DECISIÓN (UE) 2020/767 DEL CONSEJO

de 8 de junio de 2020

sobre la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional en relación con la adopción de la enmienda 91 del anexo 10, volumen III, del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y la notificación de la diferencia relativa a la fecha de aplicación de la enmienda 13B del anexo 14, volumen I, la enmienda 40C del anexo 6, la enmienda 77B del anexo 3 y la enmienda 39B del anexo 15 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 100, apartado 2, en relación con el artículo 218, apartado 9,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

(1) El Convenio sobre Aviación Civil Internacional (en lo sucesivo, «Convenio de Chicago»), que regula el transporte aéreo internacional, entró en vigor el 4 de abril de 1947. Mediante este Convenio se creó la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

(2) Los Estados miembros de la Unión son Estados contratantes del Convenio de Chicago y miembros de la OACI, mientras que la Unión tiene estatus de observadora en determinados órganos de la OACI.

(3) En virtud del artículo 54 del Convenio de Chicago, el Consejo de la OACI puede adoptar normas y métodos recomendados internacionales.

(4) El Consejo de la OACI, durante uno de sus próximos períodos de sesiones, va a adoptar la enmienda 91 del anexo 10, volumen III, del Convenio de Chicago, relativa al sistema de llamada selectiva (SELCAL) (en lo sucesivo, «enmienda 91»).

(5) El objetivo principal de la enmienda 91 es introducir nuevos tonos para ampliar la reserva disponible de códigos SELCAL y, de este modo, reducir la incidencia de falsas indicaciones en el puesto de pilotaje de aeronaves. También hace cambios en relación con los requisitos relativos a las características del sistema e introduce nuevos tonos que proporcionan un mecanismo para el aumento del número de códigos SELCAL con un impacto mínimo para los operadores de aeronaves.

(6) Conviene establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el Consejo de la OACI, ya que la enmienda 91 será vinculante para la Unión y puede influir de manera determinante en el contenido del Derecho de la Unión, a saber, del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373 de la Comisión ([1]). Tras su adopción, la enmienda 91 será vinculante para todos los Estados miembros de la OACI, incluidos todos los Estados miembros de la Unión, de conformidad con el Convenio de Chicago y dentro de los límites que este establece. El artículo 38 de dicho Convenio requiere a los Estados contratantes que comuniquen a la OACI, con arreglo al mecanismo de notificación de diferencias, su intención de desviarse respecto de cualquier norma.

(7) La Unión apoya firmemente los esfuerzos de la OACI por mejorar la seguridad aérea garantizando la prestación segura y exacta de servicios de comunicación, navegación y vigilancia. La Unión debe, por lo tanto, apoyar la enmienda 91.

([1]) Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373 de la Comisión, de 1 de marzo de 2017, por el que se establecen requisitos comunes para los proveedores de servicios de gestión del tránsito aéreo/navegación aérea y otras funciones de la red de gestión del tránsito aéreo y su supervisión, por el que se derogan el Reglamento (CE) n.º 482/2008 y los Reglamentos de Ejecución (UE) n.º 1034/2011, (UE) n.º 1035/2011 y (UE) 2016/1377, y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 677/2011 (DO L 62 de 8.3.2017, p. 1).

(8) La posición de la Unión durante uno de los próximos períodos de sesiones del Consejo de la OACI en relación con la enmienda 91 debe ser expresada por los Estados miembros de la Unión que son miembros del Consejo de la OACI, actuando conjuntamente en nombre de la Unión.

(9) La posición de la Unión tras la adopción de la enmienda 91 por el Consejo de la OACI, que será anunciada por el Secretario General de la OACI a través de un procedimiento de carta de Estado de la OACI, debe ser la de notificar el cumplimiento de la enmienda 91 y ha de ser expresada por todos los Estados miembros de la Unión.

(10) En 2016, el Consejo de la OACI adoptó enmiendas de varios anexos del Convenio de Chicago con el objetivo de reducir los incidentes y accidentes de salida de pista. Estas enmiendas (en lo sucesivo, «enmiendas») figuran en las cartas de Estado AN 4/1 2.26-16/19, AN 2/2.4 – 16/18, AN 10/1.1 – 16/17 y AN 11/1.3.29-16/12 y serán aplicables en los Estados contratantes a partir del 5 de noviembre de 2020.

(11) La Unión apoya decididamente los esfuerzos de la OACI para mejorar la seguridad aérea. Las enmiendas, que introducen una nueva metodología armonizada para evaluar e informar de las condiciones del estado de las pistas, contribuirán a atenuar el riesgo de incidentes y accidentes de salida de pista debido a la contaminación de las pistas por nieve, hielo, nieve fundente o agua.

(12) Los Reglamentos de Ejecución (UE) 2019/1387 ([2]) y (UE) 2020/469 de la Comisión ([3]) incorporan las enmiendas al Derecho de la Unión.

(13) Los Reglamentos de Ejecución (UE) 2019/1387 y (UE) 2020/469 se aplicarán en parte a partir del 5 de noviembre de 2020 para coincidir con la fecha de aplicación de las enmiendas. Sin embargo, la pandemia de COVID-19 ha tenido un impacto considerable en los esfuerzos realizados por los Estados miembros de la Unión y las partes interesadas del sector de la aviación para preparar la aplicación de las nuevas medidas contenidas en la enmienda 77B del anexo 3, la enmienda 13B del anexo 14, la enmienda 40C del anexo 6 y la enmienda 39B del anexo 15 del Convenio de Chicago.

(14) En particular, el confinamiento y el desempleo parcial del personal, combinados con la carga de trabajo adicional necesaria para gestionar las importantes consecuencias negativas de la pandemia de COVID-19 para todas las partes interesadas, han perturbado los progresos.

(15) Las autoridades competentes y los operadores tienen dificultades para prepararse a fin de poner en aplicación las enmiendas. Por lo tanto, puede ser necesario aplazar seis meses la fecha de aplicación prevista en los Reglamentos de Ejecución (UE) 2019/1387 y (UE) 2020/469.

(16) Si el Consejo de la OACI no aplaza seis meses la fecha de aplicación de las enmiendas, mientras que el Derecho de la Unión sí aplaza seis meses la fecha de aplicación de las normas pertinentes de la OACI, la posición de la Unión debe ser la de notificar una diferencia a la OACI conforme al artículo 38 del Convenio de Chicago e informar a la OACI de su intención de retrasar seis meses la fecha de aplicación de las enmiendas.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

1. La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en los próximos períodos de sesiones del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) será la de apoyar íntegramente la propuesta de enmienda 91 del anexo 10, volumen III, del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (en lo sucesivo, «Convenio de Chicago»).

2. La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión tras la adopción por el Consejo de la OACI de la enmienda 91 del anexo 10, volumen III, del Convenio de Chicago será la de notificar el cumplimiento de la medida adoptada en respuesta a la respectiva carta de Estado de la OACI.

([2]) Reglamento de Ejecución (UE) 2019/1387 de la Comisión, de 1 de agosto de 2019, por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 965/2012 en lo que respecta a los requisitos aplicables a los cálculos de la performance de aterrizaje de los aviones y a las normas para evaluar el estado de la superficie de la pista, la actualización de determinados equipos y requisitos de seguridad de las aeronaves, así como las operaciones sin aprobación operacional de alcance extendido (DO L 229 de 5.9.2019, p. 1).

([3]) Reglamento de Ejecución (UE) 2020/469 de la Comisión, de 14 de febrero de 2020, por el que se modifican el Reglamento (UE) n.º 923/2012, el Reglamento (UE) n.º 139/2014 y el Reglamento (UE) 2017/373 en lo que respecta a los requisitos para los servicios de gestión del tránsito aéreo y de navegación aérea, el diseño de estructuras del espacio aéreo, la calidad de los datos y la seguridad de las pistas, y se deroga el Reglamento (UE) n.º 73/2010 (DO L 104 de 3.4.2020, p. 1).

Artículo 2

Si el Consejo de la OACI no aplaza la fecha de aplicación de la enmienda 77B del anexo 3, la enmienda 13B del anexo 14, la enmienda 40C del anexo 6 y la enmienda 39B del anexo 15 del Convenio de Chicago y la Comisión modifica los Reglamentos de Ejecución (UE) 2019/1387 y (UE) 2020/469 y el Reglamento Delegado C(2020) 710 final ([4]) con objeto de retrasar seis meses su aplicación, se notificará a la OACI conforme al artículo 38 de dicho Convenio la correspondiente diferencia relativa a la fecha de aplicación de la enmienda 77B del anexo 3, la enmienda 13B del anexo 14, la enmienda 40C del anexo 6 y la enmienda 39B del anexo 15 del Convenio de Chicago por un período de seis meses.

Artículo 3

1. La posición a la que se refiere el artículo 1, apartado 1, será expresada por los Estados miembros de la Unión que son miembros del Consejo de la OACI.

2. Las posiciones a las que se refieren el artículo 1, apartado 2, y el artículo 2 serán expresadas por todos los Estados miembros de la Unión.

Artículo 4

La presente Decisión entrará en vigor el día de su adopción.

Hecho en Bruselas, el 8 de junio de 2020.

Por el Consejo
La Presidenta
A. METELKO-ZGOMBIĆ

([4]) Reglamento Delegado C(2020) 710 final de la Comisión, de 13 de febrero de 2020, por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 139/2014 en lo que respecta a la seguridad de las pistas y a los datos aeronáuticos.