



Consejo de la  
Unión Europea

Bruselas, 2 de julio de 2020  
(OR. en)

8899/20

---

---

**Expediente interinstitucional:  
2020/0120 (NLE)**

---

---

**ICAO 16  
AVIATION 129  
RELEX 456**

### **ACTOS LEGISLATIVOS Y OTROS INSTRUMENTOS**

---

Asunto: DECISIÓN DEL CONSEJO relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en la Organización de Aviación Civil Internacional por lo que se refiere a la notificación de diferencias respecto a los anexos 1 y 6 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional debido a las medidas temporales relacionadas con la pandemia de COVID-19

---

**DECISIÓN (UE) 2020/... DEL CONSEJO**

**de...**

**relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea  
en la Organización de Aviación Civil Internacional por lo que se refiere  
a la notificación de diferencias respecto a los anexos 1 y 6  
del Convenio sobre Aviación Civil Internacional debido a las medidas temporales  
relacionadas con la pandemia de COVID-19**

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, que fue firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 y que regula el transporte aéreo internacional (en lo sucesivo, «Convenio de Chicago»), 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 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 («SARPS», por sus siglas en inglés).
- (4) 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 internacionales, después de enmendados estos últimos, o que considere necesario adoptar reglamentaciones o métodos que difieran en cualquier aspecto particular de lo establecido por una norma o procedimiento internacional, debe notificar inmediatamente a la OACI las diferencias entre sus propias reglamentaciones o métodos y aquellos establecidos por la norma o procedimiento internacional.

- (5) De conformidad con el artículo 39 del Convenio de Chicago, cuando el certificado médico del personal que participe en la navegación aérea internacional no reúna por completo las normas mínimas, debe ir acompañado de una enumeración completa de los aspectos en que el personal afectado deje de cumplir con dichas normas. En ese caso, esos aspectos deberían abordar las diferencias específicas relacionadas con el período de validez del certificado médico.
- (6) Además, de conformidad con el artículo 40 del Convenio de Chicago, el personal que tenga un certificado médico de ese tipo no puede participar en la navegación aérea internacional, sin permiso del Estado o Estados en cuyo territorio entre.
- (7) Vista la pandemia de COVID-19, la OACI ha creado un subsistema de notificación de diferencias relacionadas con la contingencia COVID-19 («CCRD», por sus siglas en inglés) dentro del sistema de notificación electrónica de diferencias («EFOD», por sus siglas en inglés), que permite que los Estados comunicar una diferencia temporal respecto de los anexos 1 y 6 del Convenio de Chicago y, al mismo tiempo, indiquen qué tipo de norma o procedimiento les parece aceptable para facilitar las operaciones internacionales y cumplir las obligaciones derivadas del artículo 40 del Convenio de Chicago.
- (8) El anexo 1 del Convenio de Chicago, titulado «Licencias del personal» (en lo sucesivo, «anexo 1 del Convenio de Chicago»), establece SARPS para la emisión de licencias para miembros de la tripulación de vuelo, controladores de tránsito aéreo, operadores de estación aeronáutica, técnicos de mantenimiento y despachadores de vuelo. En virtud de dichas normas, el solicitante de una licencia debe cumplir determinados requisitos dentro de los plazos establecidos, proporcionales a la complejidad de las tareas que deban realizarse.

- (9) A escala de la Unión, los requisitos establecidos en el anexo 1 del Convenio de Chicago están recogidos en el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>1</sup>, y en otros actos de ejecución y actos delegados conexos. En particular, el Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión<sup>2</sup> establece en sus anexos requisitos y procedimientos específicos relativos al personal de vuelo de la aviación civil y establece los límites y los plazos para la emisión de licencias del personal y los controles de aptitud médica aeronáutica, y el Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión<sup>3</sup> establece normas 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.

---

<sup>1</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>2</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>3</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).

- (10) Debido a las graves consecuencias de la pandemia de COVID-19, como la posibilidad limitada o nula de acceder a los médicos examinadores aéreos o a los centros de medicina aeronáutica, varios Estados miembros conceden una ampliación temporal de la validez de los certificados médicos por un período de cuatro meses, no obstante lo dispuesto en los correspondientes SARPS de la OACI. Algunos Estados miembros también han prorrogado la validez de las licencias de piloto, por un período de entre cuatro y ocho meses, si los pilotos no logran llegar o tener acceso en el momento oportuno a un simulador de vuelo para cumplir con los requisitos necesarios de formación y control. Dichas prórrogas se aplican a las licencias que expiren en un período de referencia comprendido entre el 1 de marzo y el 31 de octubre de 2020 (en lo sucesivo, «período de referencia»).
- (11) El anexo 6 del Convenio de Chicago, titulado «Operación de aeronaves» (en lo sucesivo, «anexo 6 del Convenio de Chicago») establece requisitos operacionales normalizados para las aeronaves que se dedican al transporte aéreo internacional, a fin de garantizar los niveles más elevados de seguridad y eficiencia. A escala de la Unión, dichos requisitos internacionales se recogen en los Reglamentos (UE) 2018/1139 y (UE) n.º 1178/2011 y en el Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión<sup>1</sup>.

---

<sup>1</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).

- (12) La pandemia de COVID-19 ha provocado una reducción significativa de las operaciones de transporte aéreo comercial, lo que ha conducido a dificultades para llegar a aquellos lugares en que se dispone de simuladores de vuelo adecuados. Los graves obstáculos operacionales causados por la pandemia de COVID-19 limitan la posibilidad de que los pilotos y las tripulaciones cumplan los requisitos de la OACI de experiencia reciente. Por consiguiente, a fin de que los pilotos y las tripulaciones puedan volar cuando se reanuden las actividades de aviación, los Estados miembros aplican exenciones a los requisitos pertinentes de experiencia reciente, al permitir operaciones en determinadas condiciones operacionales y con las medidas de atenuación adecuadas establecidas con arreglo a una evaluación de riesgos. Dichas exenciones se aplican a las operaciones que se lleven a cabo en el período de referencia y durante un período máximo de ocho meses.
- (13) Dichas medidas nacionales, que difieren de los anexos 1 y 6 del Convenio de Chicago, se han adoptado sobre la base del artículo 71 del Reglamento (UE) 2018/1139. Con arreglo al citado artículo, los Estados miembros pueden conceder a cualquier persona física o jurídica exenciones de los requisitos de la Unión aplicables a dicha persona, que no sean los requisitos esenciales, de producirse circunstancias urgentes imprevistas que afecten a dichas personas o por necesidades operacionales urgentes de esas personas, siempre que se cumplan todas las condiciones establecidas en el artículo 71 del Reglamento (UE) 2018/1139. En virtud de dicho artículo, y vistas las consecuencias derivadas de la pandemia de COVID-19, varios Estados miembros aplican o van a aplicar exenciones a las normas de la Unión establecidas en los Reglamentos (UE) 2018/1139, (UE) n.º 1178/2011, (UE) n.º 1321/2014 y (UE) n.º 965/2012.

- (14) Dado que la notificación de diferencias respecto a los anexos 1 y 6 del Convenio de Chicago tiene repercusiones sobre los efectos jurídicos de las normas establecidas en aplicación del Convenio de Chicago, la adopción de una posición de la Unión con respecto a dicha notificación entra en el ámbito de aplicación del artículo 218, apartado 9, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.
- (15) Procede establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión por lo que se refiere a la notificación de diferencias respecto a los anexos 1 y 6 del Convenio de Chicago debido a las medidas operacionales temporales aplicadas por los Estados miembros relacionadas con la pandemia de COVID-19 en respuesta a la carta de Estado AN 11/55-20/50 enviada por la OACI el 3 de abril de 2020 sobre las medidas operacionales para garantizar la seguridad de las operaciones durante la pandemia de COVID-19 (en lo sucesivo, «carta de Estado AN 11/55-20/50 de la OACI»).
- (16) La posición de la Unión en la OACI debe basarse en la información proporcionada por la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por los expertos de los Estados miembros y en el cuadro adjunto al formulario de notificación de diferencias temporales de la COVID-19 facilitado por la OACI, que debe ser cumplimentado y notificado por cada Estado miembro notificante en consonancia con las exenciones individuales que haya concedido en virtud del artículo 71 del Reglamento (UE) 2018/1139. Dicha posición debe ser expresada por los Estados miembros que son miembros de la OACI y que hayan concedido exenciones individuales en virtud del artículo 71 del Reglamento (UE) 2018/1139, y que den lugar a diferencias que deben ser notificadas con arreglo a la carta de Estado AN 11/55-20/50 de la OACI.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

### *Artículo 1*

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) por lo que se refiere a la notificación de diferencias respecto a los anexos 1 y 6 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional debido a las medidas temporales relacionadas con la pandemia de COVID-19 en respuesta a la carta de Estado AN 11/55-20/50 de la OACI deberá basarse en el cuadro adjunto al formulario de notificación de diferencias temporales de la COVID-19<sup>1</sup> que debe ser cumplimentado y notificado por cada Estado miembro notificante en consonancia con las exenciones individuales que haya concedido en virtud del artículo 71 del Reglamento (UE) 2018/1139.

### *Artículo 2*

La posición a que se refiere el artículo 1 será expresada por los Estados miembros que son miembros de la OACI y que hayan concedido exenciones individuales en virtud del artículo 71 del Reglamento (UE) 2018/1139, y que den lugar a diferencias que deben ser notificadas con arreglo a la carta de Estado AN 11/55-20/50 de la OACI.

---

<sup>1</sup> Véase el documento ST 8916/20 en <http://register.consilium.europa.eu>.

*Artículo 3*

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

Hecho en..., el

*Por el Consejo*

*El Presidente*

---