



Consejo de la  
Unión Europea

Bruselas, 20 de octubre de 2022  
(OR. en)

13775/22

---

---

**Expediente interinstitucional:  
2022/0336(NLE)**

---

---

**AVIATION 256  
ICAO 88  
RELEX 1377**

## **PROPUESTA**

---

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. <sup>a</sup> Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	20 de octubre de 2022
A:	D. <sup>a</sup> Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2022) 545 final
Asunto:	Propuesta de DECISIÓN DEL CONSEJO por la que se establece la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea para la adopción de normas internacionales, enmiendas o la notificación de diferencias con respecto a las normas internacionales de los anexos 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18 y 19 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional

---

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2022) 545 final.

---

Adj.: COM(2022) 545 final



Bruselas, 20.10.2022  
COM(2022) 545 final

2022/0336 (NLE)

Propuesta de

### **DECISIÓN DEL CONSEJO**

**por la que se establece la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea para la adopción de normas internacionales, enmiendas o la notificación de diferencias con respecto a las normas internacionales de los anexos 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18 y 19 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional**

## **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

### **1. OBJETO DE LA PROPUESTA**

La presente propuesta se refiere a la posición que ha de adoptarse en nombre de la Unión Europea en lo que respecta a:

- la adopción en el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) de actos en materia de seguridad operacional de la aviación civil, navegación aérea y gestión del tránsito aéreo, concretamente en los anexos 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18 y 19 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (en lo sucesivo, «el Convenio de Chicago»);
- la notificación de diferencias con respecto a los actos adoptados que surtan efectos jurídicos en los ámbitos de los citados anexos del Convenio de Chicago en respuesta a las cartas de Estado enviadas por la OACI, en las que invita a sus Estados contratantes a notificar su desaprobación o a notificar cualquier diferencia con respecto a las medidas adoptadas;
- la notificación a la OACI de las diferencias con respecto a las normas y métodos recomendados existentes, de conformidad con el artículo 38 del Convenio de Chicago, a raíz de cambios en el acervo de la Unión en relación con los citados anexos del Convenio de Chicago.

### **2. CONTEXTO DE LA PROPUESTA**

#### **2.1. Convenio de Chicago**

La OACI fue creada por el Convenio de Chicago, que se firmó en 1944 en Chicago y entró en vigor el 4 de abril de 1947. Todos los Estados miembros de la Unión Europea son Partes contratantes de dicho Convenio y, por lo tanto, miembros de la OACI. La Unión tiene categoría de observadora en la OACI y celebró un Memorando de Cooperación con dicha organización que establece un marco para una cooperación reforzada en los ámbitos de la seguridad operacional y la seguridad física de la aviación, la gestión del tránsito aéreo y la protección del medio ambiente<sup>1</sup>.

El Convenio de Chicago contiene noventa y seis artículos que establecen las normas y principios básicos por los que se rige la OACI. Está respaldado por diecinueve anexos que contienen normas y métodos recomendados, que se modifican periódicamente.

#### **2.2. Organización de Aviación Civil Internacional**

La OACI adopta normas internacionales en el ámbito de la aviación civil, en particular en materia de seguridad operacional de la aviación, navegación aérea y gestión del tránsito aéreo, medio ambiente, seguridad física de la aviación, desarrollo económico del transporte aéreo, derechos de los pasajeros y facilitación. Estos temas están cubiertos por las disposiciones del

---

<sup>1</sup> Decisión (UE) 2011/530 del Consejo, de 31 de marzo de 2011, relativa a la firma, en nombre de la Unión, y aplicación provisional de un Memorando de Cooperación entre la Unión Europea y la Organización de Aviación Civil Internacional sobre un marco para el mejoramiento de la cooperación (DO L 232 de 9.9.2011, p. 1).

Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) y entran en gran medida en el ámbito de competencias de la Unión Europea. En la medida de lo posible, el objetivo de la Unión es garantizar la coherencia con las normas internacionales en el ámbito de la aviación civil.

### **2.3. Actos previstos por el Consejo de la OACI que surten efectos jurídicos en la Unión**

En calidad de uno de los dos órganos de gobierno de la OACI, el Consejo de la OACI orienta de manera continua la labor de la OACI. Se reúne varias veces al año.

De conformidad con el artículo 54, letra l), del Convenio de Chicago, el Consejo de la OACI adopta normas y métodos recomendados internacionales, los designa como anexos del Convenio de Chicago y notifica a todos los Estados contratantes las medidas adoptadas. El Consejo de la OACI también debe considerar las recomendaciones de la Comisión de Aeronavegación para la enmienda de los anexos de conformidad con el artículo 54, letra m). De conformidad con el artículo 90 del Convenio de Chicago, la adopción por el Consejo de anexos o toda enmienda de un anexo requerirá el voto de dos tercios del Consejo de la OACI.

### **3. POSICIÓN QUE DEBE ADOPTARSE EN NOMBRE DE LA UNIÓN**

Se propone que la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en los períodos de sesiones del Consejo de la OACI se establezca con arreglo a un enfoque de dos niveles. En primer lugar, mediante la presente Decisión del Consejo, los principios rectores y las orientaciones de la posición de la Unión se establecen en el anexo I con carácter plurianual. En una segunda fase, la Comisión transmitirá al Consejo, para su debate y aprobación, la posición detallada para cada período de sesiones del Consejo de la OACI, en forma de documento escrito. La Comisión propondrá la posición detallada en el documento escrito basándose en los principios rectores y las orientaciones establecidos en el anexo I y en el procedimiento establecido en el anexo II.

Este enfoque se aplica actualmente para otras organizaciones internacionales, y en particular en el sector del transporte, en el seno del Comité de control de los buques por el Estado rector del puerto del Memorando de Acuerdo de París para el control de los buques por el Estado rector del puerto<sup>2</sup>.

En el sector de la aviación ya existe una Decisión del Consejo similar por la que se establece la posición en nombre de la Unión en relación con la notificación de diferencias a la OACI [Decisión (UE) 2021/1092 del Consejo<sup>3</sup>], pero expira el 30 de noviembre de 2022. Por lo tanto, el objetivo de la presente propuesta también es dar continuidad a dicha Decisión del Consejo y revisar las condiciones de su ámbito de aplicación para garantizar que las cuestiones pertinentes en el marco del Convenio de Chicago se traten de manera coherente a nivel de la Unión.

---

<sup>2</sup> Decisión (UE) 2016/381 del Consejo, de 14 de marzo de 2016, sobre la posición que se ha de adoptar, en nombre de la Unión Europea, en el Comité de control de los buques por el Estado rector del puerto del Memorando de Acuerdo de París para el control de los buques por el Estado rector del puerto (DO L 72 de 17.3.2016, p. 53).

<sup>3</sup> Decisión (UE) 2021/1092 del Consejo, de 11 de junio de 2021, por la que se establecen los criterios y el procedimiento para la notificación de diferencias con respecto a las normas internacionales adoptadas por la Organización de Aviación Civil Internacional en el ámbito de la seguridad operacional de la aviación (DO L 236 de 5.7.2021, p. 51).

La Comisión propone el procedimiento descrito anteriormente debido a las características del proceso de la OACI:

- a) en relación con la adopción de actos nuevos o enmiendas;
- b) tras el anuncio de la adopción de nuevos actos en forma de carta de Estado en la que se invite a sus Estados contratantes a notificar su desaprobación o a notificar cualquier diferencia y la fecha de cumplimiento de las medidas adoptadas; y
- c) para el requisito de notificar las diferencias con respecto a las normas y métodos recomendados existentes.

En particular, las normas internas de la OACI permiten la presentación de documentos entre diez días y veinticuatro horas antes del período de sesiones del Consejo de la OACI (en función de la naturaleza de los documentos). Solo en ese momento en que se dispone de todas las comunicaciones puede la Comisión analizar la documentación con el fin de preparar la posición de la Unión sobre los temas de competencia de la UE que se van a debatir y sobre los que se van a tomar decisiones en el Consejo de la OACI. El plazo transcurrido entre la disponibilidad de los documentos y el inicio del período de sesiones del Consejo de la OACI puede poner en peligro la preparación y adopción oportunas de la Decisión del Consejo legalmente requerida en virtud del artículo 218, apartado 9, del TFUE.

Para garantizar la coherencia de la posición de la Unión a lo largo de todo el procedimiento de adopción de la OACI, el proceso de dos niveles propuesto debe aplicarse igualmente a la notificación de la desaprobación de conformidad con el artículo 90 y de las diferencias de conformidad con el artículo 38 del Convenio de Chicago.

Por consiguiente, se propone adoptar una Decisión del Consejo sobre la base del artículo 218, apartado 9, del TFUE, por la que se establezca la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea para la adopción de normas internacionales, enmiendas o la notificación de diferencias en los siguientes casos:

- a) para cada período de sesiones del Consejo de la OACI;
- b) cuando se requiera un registro de la desaprobación o una notificación de diferencia con las medidas adoptadas en respuesta al proceso de carta de Estado de la OACI;
- c) cuando sea necesaria una notificación de diferencias a raíz de cambios en el acervo de la Unión.

## **4. BASE JURÍDICA**

### **4.1. Base jurídica procedimental**

#### *4.1.1. Principios*

El artículo 218, apartado 9, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) regula la adopción de decisiones por las que se establezcan «las posiciones que deban adoptarse en nombre de la Unión en un organismo creado por un acuerdo, cuando dicho organismo deba adoptar actos que surtan efectos jurídicos, con excepción de los actos que completen o modifiquen el marco institucional del acuerdo».

El artículo 218, apartado 9, del TFUE es de aplicación tanto si la Unión es miembro del organismo o parte en el acuerdo como si no lo es<sup>4</sup>.

La noción de «actos que surtan efectos jurídicos» incluye los actos que surtan efectos jurídicos en virtud de las normas de Derecho internacional por las que se rija el organismo de que se trate. Incluye asimismo aquellos instrumentos que no tengan fuerza vinculante con arreglo al Derecho internacional, pero que puedan influir «de manera determinante [en] el contenido de la normativa adoptada por el legislador de la Unión»<sup>5</sup>.

#### *4.1.2. Aplicación al presente caso*

La OACI es un organismo creado por un acuerdo, a saber, el Convenio de Chicago.

Los actos que debe adoptar la OACI constituyen actos que surten efectos jurídicos. Esto se debe a que las normas y métodos recomendados adoptados por la OACI son aplicables en virtud del Convenio de Chicago, a menos que un Estado contratante notifique una diferencia a la OACI (artículo 38 del Convenio de Chicago) y, una vez adoptados y efectivos, son vinculantes para todos los Estados contratantes de la OACI, de conformidad con el Convenio de Chicago y dentro de los límites establecidos en él. De hecho, con arreglo al artículo 37 del Convenio de Chicago, cada Estado contratante se compromete a colaborar a fin de garantizar el mayor grado posible de uniformidad en esas normas y métodos recomendados. Además, en la medida de lo posible, se reflejan en el Derecho de la Unión y, por tanto, estas normas y métodos recomendados pueden influir de manera determinante en el contenido de la legislación de la Unión en el ámbito de la aviación civil.

Los actos previstos ni completan ni modifican el marco institucional del Acuerdo.

Por lo tanto, la base jurídica procedimental de la Decisión propuesta es el artículo 218, apartado 9, del TFUE.

## **4.2. Base jurídica sustantiva**

### *4.2.1. Principios*

La base jurídica sustantiva de las decisiones adoptadas con arreglo al artículo 218, apartado 9, del TFUE depende principalmente del objetivo y del contenido del acto previsto respecto del cual se adopte una posición en nombre de la Unión. Si el acto previsto persigue un doble objetivo o tiene un componente doble, y si uno de dichos objetivos o componentes puede calificarse de principal, mientras que el otro solamente es accesorio, la Decisión adoptada con arreglo al artículo 218, apartado 9, del TFUE debe fundarse en una única base jurídica sustantiva, a saber, la que exija el objetivo o componente principal o preponderante.

### *4.2.2. Aplicación al presente caso*

Los actos previstos persiguen objetivos y tienen componentes en el ámbito de la política común de transportes.

La base jurídica sustantiva de la Decisión propuesta es, por tanto, el artículo 100, apartado 2, del TFUE.

---

<sup>4</sup> Asunto C-399/12, Alemania/Consejo (OIV); ECLI:EU:C:2014:2258, apartado 64.

<sup>5</sup> Asunto C-399/12, Alemania/Consejo (OIV); ECLI:EU:C:2014:2258, apartados 61-64.

### **4.3. Conclusión**

La base jurídica de la Decisión del Consejo propuesta es el artículo 100, apartado 2, del TFUE, en relación con el artículo 218, apartado 9, del TFUE.

Propuesta de

## **DECISIÓN DEL CONSEJO**

**por la que se establece la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea para la adopción de normas internacionales, enmiendas o la notificación de diferencias con respecto a las normas internacionales de los anexos 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18 y 19 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 su artículo 218, apartado 9,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Convenio sobre Aviación Civil Internacional («el Convenio de Chicago»), que se firmó en Chicago el 7 de diciembre de 1944 y que regula el transporte aéreo internacional, entró en vigor el 4 de abril de 1947 y estableció la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).
- (2) Los Estados miembros de la Unión son Partes contratantes del Convenio de Chicago y Estados contratantes de la OACI, mientras que la Unión tiene categoría de observadora en determinados órganos de la OACI.
- (3) De conformidad con el artículo 54, letra l), del Convenio de Chicago, el Consejo de la OACI puede adoptar normas y métodos recomendados internacionales para la aviación civil y designarlos como anexos del Convenio de Chicago («anexos de la OACI»).
- (4) Dado que las normas y métodos recomendados de la OACI pueden influir de manera determinante en el contenido del Derecho de la Unión en el ámbito de la aviación civil, en la medida en que se reflejen en la legislación mencionada en los considerandos 9 y 10, procede establecer una posición en nombre de la Unión que deberá adoptarse en el Consejo de la OACI.
- (5) De conformidad con el artículo 90 del Convenio de Chicago, todo anexo de la OACI o enmienda de uno de ellos surtirá efecto a los tres meses de ser transmitido a los Estados contratantes de la OACI o a la expiración de un período mayor que prescriba el Consejo de la OACI, a menos que en el ínterin la mayoría de los Estados contratantes de la OACI registren su desaprobación. Tras su adopción y entrada en vigor, las normas son vinculantes para todos los Estados contratantes de la OACI, entre los que se encuentran todos los Estados miembros de la Unión, de conformidad con el Convenio de Chicago y dentro de los límites que este establece, en particular en sus artículos 37 y 38.



- (6) De conformidad con el artículo 38 del Convenio de Chicago, cualquier Estado contratante de la OACI que considere impracticable cumplir, en todos sus aspectos, con cualesquiera de tales normas, o concordar totalmente sus reglamentaciones o métodos con alguna norma, después de haber sido enmendada esta última, o que considere necesario adoptar reglamentaciones o métodos que difieran en cualquier aspecto particular de lo establecido por una norma, debe notificar inmediatamente a la OACI las diferencias entre sus propios métodos o reglamentaciones y los establecidos por la norma. En el caso de enmiendas a las normas, todo Estado que no haga las enmiendas adecuadas en sus reglamentaciones o métodos lo comunicará a la OACI dentro de sesenta días a partir de la adopción de la enmienda a la norma o indicará las medidas que se proponga adoptar.
- (7) Las normas internas de la OACI, en particular la disponibilidad tardía de documentos para las decisiones relativas a nuevas normas o enmiendas de normas en el Consejo de la OACI, o los plazos fijados por la OACI para que los Estados contratantes de la OACI notifiquen diferencias con respecto a las normas, así como el número de diferencias en los ámbitos de la seguridad operacional de la aviación, la navegación aérea y la gestión del tránsito aéreo que deben notificarse cada año, dificultan el establecimiento oportuno de la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en una Decisión del Consejo basada en el artículo 218, apartado 9, del TFUE.
- (8) Además, las normas adoptadas por el Consejo de la OACI en el ámbito de la seguridad operacional de la aviación, la navegación aérea y la gestión del tránsito aéreo afectan en gran medida a cuestiones que son competencia exclusiva de la Unión. Por consiguiente, resulta útil y conveniente establecer en un marco la adopción de nuevas normas o enmiendas de normas y la notificación de diferencias con respecto a normas en el ámbito de la seguridad operacional de la aviación, la navegación aérea y la gestión del tránsito aéreo que entren dentro del ámbito de competencia de la Unión, sin perjuicio de los derechos y las obligaciones de los Estados miembros en virtud del Convenio de Chicago. En el ámbito de la OACI, las normas en materia de seguridad operacional de la aviación, navegación aérea y gestión del tránsito aéreo figuran principalmente en los anexos 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18 y 19 de la OACI.
- (9) En el ámbito de la Unión, los requisitos que recogen esas normas en materia de seguridad operacional de la aviación han quedado plasmados, principalmente, en el Reglamento (UE) 2018/1139, el Reglamento (UE) n.º 996/2010<sup>6</sup>, el Reglamento (CE) n.º 2111/2005<sup>7</sup> y el Reglamento (UE) n.º 376/2014<sup>8</sup> del Parlamento Europeo y del

---

<sup>6</sup> Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE (DO L 295 de 12.11.2010, p. 35).

<sup>7</sup> Reglamento (CE) n.º 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2005, relativo al establecimiento de una lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Comunidad y a la información que deben recibir los pasajeros aéreos sobre la identidad de la compañía operadora, y por el que se deroga el artículo 9 de la Directiva 2004/36/CE (DO L 344 de 27.12.2005, p. 15).

<sup>8</sup> Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativo a la notificación, análisis y seguimiento de sucesos en la aviación civil, que modifica el Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se derogan la Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 1321/2007 y (CE) n.º 1330/2007 de la Comisión (DO L 122 de 24.4.2014, p. 18).

Consejo<sup>9</sup>, así como en los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud de estos, en particular el Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión<sup>10</sup>, el Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión<sup>11</sup>, el Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión<sup>12</sup>, el Reglamento (UE) n.º 139/2014 de la Comisión<sup>13</sup>, el Reglamento (UE) n.º 452/2014<sup>14</sup>, el Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión<sup>15</sup>, el Reglamento (UE) 2015/640 de la Comisión<sup>16</sup>, el Reglamento (UE) 2019/947 de la Comisión<sup>17</sup>, el Reglamento (UE) 2019/945 de la Comisión<sup>18</sup> y el Reglamento (UE) 2021/664 de la Comisión<sup>19</sup>.

- (10) En el ámbito de la Unión, en lo que respecta a la navegación aérea y la gestión del tránsito aéreo, los requisitos contenidos en esas normas se reflejan y se mencionan principalmente en el Reglamento (CE) n.º 549/2004<sup>20</sup>, el Reglamento (CE)

---

<sup>9</sup> Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo (DO L 212 de 22.8.2018, p. 1).

<sup>10</sup> Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 311 de 25.11.2011, p. 1).

<sup>11</sup> Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión, de 3 de agosto de 2012, por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción (DO L 224 de 21.8.2012, p. 1).

<sup>12</sup> Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

<sup>13</sup> Reglamento (UE) n.º 139/2014 de la Comisión, de 12 de febrero de 2014, por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y el Consejo (DO L 44 de 14.2.2014, p. 1).

<sup>14</sup> Reglamento (UE) n.º 452/2014 de la Comisión, de 29 de abril de 2014, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos para las operaciones aéreas de los operadores de terceros países en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 133 de 6.5.2014, p. 12).

<sup>15</sup> Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2014, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas (DO L 362 de 17.12.2014, p. 1).

<sup>16</sup> Reglamento (UE) 2015/640 de la Comisión, de 23 de abril de 2015, sobre especificaciones adicionales de aeronavegabilidad para un determinado tipo de operaciones y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 965/2012 (DO L 106 de 24.4.2015, p. 18).

<sup>17</sup> Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 de la Comisión, de 24 de mayo de 2019, relativo a las normas y los procedimientos aplicables a la utilización de aeronaves no tripuladas (DO L 152, p. 45).

<sup>18</sup> Reglamento Delegado (UE) 2019/945 de la Comisión, de 12 de marzo de 2019, sobre los sistemas de aeronaves no tripuladas y los operadores de terceros países de sistemas de aeronaves no tripuladas (DO L 152, p. 1).

<sup>19</sup> Reglamento de Ejecución (UE) 2021/664 de la Comisión, de 22 de abril de 2021, sobre un marco regulador para el U-Space (DO L 139 de 23.4.2021, p. 161).

<sup>20</sup> Reglamento (CE) n.º 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo (Reglamento marco) (DO L 096 de 31.3.2004, p. 1).

n.º 550/2004<sup>21</sup> y el Reglamento (CE) n.º 551/2004<sup>22</sup> del Parlamento Europeo y del Consejo, así como en los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud de estos, en particular el Reglamento (UE) n.º 923/2012 de la Comisión<sup>23</sup>, el Reglamento (UE) n.º 1332/2011 de la Comisión<sup>24</sup>, el Reglamento (UE) 2018/1048 de la Comisión<sup>25</sup> y el Reglamento (UE) 2015/340 de la Comisión<sup>26</sup>.

- (11) Dado que los sectores de la seguridad operacional de la aviación civil, la navegación aérea y la gestión del tránsito aéreo presentan particularidades específicas en comparación con otros sectores de los que se ocupa la OACI, en particular el elevado número de normas adoptadas por el Consejo de la OACI en estos sectores y otras decisiones conexas, así como el número de diferencias que deben notificarse cada año, resulta eficaz establecer dicha posición con carácter plurianual, consistente en principios rectores y orientaciones. La mayoría de los temas que se debaten en el Consejo de la OACI se refieren a asuntos cubiertos por el programa de trabajo que la OACI establece en su asamblea trienal. Es por lo tanto posible establecer una posición general que deba adoptarse en el Consejo de la OACI en nombre de la Unión.
- (12) La posición detallada de la Unión debe definirse sobre la base de los principios rectores y las orientaciones establecidos en el anexo I y del procedimiento establecido en el anexo II, y de conformidad con los objetivos perseguidos por la Unión en el marco de la política común de transportes en el sector de la aviación, a fin de promover un sistema de transporte aéreo seguro, eficiente, eficaz, abierto, económicamente viable y respetuoso con el medio ambiente.
- (13) Las diferencias que deban notificarse a la OACI deben basarse, en particular, en la información facilitada por la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (AESA) de conformidad con el artículo 90, apartado 4, del Reglamento (UE) 2018/1139, cuando proceda. Las diferencias deben seguir el formato definido por la OACI en el sistema de notificación electrónica de diferencias, cuando así lo exija la OACI. En caso de que, con arreglo a la presente Decisión, la posición que deba adoptarse en nombre de la Unión se establezca mediante un documento escrito presentado por la Comisión al Consejo para su debate y aprobación, dicho documento

---

<sup>21</sup> Reglamento (CE) n.º 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo (Reglamento de prestación de servicios) (DO L 96 de 31.3.2004, p. 10).

<sup>22</sup> Reglamento (CE) n.º 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo (Reglamento del espacio aéreo) (DO L 96 de 31.3.2004, p. 20).

<sup>23</sup> Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 de la Comisión, de 26 de septiembre de 2012, por el que se establecen el reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea, y por el que se modifican el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1035/2011 y los Reglamentos (CE) n.º 1265/2007, (CE) n.º 1794/2006, (CE) n.º 730/2006, (CE) n.º 1033/2006 y (UE) n.º 255/2010 (DO L 281 de 13.10.2012, p. 1).

<sup>24</sup> Reglamento (UE) n.º 1332/2011 de la Comisión, de 16 de diciembre de 2011, por el que se establecen requisitos comunes de utilización del espacio aéreo y procedimientos operativos para los sistemas anticolidión de a bordo (DO L 336 de 20.12.2011, p. 20).

<sup>25</sup> Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1048 de la Comisión, de 18 de julio de 2018, por el que se establecen los requisitos de utilización del espacio aéreo y los procedimientos operativos en relación con la navegación basada en la performance (DO L 189 de 26.7.2018, p. 3).

<sup>26</sup> Reglamento (UE) 2015/340 de la Comisión, de 20 de febrero de 2015, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relativos a las licencias y los certificados de los controladores de tránsito aéreo en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 de la Comisión y se deroga el Reglamento (UE) n.º 805/2011 de la Comisión (DO L 63 de 6.3.2015, p. 1).

debe indicar, cuando proceda y caso por caso, si debe concederse flexibilidad a los Estados miembros en lo que respecta a la forma de notificación de las diferencias en cuestión. Además, la Comisión debe tratar de empezar a elaborar dicho documento lo antes posible, a fin de disponer de tiempo suficiente para su preparación, incluidas las consultas pertinentes que deban llevarse a cabo entre los expertos.

- (14) Las diferencias con respecto a las normas adoptadas por el Consejo de la OACI en el ámbito de la seguridad operacional de la aviación, la navegación aérea y la gestión del tránsito aéreo también pueden deberse a la adopción de medidas nacionales con arreglo al artículo 71 del Reglamento (UE) 2018/1139 en caso de haberse producido circunstancias urgentes imprevistas, cuando dichas medidas difieran de las normas y, por tanto, se requiera la notificación de diferencias a la OACI como dispone el artículo 38 del Convenio de Chicago. Por consiguiente, también procede establecer en la presente Decisión el procedimiento que ha de seguirse para determinar dichas diferencias. Dicho procedimiento debe depender del alcance y la duración de las medidas nacionales adoptadas y debe permitir que los Estados miembros cumplan sin demora sus obligaciones internacionales derivadas del artículo 38 del Convenio de Chicago. Dicho procedimiento debe entenderse sin perjuicio de las condiciones y el procedimiento establecidos en el artículo 71 del Reglamento (UE) 2018/1139.
- (15) La posición de la Unión debe ser expresada por los Estados miembros de la Unión que son miembros de la OACI, actuando conjuntamente en interés de la Unión y asistidos por la Comisión, en consonancia con la categoría de observadora de la Unión.
- (16) La aplicación de la presente Decisión debe permitir a los Estados miembros cumplir sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago.
- (17) La presente Decisión debe ser aplicable durante un período de tiempo limitado, es decir, hasta después del período de sesiones del Consejo de la OACI posterior a la 42.<sup>a</sup> Asamblea de la OACI.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

#### *Artículo 1*

En el anexo I figura la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional cuando este organismo deba adoptar decisiones en los ámbitos de la seguridad operacional de la aviación civil, la navegación aérea y la gestión del tránsito en relación con los anexos 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18 y 19.

#### *Artículo 2*

La determinación de la posición de la Unión que debe adoptarse en cada período de sesiones del Consejo de la OACI se llevará a cabo de conformidad con el anexo II.

### *Artículo 3*

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión por lo que respecta a la notificación de diferencias a la OACI con respecto a las normas contenidas en los citados anexos del Convenio de Chicago se establecerá con arreglo a la posición expuesta en el anexo I.

### *Artículo 4*

En caso de que el Derecho de la Unión difiera de las normas a que se refiere el artículo 1 de la presente Decisión y, por tanto, sea necesaria la notificación a la OACI de diferencias con respecto a esas normas de conformidad con el artículo 38 del Convenio de Chicago, la Comisión, en tiempo oportuno y al menos dos meses antes de que venza el plazo fijado por la OACI para la notificación de diferencias, presentará al Consejo, para su debate y aprobación, un documento escrito basado, en particular, en la información facilitada por la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (AESA) de conformidad con el artículo 90, apartado 4, del Reglamento (UE) 2018/1139, cuando proceda, en el que se expongan con detalle las diferencias que deban notificarse a la OACI y, en su caso, se indique la flexibilidad concedida a los Estados miembros para el formulario de notificación.

### *Artículo 5*

En caso de que un Estado miembro adopte, de conformidad con el artículo 71 del Reglamento (UE) 2018/1139, medidas nacionales que concedan exenciones a personas físicas o jurídicas o de duración total no superior a ocho meses, y cuando dichas medidas nacionales difieran de las normas a que se refiere el artículo 3 de la presente Decisión y requieran de una notificación de diferencias con respecto a esas normas de conformidad con el artículo 38 del Convenio de Chicago, dicho Estado miembro informará inmediatamente a la Comisión de cualquier diferencia que deba ser notificada.

En caso de que las exenciones concedidas de conformidad con el artículo 71 del Reglamento (UE) 2018/1139 sean de aplicación general y su duración total sea superior a ocho meses, la Comisión, a más tardar dos semanas después de recibir la recomendación de la AESA de conformidad con el artículo 71, apartado 2, de dicho Reglamento, presentará al Consejo, para su debate y aprobación, un documento escrito que tenga en cuenta la información facilitada por el Estado miembro en cuestión y, en su caso, la información facilitada por la AESA de conformidad con el artículo 90, apartado 4, de dicho Reglamento, en el que se expongan con detalle las diferencias que deban notificarse a la OACI.

### *Artículo 6*

La aplicación de la presente Decisión facilitará a los Estados miembros cumplir sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago.

### *Artículo 7*

La posición que deba adoptarse en nombre de la Unión en la OACI será expresada por los Estados miembros, actuando conjuntamente, en interés de la Unión, en los órganos de la

OACI, y asistidos por la Comisión, de conformidad con la categoría de observadora de la Unión.

*Artículo 8*

La presente Decisión será aplicable hasta el 31 de diciembre de 2025. A propuesta de la Comisión, el Consejo podrá prorrogar su aplicación o modificarla de cualquier otro modo.

*Artículo 9*

Los destinatarios de la presente Decisión son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Consejo  
El Presidente / La Presidenta*