

Bruselas, 6 de octubre de 2025
(OR. en)

13468/25

**Expediente interinstitucional:
2025/0314 (NLE)**

**AVIATION 131
ICAO 46
RELEX 1259**

NOTA DE TRANSMISIÓN

De: Por la secretaria general de la Comisión Europea, D.^a Martine DEPREZ,
directora

Fecha de recepción: 6 de octubre de 2025

A: D.^a Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión
Europea

Asunto: Propuesta de
DECISIÓN DEL CONSEJO
por la que se modifica la Decisión (UE) 2023/746 en lo que respecta a
la ampliación de su ámbito de aplicación y su período de aplicación y a
la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión, en la
Organización de Aviación Civil Internacional

Adjunto se remite a las delegaciones el documento COM(2025) 622 final.

Adj.: COM(2025) 622 final



Bruselas, 6.10.2025
COM(2025) 622 final

2025/0314 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

por la que se modifica la Decisión (UE) 2023/746 en lo que respecta a la ampliación de su ámbito de aplicación y su período de aplicación y a la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión, en la Organización de Aviación Civil Internacional

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO DE LA PROPUESTA

La presente propuesta se refiere a una modificación de la Decisión (UE) 2023/746 del Consejo¹, de conformidad con su artículo 7, apartado 3, en lo que respecta a los siguientes aspectos:

- prórroga de su aplicación hasta el 31 de diciembre de 2028;
- modificación de la lista de anexos cubiertos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (en lo sucesivo, «Convenio de Chicago») añadiendo el anexo 13, *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*;
- modificación del ámbito de aplicación añadiendo la notificación de diferencias con respecto a los métodos recomendados en los ámbitos de los anexos del Convenio de Chicago de conformidad con el artículo 38 del Convenio y a la luz de la Resolución A39-22 de la Asamblea de la OACI dentro del ámbito competencial de la Decisión del Consejo, en respuesta a las cartas de Estado enviadas por la OACI, en las que invitaba a sus Estados contratantes a notificar cualquier diferencia con las normas y métodos recomendados adoptados;
- modificación del ámbito de aplicación para incluir el establecimiento de las posiciones que deben adoptarse cuando el Consejo de la OACI apruebe nuevos procedimientos para los servicios de navegación aérea, o enmiendas de estos, que puedan influir de manera determinante en el contenido del Derecho de la Unión;
- modificación del ámbito de aplicación para incluir el establecimiento de las posiciones que deben adoptarse en relación con la aprobación, por el Consejo de la OACI, de enmiendas o nuevas ediciones de las Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea (Doc 9284 de la OACI) a las que se hace referencia en el anexo 18, *Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea*, del Convenio de Chicago.

2. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

2.1. El Convenio de Chicago

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) fue creada por el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (en lo sucesivo, «Convenio de Chicago» o «Convenio»), firmado en 1944 y en vigor desde el 4 de abril de 1947. Todos los Estados miembros de la Unión Europea son Partes contratantes en dicho Convenio y, por lo tanto, miembros de la OACI. La Unión tiene categoría de observadora en determinados órganos de la OACI y celebró un Memorando de Cooperación con dicha organización que establece un marco para el mejoramiento de la cooperación en los ámbitos de la seguridad operacional y la seguridad

¹ Decisión (UE) 2023/746 del Consejo, de 28 de marzo de 2023, por la que se establecen los criterios y el procedimiento para establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en la Organización de Aviación Civil Internacional en relación con la adopción de, o enmiendas de, normas y métodos recomendados internacionales, y la notificación de diferencias con respecto a las normas internacionales adoptadas (DO L 99 de 12.4.2023, p. 7).

física de la aviación, la gestión del tráfico aéreo, la protección del medio ambiente y el desarrollo de capacidades, la asistencia técnica y el apoyo para la puesta en práctica².

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

2.2. La 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 adoptadas al amparo del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) y entran en un ámbito del Derecho cubierto en gran medida por las normas de la Unión. 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), del Convenio de Chicago. 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.

Además, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 37 del Convenio de Chicago, la OACI adoptará y enmendará en su oportunidad, según sea necesario, las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales que traten, por ejemplo, de los sistemas de comunicaciones y las ayudas para la navegación aérea, de las reglas del aire y los métodos de control del tránsito aéreo, así como de otras cuestiones relacionadas con la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea que en su oportunidad puedan considerarse apropiadas.

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 en relación con la adopción de nuevas normas y métodos recomendados y la aprobación de procedimientos para los servicios de navegación aérea e instrucciones técnicas, o sus enmiendas, se establezca con arreglo a un enfoque de dos niveles. En primer lugar, la Decisión (UE) 2023/746 del Consejo, en su versión modificada,

² 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).

establece los criterios y el procedimiento para establecer la posición de la Unión en el Consejo. 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 de la Decisión modificada.

La Decisión (UE) 2023/746 del Consejo expira el 31 de diciembre de 2025. Por consiguiente, de conformidad con el artículo 7, apartado 3, la Comisión presenta al Consejo una propuesta para prorrogar su aplicación y plantea su modificación para garantizar la continuidad y velar por que las cuestiones pertinentes en el marco del Convenio de Chicago se traten de manera coherente a nivel de la Unión.

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 posición de la Unión, que debe establecerse mediante una decisión del Consejo, tal como requiere el artículo 218, apartado 9, del TFUE.

Para garantizar que la Unión pueda contribuir con mayor flexibilidad al procedimiento de adopción de la OACI, el proceso de dos niveles seguido 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. Mediante la modificación propuesta, la Decisión del Consejo se ampliará para abarcar la notificación de diferencias con respecto a los métodos recomendados en materia de seguridad operacional de la aviación y navegación aérea.

Notificación de diferencias con respecto a los métodos recomendados en materia de seguridad operacional de la aviación y navegación aérea

Todos los Estados contratantes de la OACI, incluidos los Estados miembros de la Unión, adoptaron la Resolución A39-22 de la Asamblea en el ámbito de la seguridad operacional de la aviación y la navegación aérea. La Asamblea de la OACI ha resuelto que el Consejo debe instar a los Estados miembros a que notifiquen a la OACI cualquier diferencia que exista entre sus reglamentaciones y métodos nacionales y las disposiciones de las normas y métodos recomendados. Esto se detalla en el Manual de notificación y publicación de diferencias de la OACI (Doc 10055 de la OACI).

La OACI considera importante la notificación de diferencias con respecto a los métodos recomendados, ya que el conocimiento de dichas diferencias también puede ser importante para la seguridad, la regularidad y la eficiencia de la navegación aérea, y ha instado a los Estados a que notifiquen las diferencias con respecto a los métodos recomendados de conformidad con el artículo 38 del Convenio de Chicago³. Cabe señalar que, en el marco de la auditoría del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) que se realizó en febrero y marzo de 2025 en la Agencia de la Unión Europea para

³ Doc 10055 - Manual de notificación y publicación de diferencias, página (v) y sección 1.3.

la Seguridad Aérea, se constató la falta de notificación de diferencias con respecto a los métodos recomendados en el ámbito de la seguridad operacional de la aviación y la navegación aérea, constitutiva de incumplimiento de las normas y métodos recomendados internacionales y de las obligaciones derivadas del Convenio de Chicago.

Por consiguiente, se propone modificar la Decisión (UE) 2023/746 del Consejo para establecer la posición de la Unión también en lo que respecta a la notificación de diferencias con los métodos recomendados. Según la OACI, la necesidad de dicha notificación surge, en particular, en los siguientes casos:

- a) en respuesta a la carta de Estado de la OACI en la que se solicita la notificación de diferencias de conformidad con el artículo 38 del Convenio de Chicago y también a la luz de la Resolución A39-22 de la Asamblea;
- b) debido a cambios en el acervo de la Unión.

Anexo 13 — Investigación de accidentes e incidentes de aviación

Con el fin de proporcionar un enfoque global y coherente a la hora de abordar las cuestiones que el Consejo de la OACI está tratando y sometiendo a votación en el ámbito de la seguridad operacional de la aviación y la navegación aérea, la modificación propone incluir el anexo 13, *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*, en el ámbito de aplicación de la Decisión del Consejo. El anexo 13 es competencia de la Unión, ya que regula aspectos que entran en el ámbito de aplicación de varios actos legislativos de la UE. Es oportuno ampliar el ámbito de aplicación de la Decisión (UE) 2023/746 del Consejo para abarcar todos los anexos del Convenio de Chicago en el ámbito de la seguridad operacional de la aviación y la navegación aérea y que se recogen en las normas de seguridad operacional de la aviación civil de la Unión, es decir, no solo en el Reglamento (UE) 2018/1139⁴, sino también en otros reglamentos de seguridad aérea, como el Reglamento (UE) n.º 376/2014⁵, relativo a la notificación de sucesos, el Reglamento (UE) n.º 996/2010⁶, sobre la investigación de accidentes, y el Reglamento (CE) n.º 2111/2005⁷, relativo a la lista de seguridad aérea de la UE.

Procedimientos para los servicios de navegación aérea

⁴ 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 y (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).

⁵ 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).

⁶ 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).

⁷ 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).

Por otro lado, en ocasiones la legislación de la Unión contiene referencias expresas a procedimientos para los servicios de navegación aérea. En consecuencia, los cambios en los procedimientos para los servicios de navegación aérea pueden, en algunos casos, influir de manera determinante en el contenido de la legislación de la Unión. El Consejo de la OACI, a propuesta de la Comisión de Aeronavegación de la OACI, aprueba nuevos procedimientos para los servicios de navegación aérea o sus enmiendas de conformidad con el artículo 37 del Convenio de Chicago. En los casos en que sea probable que los procedimientos para los servicios de navegación aérea tengan una influencia determinante en el contenido del Derecho de la Unión, se establecerá una posición de la UE mediante un procedimiento instaurado de conformidad con la Decisión (UE) 2023/746 del Consejo. Por lo tanto, se propone una modificación a este respecto.

Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas

Las Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea (Doc 9284 de la OACI) a que se refiere el anexo 18, *Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea*, se mencionan expresamente en el anexo IV, punto CAT.GEN.MPA.200, «Transporte de mercancías peligrosas», del Reglamento (UE) n.º 965/2012⁸. Por consiguiente, es probable que un cambio en las Instrucciones Técnicas de la OACI influya de manera determinante en el contenido de la legislación de la UE relativa al transporte de mercancías peligrosas. En tales casos, se establecerá una posición de la UE mediante un procedimiento instaurado en la Decisión (UE) 2023/746 del Consejo. Por lo tanto, se propone la modificación oportuna a este respecto.

De conformidad con el artículo 7, apartado 2, se presentó al Consejo el informe sobre la aplicación de la Decisión (UE) 2023/746 del Consejo y, en particular, sobre su eficacia y la frecuencia de su utilización⁹. En él se proporcionaba una evaluación basada en pruebas con vistas a seguir mejorando los procesos de la Unión para el establecimiento de la posición de la Unión antes de la deliberación de los Estados miembros en el Consejo de la OACI. La propuesta refleja este análisis.

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 independientemente de que la Unión sea miembro del organismo o parte en el acuerdo en cuestión¹⁰.

⁸ 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).

⁹ Informe de la Comisión sobre la aplicación de la Decisión (UE) 2023/746 del Consejo, WK 9372 2025.

¹⁰ Asunto C-399/12, Alemania/Consejo (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, apartado 64.

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 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»¹¹.

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 vinculantes en virtud del Convenio de Chicago, a menos que la mayoría de los Estados contratantes registren en el Consejo de la OACI su desaprobación (artículo 90 del Convenio de Chicago). Además, en la medida de lo posible, las normas y métodos recomendados se incorporan al Derecho de la Unión y, por tanto, las enmiendas de 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.

Por otro lado, el Consejo de la OACI, a propuesta de la Comisión de Aeronavegación de la OACI, aprueba nuevos procedimientos para los servicios de navegación aérea o sus enmiendas de conformidad con el artículo 37 del Convenio de Chicago. En algunos casos, es probable que los cambios en las normas y métodos recomendados influyan de manera determinante en el contenido de la legislación de la Unión. La razón es que las normas y métodos recomendados se mencionan expresamente en la legislación de la Unión, concretamente en el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373 de la Comisión¹².

Es probable que la aprobación por el Consejo de la OACI de las Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea (Doc 9284 de la OACI) a que se refiere el anexo 18, *Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea*, de conformidad con el artículo 37 del Convenio de Chicago, influya de manera determinante en el contenido de la legislación de la UE en materia de transporte de mercancías peligrosas. Esto se debe a que dichas Instrucciones Técnicas se mencionan expresamente en el anexo IV, punto CAT.GEN.MPA.200, «Transporte de mercancías peligrosas», del Reglamento (UE) n.º 965/2012¹³.

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.

¹¹ Asunto C-399/12, Alemania/Consejo (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, apartados 61 a 64.

¹² 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 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).

¹³ 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).

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.

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 modifica la Decisión (UE) 2023/746 en lo que respecta a la ampliación de su ámbito de aplicación y su período de aplicación y a la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión, en la Organización de 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 (en lo sucesivo, «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. Seis Estados miembros están actualmente representados en el Consejo de la OACI.
- (3) En virtud del artículo 37 del Convenio de Chicago, la OACI debe adoptar y enmendar las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales que traten, por ejemplo, de los sistemas de comunicaciones y de las ayudas para la navegación aérea, de las reglas del aire y los métodos de control del tránsito aéreo, así como de otras cuestiones relacionadas con la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea que en su oportunidad puedan considerarse apropiadas.
- (4) 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. Todo Estado que no haga las enmiendas adecuadas en sus reglamentaciones o métodos lo comunicará al Consejo de 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.
- (5) De conformidad con el artículo 54 del Convenio de Chicago, el Consejo de la OACI debe adoptar normas y métodos recomendados internacionales, y designarlos como anexos del Convenio de Chicago.
- (6) Los actos que debe adoptar la OACI constituyen actos que surten efectos jurídicos.

- (7) Por consiguiente, es necesario establecer los criterios y procedimientos aplicables a las posiciones que deben adoptarse en nombre de la Unión en el Consejo de la OACI hasta el 31 de diciembre de 2028.
- (8) De la aplicación del Reglamento interno del Consejo de la OACI (Doc 7559) se desprende que los documentos que vaya a adoptar el Consejo de la OACI estarán disponibles poco antes de cada período de sesiones. Solo en el momento en que el Consejo de la OACI pone a disposición todas las comunicaciones puede la Comisión analizar en profundidad la documentación con el fin de preparar la posición de la Unión, en el ámbito de competencia de la Unión, para su debate y aprobación por el Consejo antes de un período de sesiones del Consejo de la OACI. Esto da lugar a una situación en la que puede ponerse en peligro la preparación y la adopción oportunas de una decisión del Consejo, tal como exige el artículo 218, apartado 9, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).
- (9) A este respecto, el procedimiento establecido por la Decisión (UE) 2023/746¹⁴ propició un proceso más eficiente y ofreció la oportunidad de dedicar más tiempo al fondo. Por consiguiente, procede prorrogar el período de aplicación de dicha Decisión por otro ciclo trienal de la OACI, a saber, hasta el 31 de diciembre de 2028.
- (10) La experiencia adquirida con la aplicación de la Decisión (UE) 2023/746 ha puesto de relieve algunas incoherencias y lagunas en lo que respecta a la aprobación de nuevos procedimientos para los servicios de navegación aérea, en varios casos directamente derivadas de las enmiendas de determinadas normas y métodos recomendados incluidos en el ámbito de aplicación de la Decisión; la no inclusión de la notificación de diferencias con respecto a los métodos recomendados o la reducción del ámbito de aplicación para no incluir el anexo 13, *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*, del Convenio de Chicago, que ha sido enmendado como consecuencia de la enmienda del anexo 6, incluido en el ámbito de aplicación de la Decisión. A fin de proporcionar un enfoque global y coherente al proceso de toma de decisiones de la Unión antes de las deliberaciones del Consejo de la OACI o al notificar diferencias a la OACI, procede modificar la Decisión (UE) 2023/746.
- (11) El procedimiento establecido por la Decisión (UE) 2023/746 debe ampliarse a las enmiendas del anexo 13, *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*, del Convenio de Chicago, con sujeción a determinadas salvaguardias. Es oportuno ampliar el ámbito de aplicación de la Decisión (UE) 2023/746 para abarcar todos los anexos del Convenio de Chicago en el ámbito de la seguridad operacional de la aviación y la navegación aérea. Esto afecta, en particular, a los anexos del Convenio de Chicago que se plasman en las normas de seguridad operacional de la aviación civil de la Unión y no solo en el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁵,

¹⁴ Decisión (UE) 2023/746 del Consejo, de 28 de marzo de 2023, por la que se establecen los criterios y el procedimiento para establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en la Organización de Aviación Civil Internacional en relación con la adopción de, o enmiendas de, normas y métodos recomendados internacionales, y la notificación de diferencias con respecto a las normas internacionales adoptadas (DO L 99 de 12.4.2023, p. 7, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2023/746/oj>).

¹⁵ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>).

sino también en otros reglamentos de seguridad aérea, como el Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁶, el Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁷ y el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

- (12) El procedimiento establecido por la Decisión (UE) 2023/746 debe ampliarse a los nuevos procedimientos para los servicios de navegación aérea, que pueden tener una influencia determinante en el contenido del Derecho de la Unión debido a sus referencias explícitas en la legislación de la Unión, a fin de garantizar un enfoque coherente con respecto a las normas relativas al ámbito de la navegación aérea.
- (13) El procedimiento instaurado por la Decisión (UE) 2023/746 debe ampliarse asimismo a los casos en que se solicite al Consejo de la OACI que apruebe nuevas ediciones de las Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea (Doc 9284 de la OACI) en virtud del anexo 18 del Convenio de Chicago, *Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea*. Dichas Instrucciones Técnicas se mencionan expresamente en el punto CAT.GEN.MPA.200, «Transporte de mercancías peligrosas», del anexo IV del Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión¹⁸. Debido a esta referencia directa, cualquier modificación de dichas Instrucciones Técnicas puede tener una influencia determinante en el contenido de la normativa de la Unión.
- (14) La OACI considera importante la notificación de diferencias con respecto a los métodos recomendados, ya que el conocimiento de dichas diferencias también puede ser importante para la seguridad, la regularidad y la eficiencia de la navegación aérea. Esta consideración se ve reforzada y respaldada por la Resolución A39-22 de la Asamblea de la OACI en el ámbito de la seguridad operacional de la aviación y la navegación aérea, tal como se detalla en el Manual de la OACI de notificación y publicación de diferencias (Documento 10055 de la OACI), conforme al cual todos los Estados contratantes de la OACI han declarado actuar en consecuencia.
- (15) En el marco de la auditoría de la AESA del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) de la OACI realizada en febrero y marzo de 2025, se constató la falta de notificación de diferencias con respecto a los métodos recomendados en el ámbito de la seguridad operacional de la aviación y la navegación aérea, constitutiva de incumplimiento de los requisitos del USOAP.
- (16) Por consiguiente, se espera que la inclusión expresa de la posición de la Unión en relación con la notificación de diferencias respecto de los métodos recomendados en la Recomendación del Consejo propicie un proceso de adopción de la Unión más racionalizado, coherente y eficiente y contribuya a que los Estados miembros cumplan

¹⁶ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/376/oj>).

¹⁷ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2010/996/oj>).

¹⁸ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

la Resolución A39-22 de la Asamblea de la OACI en el ámbito de la seguridad operacional de la aviación y la navegación aérea.

- (17) Debe buscarse conjuntamente una mayor flexibilidad con respecto a las enmiendas de los anexos del Convenio de Chicago, los nuevos procedimientos para los servicios de navegación aérea y las nuevas ediciones de las Instrucciones Técnicas que entren en el ámbito de competencia de la Unión y que puedan tener una influencia determinante en el contenido del Derecho de la Unión y que, por ende, requieran la formulación de una posición de la Unión, en particular habida cuenta de la posibilidad de que el orden del día de un período de sesiones del Consejo de la OACI se modifique poco antes de su inicio.
- (18) El objetivo de la presente propuesta es seguir mejorando los procesos de toma de decisiones de la Unión por parte de los Estados miembros en la OACI. Los cambios propuestos tienen por objeto alcanzar estos objetivos.
- (19) A efectos de la aplicación de la presente Decisión, los Estados miembros y la Comisión, en consonancia con la categoría de observadora de la Unión, deben actuar en estrecha cooperación con arreglo a su deber de cooperación leal.
- (20) Procede, por tanto, modificar la Decisión (UE) 2023/746 en consecuencia.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La Decisión (UE) 2023/746 se modifica como sigue:

- 1) El título se sustituye por el texto siguiente:

«Decisión (UE) 2023/746 del Consejo, de 28 de marzo de 2023, por la que se establecen los criterios y el procedimiento para establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en la Organización de Aviación Civil Internacional en relación con la adopción de, o las enmiendas de, normas y métodos recomendados internacionales, la aprobación de nuevas instrucciones técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea o de procedimientos para los servicios de navegación aérea, y la notificación de diferencias con respecto a las normas y métodos recomendados internacionales adoptados».
- 2) El artículo 1 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 1

La posición que deba adoptarse en nombre de la Unión en el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (en lo sucesivo, «Consejo de la OACI») cuando este órgano esté llamado a adoptar nuevas normas y métodos recomendados internacionales o enmiendas a normas y métodos recomendados 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, 8, 10, 11, 13, 14, 15, 18 y 19, del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (en lo sucesivo, «Convenio de Chicago»), o a aprobar nuevas ediciones de las Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea (en lo sucesivo, «Instrucciones Técnicas») o procedimientos para los servicios de navegación aérea, en la medida en que dichas normas y métodos recomendados, Instrucciones Técnicas o procedimientos para los servicios de navegación aérea entren en el ámbito de competencia exclusiva de la Unión y surtan efectos jurídicos en el sentido del

artículo 218, apartado 9, del TFUE, se establecerá de conformidad con los criterios y el procedimiento que figuran en el artículo 2 de la presente Decisión.».

- 3) En el artículo 2, la primera frase del apartado 1 y la letra a) se sustituyen por el texto siguiente:

«1. Cuando el Consejo de la OACI ha de adoptar nuevas normas y métodos recomendados, o enmiendas a normas y métodos recomendados, o de aprobar nuevos procedimientos para los servicios de navegación aérea o nuevas ediciones de las Instrucciones Técnicas a que se refiere el artículo 1, la Comisión:

- a) deberá presentar al Consejo, en tiempo oportuno y al menos un mes antes de la fecha de la reunión del Consejo de la OACI en que vayan a adoptarse las nuevas normas y métodos recomendados o las enmiendas a normas y métodos recomendados, o vayan a aprobarse nuevos procedimientos para los servicios de navegación aérea o nuevas ediciones de las Instrucciones Técnicas, un documento, para su debate y aprobación, en el que se exponga detalladamente la posición de la Unión que se prevea adoptar en nombre de la Unión. En circunstancias excepcionales, este plazo podrá acortarse en caso de adopción urgente de nuevas normas y métodos recomendados o de una enmienda, o de suspensión temporal de la entrada en vigor de las normas y métodos recomendados o de una enmienda, o en caso de aprobación urgente de nuevos procedimientos para los servicios de navegación aérea o nuevas ediciones de las Instrucciones Técnicas, y cuando se disponga del texto del proyecto de las normas y métodos recomendados o de las enmiendas, de los procedimientos para los servicios de navegación aérea o de la nueva edición de las Instrucciones Técnicas en cuestión menos de un mes antes de la fecha de la reunión del Consejo de la OACI en la que deban adoptarse dichas normas y métodos recomendados o enmiendas o aprobarse los procedimientos para los servicios de navegación aérea o las Instrucciones Técnicas, la Comisión se esforzará por presentar el documento al Consejo sin demora y en cualquier caso a más tardar cinco días después de recibir de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) el proyecto de las nuevas normas y métodos recomendados o el proyecto de las enmiendas, o el proyecto de procedimientos para los servicios de navegación aérea o de Instrucciones Técnicas;».

- 4) El artículo 3 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 3

La posición que deba adoptarse en nombre de la Unión en la OACI en relación con la notificación de diferencias con respecto a nuevas normas y métodos recomendados internacionales recogidos en los anexos 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 13, 14, 15, 18 y 19 del Convenio de Chicago, o sus enmiendas, de conformidad con el artículo 38 del Convenio de Chicago y a la luz de la Resolución A39-22 de la Asamblea de la OACI, se establecerá con arreglo a los criterios y al procedimiento previstos en los artículos 4 y 5 de la presente Decisión.».

- 5) El artículo 4 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 4

Cuando el Derecho de la Unión difiera de las normas internacionales o de los métodos recomendados a que se refiere el artículo 3 de la presente Decisión y, por tanto, sea necesario notificar a la OACI dichas diferencias, de conformidad con el artículo 38 del Convenio de Chicago y la luz de la Resolución A39-22 de la

Asamblea de la OACI, la Comisión presentará al Consejo, en tiempo oportuno y al menos dos meses antes de que venza el plazo fijado por la OACI para la notificación de diferencias, un documento, para su debate y aprobación, que esté basado, en particular, en la información facilitada por la AESA, de conformidad con el artículo 90, apartado 4, del Reglamento (UE) 2018/1139, cuando proceda, y en el que se expongan detalladamente las diferencias que deban notificarse a la OACI y, en su caso, se indique la flexibilidad de que disponen los Estados miembros en cuanto a la forma de la notificación.

La posición que deba adoptarse con arreglo a lo dispuesto en el presente artículo será expresada por todos los Estados miembros, actuando conjuntamente en interés de la Unión.».

- 6) En el artículo 7, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:
«1. La presente Decisión será aplicable hasta el 31 de diciembre de 2028.».
- 7) El anexo se sustituye por el texto que figura en el anexo de la presente Decisión.

Artículo 2

La posición a la que se refieren los artículos 1 y 3 será expresada por los Estados miembros de la Unión que sean miembros del Consejo de la OACI, actuando conjuntamente en interés de la Unión.

Artículo 3

La presente Decisión entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Consejo
La Presidenta / El Presidente*