



Consejo de la  
Unión Europea

Bruselas, 5 de febrero de 2021  
(OR. en)

5842/21

---

**Expediente interinstitucional:  
2021/0027 (NLE)**

---

**AVIATION 30  
ICAO 12  
RELEX 78**

## PROPUESTA

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. <sup>a</sup> Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	5 de febrero de 2021
A:	D. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretario general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2021) 48 final
Asunto:	Propuesta de DECISIÓN DEL CONSEJO relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en la 222. <sup>a</sup> sesión del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) respecto de la adopción prevista de la enmienda 177 del anexo 1, de la enmienda 47 del anexo 2, de la enmienda 108 del anexo 8, de la enmienda 90 del anexo 10 y del nuevo volumen VI del anexo 10 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2021) 48 final.

---

Adj.: COM(2021) 48 final



Bruselas, 5.2.2021  
COM(2021) 48 final

2021/0027 (NLE)

Propuesta de

### **DECISIÓN DEL CONSEJO**

**relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en la 222.ª sesión del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) respecto de la adopción prevista de la enmienda 177 del anexo 1, de la enmienda 47 del anexo 2, de la enmienda 108 del anexo 8, de la enmienda 90 del anexo 10 y del nuevo volumen VI del anexo 10 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional**

## **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

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

La presente propuesta se refiere a:

- i) la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en la 222.<sup>a</sup> sesión del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) respecto de la adopción prevista de la enmienda 177 del anexo 1 («Licencias al personal»), de la enmienda 47 del anexo 2 («Reglamento del aire»), de la enmienda 108 del anexo 8 («Aeronavegabilidad»), de la enmienda 90 del anexo 10 («Telecomunicaciones aeronáuticas») y del nuevo volumen VI del anexo 10 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, y
- ii) la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión una vez que la OACI anuncie la adopción de la enmienda 177 del anexo 1, de la enmienda 47 del anexo 2, de la enmienda 108 del anexo 8, de la enmienda 90 del anexo 10 y del nuevo volumen VI del anexo 10, en las respectivas cartas de Estado, con la invitación a que sus Estados contratantes notifiquen su desaprobación, cualquier diferencia o su conformidad con las medidas adoptadas.

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

#### **2.1. El Convenio sobre Aviación Civil Internacional**

El Convenio sobre Aviación Civil Internacional («el Convenio de Chicago») tiene por finalidad regular el transporte aéreo internacional. Entró en vigor el 4 de abril de 1947 y por medio de él se creó la Organización de Aviación Civil Internacional.

Todos los Estados miembros de la Unión son Partes del Convenio de Chicago.

#### **2.2. La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)**

La Organización de Aviación Civil Internacional es un organismo especializado de las Naciones Unidas. Los fines y objetivos de la Organización son desarrollar los principios y las técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la planificación y el desarrollo del transporte aéreo internacional.

El Consejo de la OACI es un órgano permanente de esta Organización, del que forman parte treinta y seis Estados contratantes elegidos por la Asamblea de la OACI por un período de tres años. En el período 2019-2022, siete Estados miembros de la UE están representados en el Consejo de la OACI.

Entre las funciones obligatorias del Consejo de la OACI, enumeradas en el artículo 54 del Convenio de Chicago, figura la adopción de normas y métodos recomendados internacionales («SARP», por sus siglas en inglés), designados como anexos de dicho Convenio.

De conformidad con el artículo 90 del Convenio de Chicago, todo anexo o enmienda a 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 entretanto una mayoría de Estados contratantes de la OACI registren su desaprobación.

Tras la adopción de tales medidas, los Estados de la OACI deben notificar su desaprobación, cualquier diferencia o su conformidad antes de que las medidas entren en vigor y pasen a ser jurídicamente vinculantes.

De conformidad con el artículo 38 del Convenio de Chicago, cualquier Estado contratante que considere impracticable cumplir en todos sus aspectos con cualesquiera de tales normas o procedimientos internacionales, o concordar totalmente sus reglamentaciones o métodos con

alguna norma o procedimiento internacional, o que considere necesario adoptar reglamentaciones o métodos que difieran en cualquier aspecto particular de lo establecido por una norma internacional, debe notificar inmediatamente a la OACI las diferencias entre sus propios métodos y lo establecido por la norma internacional.

### **2.3. Los actos previstos de la OACI y su relación con las normas vigentes de la Unión**

Durante su 222.<sup>a</sup> sesión o en cualquier sesión posterior, se prevé que el Consejo de la OACI adopte lo siguiente:

la enmienda 177 del anexo 1 («Licencias al personal»), que es una enmienda derivada relativa a los sistemas y procedimientos del enlace C2;

la enmienda 47 del anexo 2 («Reglamento del aire»), relativa a los requisitos de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia («RPAS», por sus siglas en inglés, o «los sistemas de aeronaves») para la certificación de aeronavegabilidad como consecuencia de la enmienda 108 del anexo 8;

la enmienda 108 del anexo 8 («Aeronavegabilidad»), relativa a los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia;

la enmienda 90 del anexo 10 («Telecomunicaciones aeronáuticas»), volumen V, relativo al espectro de frecuencias para los enlaces C2 de los sistemas de aeronaves, y

un nuevo volumen VI del anexo 10 relativo a los sistemas y procedimientos de enlace C2 de los sistemas de aeronaves («el acto previsto»).

Los objetivos del acto previsto son los siguientes:

modificar los SARP existentes en el anexo 8 del Convenio de Chicago, incorporando en la parte I del anexo 8 definiciones y términos específicos que se utilizan en las normas de las nuevas partes VIII, IX y X. También incluye propuestas en la parte II del anexo 8 que ofrecen una síntesis de los procedimientos generales de aeronavegabilidad para la certificación y el mantenimiento de dicha aeronavegabilidad aplicables a las aeronaves pilotadas a distancia («RPA», por sus siglas en inglés);

introducir una nueva parte VIII en el anexo 8 del Convenio de Chicago relativa a las aeronaves pilotadas a distancia;

introducir una nueva parte IX en el anexo 8 del Convenio de Chicago relativa a los helicópteros pilotados a distancia;

introducir una nueva parte X en el anexo 8 del Convenio de Chicago relativa a la estación de pilotaje a distancia («RPS», por sus siglas en inglés o «estación de pilotaje»);

introducir una enmienda del anexo 2, apéndice 4, del Convenio de Chicago que sea derivada de las enmiendas del anexo 8;

modificar los SARP existentes en el anexo 10, volumen V, del Convenio de Chicago, especificando la gestión del espectro utilizado exclusivamente para el enlace de mando y control (enlace C2) o para los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia;

introducir un nuevo volumen VI en el anexo 10: Sistemas y procedimientos de comunicación relacionados con el enlace C2 de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia;

introducir enmiendas en los anexos 1 y 2 que sean derivadas de la enmienda del anexo 10, volumen V, y con la introducción de un nuevo volumen VI en el anexo 10.

Está previsto que las enmiendas propuestas sean aplicables a partir del 28 de noviembre de 2024.

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

#### **3.1. Cambios principales y relación que guardan con la actual normativa de la Unión**

Se ha encomendado al panel de sistemas de aeronaves pilotadas a distancia («el panel del RPAS») de la OACI el desarrollo de SARP, manuales y material de orientación que faciliten la utilización de aeronaves pilotadas a distancia a través de fronteras internacionales con arreglo a las reglas de vuelo por instrumentos. Se ha consultado a los Estados miembros sobre las enmiendas propuestas con las cartas de Estado AN 7/67.1.1-19/52 y AN 3/5.12-19/53 de la OACI, incluidas las propuestas de enmienda de los anexos 8 y 10 y las modificaciones derivadas de los anexos 1 y 2 del Convenio de Chicago. Estas propuestas forman parte de una serie de enmiendas que se presentarán en orden sucesivo.

Las enmiendas propuestas inicialmente en la carta de Estado AN 3/5.12-19/53 se refieren a la aeronavegabilidad de los aviones de ala fija pilotados a distancia, a la aeronavegabilidad de helicópteros pilotados a distancia y a la estación de pilotaje a distancia. Estos SARP se elaboraron para los sistemas de aeronaves, que se someterán al proceso de certificación de tipo de conformidad con el doc. 10019 de la OACI [«Manual sobre sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS)»], y se verán reforzados por el contenido y los supuestos del concepto de operaciones (CONOPS) de los sistemas de aeronaves de la OACI.

Debido a la naturaleza integrada de los sistemas de aeronaves, las estaciones de pilotaje pueden certificarse como parte del certificado de tipo concedido al titular del certificado de tipo de la aeronave pilotada a distancia como resultado del proceso de certificación de tipo de dicha aeronave. Esto no excluye la posibilidad de que una estación de pilotaje pueda aprobarse por separado. El enlace C2 es un componente importante de los sistemas de aeronaves y su condición de aeronavegabilidad, por lo que se incluye como componente en el certificado de tipo.

Las enmiendas propuestas inicialmente en la carta de Estado AN 7/67.1.1-19/52 se refieren al enlace de mando y control (enlace C2) e incluyen SARP tecnológicamente neutros sobre procedimientos de enlace C2 y sistemas de enlace C2. El enlace C2 está dedicado al intercambio de información entre los dos principales componentes físicos de los sistemas de aeronaves: la estación de pilotaje a distancia y la aeronave pilotada a distancia. Así pues, el enlace C2 es la conexión lógica, independientemente de su ejecución física, para el intercambio de información entre la estación de pilotaje y la aeronave pilotada a distancia a fin de que el piloto a distancia pueda integrar con seguridad los sistemas de aeronaves en el entorno operativo global de la aviación, en particular las comunicaciones, la navegación y la vigilancia. Estos SARP son el primero de los dos resultados previstos del enlace C2.

El panel del RPAS está trabajando actualmente en el segundo paquete, más detallado, que contiene SARP específicos con respecto a la tecnología, con una fecha de entrega prevista para 2022.

A raíz de las aportaciones de la AESA sobre la carta de Estado AN 3/5.12-19/53, muchos Estados miembros de la UE propusieron que, debido al reparto específico de responsabilidades entre el operador y el diseñador, la consulta sobre la carta de Estado se prorrogara hasta que se disponga del borrador de la enmienda del anexo 6, y que la adopción de los anexos 6 y 8 se llevara a cabo en paralelo, especialmente en lo que se refiere a la aprobación de las estaciones de pilotaje a distancia y a las responsabilidades de los Estados

contratantes en relación con el mantenimiento de la aeronavegabilidad de estas estaciones. Esta propuesta no fue aceptada por la OACI, lo que podría complicar la transposición de los correspondientes SARP de la OACI al Derecho de la Unión, debido a la necesidad de abordar las responsabilidades de los diseñadores y de los operadores en relación con las estaciones de pilotaje.

Las enmiendas propuestas podrán influir de manera determinante en el contenido de la legislación de la UE, en particular del Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión<sup>1</sup>, del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión<sup>2</sup>, del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión<sup>3</sup>, del Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión<sup>4</sup>, y potencialmente del Reglamento (UE) n.º 452/2014 de la Comisión<sup>5</sup> y del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373 de la Comisión<sup>6</sup>. Deberán introducirse nuevos SARP de la OACI en la legislación de la UE para modificar el marco jurídico actual con el fin de regular el diseño, la certificación de tipo y el funcionamiento de los sistemas de aeronaves que se utilicen a través de fronteras internacionales y en alta mar.

### **3.2. Posición que debe adoptarse en nombre de la Unión**

La Unión reconoce la necesidad de establecer un marco regulador armonizado a escala internacional que permita el diseño, la certificación de tipo y la utilización de aeronaves pilotadas a distancia a través de fronteras internacionales y en alta mar con arreglo a las reglas de vuelo por instrumentos. Las enmiendas propuestas en las dos cartas de Estado de la OACI respaldan este objetivo.

Se propone, por tanto, que la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión sea la de apoyar las enmiendas propuestas en su totalidad.

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión, siempre que el Consejo de la OACI adopte sin cambios sustanciales las enmiendas propuestas del Convenio de Chicago, será no notificar la desaprobación y notificar la conformidad con las enmiendas adoptadas en respuesta a las cartas de Estado de la OACI respectivas. En caso de que la legislación de la

---

<sup>1</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>2</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>3</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>4</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>5</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>6</sup> 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).

Unión se desvíe de los SARP recientemente adoptados tras la fecha prevista de su aplicación, a saber, el 28 de noviembre de 2024, debe notificarse a la OACI cualquier diferencia con esos SARP concretos.

## **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) dispone 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 independientemente de que la Unión sea miembro del organismo o parte del acuerdo<sup>7</sup>.

El concepto de «actos que surtan efectos jurídicos» incluye los actos que surten efectos jurídicos en virtud de las normas de Derecho internacional por las que se rija el organismo de que se trate. Incluye asimismo aquellos actos que no tienen fuerza vinculante con arreglo al Derecho internacional, pero que «influyen de manera determinante [en] el contenido de la normativa adoptada por el legislador de la Unión»<sup>8</sup>.

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

El Consejo de la OACI es un organismo creado por un acuerdo, a saber, el Convenio sobre Aviación Civil Internacional («Convenio de Chicago»).

De conformidad con el artículo 54 del Convenio de Chicago, el Consejo de la OACI adopta normas y métodos recomendados internacionales, designados como anexos del Convenio de Chicago. Se trata de actos que surten efectos jurídicos. Algunos efectos jurídicos de dichos actos pueden depender de las notificaciones de desaprobación y diferencias, y de las condiciones de dichas notificaciones. Por lo tanto, la adopción de una posición de la Unión con respecto a tales notificaciones entra en el ámbito de aplicación del artículo 218, apartado 9, del TFUE.

Los actos propuestos podrán influir de manera determinante en el contenido de la legislación de la UE, en particular del Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión<sup>9</sup>, del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión<sup>10</sup>, del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión<sup>11</sup>,

---

<sup>7</sup> Sentencia del Tribunal de Justicia de 7 de octubre de 2014, Alemania/Consejo, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, apartado 64.

<sup>8</sup> Sentencia del Tribunal de Justicia de 7 de octubre de 2014, Alemania/Consejo, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, apartados 61 a 64.

<sup>9</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>10</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>11</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).

del Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión<sup>12</sup>, y potencialmente del Reglamento (UE) n.º 452/2014 de la Comisión<sup>13</sup> y del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373 de la Comisión<sup>14</sup>. Deberán introducirse nuevos SARP de la OACI en la legislación de la UE para modificar el marco jurídico actual con el fin de regular el diseño, la certificación de tipo y el funcionamiento de los sistemas de aeronaves que se utilicen a través de fronteras internacionales y en alta mar. Por lo tanto, la legislación de la UE tendrá que ser modificada en consecuencia.

El principal objetivo de las enmiendas propuestas es establecer un marco jurídico para el diseño, la certificación de tipo y la utilización de aeronaves pilotadas a distancia que se usen a través de fronteras internacionales y en alta mar con arreglo a las reglas de vuelo por instrumentos. De conformidad con el artículo 3, apartado 2, del TFUE, la Unión tiene competencia externa exclusiva en esta materia.

El acto previsto no completa ni modifica el marco institucional del acuerdo.

Por consiguiente, 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 adoptado por el cual se adopta 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 solo 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*

El objetivo principal y el contenido del acto adoptado atañen a la política común de transportes.

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

## **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.

---

<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 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>14</sup> 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).

Propuesta de

## **DECISIÓN DEL CONSEJO**

**relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en la 222.<sup>a</sup> sesión del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) respecto de la adopción prevista de la enmienda 177 del anexo 1, de la enmienda 47 del anexo 2, de la enmienda 108 del anexo 8, de la enmienda 90 del anexo 10 y del nuevo volumen VI del anexo 10 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 («Convenio de Chicago»), que regula el transporte aéreo internacional, entró en vigor el 4 de abril de 1947. Mediante dicho Convenio se creó la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).
- (2) Los Estados miembros son Estados contratantes del Convenio de Chicago y miembros de la OACI, mientras que la Unión tiene categoría de observadora en determinados órganos de la OACI. Hay siete Estados miembros representados en el Consejo de la OACI.
- (3) De conformidad con el artículo 54 del Convenio de Chicago, el Consejo de la OACI puede adoptar normas y métodos recomendados internacionales (SARP), y designarlos como anexos del Convenio de Chicago.
- (4) El Consejo de la OACI, en su 222.<sup>a</sup> sesión, tiene previsto adoptar la enmienda 177 del anexo 1 («Licencias al personal»), la enmienda 47 del anexo 2 («Reglamento del aire»), la enmienda 108 del anexo 8 («Aeronavegabilidad»), la enmienda 90 del anexo 10 («Telecomunicaciones aeronáuticas»), volumen V, del Convenio de Chicago relativo a los sistemas y procedimientos de los enlaces C2 de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS), y un nuevo volumen VI del anexo 10.
- (5) El principal objetivo de las enmiendas propuestas es establecer un marco jurídico para el diseño, la certificación de tipo y la utilización de aeronaves pilotadas a distancia que se usen a través de fronteras internacionales y en alta mar con arreglo a las reglas de vuelo por instrumentos. La Unión apoya decididamente los esfuerzos de la OACI para establecer dicho marco jurídico.
- (6) Procede establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el Consejo de la OACI, puesto que la enmienda 177 del anexo 1, la enmienda 47 del anexo 2, la enmienda 108 del anexo 8, la enmienda 90 del anexo 10, volumen V y la adopción de un nuevo volumen VI del anexo 10 serán vinculantes en la Unión y podrán influir de manera determinante en el contenido de la legislación de la UE, en

particular del Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión<sup>15</sup>, del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión<sup>16</sup>, del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión<sup>17</sup>, del Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión<sup>18</sup>, y potencialmente del Reglamento (UE) n.º 452/2014 de la Comisión<sup>19</sup> y del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373 de la Comisión<sup>20</sup>.

- (7) La posición de la Unión durante la 222.ª sesión del Consejo de la OACI o en cualquier sesión subsiguiente con respecto a la adopción de la enmienda 177 del anexo 1, de la enmienda 47 del anexo 2, de la enmienda 108 del anexo 8, de la enmienda 90 del anexo 10, volumen V, y a la adopción de un nuevo volumen VI del anexo 10, tal como se indica en las cartas de Estado AN 7/67.1.1-19/52 y AN 3/5.12-19/53, debe ser la de apoyar estas enmiendas en su totalidad. Esta posición debe ser expresada, de forma conjunta, por los Estados miembros de la Unión que forman parte del Consejo de la OACI, actuando conjuntamente en nombre de la Unión.
- (8) Tras su adopción, las enmiendas de los anexos 1, 2, 8 y 10 del Convenio de Chicago serán vinculantes para todos los Estados miembros 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.
- (9) De conformidad con el artículo 38 del Convenio de Chicago, cualquier Estado contratante que considere impracticable cumplir en todos sus aspectos con cualesquiera de tales normas o procedimientos internacionales, o concordar totalmente sus reglamentaciones o métodos con alguna norma o procedimiento internacional, o que considere necesario adoptar reglamentaciones o métodos que difieran en cualquier aspecto particular de lo establecido por una norma internacional, debe notificar inmediatamente a la OACI las diferencias entre sus propios métodos y lo establecido por la norma internacional.

---

<sup>15</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>16</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>17</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>18</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>19</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>20</sup> 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).

- (10) De conformidad con el artículo 90 del Convenio de Chicago, todo anexo o enmienda a 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 entretanto una mayoría de Estados contratantes de la OACI registren su desaprobación.
- (11) La posición de la Unión tras la adopción de la enmienda 177 del anexo 1, de la enmienda 47 del anexo 2, de la enmienda 108 del anexo 8, de la enmienda 90 del anexo 10, volumen V, y la adopción de un nuevo volumen VI del anexo 10 por parte del Consejo de la OACI, que será anunciada por el secretario general de la OACI mediante un procedimiento de carta de Estado de la OACI, debe ser la de no registrar su desaprobación y notificar su conformidad. En caso de que la legislación de la Unión se desvíe de los SARP recientemente adoptados tras la fecha prevista de su aplicación, a saber, el 28 de noviembre de 2024, debe notificarse a la OACI cualquier diferencia con esos SARP concretos. Esta posición debe ser expresada por todos los Estados miembros de la Unión.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

#### *Artículo 1*

1. La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en la 222.<sup>a</sup> sesión del Consejo de la OACI, o en una de las sesiones subsiguientes, será la de apoyar la propuesta de enmienda 177 del anexo 1, enmienda 47 del anexo 2, enmienda 108 del anexo 8, enmienda 90 del anexo 10, volumen V, y la adopción de un nuevo volumen VI del anexo 10 del Convenio de Chicago en su totalidad.
2. La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión, siempre que el Consejo de la OACI adopte sin cambios sustanciales las propuestas de enmienda 177 del anexo 1, enmienda 47 del anexo 2, enmienda 108 del anexo 8, enmienda 90 del anexo 10, volumen V, y la adopción de un nuevo volumen VI del anexo 10 del Convenio de Chicago a que se refiere el apartado 1, será la de no notificar su desaprobación y notificar su conformidad con la medida adoptada en respuesta a las cartas de Estado de la OACI respectivas. En caso de que la legislación de la Unión se desvíe de los SARP recientemente adoptados tras la fecha prevista de su aplicación, a saber, el 28 de noviembre de 2024, debe notificarse a la OACI cualquier diferencia con esos SARP concretos.

#### *Artículo 2*

Los Estados miembros de la Unión que formen parte del Consejo de la OACI manifestarán conjuntamente la posición a que se refiere el artículo 1, apartado 1.

Todos los Estados miembros de la Unión manifestarán la posición a que se refiere el artículo 1, apartado 2.

#### *Artículo 3*

Los destinatarios de la presente Decisión son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Consejo  
El Presidente*