



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 10 de febrero de 2023
(OR. en)

6061/23

**Expediente interinstitucional:
2023/0032(NLE)**

**AVIATION 30
ICAO 6
RELEX 183**

PROPUESTA

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	10 de febrero de 2023
A:	D. ^a Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2023) 70 final
Asunto:	Propuesta de DECISIÓN DEL CONSEJO relativa a la posición que se ha de tomar en nombre de la Unión Europea en el 228.º período de sesiones del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) por lo que respecta a la adopción prevista de la enmienda 93 del anexo 10, Telecomunicaciones aeronáuticas, volumen I, Radioayudas para la navegación, del Convenio sobre Aviación Civil Internacional

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2023) 70 final.

Adj.: COM(2023) 70 final



Bruselas, 10.2.2023
COM(2023) 70 final

2023/0032 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la posición que se ha de tomar en nombre de la Unión Europea en el 228.º período de sesiones del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) por lo que respecta a la adopción prevista de la enmienda 93 del anexo 10, Telecomunicaciones aeronáuticas, volumen I, Radioayudas para la navegación, del Convenio sobre Aviación Civil Internacional

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO DE LA PROPUESTA

La presente propuesta se refiere a:

- i) la posición que se ha de tomar en nombre de la Unión Europea en el 228.º período de sesiones del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) por lo que respecta a la adopción prevista de la enmienda 93 del anexo 10, Telecomunicaciones aeronáuticas, volumen I, Radioayudas para la navegación, y
- ii) la posición que se ha de tomar en nombre de la Unión Europea después de que la OACI anuncie la adopción de la enmienda 93 del anexo 10, Telecomunicaciones aeronáuticas, volumen I, Radioayudas para la navegación, del Convenio sobre Aviación Civil Internacional mediante comunicaciones a los Estados, en las que invitará a los correspondientes Estados contratantes a notificar su desaprobación, posibles diferencias o el cumplimiento de las medidas adoptadas.

2. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

2.1. Convenio sobre Aviación Civil Internacional

El Convenio sobre Aviación Civil Internacional (en lo sucesivo, «el Convenio de Chicago») tiene por objeto regular el transporte aéreo internacional. Este Acuerdo 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 parte en el Convenio de Chicago.

2.2. Organización de Aviación Civil Internacional

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 2022-2025, seis Estados miembros de la UE están representados en el Consejo de la OACI.

Entre las funciones obligatorias del Consejo de la OACI, mencionadas en el artículo 54 del Convenio de Chicago, figura la adopción de normas y métodos recomendados (SARP) internacionales, designados como anexos de dicho Convenio.

De conformidad con el artículo 90 del Convenio de Chicago, todo anexo 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 la adopción de tales medidas, los Estados de la OACI deben cumplirlas o notificar su desaprobación, o bien cualquier diferencia entre sus métodos y ellas, antes de que entren en vigor y pasen a ser jurídicamente vinculantes.

De conformidad con el artículo 38 del Convenio de Chicago, cualquier Estado 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 internacionales, 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. Acto previsto de la OACI y relación con las normas vigentes de la Unión

Se prevé que, en el transcurso de su 228.º período de sesiones o en un período de sesiones posterior, el Consejo de la OACI adopte lo siguiente:

- Enmienda 93 del anexo 10, volumen I, con el fin de:
 - a) apoyar la introducción del Sistema Mundial de Navegación por Satélite (GNSS) de constelaciones múltiples de frecuencia doble (DFMC) añadiendo disposiciones para frecuencias adicionales de funcionamiento para el Sistema Mundial de Determinación de la Posición (GPS), el Sistema Mundial de Navegación por Satélite (GLONASS) y el Sistema de Aumentación Basado en Satélites (SBAS), e introduciendo disposiciones para el nuevo Sistema de Navegación por Satélite BeiDou (BDS) y el sistema Galileo;
 - y
 - b) apoyar la mitigación del gradiente ionosférico para el Sistema de Aumentación Basado en Tierra (GBAS), elaborada en la sexta reunión del Grupo de Expertos sobre Sistemas de Navegación (NSP/6).

El objeto de los actos previstos consiste en lo siguiente:

- ***Enmienda 93 del anexo 10, volumen I, relativa al apoyo a la introducción del Sistema Mundial de Navegación por Satélite (GNSS) de constelaciones múltiples de frecuencia doble (DFMC) añadiendo disposiciones para frecuencias adicionales de funcionamiento para el Sistema Mundial de Determinación de la Posición (GPS), el Sistema Mundial de Navegación por Satélite (GLONASS) y el Sistema de Aumentación Basado en Satélites (SBAS), e introduciendo disposiciones para el nuevo Sistema de Navegación por Satélite BeiDou (BDS) y el sistema Galileo***

La enmienda relativa al GNSS DFMC tiene por objeto reflejar la evolución en curso de la infraestructura mundial del GNSS y facilitar su aplicación por la aviación civil internacional. Como parte de esa evolución, múltiples constelaciones GNSS que ofrecen señales de frecuencia doble están siendo introducidas por los Estados Unidos (modernización del GPS), Rusia (modernización de GLONASS), la Unión Europea (constelación Galileo) y China [constelación del Sistema de Navegación por Satélite BeiDou (BDS)]. Varios Estados y regiones también tienen previsto desplegar sistemas de aumentación basados en satélites (SBAS) de DFMC. El GNSS DFMC ofrece la oportunidad de seguir mejorando los beneficios en materia operacional, de performance y de solidez del GNSS. El uso de dos frecuencias ayudará a mitigar los puntos vulnerables en relación con perturbaciones de la ionosfera y la interferencia de radiofrecuencias. La disponibilidad de constelaciones múltiples contribuirá a mitigar el centelleo ionosférico y el riesgo de tener satélites insuficientes dentro de una constelación única. Estas mejoras técnicas ofrecerán beneficios funcionales en términos de seguridad operacional y eficiencia, como una mejor fiabilidad operacional de las aplicaciones para comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS), un uso mayor de operaciones 3D de aproximación por instrumentos a escala mundial de conformidad con las metas mundiales para la navegación basada en la performance (PBN), la introducción de conceptos y

aplicaciones operacionales innovadores y la racionalización continua de las ayudas convencionales para la navegación.

– ***Enmienda 93 del anexo 10, volumen I, relativa al apoyo a la mitigación del gradiente ionosférico para el Sistema de Aumentación Basado en Tierra (GBAS)***

Esta enmienda tiene por objeto permitir a los aeropuertos optimizar la cobertura de su volumen de servicio GBAS siempre y cuando la disponibilidad del servicio GBAS siga siendo aceptable. Esto es especialmente necesario en el caso de aeropuertos grandes o cuando una única estación terrestre GBAS preste servicio a varias pistas, ya que los SARP actuales limitan implícitamente la distancia máxima permitida entre la estación terrestre y el umbral o los umbrales de pista.

Está previsto que la enmienda sea aplicable a partir del 2 de noviembre de 2023.

3. POSICIÓN QUE SE HA DE TOMAR EN NOMBRE DE LA UNIÓN

3.1. Enmiendas propuestas y relación que guardan con la normativa vigente de la Unión

Enmienda 93 del anexo 10, volumen I, relativa al apoyo a la introducción del Sistema Mundial de Navegación por Satélite (GNSS) de constelaciones múltiples de frecuencia doble (DFMC) añadiendo disposiciones para frecuencias adicionales de funcionamiento para el Sistema Mundial de Determinación de la Posición (GPS), el Sistema Mundial de Navegación por Satélite (GLONASS) y el Sistema de Aumentación Basado en Satélites (SBAS), e introduciendo disposiciones para el nuevo Sistema de Navegación por Satélite BeiDou (BDS) y el sistema Galileo

Esta enmienda del anexo 10, volumen I, de la OACI afecta al 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. En el punto CNS.TR.100, letra a), del anexo VIII (parte CNS) del Reglamento (UE) 2017/373, la referencia se modificará de manera que remita a la última enmienda del volumen I.

Enmienda 93 del anexo 10, volumen I, relativa al apoyo a la mitigación del gradiente ionosférico para el Sistema de Aumentación Basado en Tierra (GBAS)

Esta enmienda del anexo 10, volumen I, de la OACI afecta también al 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. En el punto CNS.TR.100, letra a), del anexo VIII (parte CNS) del Reglamento (UE) 2017/373, la referencia se modificará de manera que remita a la última enmienda del volumen I.

3.2. Posición que se ha de tomar en nombre de la Unión

La Unión reconoce la necesidad de establecer un marco regulador armonizado a escala internacional.

Además, la adopción de esas normas permitirá el uso aeronáutico de los programas emblemáticos de GNSS de la Unión, como Galileo, y la modernización en curso del sistema europeo de navegación por complemento geostacionario (EGNOS) para apoyar las aplicaciones en todas las fases de vuelo, como la navegación basada en la performance, tal como se prevé en el Plan Maestro de Gestión del Tránsito Aéreo. Esto también aumentará la

solidez del GNSS frente a las interferencias, en consonancia con las resoluciones de la 41.^a Asamblea de la OACI.

Los representantes de los Estados miembros de la Unión, la Comisión Europea y la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (AESA) ante el Grupo de Expertos sobre Sistemas de Navegación, con el apoyo de los expertos de Eurocontrol, contribuyeron a la formulación de la propuesta relativa a la enmienda 93 del anexo 10, volumen I.

Por tanto, la posición que se ha de tomar en nombre de la Unión es apoyar la enmienda propuesta.

La posición que se ha de tomar 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 registrar la desaprobación y cumplir las medidas adoptadas en respuesta a las comunicaciones de la OACI a los Estados respectivos. Cuando la legislación de la Unión se aparte de las normas de la OACI recientemente adoptadas después de la fecha prevista de aplicación de dichas normas (2 de noviembre de 2023), los Estados miembros deben notificar a la OACI la posición de la Unión sobre las diferencias con esas normas concretas, sobre la base de un documento preparatorio presentado a su debido tiempo por la Comisión al Consejo para su debate y aprobación, y en el que se establezcan las diferencias detalladas durante el tiempo necesario para completar la aplicación.

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) prevé 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 en el acuerdo¹.

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»².

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. De hecho, una vez que sean adoptados y surtan efecto, tales normas y métodos recomendados adoptados por la OACI son vinculantes

¹ Sentencia del Tribunal de Justicia de 7 de octubre de 2014, Alemania/Consejo, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, apartado 64.

² 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.

para todos los Estados contratantes de la OACI. Algunos efectos jurídicos de dichos actos pueden depender de notificaciones de desaprobación y diferencias, y de las condiciones de dichas notificaciones.

Además, en la medida de lo posible, tales normas y métodos recomendados se reflejan en el Derecho de la Unión y, por tanto, pueden influir de manera determinante en el contenido de la legislación de la Unión en el ámbito de la aviación civil, a saber, el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373 de la Comisión.

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

Por lo tanto, la base jurídica procedimental de la Decisión propuesta sobre la posición acerca de tales notificaciones 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 toma 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 están relacionados con 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.

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la posición que se ha de tomar en nombre de la Unión Europea en el 228.º período de sesiones del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) por lo que respecta a la adopción prevista de la enmienda 93 del anexo 10, Telecomunicaciones aeronáuticas, volumen I, Radioayudas para la navegación, 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 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 seis 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 («SARP») internacionales, y designarlos como anexos del Convenio de Chicago.
- (4) El Consejo de la OACI, en el transcurso de su 228.º período de sesiones, debe adoptar la enmienda 93 del anexo 10, volumen I, del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
- (5) El objetivo principal de la enmienda 93 del anexo 10, volumen I, del Convenio de Chicago es apoyar la introducción del Sistema Mundial de Navegación por Satélite (GNSS) de constelaciones múltiples de frecuencia doble (DFMC) añadiendo disposiciones para frecuencias adicionales de funcionamiento para el Sistema Mundial de Determinación de la Posición (GPS), el Sistema Mundial de Navegación por Satélite (GLONASS) y el Sistema de Aumentación Basado en Satélites (SBAS), e introduciendo disposiciones para el nuevo Sistema de Navegación por Satélite BeiDou (BDS) y el sistema Galileo También tiene por objetivo apoyar la mitigación del gradiente ionosférico para el Sistema de Aumentación Basado en Tierra (GBAS)
- (6) Procede establecer la posición que ha de tomarse en nombre de la Unión Europea en el Consejo de la OACI, dado que la enmienda 93 del anexo 10, volumen I, del Convenio sobre Aviación Civil Internacional será vinculante con arreglo al Derecho

internacional y puede influir de manera decisiva en el contenido del Derecho de la Unión, a saber, el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373 de la Comisión³.

- (7) La posición de la Unión en el 228.º período de sesiones del Consejo de la OACI, o en cualquier período de sesiones posterior, con respecto a la adopción de la enmienda 93 prevista del anexo 10, volumen I, del Convenio de Chicago, tal como se indica en la comunicación a los Estados 2021/41, debe ser la de apoyar y cumplir dichas enmiendas en su totalidad. Esta posición ha de ser expresada por los Estados miembros de la Unión que sean miembros del Consejo de la OACI, actuando conjuntamente en interés de la Unión.
- (8) Una vez adoptada y efectiva, la enmienda 93 del anexo 10, volumen I, del Convenio de Chicago será vinculante para todos los Estados miembros de la OACI, entre los que figuran todos los Estados miembros de la Unión.
- (9) Con arreglo al artículo 38 del Convenio de Chicago, cualquier Estado 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 internacionales, 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.
- (10) De conformidad con el artículo 90 del Convenio de Chicago, todo anexo 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.
- (11) La posición de la Unión tras la adopción de la enmienda 93 del anexo 10, volumen I, del Convenio de Chicago por el Consejo de la OACI, que será anunciada por el secretario general de la OACI mediante el procedimiento de comunicación a los Estados de la OACI, debe ser la de no registrar desaprobación y cumplir las enmiendas. En caso de que la legislación de la Unión se desvíe de los SARP recientemente adoptados tras la fecha prevista de su aplicación, debe notificarse a la OACI cualquier diferencia con esos SARP concretos. La posición de la Unión con respecto a esa diferencia debe basarse en un documento escrito presentado por la Comisión al Consejo para su debate y aprobación.
- (12) Esta posición ha de ser expresada por todos los Estados miembros de la Unión, actuando conjuntamente en interés de la Unión.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

- 1) La posición que ha de tomarse en nombre de la Unión en el 228.º período de sesiones del Consejo de la OACI, o en cualquier período de sesiones posterior, será la de

³ 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](#)).

apoyar la propuesta de enmienda 93 del anexo 10, volumen I, del Convenio de Chicago en su totalidad.

- 2) La posición que ha de tomarse en nombre de la Unión, siempre que el Consejo de la OACI adopte sin cambios sustanciales la propuesta de enmienda 93 del anexo 10, volumen I, del Convenio de Chicago contemplada en el apartado 1, será no registrar la desaprobación y cumplir la medida adoptada en respuesta a las comunicaciones de la OACI a los Estados respectivos. Cuando la legislación de la Unión se desvíe de los SARP recientemente adoptados tras la fecha prevista de su aplicación, debe notificarse a la OACI de conformidad con el artículo 38 del Convenio de Chicago, cualquier diferencia con esos SARP concretos.

En tal caso, la Comisión, a su debido tiempo y al menos dos meses antes de cualquier plazo fijado por la OACI para la notificación de diferencias, presentará al Consejo, para su debate y aprobación, un documento preparatorio en el que exponga la posición de la Unión sobre las diferencias detalladas que los Estados miembros deben notificar a la OACI en nombre de la Unión.

Artículo 2

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

La posición a que se refiere el artículo 1, apartado 2, será expresada por todos los Estados miembros de la Unión, actuando conjuntamente en interés de la Unión.

Artículo 3

Los destinatarios de la presente Decisión son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Consejo
El Presidente / La Presidenta*