EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 20.5.2020
COM(2020) 218 final

2020/0098 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella civila luftfartsorganisationen avseende det planerade antagandet av ändring 91 av bilaga 10, volym III och anmälan om avvikelse från tillämpningsdatum för ändring 13 av bilaga 14, volym I, ändring 40C av bilaga 6, ändring 77B av bilaga 3 och ändring 39 av bilaga 15

MOTIVERING

1. FRÅGA SOM BEHANDLAS I FÖRSLAGET

Detta förslag avser följande:

– Ett beslut om fastställande av den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i Internationella civila luftfartsorganisationens råd (nedan kallat *Icao-rådet*) för Icao-rådets planerade antagande av ändring 91 av bilaga 10, volym III till Chicagokonventionen vid en av dess kommande sessioner.

– Ett beslut om den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar efter det att Icao-rådet tillkännagett antagandet av ändring 91 av bilaga 10 i en skrivelse med en uppmaning till medlemsstaterna att anmäla antingen sitt ogillande, eventuella avvikelser eller sin överensstämmelse med den antagna åtgärden.

– Ett beslut om den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar avseende ändring 13 av bilaga 14 (*Aerodromes, Volume I – Aerodrome Design and Operations*), ändring 40C av bilaga 6 (*Operation of Aircraft – International Commercial Air Transport – Aeroplanes*), ändring 39 av bilaga 15 (*Aeronautical Information Services*) samt ändring 77B av bilaga 3 (*Meteorological Service for International Air Navigation*) om det nya globala rapporteringsformatet för banförhållanden, med uppmaning till medlemsstaterna att anmäla avvikelser i fråga om överensstämmelse med det tillämpningsdatum som ska senareläggas med sex månader jämfört med det tillämpningsdatum som fastställs i motsvarande Icao-skrivelser.

2. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

2.1. Konventionen om internationell civil luftfart

Konventionen om internationell civil luftfart (nedan kallad *Chicagokonventionen*) syftar till att reglera internationella lufttransporter. Internationella civila luftfartsorganisationen (nedan kallad *Icao*) inrättades genom Chicagokonventionen som trädde i kraft den 4 april 1947.

Samtliga EU-medlemsstater är parter i Chicagokonventionen.

2.2. Internationella civila luftfartsorganisationen

Icao är ett specialiserat organ inom Förenta nationerna. Organisationens mål och syften är att utveckla principerna och tekniken för den internationella luftfarten samt att främja planeringen och utvecklingen av internationell lufttransport.

Icao-rådet är ett permanent organ bestående av 36 medlemmar från Icaos avtalsslutande stater som utnämns av Icao-församlingen för en period av tre år. För perioden 2019–2022 är sju EU-medlemsstater representerade i Icao-rådet.

I Icao-rådets obligatoriska uppgifter, som förtecknas i artikel 54 i Chicagokonventionen, ingår antagandet av internationella standardbestämmelser och rekommendationer, som är utformade som bilagor till Chicagokonventionen.

Efter antagandet av en sådan åtgärd måste Icao-staterna anmäla antingen sitt ogillande, eventuella avvikelser eller sin överensstämmelse med åtgärden innan den träder i kraft och blir rättsligt bindande.

2.3. Akt som planeras av Internationella civila luftfartsorganisationen

2.3.1. Antagande av ändring 91 av bilaga 10, volym III till Chicagokonventionen avseende selektivanropssystemet (SELCAL)

Icao-rådet ska vid en av sina kommande sessioner anta ändring 91 av bilaga 10, volym III till Chicagokonventionen avseende selektivanropssystemet (SELCAL).

Syftet med ändring 91 av bilaga 10, volym III är att ändra bilaga 10 till Chicagokonventionen (*Aeronautical Telecommunications, Volume III – Communication Systems, Part II – Voice Communication Systems*) avseende SELCAL. Genom ändring 91 av bilaga 10, volym III införs nya toner för att utvidga den tillgängliga uppsättningen SELCAL-koder och därigenom minska förekomsten av falska indikationer i cockpit. Ändring 91 av bilaga 10, volym III utarbetades i arbetsgruppen CP DCIWG (*Communication Panel Data Communication Infrastructure Working Group*), vid dess andra möte (CP DCIWG/2), och ansågs inte kontroversiell på teknisk nivå.

Planen är att ändring 91 av bilaga 10, volym III ska bli tillämplig den 5 november 2022 när den blir rättsligt bindande för parterna i Chicagokonventionen.

2.3.2. Tillämpningsdatum för Icaos nya globala rapporteringsformat för banförhållanden

Icao-rådet antog 2016 en ny metod för bedömning och rapportering av banförhållanden, ofta kallad *Global Reporting Format for Runway Surface Conditions*, med syftet att möjliggöra en harmoniserad bedömning och rapportering av banförhållanden och en motsvarande förbättring av flygbesättningens prestandabedömning vid start och landning.

Planen är att Icaos nya globala rapporteringsformat för banförhållanden, tillämpligt från och med den 5 november 2020, ska införas genom ändring 13 av bilaga 14 (*Aerodromes, Volume I – Aerodrome Design and Operations*), ändring 40C av bilaga 6 (*Operation of Aircraft – International Commercial Air Transport – Aeroplanes*), ändring 39 av bilaga 15 (*Aeronautical Information Services*) samt ändring 77B av bilaga 3 (*Meteorological Service for International Air Navigation*).

Till följd av covid-pandemin är det orealistiskt att införa Icaos nya globala rapporteringsformat för banförhållanden på unionsnivå från den tidpunkt som ursprungligen planerades av Icao, och kommissionen kommer därför sannolikt att anta en senareläggning på unionsnivå av detta datum, genom motsvarande ändringar av de relevanta kommissionsförordningarna[1]. För närvarande är det också osäkert om Icao-rådets dagordning för dess 220:e eller 221:a session kommer att innehålla någon punkt om en eventuell senareläggning av Icaos nya globala rapporteringsformat för banförhållanden och, om så blir

[1] Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 av den 26 september 2012 om gemensamma luftfarts- och driftsbestämmelser för tjänster och förfaranden inom flygtrafiken och om ändring av genomförandeförordning (EU) nr 1035/2011 och förordningarna (EG) nr 1265/2007, (EG) nr 1794/2006, (EG) nr 730/2006, (EG) nr 1033/2006 och (EU) nr 255/2010 (EUT L 281, 13.10.2012, s. 1).
Kommissionens förordning (EU) nr 139/2014 av den 12 februari 2014 om krav och administrativa rutiner för flygplatser enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 44, 14.2.2014, s. 1).
Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373 av den 1 mars 2017 om gemensamma krav för leverantörer av flygledningstjänst/flygtrafiktjänster och övriga nätverksfunktioner för flygledningstjänst, om tillsyn över dessa leverantörer samt om upphävande av förordning (EG) nr 482/2008, genomförandeförordningarna (EU) nr 1034/2011, (EU) nr 1035/2011 och (EU) 2016/1377 och ändring av förordning (EU) nr 677/2011 (EUT L 62, 8.3.2017, s. 1).

fallet, vilket beslut Icao-rådet kommer att fatta i ärendet. Om Icao-rådet av någon anledning inte senarelägger detta datum i god tid är det därför nödvändigt att säkerställa att medlemsstaterna anmäler en avvikelse som omfattar den eventuella efterhandsståndpunkt som antagits på unionsnivå.

3. DEN STÅNDPUNKT SOM SKA INTAS PÅ UNIONENS VÄGNAR

3.1. Ändring 91 av bilaga 10, volym III

3.1.1. Huvudsakliga ändringar som ska införas genom ändring 91 av bilaga 10, volym III och deras förhållande till befintliga unionsregler

Den huvudsakliga ändring som ska införas genom förslaget till ändring 91 av bilaga 10, volym III är införandet av nya toner för att utvidga den tillgängliga uppsättningen SELCAL-koder och därigenom minska förekomsten av falska indikationer i cockpit. Systemegenskaperna hos SELCAL kommer ursprungligen från rekommendationer som skrevs på 1950-talet, när de specificerade prestandanivåerna inte kunde garanteras. Utrustning som tillverkats sedan 1970-talet uppfyller i högre grad dessa krav, och en enhetlig tillämpning av kraven bör därför erkännas, för den internationella flygtrafikens säkerhet och regelbundenhet. Rekommendationen om modulationsenveloppen togs dock inte med i någon standard utan kvarstår som en rekommendation eftersom en enhetlig tillämpning inte är nödvändig.

Icao tillhandahåller också en mekanism genom vilken de nya tonerna kan införas med minsta möjliga inverkan på luftfartygsoperatörerna. Äldre markutrustning, som kan införskaffas till lägre kostnad, kommer att möjliggöra att installationen i luftfartyg sker gradvis, huvudsakligen i samband med tillverkningen.

Unionen instämmer i att det finns för få SELCAL-koder som kan tilldelas ett luftfartyg och att denna brist delvis kan åtgärdas genom ett ökat antal tecken som kan användas i den SELCAL-kod som tilldelas ett nytt luftfartyg.

SELCAL har ingen stor betydelse för den europeiska flygtrafiktjänsten. Det är dock ett kommunikationsmedel, det finns ett standardiserat sätt att registrera koden i en färdplan och en del luftfartygsoperatörer kan begära att flygtrafikledningsenheten använder den i vissa situationer. Detta sker dock mycket sällan.

SELCAL omnämns i Easas vägledande material (i en uppräkning av möjliga lösningar) till förordning (EU) nr 923/2012 och i förordning (EU) 2020/469 om ändring av bilaga IV (Del-ATS) till förordning (EU) 2017/373.

Ändring 91 av bilaga 10, volym III berör i första hand de leverantörer av flygtrafiktjänst (ANSP, *Air Navigation Service Provider*) som tillhandahåller tjänster för Icaos Nordatlantregion (NAT), oceanluftrummet över Atlanten, samt även nätverksförvaltarens tjänster, särskilt IFPS (*Integrated Initial Flight Plan Processing System*). De leverantörer av flygtrafiktjänst som berörs kommer att behöva installera de tekniska förbättringar som krävs. Nätverksförvaltaren kommer att behöva uppgradera IFPS så att systemet godtar de nya SELCAL-koderna och undviker att avvisa färdplaner om koden inte känns igen.

Punkt c i CNS.TR.100 (*Arbetsmetoder och driftsprocesser för leverantörer av kommunikations-, navigerings- eller övervakningstjänster*) i förordning (EU) 2017/373 hänvisar till Icao-bilaga 10, volym III, inbegripet alla ändringar till och med nr 89, och skulle kräva en lämplig ändring på unionsnivå.

3.2. Globalt rapporteringsformat för banförhållanden

3.2.1. Tillämpningsdatum för Icaos nya globala rapporteringsformat för banförhållanden

I haveriutredningar påpekas ofta att standarderna för bedömning av och rapportering om banförhållanden inte är harmoniserade, och utredningarna visar att detta faktum är en betydande bidragande faktor i fråga om avåkningar från rullbanan, särskilt när den är våt eller kontaminerad. Icao har följaktligen ändrat ett antal standardbestämmelser och rekommendationer (SARP, *Standards and Recommended Practices*) i flera av bilagorna till Chicagokonventionen. Några av dessa ändringar krävde en anpassning av befintlig unionslagstiftning. Detta behov har redan återspeglats i kommissionens genomförandeakter och delegerade akter[2].

Ändring 77B av bilaga 3, ändring 13 av bilaga 14, ändring 40 av bilaga 6 och ändring 39 av bilaga 15 till Chicagokonventionen, avsedda att minska antalet tillbud och olyckor i samband med avåkning från banan, antogs av Icao-rådet under 2016 och kommer att bli tillämpliga från och med den 5 november 2020. Dessa ändringar har redan införlivats på unionsnivå i genomförandeförordningarna (EU) 2020/469 och (EU) 2019/1387.

Till följd av de förseningar i genomförandet som orsakats av covid-19, och som svar på den nuvarande resursbristen hos både behöriga myndigheter och berörda operatörer, har kommissionen dock för avsikt att senarelägga tillämpningsdatumet med sex månader för de berörda genomförandeakterna och delegerade akterna från kommissionen.

3.3. Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar

3.3.1. I fråga om ändring 91 av bilaga 10, volym III

Den föreslagna ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i Icao-rådet är att stödja den föreslagna ändring 91 av bilaga 10, volym III i dess helhet. Efter det att åtgärden antagits av Icao-rådet och meddelats genom en skrivelse bör därför unionens ståndpunkt vara att medlemsstaterna ska anmäla överensstämmelse med den antagna åtgärden.

3.3.2. I fråga om tillämpningsdatum för Icaos nya globala rapporteringsformat för banförhållanden

Den föreslagna ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i fråga om införandet av Icaos nya globala rapporteringsformat för banförhållanden bör, samtidigt som införandet får fullt stöd, men vederbörlig hänsyn tas till covid-19-krisens inverkan på förmågan hos

[2] Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/469 om ändring av förordning (EU) nr 923/2012, förordning (EU) nr 139/2014 samt förordning (EU) 2017/373 vad gäller krav för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster, utformning av luftrumsstrukturer och datakvalitet, säkerhet på banan och om upphävande av förordning (EU) nr 73/2010 (EUT L 104, 3.4.2020, s. 1).
Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 av den 26 september 2012 om gemensamma luftfarts- och driftsbestämmelser för tjänster och förfaranden inom flygtrafiken och om ändring av genomförandeförordning (EU) nr 1035/2011 och förordningarna (EG) nr 1265/2007, (EG) nr 1794/2006, (EG) nr 730/2006, (EG) nr 1033/2006 och (EU) nr 255/2010 (EUT L 281, 13.10.2012, s. 1).
Kommissionens förordning (EU) nr 139/2014 av den 12 februari 2014 om krav och administrativa rutiner för flygplatser enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 44, 14.2.2014, s. 1).
Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373 av den 1 mars 2017 om gemensamma krav för leverantörer av flygledningstjänst/flygtrafiktjänster och övriga nätverksfunktioner för flygledningstjänst, om tillsyn över dessa leverantörer samt om upphävande av förordning (EG) nr 482/2008, genomförandeförordningarna (EU) nr 1034/2011, (EU) nr 1035/2011 och (EU) 2016/1377 och ändring av förordning (EU) nr 677/2011 (EUT L 62, 8.3.2017, s. 1).

medlemsstater och berörda operatörer att införa det enligt nuvarande krav i Icaos regler, vara följande:

Om senareläggning av tidsfristen inte finns på Icao-rådets dagordning för dess 220:e eller 221:a session, eller om senareläggningen med sex månader inte antas av Icao-rådet, bör unionens ståndpunkt vara att anmäla avvikelser om den tidsfrist som anges i den relevanta EU-lagstiftningen senareläggs med sex månader. EU:s medlemsstater kommer att anmäla en avvikelse och samtidigt informera Icao om att genomförandet, dvs. överenstämmelse med Icaos nya globala rapporteringsformat för banförhållanden, kommer ett försenas med sex månader.

4. RÄTTSLIG GRUND

4.1. Förfarandemässig rättslig grund

4.1.1. Principer

I artikel 218.9 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (nedan kallat EUF-fördraget) föreskrivs att beslut ska antas ”om fastställande av vilka ståndpunkter som på unionens vägnar ska intas i ett organ som inrättas genom ett avtal, om detta organ ska anta akter med rättslig verkan, med undantag av sådana akter som kompletterar eller ändrar avtalets institutionella ram.”.

Artikel 218.9 i EUF-fördraget är tillämplig oberoende av om unionen är medlem i organet eller part i avtalet[3].

Begreppet ”akter med rättslig verkan” omfattar akter som har rättslig verkan med stöd av de regler i internationell rätt som tillämpas på organet i fråga. Det omfattar även instrument som inte har bindande verkan enligt internationell rätt, men som är ”ägnade att på ett avgörande sätt påverka innehållet i de bestämmelser som antas av unionslagstiftaren”[4].

4.1.2. Tillämpning i det aktuella fallet

Internationella civila luftfartsorganisationen är ett organ som inrättats genom ett avtal, nämligen konventionen om internationell civil luftfart.

Ändring 91 av bilaga 10, volym III som ska antas av Internationella civila luftfartsorganisationens råd utgör en akt med rättslig verkan. Den har rättslig verkan eftersom den ändrar ett antal standardbestämmelser som kan skapa en bindande rättslig skyldighet enligt internationell rätt.

Dessutom innebär ändring 91 av bilaga 10, volym III att en ”rekommendation” ändras till en standard och att en standard nedgraderas till en ”rekommendation”. Trots sin benämning är dessa ”rekommendationer” av sådan art att de ändrar det rättsliga läget enligt de befintliga standardbestämmelserna. Föreskrifternas ändrade status medför olika skyldigheter för medlemsstaterna.

Med hänsyn tagen till anmälan av avvikelser i fråga om tillämpningsdatum för Icaos nya globala rapporteringsformat för banförhållanden bör unionens gemensamma ståndpunkt säkerställa att samtliga medlemsstater anmäler avvikelser från detta beslut inom gränserna enligt unionens exklusiva befogenhet och följaktligen efterlever artikel 38 i

[3] Domstolens dom av den 7 oktober 2014, Tyskland/rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkt 64.

[4] Domstolens dom av den 7 oktober 2014, Tyskland/rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkterna 61–64.

Chicagokonventionen och därför inte kan anses bryta mot sina skyldigheter enligt Chicagokonventionen.

Dessa ändringar varken kompletterar eller ändrar avtalets institutionella ram.

Den förfarandemässiga rättsliga grunden för det föreslagna beslutet är därför artikel 218.9 i EUF-fördraget.

4.2. Materiell rättslig grund

4.2.1. Principer

Den materiella rättsliga grunden för ett beslut enligt artikel 218.9 i EUF-fördraget är främst beroende av syftet med och innehållet i den planerade akt avseende vilken en ståndpunkt intas på unionens vägnar. Om den planerade akten har två syften eller två beståndsdelar av vilka det ena syftet eller den ena beståndsdelen kan identifieras som det eller den huvudsakliga, medan det eller den andra endast är av underordnad betydelse, måste det beslut som antas enligt artikel 218.9 i EUF-fördraget ha en enda materiell rättslig grund, nämligen den som krävs med hänsyn till det huvudsakliga eller avgörande syftet eller den huvudsakliga eller avgörande beståndsdelen.

4.2.2. Tillämpning i det aktuella fallet

Det huvudsakliga syftet med och innehållet i de planerade akterna rör den gemensamma transportpolitiken.

Den materiella rättsliga grunden för det föreslagna beslutet är därför artikel 100.2 i EUF-fördraget.

4.3. Slutsats

Den rättsliga grunden för det föreslagna beslutet bör vara artikel 100.2 i EUF-fördraget jämförd med artikel 218.9 i EUF-fördraget.

2020/0098 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella civila luftfartsorganisationen avseende det planerade antagandet av ändring 91 av bilaga 10, volym III och anmälan om avvikelse från tillämpningsdatum för ändring 13 av bilaga 14, volym I, ändring 40C av bilaga 6, ändring 77B av bilaga 3 och ändring 39 av bilaga 15

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 100.2 jämförd med artikel 218.9,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och

av följande skäl:

(1) Konventionen angående internationell civil luftfart (nedan kallad *Chicagokonventionen*), som har till syfte att reglera den internationella luftfarten, trädde i kraft den 4 april 1947. Genom den inrättades Internationella civila luftfartsorganisationen (nedan kallad *Icao*).

(2) Unionens medlemsstater är avtalsslutande parter i Chicagokonventionen och medlemmar i Icao, medan unionen har observatörsstatus i vissa Icao-organ.

(3) Enligt artikel 54 i Chicagokonventionen får Icao-rådet anta internationella standardbestämmelser och rekommendationer.

(4) Icao-rådet ska vid en kommande session anta ändring 91 av bilaga 10, volym III till Chicagokonventionen om selektivanropssystemet (SELCAL).

(5) Det är lämpligt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i Icao-rådet, eftersom den föreslagna ändring 91 av bilaga 10, volym III kommer att vara bindande för unionen och på ett avgörande sätt kunna påverka innehållet i EU:s lagstiftning, nämligen kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373[5]. När ändringarna har antagits kommer de att vara bindande för alla Icao-stater, inbegripet alla medlemsstater, i enlighet med och inom de gränser som anges i Chicagokonventionen. Enligt artikel 38 i Chicagokonventionen ska de avtalsslutande staterna underrätta Icao om de har för avsikt att avvika från en standardbestämmelse inom ramen för mekanismen för anmälan av avvikelser.

(6) Huvudsyftet med ändring 91 av bilaga 10, volym III är att införa nya toner för att utvidga den tillgängliga uppsättningen SELCAL-koder och därigenom minska

[5] Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373 av den 1 mars 2017 om gemensamma krav för leverantörer av flygledningstjänst/flygtrafiktjänster och övriga nätverksfunktioner för flygledningstjänst, om tillsyn över dessa leverantörer samt om upphävande av förordning (EG) nr 482/2008, genomförandeförordningarna (EU) nr 1034/2011, (EU) nr 1035/2011 och (EU) 2016/1377 och ändring av förordning (EU) nr 677/2011 (EUT L 62, 8.3.2017, s. 1).

förekomsten av falska indikationer i cockpit. Den innebär också ändringar avseende kraven på systemegenskaper och tillhandahållande av en mekanism för att införa nya koder med minsta möjliga inverkan på luftfartygsoperatörer.

(7) Unionen är en stark anhängare av Icaos insatser för att förbättra flygsäkerheten genom att säkerställa ett säkert och precist tillhandahållande av kommunikations-, navigations- och övervakningstjänster. Unionen bör därför stödja de ovannämnda ändringarna.

(8) Unionens ståndpunkt vid en av Icao-rådets kommande sessioner avseende det planerade antagandet av ändring 91 av bilaga 10, volym III ska uttryckas av de medlemsstater i unionen som är medlemmar i Icao-rådet och som agerar samfällt på unionens vägnar.

(9) Unionens ståndpunkt efter Icao-rådets antagande av ändring 91 av bilaga 10, vilket ska tillkännages av Icaos generalsekreterare genom en skrivelse enligt Icaos förfarande, bör vara att anmäla överensstämmelse med ändringen och ska uttryckas av samtliga medlemsstater i unionen.

(10) Icao-rådet antog 2016 ändringar av ett antal bilagor till Chicagokonventionen, med avsikten att minska antalet tillbud och olyckor i samband med avåkning från banan. Dessa ändringar (nedan kallade *ändringarna*) återges i skrivelserna AN 4/1 2.26-16/19, AN 2/2.4 – 16/18, AN 10/1.1 – 16/17 och AN 11/1.3.29-16/12 och kommer att bli tillämpliga i Icaos avtalsslutande stater från och med den 5 november 2020.

(11) Unionen är en stark anhängare av Icaos insatser för att förbättra flygsäkerheten. Dessa ändringar, som innebär att en ny harmoniserad metod för att bedöma och rapportera banförhållanden införs, kommer att bidra till att minska risken för avåkning från banan i samband med landning, till följd av kontaminering i form av t.ex. snö, is, slask eller vatten på banan.

(12) Dessa ändringar införlivas i unionslagstiftningen genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/1397[6] och kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/469[7].

(13) Genomförandeförordningarna (EU) 2020/469 och (EU) 2019/1387 kommer att tillämpas delvis från och med den 5 november 2020, i enlighet med ändringarnas tillämpningsdatum. Sjukdomen covid-19 har dock haft en betydande inverkan på medlemsstaternas och de berörda luftfartsaktörernas förberedande arbete inför tillämpningen av de nya åtgärder som förtecknas i ändring 77B av bilaga 3, ändring 13 av bilaga 14, ändring 40 av bilaga 6 och ändring 39 av bilaga 15 till Chicagokonventionen.

(14) I synnerhet har arbetet försvårats genom isoleringsåtgärder och korttidspermittering av personal, i kombination med den extra arbetsbörda som krävs för att hantera de betydande negativa konsekvenserna av covid-19 för alla berörda aktörer.

(15) Både behöriga myndigheter och operatörer har svårt att förbereda sig inför genomförandet av ändringarna. Det kan därför vara nödvändigt att senarelägga det tillämpningsdatum som föreskrivs i genomförandeförordningarna (EU) 2020/469 och (EU) 2019/1387 med sex månader.

---

6 EUT L 229, 5.9.2019, s. 1.

7 EUT L 104, 3.4.2020, s. 1.

(16) Om Icao-rådet inte senarelägger ändringarnas tillämpningsdatum med sex månader, samtidigt som tillämpningsdatum för Icaos berörda standardbestämmelser senareläggs med sex månader i unionslagstiftningen, bör unionens ståndpunkt vara att anmäla en avvikelse i enlighet med artikel 38 i Chicagokonventionen och att informera Icao om sin avsikt att senarelägga ändringarnas tillämpningsdatum med sex månader.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid en av de kommande sessionerna i Internationella civila luftfartsorganisationens råd (nedan kallat *Icao-rådet*) ska vara att stödja förslaget till ändring 91 av bilaga 10, volym III till konventionen angående internationell civil luftfart (nedan kallad *Chicagokonventionen*) i sin helhet.

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar efter Icao-rådets antagande av ändring 91 av bilaga 10, volym III till Chicagokonventionen ska vara att anmäla överensstämmelse med den antagna åtgärden, som svar på respektive skrivelse från Icao.

Artikel 2

Om Icao-rådet inte senarelägger tillämpningsdatumet för ändring 77B av bilaga 3, ändring 13 av bilaga 14, ändring 40 av bilaga 6 och ändring 39 av bilaga 15 till Chicagokonventionen och unionen ändrar genomförandeförordningarna (EU) 2020/469 och (EU) 2019/1387 och den delegerade förordningen C(2020)710 final[8] för att senarelägga deras tillämpningsdatum med sex månader, ska en motsvarande avvikelse på sex månader anmälas avseende tillämpningsdatumet för ändring 77B av bilaga 3, ändring 13 av bilaga 14, ändring 40 av bilaga 6 och ändring 39 av bilaga 15 till Chicagokonventionen.

Artikel 3

Den ståndpunkt som avses i artikel 1.1 ska uttryckas av de medlemsstater i unionen som är medlemmar i Icao-rådet och som agerar samfällt.

Den ståndpunkt som avses i artikel 1.2 och artikel 2 ska uttryckas av samtliga medlemsstater i unionen.

Artikel 4

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På rådets vägnar
Ordförande

[8] Kommissionens delegerade förordning C(2020) 710 final om ändring av förordning (EU) nr 139/2014 vad gäller säkerhet på banan och flygdata.