



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 18 de enero de 2022
(OR. en)

5149/22

**Expediente interinstitucional:
2022/0003 (NLE)**

**AVIATION 3
ICAO 2
RELEX 20**

PROPUESTA

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	17 de enero de 2022
A:	D. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretario general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2022) 10 final
Asunto:	Propuesta de DECISIÓN DEL CONSEJO sobre la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en el 225.º período de sesiones del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en relación con la adopción prevista de la enmienda 178 del anexo 1, la enmienda 47 del anexo 6, parte I, la enmienda 40 del anexo 6, parte II, la enmienda 24 del anexo 6, parte III, la enmienda 7 del anexo 7, la enmienda 109 del anexo 8, la enmienda 91 del anexo 10, volumen IV, la enmienda 17 del anexo 14, volumen I, la enmienda 18 del anexo 17 y la enmienda 29 del anexo 9 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2022) 10 final.

Adj.: COM(2022) 10 final



Bruselas, 17.1.2022
COM(2022) 10 final

2022/0003 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

sobre la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en el 225.º período de sesiones del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en relación con la adopción prevista de la enmienda 178 del anexo 1, la enmienda 47 del anexo 6, parte I, la enmienda 40 del anexo 6, parte II, la enmienda 24 del anexo 6, parte III, la enmienda 7 del anexo 7, la enmienda 109 del anexo 8, la enmienda 91 del anexo 10, volumen IV, la enmienda 17 del anexo 14, volumen I, la enmienda 18 del anexo 17 y la enmienda 29 del anexo 9 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO DE LA PROPUESTA

La presente propuesta se refiere a la Decisión por la que se establece:

- i) la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el 225.º período de sesiones del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en relación con la adopción prevista de la enmienda 178 del anexo 1, la enmienda 47 del anexo 6, parte I, la enmienda 40 del anexo 6, parte II, la enmienda 24 del anexo 6, parte III, la enmienda 7 del anexo 7, la enmienda 109 del anexo 8, la enmienda 91 del anexo 10, volumen IV, la enmienda 17 del anexo 14, volumen I, la enmienda 18 del anexo 17 y la enmienda 29 del anexo 9 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, y
- ii) la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión después de que la OACI anuncie la adopción de la enmienda 178 del anexo 1, la enmienda 47 del anexo 6, parte I, la enmienda 40 del anexo 6, parte II, la enmienda 24 del anexo 6, parte III, la enmienda 7 del anexo 7, la enmienda 109 del anexo 8, la enmienda 91 del anexo 10, volumen IV, la enmienda 17 del anexo 14, volumen I, la enmienda 18 del anexo 17 y la enmienda 29 del anexo 9 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional 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 en el Convenio de Chicago.

2.2. La 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 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, mencionadas en el artículo 54 del Convenio de Chicago, figura la adopción de normas y métodos recomendados internacionales (SARP), 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 los establecidos por la norma internacional.

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

Durante su 225.º período de sesiones o en cualquier período de sesiones posterior, se prevé que el Consejo de la OACI adopte lo siguiente:

- la enmienda 178 del anexo 1, relativa al reconocimiento mundial de las licencias electrónicas para el personal (EPL);
- la enmienda 47 del anexo 6, parte I, relativa a las operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO), los chalecos salvavidas para bebés, los sistemas de advertencia de la proximidad del terreno, los sistemas de aviso y alerta de rebasamiento de pista, y el crédito operacional;
- la enmienda 40 del anexo 6, parte II, relativa al crédito operacional y a las disposiciones adecuadas en materia de salvamento y extinción de incendios (RFF) para la aviación general;
- la enmienda 24 del anexo 6, parte III, relativa al crédito operacional, a alternativas mar adentro para operaciones de helicópteros a gran distancia y a mercancías peligrosas;
- la enmienda 7 del anexo 7, relativa a la matriculación, la baja del registro de matriculación y la transferencia de matrícula de aeronaves;
- la enmienda 109 del anexo 8, relativa a las responsabilidades de los Estados en caso de modificaciones y reparaciones de terceros, a las disposiciones en materia de extinción de incendios en el compartimento de carga, y al mantenimiento de aeronaves no registradas en el Estado que haya expedido la aprobación de la entidad de mantenimiento;
- la enmienda 91 del anexo 10, volumen IV, relativa a la introducción del sistema anticolidión de a bordo X (ACAS X) y a la reducción de los casos de alertas ACAS falsas en aeronaves equipadas con ACAS actuales con capacidad de vigilancia híbrida;
- la enmienda 17 del anexo 14, volumen I, relativa al salvamento y extinción de incendios para la aviación general;
- la enmienda 18 del anexo 17, derivada de la revisión del anexo 17 en la trigésima segunda reunión del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSECP/32), celebrada del 31 de mayo al 4 de junio de 2021;
- la enmienda 29 del anexo 9, relativa a los brotes de enfermedades en la aviación y a la lucha contra la trata de seres humanos, derivada de las recomendaciones de la

duodécima reunión del Grupo de expertos sobre facilitación (FALP/12), celebrada del 13 al 23 de julio de 2021

(«los actos previstos»).

Los objetivos de los actos previstos son los siguientes:

Enmienda 178 del anexo 1

Introducir un capítulo 5 «Características de las licencias del personal» en el anexo 1 en relación con la aplicación de un sistema de licencias electrónicas para el personal (EPL) con el fin de mejorar la eficiencia y el reconocimiento mundial de dichas licencias.

Está previsto que la enmienda sea aplicable a partir del 3 de noviembre de 2022.

Enmienda 47 del anexo 6, parte I

En lo que respecta a las operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO), modificar el capítulo 4 y suprimir todo el adjunto C. El cambio está relacionado con los sistemas significativos para las EDTO y pretende aclarar que no puede superarse la limitación más restrictiva del tiempo de desviación EDTO, y que esto deberá tenerse en cuenta en el momento del despacho de los vuelos. Se suprime el adjunto C, que es un material orientativo, ya que el «Manual de operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO)» (Doc. 10085) contiene orientaciones exhaustivas sobre las EDTO.

Sobre los chalecos salvavidas para bebés, introducir una nueva nota en el anexo 6, parte I, con orientaciones adicionales sobre el transporte de chalecos salvavidas para bebés. Los Estados contratantes no tienen obligación legal de notificar su conformidad o sus diferencias con las notas.

Por lo que respecta a los sistemas de advertencia de la proximidad del terreno (GPWS), sobre la base de una revisión de accidentes recientes, actualizar la recomendación vigente a una norma en el anexo 6, parte I, en relación con los GPWS para aeronaves con una masa máxima certificada de despegue (MCTOM) igual o inferior a 5 700 kg y autorizadas a transportar más de cinco pero no más de nueve pasajeros.

Por lo que respecta a los sistemas de alerta y aviso de rebasamiento de pista (ROAA), introducir una nueva norma, junto con nuevas definiciones en el capítulo 1, que exija el uso de ROAA para aeronaves de transporte aéreo comercial, mediante preequipamiento.

Enmienda 47 del anexo 6, parte I, enmienda 40 del anexo 6, parte II, y enmienda 24 del anexo 6, parte III, relativas a los mínimos de utilización de aeródromo basados en la performance (PBAOM) y los registradores de vuelo

Por lo que respecta al crédito operacional en el contexto de los PBAOM, este concepto de PBAOM ofrece la posibilidad de otorgar créditos operacionales, es decir, aplicar mínimos más bajos, sobre la base de la *performance* de la infraestructura en tierra y los sistemas de las aeronaves.

Uno de los objetivos de las enmiendas del anexo 6 es evitar referencias a sistemas específicos, como los sistemas de visión mejorada (EVS) y las pantallas de visualización frontal (HUD), y ofrecer un texto más genérico y neutro desde el punto de vista tecnológico a fin de permitir nuevos avances en este ámbito. Otro cambio es la introducción de las definiciones de aeronave básica y avanzada. Las aeronaves avanzadas cuentan con más equipo adicional del requerido para la operación en comparación con una aeronave básica, que solo dispone del equipo necesario y que, por lo tanto, no puede optar a un crédito operacional. Este cambio supone una primera etapa en la introducción del concepto de PBAOM en las operaciones

comerciales, a fin de facilitar la comprensión del concepto y permitir que las normas se redacten de manera más genérica.

Además, se suprime el adjunto H del anexo 6, parte I, ya que la información sobre el uso de sistemas de aterrizaje automáticos, pantallas de visualización frontal y sistemas de visión figura ahora en el «Manual de operaciones todo tiempo» (Doc. 9365). Los Estados contratantes no tienen obligación legal de notificar su conformidad o sus diferencias con el material orientativo.

Por lo que respecta a los registradores de vuelo, modificar las normas vigentes del anexo 6 a fin de introducir requisitos para los fabricantes e instaladores de sistemas de registradores de vuelo para que proporcionen la información necesaria a fin de mantener en servicio dichos registradores de vuelo. Los requisitos también aclaran la periodicidad de una tarea de mantenimiento aplicable al registrador de datos de vuelo.

Enmienda 40 del anexo 6, parte II, y enmienda 17 del anexo 14, volumen I, relativas a las disposiciones en materia de salvamento y extinción de incendios para la aviación general

Introducir una nueva recomendación en el anexo 6, parte II, sección 2 («Operaciones de la aviación general»), y nuevas normas en el anexo 6, parte II, sección 3 («Aviones grandes y de turboreactor»), y en el anexo 14, volumen I, capítulo 9.

En relación con el anexo 6, parte II, secciones 2 y 3, determinar claramente la necesidad de que el operador tenga en cuenta la disponibilidad de instalaciones y servicios de RFF en un aeródromo en el que se prevea una operación.

La recomendación propuesta en el anexo 6, parte II, sección 2, permite a los operadores de aviación general afectados (en el sistema de la UE, operadores NCO) evaluar la idoneidad del aeródromo en el que se prevea una operación e incluir en esta evaluación la disponibilidad de instalaciones de RFF. En el caso de los operadores contemplados en el anexo 6, parte II, sección 3 (en el sistema de la UE, operadores NCC), que deben disponer de un sistema de gestión de la seguridad (SMS), la necesidad de tener en cuenta instalaciones de RFF adecuadas a la hora de elegir en qué aeródromo operarán debe abordarse en el SMS del operador.

Además, la OACI propone excluir la GA de las disposiciones en materia de RFF del anexo 14 («Aeródromos»), volumen I («Diseño y operaciones de aeródromos»). Algunos Estados interpretan el texto actual en el sentido de que todos los aeródromos, independientemente del tamaño y el tipo de operaciones, deben disponer de instalaciones específicas de RFF. En el caso de los aeródromos pequeños y de uso exclusivo para la GA, esto supone una carga importante y ha dado lugar a la restricción de las horas de funcionamiento o incluso al cierre de los aeródromos. El cierre temporal o la limitación de las horas de funcionamiento de los aeropuertos constituyen en sí mismos un peligro, en particular para las aeronaves de GA, que tienen una capacidad de almacenamiento de combustible más reducida, suelen limitarse a realizar operaciones diurnas y se ven más afectadas por las condiciones meteorológicas. El actual requisito de RFF no es proporcionado, principalmente porque es improbable que la masa reducida, las velocidades de despegue y aterrizaje y la capacidad limitada de almacenamiento de combustible de las aeronaves pequeñas de GA produzcan el tipo de accidente en el despegue o en el aterrizaje que requeriría disponer de un cuerpo de bomberos en el aeródromo.

Enmienda 24 del anexo 6, parte III

En lo que respecta a las alternativas mar adentro para operaciones de helicópteros a gran distancia, modificar las normas y los métodos recomendados para suprimir el método recomendado actualmente de no utilizar alternativas mar adentro en entornos hostiles. Ahora

se exige al operador que tenga en cuenta todos los factores pertinentes a la hora de decidir utilizarlas. El cambio permite a un operador planificar una alternativa mar adentro en un entorno hostil, previa realización de una evaluación de riesgos. La intención es que el operador gestione de forma segura y eficiente la carga útil optimizada en relación con los requisitos en materia de combustible, autonomía y desviación, manteniendo al mismo tiempo el nivel mínimo de seguridad equivalente al establecido en la disposición actual.

Con respecto al transporte de mercancías peligrosas por helicóptero, incluir un nuevo capítulo 12 en el anexo 6, parte III. Actualmente no existen normas adecuadas en la parte III, específicamente en lo que se refiere a las disposiciones relativas a las responsabilidades del Estado del operador. Estas disposiciones son necesarias para abordar la supervisión segura de las operaciones con mercancías peligrosas y aclarar los requisitos para los operadores no autorizados a transportar mercancías peligrosas. Las disposiciones se basan en las incluidas en el anexo 6, parte I, y se han adaptado para el anexo 6, parte III. Las disposiciones son coherentes con las «Instrucciones Técnicas para el Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea» (Doc. 9284, «Instrucciones técnicas»).

Está previsto que las enmiendas del anexo 6, partes I, II y III, y del anexo 14, volumen I, sean aplicables a partir del 3 de noviembre de 2022.

Enmienda 7 del anexo 7

Facilitar la transferencia de aeronaves de un Estado a otro, armonizar las prácticas actuales y fomentar la transparencia y la coherencia en el intercambio de datos de propiedad de aeronaves entre Estados.

Por lo que respecta a la matrícula de aeronaves, modificar el certificado de matrícula para indicar que se expide al propietario de la aeronave, al operador de la aeronave o a otros. Este cambio tiene por objeto reflejar las prácticas comerciales actuales en el sector de la aviación, como el arrendamiento, en el que la aeronave es explotada por una entidad distinta del propietario de la aeronave.

Por lo que respecta a la baja del registro de matriculación de una aeronave, introducir el requisito de expedir un certificado de baja del registro de matriculación cuando se dé de baja a una aeronave. En la actualidad, el formato y la información de una notificación o certificado de baja expedidos por muchos Estados no están normalizados, lo que provoca retrasos en el registro.

Está previsto que la enmienda 7 del anexo 7 sea aplicable a partir del 2 noviembre de 2023. No obstante, está previsto que las disposiciones relativas al certificado de matriculación sean aplicables a partir del 26 de noviembre de 2026.

Enmienda 109 del anexo 8

Modificar los SARP del anexo 8 para mejorar la claridad y garantizar que los Estados que aprueben cualquier modificación y reparación (es decir, los Estados de diseño de una modificación) tengan una comprensión clara de su responsabilidad en el mantenimiento de la aeronavegabilidad y aclaren las capacidades de diseño de los sistemas de extinción de incendios del compartimento de carga en aviones grandes, helicópteros y aviones pequeños. Además, se añade una nota en la que se aclara que las disposiciones propuestas en el capítulo 6 de la parte II no impiden que una entidad de mantenimiento lleve a cabo tareas de mantenimiento en aeronaves no registradas en el Estado que haya expedido la aprobación de la entidad de mantenimiento y en aeronaves sin matrícula. Los Estados contratantes no tienen obligación legal de notificar su conformidad o sus diferencias con las notas.

La enmienda 109 del anexo 8 será aplicable a partir del 3 de noviembre de 2022.

Enmienda 91 del anexo 10, volumen IV

Modificar los SARP vigentes en el anexo 10, volumen IV, para introducir el sistema anticolidión de a bordo X (ACAS X) con el fin de mejorar la seguridad, reducir las alertas innecesarias, dar cabida a nuevos procedimientos, permitir el uso de otras fuentes de vigilancia que sirvan de apoyo a nuevos tipos de aeronaves y reducir el número de alertas ACAS falsas. Está previsto que la enmienda sea aplicable a partir del 3 de noviembre de 2022.

Enmienda 18 del anexo 17

Introducir nuevos SARP o modificar los SARP vigentes en el anexo 17 del Convenio de Chicago en relación con la cultura de la seguridad, los programas de seguridad de los operadores de aeronaves, los métodos para detectar explosivos en el equipaje de bodega y los programas nacionales de control de la calidad de la seguridad de la aviación civil. Está previsto que la enmienda 18 sea aplicable en noviembre de 2022.

Enmienda 29 del anexo 9

La enmienda 29 del anexo 9 propuesta incluye, entre otras cosas, disposiciones nuevas o revisadas en materia de emergencias de salud pública, seguridad de los documentos de viaje y de los certificados sanitarios, vuelos de socorro y repatriación, facilitación del transporte aéreo de personas con discapacidad, asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familias, trata de personas y un cambio menor en una nota a los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) para especificar el término *push*.

En particular en materia de salud, el 15 de abril de 2020 el Comité de Transporte Aéreo (ATC) (C-DEC 219/3) aprobó los términos de referencia (ToR) de un grupo operativo, con el mandato de revisar todos los SARP del anexo 9 relacionados con la salud y el material orientativo correspondiente, elaborar propuestas de disposiciones nuevas o revisadas del anexo 9 y elaborar el material orientativo pertinente. Su objetivo es proporcionar medidas eficaces de la OACI para que los Estados apliquen, mediante sus autoridades aeronáuticas, requisitos para los operadores de aeronaves y aeropuertos, así como para otras partes interesadas.

El grupo operativo, al considerar la inclusión de SARP nuevos y revisados relacionados con la salud, ha propuesto nuevas definiciones y modificaciones del capítulo 1 (desinsectación y desinfección de aeronaves), del capítulo 6 (sobre la posibilidad de que en los planes de emergencia de los aeródromos se prevean los brotes de enfermedades), del capítulo 8 (sobre la recogida de documentación sanitaria y el fomento de soluciones digitales siempre que sea posible) y ha acordado el establecimiento de un nuevo capítulo (capítulo 10) en el anexo 9 («Facilitación»). El nuevo capítulo 10 tiene por objeto agrupar los SARP nuevos y revisados relacionados con la salud, entre otras cosas reubicando algunos SARP vigentes relacionados con la salud y pasándolos de otros capítulos del anexo 9 al nuevo capítulo 10 propuesto. Este capítulo comprenderá tres secciones: A. Reglamento sanitario internacional y medidas conexas; B. Inspección de la documentación relativa a la salud; y C. Prevención y mitigación de enfermedades transmisibles. Sin embargo, debido al intenso trabajo realizado en torno a los SARP nuevos y revisados, y a las limitaciones de tiempo, el grupo operativo no pudo agrupar los SARP con el fin de establecer un nuevo capítulo 10.

En la 12.^a reunión del Grupo de expertos sobre facilitación se han revisado e incluido en su informe final las recomendaciones del grupo operativo y sus propuestas de SARP con notas adicionales. Algunos SARP se han modificado durante la reunión del Grupo de expertos y finalmente se ha llegado a un consenso entre los participantes. Los debates abordaron la política de rastreo de contactos y el estado de la documentación sanitaria a la entrada o

durante el tránsito. El Grupo de expertos también ha acordado introducir cambios menores en el formulario de localización de pasajeros.

Además, la estrategia global fue elaborada por el Grupo de trabajo sobre la trata de seres humanos (WGHT) del Grupo de expertos sobre Facilitación de la OACI. En ella se incluye el desarrollo de directrices y la asistencia a los Estados miembros para:

- a) crear y aplicar una estrategia global relacionada con la facilitación para luchar contra la trata de seres humanos en la aviación civil; y
- b) establecer políticas y protocolos relacionados con la respuesta a presuntos incidentes de trata de seres humanos que incluyan líneas claras de información a las fuerzas y cuerpos de seguridad, la respuesta a posibles casos de trata de seres humanos y la coordinación entre los organismos estatales, los Estados y las partes interesadas (incluidos los aeropuertos y las compañías aéreas).

Esta estrategia global complementa las políticas, orientaciones y otros recursos existentes de la OACI en materia de lucha contra la trata de seres humanos que se han desarrollado para orientar al sector de la aviación en sus esfuerzos de lucha contra la trata de seres humanos, incluida una resolución general, dos métodos recomendados, directrices de formación, directrices de información, un programa de formación y una encuesta a los Estados miembros.

Está previsto que los cambios mencionados en la enmienda 29 sean aplicables en noviembre de 2022.

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

Enmienda 178 del anexo 1, relativa al reconocimiento mundial de las licencias electrónicas para el personal (EPL)

En respuesta a las recomendaciones formuladas en el 39.º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, la Secretaría de la OACI analizó la viabilidad de elaborar normas en el anexo 1 («Licencias al personal»), a fin de aplicar un sistema de licencias electrónicas para el personal con el objetivo de mejorar la seguridad y la eficiencia. El análisis indicó que era viable enmendar el anexo 1 para permitir el uso opcional de licencias electrónicas para el personal, siempre que se preste especial atención en evitar imponer una carga indebida a otros Estados que tengan que verificar la autenticidad y validez de una licencia. Se creó un Grupo operativo sobre licencias electrónicas para el personal (EPL-TF), que se encargó, entre otras cosas, de revisar el análisis realizado por la Secretaría de la OACI y de elaborar propuestas de disposiciones que examinen detenidamente la aceptación de licencias electrónicas por parte de otros Estados.

Se ha consultado a los Estados miembros sobre las enmiendas propuestas con la carta de Estado AN 12/1.1.25-20/112 de la OACI, incluidas las propuestas de enmienda del anexo 1 del Convenio de Chicago.

Las enmiendas propuestas inicialmente en la carta de Estado AN 12/1.1.25-20/112 se refieren a la introducción de licencias electrónicas para el personal en dispositivos móviles de visualización electrónica autónomos, además de las licencias expedidas en papel de primera calidad u otro material adecuado, como las tarjetas de plástico.

Siguiendo la recomendación de la AESA sobre la carta de Estado AN 12/1.1.25-20/112, muchos Estados miembros de la UE reconocieron las ventajas pertinentes que ofrece una licencia electrónica y no prevén ningún inconveniente específico.

Las enmiendas previstas pueden influir de manera determinante en el contenido de la legislación de la UE, a saber, el Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión¹ y el Reglamento (UE) 2015/340 de la Comisión². 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 formato, el tipo y la certificación de los dispositivos móviles de visualización electrónica autónomos, así como la posibilidad de acceder a los datos pertinentes tanto con conexión a internet como sin ella, salvaguardando al mismo tiempo la integridad, privacidad y seguridad de los datos personales.

Enmienda 47 del anexo 6, parte I, enmienda 40 del anexo 6, parte II, enmienda 24 del anexo 6, parte III, y enmienda 17 del anexo 14, volumen I

La enmienda 47 del anexo 6, parte I, sobre operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO), se incorporará al Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión³.

La enmienda 47 del anexo 6, parte I, relativa a los chalecos salvavidas para bebés se corresponde con las normas vigentes en el Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión, que abordan el equipamiento y el almacenamiento de chalecos salvavidas o dispositivos de flotación equivalentes para bebés. Lo mismo se aplica a los sistemas de advertencia de la proximidad del terreno (GPWS). La AESA presentó información en apoyo del análisis de costes y beneficios realizado por la OACI. Este análisis determinó una relación coste-beneficio positiva para este cambio mediante preequipamiento, pero no lo suficiente como para justificar una actualización técnica. No será necesario introducir cambios en las normas de la UE.

La enmienda 47 del anexo 6, parte I, relativa a los sistemas de aviso y alerta de rebasamiento de pista (ROAAS), se corresponde con las normas vigentes en el Reglamento (UE) 2015/640 de la Comisión⁴. No será necesario introducir cambios en las normas de la UE.

La enmienda 47 del anexo 6, parte I, la enmienda 40 del anexo 6, parte II, y la enmienda 24 del anexo 6, parte III, relativas al crédito operacional en el contexto de los mínimos de utilización de aeródromo basados en la performance (PBAOM), se corresponden con las

¹ 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).

² Reglamento (UE) 2015/340 de la Comisión, de 20 de febrero de 2015, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relativos a las licencias y los certificados de los controladores de tránsito aéreo en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 de la Comisión y se deroga el Reglamento (UE) n.º 805/2011 de la Comisión (DO L 63 de 6.3.2015, p. 1).

³ 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).

⁴ Reglamento (UE) 2015/640 de la Comisión, de 23 de abril de 2015, sobre especificaciones adicionales de aeronavegabilidad para un determinado tipo de operaciones y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 965/2012 (DO L 106 de 24.4.2015, p. 18).

normas vigentes en el Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión. No será necesario introducir cambios en las normas de la UE.

Enmienda 47 del anexo 6, parte I, enmienda 40 del anexo 6, parte II, y enmienda 24 del anexo 6, parte III, relativas a los registradores de vuelo. La investigación de accidentes e incidentes graves por parte de varios Estados se ha visto obstaculizada porque los sistemas de registradores de vuelo (sistema registrador de datos de vuelo o sistema registrador de voz de cabina de vuelo) instalados en la aeronave en cuestión no se habían mantenido en servicio. Esto dio lugar a problemas en los archivos de grabación obtenidos de los registradores de vuelo (por ejemplo, falta de información, valores de parámetros no válidos o grabaciones sonoras ininteligibles). Uno de los factores que contribuyen a este problema es que la información para mantener operativos los sistemas de registradores de vuelo es a menudo incompleta. Los operadores deben garantizar el servicio continuo de los sistemas de registradores de vuelo, pero sin la información adecuada no pueden cumplir este requisito.

Las propuestas contenidas en la carta de Estado SP 55/4-20/94 de la OACI modifican las normas de la OACI que figuran en el anexo 6, parte I, apéndice 8, en el anexo 6, parte II, apéndice 2.3, y en el anexo 6, parte III, apéndice 4. Estas propuestas:

1. Enmiendan las normas de la OACI aplicables al fabricante del sistema de registradores de vuelo e introducen las normas de la OACI aplicables al instalador del sistema de registradores de vuelo, con el fin de exigir que estas organizaciones proporcionen la información suficiente para que los operadores mantengan los registradores de vuelo operativos.
2. Enmiendan las normas de la OACI aplicables a una tarea de mantenimiento del registrador de datos de vuelo (denominada «calibración del registrador de datos de vuelo») con el fin de aclarar su periodicidad.

En una recomendación de respuesta a esta carta de Estado, que se envió a los Estados miembros de la UE, la AESA dio su apoyo a la intención de las enmiendas propuestas descritas en el punto 1, pero sugirió algunos cambios en su redacción. Por lo que se refiere al punto 2, la AESA comentó que debería suprimirse una de las normas de la OACI que se propone enmendar.

Doce Estados miembros de la UE reiteraron el análisis y las observaciones de la AESA en su respuesta a la carta de Estado SP 55/4-20/94 de la OACI. Los demás Estados miembros no respondieron a dicha carta de Estado.

Tras la consulta sobre la carta de Estado SP 55/4-20/94, la Secretaría de la OACI aceptó los cambios que no eran de redacción propuestos por la AESA y los Estados miembros de la UE, a excepción de la norma de la OACI que la AESA había propuesto suprimir. Las enmiendas previstas no afectarán a los reglamentos de la UE, pero muy probablemente darán lugar a que se cambien algunas normas AMC a normas de las operaciones aéreas o a cambios menores en las especificaciones de certificación (CS-ETSO, CS-25 y CS-29).

La enmienda 40 del anexo 6, parte II, y la enmienda 17 del anexo 14, volumen I, relativas a las disposiciones en materia de salvamento y extinción de incendios (RFF) para la aviación general se incorporarán al Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión y al Reglamento (UE) n.º 139/2014 de la Comisión⁵ respectivamente.

⁵ Reglamento (UE) n.º 139/2014 de la Comisión, de 12 de febrero de 2014, por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y el Consejo (DO L 44 de 14.2.2014, p. 1).

La enmienda 24 del anexo 6, parte III, relativa a las alternativas mar adentro para operaciones de helicópteros a gran distancia, propone criterios de seguridad, así como la necesidad de una aprobación. Estas propuestas se corresponden con las normas contempladas en el Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión. No será necesario introducir cambios en los reglamentos de la UE.

La enmienda 24 del anexo 6, parte III, relativa a las mercancías peligrosas, no requiere ningún cambio de los reglamentos de la UE, ya que el Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión remite directamente al anexo 18 de la OACI y a las Instrucciones Técnicas correspondientes.

Enmienda 7 del anexo 7, relativa a la matriculación, la baja del registro de matriculación y la transferencia de matrícula de aeronaves

La enmienda 7 del anexo 7 establece las modalidades de aplicación de la matrícula de aeronaves, adaptando el modelo del certificado de matrícula e introduciendo un modelo de certificado de baja del registro de matriculación.

Aunque los certificados de matrícula o baja del registro de aeronaves no están regulados actualmente por la legislación de la UE, la enmienda 7 del anexo 7 se refiere a un ámbito contemplado por el Reglamento (CE) n.º 1008/2008⁶, que establece el marco general de matrícula de aeronaves a escala de la UE. El principio que guía la enmienda 7 del anexo 7 para [facilitar la transferencia de aeronaves de un Estado a otro se corresponde a las normas del Reglamento \(CE\) n.º 1008/2008](#).

Enmienda 109 del anexo 8, relativa a las responsabilidades del Estado en caso de modificaciones y reparaciones de terceros

La enmienda del anexo 8, parte I, y parte II, capítulo 4, aclara las responsabilidades del Estado de diseño de una modificación y hace una distinción adecuada con respecto al Estado de diseño original o de fabricación de la aeronave, el motor o la hélice. Esto incluye la recepción y evaluación de información sobre defectos y el desarrollo y la distribución de información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad. Los nuevos SARP se limitan a aclarar únicamente las responsabilidades obligatorias en materia de información sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad, porque los SARP vigentes ya exigen que el diseño o la fabricación de esas modificaciones o reparaciones sean aceptables para el Estado de matrícula de la aeronave afectada.

El sistema para que la AESA cumpla su responsabilidad (como Estado de diseño o como Estado de diseño de una modificación) ya se especifica en el Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión⁷. Este sistema incluye la recepción y evaluación de información sobre defectos, y el desarrollo y la distribución de información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad.

⁶ Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (DO L 293 de 31.10.2008, p. 3).

⁷ 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).

Enmienda 109 del anexo 8, relativa a las disposiciones en materia de extinción de incendios en el compartimento de carga

La enmienda aclara las capacidades de diseño de sistemas para la extinción de incendios del compartimento de carga en aviones grandes. Esta enmienda no introduce nuevos requisitos para la flota actual. En su lugar, adapta el lenguaje a lo que se exige en los actuales códigos de aeronavegabilidad de los Estados de diseño que ya han sido aceptados para la flota existente y se aplica a las aeronaves de diseño nuevas.

El Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión no se ve afectado por estos SARP propuestos, ya que los requisitos correspondientes ya se reflejan en la especificación de certificación (CS-25 «Aviones grandes») emitida por la AESA de conformidad con el artículo 76, apartado 3, del Reglamento (UE) 2018/1139.

Además, la enmienda introduce nuevas disposiciones que exigen (para aviones grandes) y recomiendan (para helicópteros y aviones pequeños) que el titular de la aprobación del diseño facilite al operador información sobre las capacidades de protección contra incendios del compartimento de carga certificadas para aeronaves de nueva producción y nuevo diseño. La AESA participó en la elaboración de estos SARP y considera que ayudarán a los operadores a determinar las limitaciones de los sistemas específicos de extinción de incendios del compartimento de carga de las aeronaves.

Estos nuevos SARP afectarán al Reglamento (UE) 2015/640 de la Comisión. La AESA tiene la intención de programar una labor reguladora para transponer estos SARP una vez adoptados por el Consejo de la OACI.

Enmienda 91 del anexo 10, volumen IV

Después de la fecha de aplicación, habrá una flota mixta de aeronaves ACAS X/TCAS 7.1 equipadas, que tendrían que ser alojadas por los sistemas en tierra. El impacto de esta flota equipada mixta en los proveedores de servicios de navegación aérea debe ser identificado y detallado por la OACI. Aunque la carta de Estado anterior no lo recoge, a fin de facilitar las investigaciones sobre incidentes, los proveedores de servicios de navegación aérea tendrían que actualizar su sistema en tierra para extraer el número de identificación del programa ACAS. Además, es posible que los proveedores de servicios de navegación aérea que utilicen los avisos de resolución (RA) necesiten adaptar la descodificación del informe de los RA, dependiendo de qué información detallada del informe de los RA se muestre a sus controladores. Dado que existen diferencias operativas entre ACAS II y ACAS Xa, el impacto de dichas diferencias debe detallarse en el Manual ACAS (Doc. 9863).

Para los operadores de aeronaves, el impacto será limitado, ya que la introducción del equipo ACAS X es opcional. Las principales diferencias de ACAS X consisten en la lógica de prevención de colisiones y las fuentes de datos de vigilancia. Dado que el algoritmo de prevención es transparente para el piloto y teniendo en cuenta la menor probabilidad de que un piloto reciba un aviso de resolución ACAS II y que los procedimientos siguen siendo los mismos, podría afirmarse que la formación puede no ser necesaria. Sin embargo, en situaciones de conflicto potencial en las que sea necesaria la intervención del sistema anticolidión de a bordo (ACAS), el sistema ACAS Xa proporcionará orientaciones para la resolución con plazos de alerta, duraciones y secuencias similares, pero no idénticos, como el TCAS II versión 7.1. Dado que se espera que esta lógica de seguridad optimizada reduzca las alertas innecesarias en situaciones no conflictivas, los avisos de resolución del sistema ACAS Xa no pueden emitirse en las mismas condiciones que el TCAS II, versión 7.1.

Como existen diferencias operativas entre el ACAS II con la versión lógica anticolidión 7.1 y el ACAS Xa (aunque los procedimientos sean los mismos), deberían tenerse en cuenta esas

diferencias. De hecho, la enmienda establece que el material orientativo relacionado tanto con los sistemas conformes con el TCAS 7.1 como con los sistemas conformes con el sistema ACAS X figura en el «Manual sobre el sistema anticolidión de a bordo (ACAS)» (Doc. 9863). Sin embargo, hasta la fecha no se han completado los cambios en el Manual ACAS (Doc. 9863).

El marco regulador europeo debería actualizarse para incluir el uso de ACAS X.

Los reglamentos afectados o el material orientativo asociado incluyen el Reglamento (UE) n.º 1332/2011 de la Comisión⁸, por el que se establecen requisitos comunes de utilización del espacio aéreo y procedimientos operativos para los sistemas anticolidión de a bordo, y el Reglamento (UE) n.º 965/2012, sobre operaciones aéreas. Pueden verse afectados otros reglamentos y sus respectivos medios aceptables de cumplimiento y material orientativo. También sería necesario actualizar las especificaciones de certificación de la AESA para la navegación y la vigilancia de las comunicaciones a bordo (CS-ACNS), así como las especificaciones de certificación para los Estándares Técnicos Europeos (CS-ETSO).

Enmienda 18 del anexo 17

El Grupo de expertos de la OACI sobre seguridad de la aviación, en su trigésima segunda reunión, celebrada de forma virtual del 31 de mayo al 4 de junio de 2021, revisó el anexo 17. El Consejo de la OACI, en la undécima reunión del 223.º período de sesiones, celebrada el 25 de junio de 2021, examinó las propuestas presentadas para modificar el anexo 17. El secretario general de la OACI informó a los Estados sobre la propuesta de enmienda 18 del anexo 17 mediante la carta de Estado AS 8/2.1-21/48 Confidencial, de 20 de julio de 2021.

Las enmiendas propuestas introducen nuevos SARP o modifican los SARP vigentes en el anexo 17 en relación con la cultura de la seguridad, los programas de seguridad de los operadores de aeronaves, los métodos para detectar explosivos en el equipaje de bodega y los programas nacionales de control de la calidad de la seguridad de la aviación civil.

La mayoría de las disposiciones nuevas o revisadas introducidas por la enmienda 18 del anexo 17 no requieren ninguna modificación del Derecho de la Unión, puesto que ya forman parte de él. No obstante, una nueva norma introducida en el ámbito de las medidas preventivas de seguridad requiere una modificación del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 de la Comisión⁹. Una modificación de este tipo garantizará que los procedimientos establecidos para tratar el equipaje no identificado se extiendan también a los objetos sospechosos.

Enmienda 29 del anexo 9

La mayoría de las disposiciones nuevas o revisadas propuestas por la enmienda 29 del anexo 9 no requieren ninguna modificación del Derecho de la Unión, puesto que este ya aborda esas normas. Por lo que se refiere a la parte relativa a la trata de seres humanos, las leyes nacionales en materia de transporte incluyen la Decisión marco del Consejo de la Unión Europea de 2002 destinada a reforzar el marco penal para la represión de la ayuda a la

⁸ Reglamento (UE) n.º 1332/2011 de la Comisión, de 16 de diciembre de 2011, por el que se establecen requisitos comunes de utilización del espacio aéreo y procedimientos operativos para los sistemas anticolidión de a bordo (DO L 336 de 20.12.2011, p. 20).

⁹ Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 de la Comisión, de 5 de noviembre de 2015, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea (DO L 299 de 14.11.2015, p. 1).

entrada, a la circulación y a la estancia irregulares¹⁰; el Convenio del Consejo de Europa de 2005 sobre la lucha contra la trata de seres humanos¹¹; y la Directiva de la Unión Europea de 2011 relativa a la prevención y lucha contra la trata de seres humanos y a la protección de las víctimas¹². Por lo que se refiere al registro de nombres de los pasajeros, solo se ha enmendado una nota informativa para especificar el término *push*. Estos elementos ya están contemplados en la Directiva 2016/681, relativa a la utilización de datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) para la prevención, detección, investigación y enjuiciamiento de los delitos de terrorismo y de la delincuencia grave¹³.

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.

La aplicación de un sistema de licencias electrónicas se considera una ventaja y debe apoyarse.

Las enmiendas propuestas para los anexos 6 y 14, volumen I, abarcan las alternativas mar adentro, el salvamento y extinción de incendios para la aviación general, y varios elementos de orientación derivados de las reuniones 5.^a y 6.^a del Grupo de expertos sobre operaciones de vuelo, así como el servicio continuo de los registradores de vuelo. Dado que la mayoría de las nuevas enmiendas del anexo 6 se corresponden con las normas vigentes de la UE y las demás se consideran adecuadas, la posición propuesta que debe adoptarse en nombre de la Unión es apoyar las enmiendas.

Dado que la mayoría de los nuevos SARP incluidos en la enmienda 109 del anexo 8 se corresponden con las normas vigentes de la UE y las demás se consideran adecuadas, la posición propuesta que debe adoptarse en nombre de la Unión es apoyar la propuesta.

Además, la Unión reconoce la necesidad de garantizar unos niveles armonizados de seguridad y de aplicar tecnologías mejoradas, tal como se propone con la enmienda del anexo 10, volumen IV.

Así pues, la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en relación con las enmiendas propuestas del Convenio de Chicago, siempre que el Consejo de la OACI adopte sin cambios sustanciales las enmiendas propuestas, debe ser no notificar la desaprobación y notificar la conformidad con las medidas adoptadas en respuesta a las cartas de Estado de la OACI respectivas. 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, es decir, el 3 de noviembre de 2022, debe notificarse a la OACI cualquier diferencia con esas normas específicas, pero solo durante el tiempo necesario para completar su incorporación al Derecho de la Unión.

¹⁰ Decisión marco del Consejo, de 28 de noviembre de 2002, destinada a reforzar el marco penal para la represión de la ayuda a la entrada, a la circulación y a la estancia irregulares (DO L 328 de 5.12.2002, p. 1).

¹¹ Convenio del Consejo de Europa sobre la lucha contra la trata de seres humanos (STCE n.º 197), disponible en <https://www.coe.int/en/web/conventions/full-list/-/conventions/treaty/197>.

¹² Directiva 2011/36/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 abril de 2011, relativa a la prevención y lucha contra la trata de seres humanos y a la protección de las víctimas (DO L 101 de 15.4.2011, p. 1).

¹³ Directiva (UE) 2016/681 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativa a la utilización de datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) para la prevención, detección, investigación y enjuiciamiento de los delitos de terrorismo y de la delincuencia grave (DO L 119 de 4.5.2016, p. 132).

La enmienda 18 del anexo 17 propuesta incluye, entre otras cosas, disposiciones nuevas o revisadas sobre: un nuevo método recomendado sobre la cultura de la seguridad; una nueva norma sobre los programas de seguridad de los operadores de aeronaves; una nueva norma sobre los métodos para detectar explosivos en el equipaje de bodega; y una nueva norma que esboza los elementos esenciales de un programa nacional de control de la calidad de la seguridad de la aviación civil.

Todas estas disposiciones tienen por objeto reforzar la base de referencia mundial en materia de seguridad aérea y, por lo tanto, deben apoyarse en su totalidad. La mayoría de las disposiciones propuestas ya forman parte del Derecho de la Unión y, por tanto, son aplicadas por los Estados miembros.

El objetivo de la enmienda 7 del anexo 7 es [facilitar la transferencia de aeronaves de un Estado a otro. Al permitir la matriculación de aeronaves en otro Estado miembro o en un tercer país, las normas vigentes de la UE se basan en el mismo principio.](#) Por lo tanto, debe apoyarse esta enmienda.

La enmienda 29 del anexo 9 tiene por objeto mejorar la preparación frente a futuras pandemias, aprendiendo de las lecciones extraídas de la pandemia de COVID-19 y estableciendo una primera respuesta sanitaria adecuada ante cualquier futura pandemia, pero también seguir luchando contra la trata de seres humanos mediante el establecimiento de una estrategia amplia. Además, esta enmienda contiene modificaciones menores pero útiles para los vuelos de repatriación y el transporte aéreo de pasajeros con discapacidad, así como una modificación de una nota en la sección sobre PNR. Por lo tanto, debe apoyarse esta enmienda.

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) contempla 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 aplicable independientemente de que la Unión sea miembro del organismo o parte en el acuerdo¹⁴.

El concepto de «actos que surtan efectos jurídicos» incluye los actos que tienen 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»¹⁵.

4.1.2. Aplicación al presente caso

El Consejo de la OACI es un organismo creado por un acuerdo, a saber, el Convenio de Chicago.

¹⁴ Sentencia del Tribunal de Justicia de 7 de octubre de 2014, Alemania/Consejo, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, apartado 64.

¹⁵ 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.

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.

La mayoría de los actos propuestos podrán influir de manera determinante en el contenido de la legislación de la UE, en particular del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión, del Reglamento (UE) n.º 1139/2018 de la Comisión, del Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión, del Reglamento (UE) 2015/640 de la Comisión, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 de la Comisión, del Reglamento (UE) n.º 139/2014 de la Comisión, del Reglamento (UE) n.º 1332/2011 de la Comisión y del Reglamento (UE) 2015/1998 de la Comisión.

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 adoptado 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 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

sobre la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en el 225.º período de sesiones del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en relación con la adopción prevista de la enmienda 178 del anexo 1, la enmienda 47 del anexo 6, parte I, la enmienda 40 del anexo 6, parte II, la enmienda 24 del anexo 6, parte III, la enmienda 7 del anexo 7, la enmienda 109 del anexo 8, la enmienda 91 del anexo 10, volumen IV, la enmienda 17 del anexo 14, volumen I, la enmienda 18 del anexo 17 y la enmienda 29 del anexo 9 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 el 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. Actualmente 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 225.º período de sesiones, debe adoptar la enmienda 178 del anexo 1, la enmienda 47 del anexo 6, parte I, la enmienda 40 del anexo 6, parte II, la enmienda 24 del anexo 6, parte III, la enmienda 7 del anexo 7, la enmienda 109 del anexo 8, la enmienda 91 del anexo 10, volumen IV, la enmienda 17 del anexo 14, volumen I, la enmienda 18 del anexo 17 y la enmienda 29 del anexo 9 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
- (5) El objetivo principal de la enmienda del anexo 1 es permitir la aplicación de un sistema de licencias electrónicas para el personal con el fin de mejorar la eficiencia.
- (6) El objetivo principal de las enmiendas del anexo 6, partes I, II y III, es reforzar el marco jurídico para la continuidad del servicio de los registradores de vuelo del Convenio de Chicago; mejorar la claridad de las disposiciones relativas a las operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO) y a los chalecos salvavidas

para bebés; exigir sistemas de advertencia de la proximidad del terreno (GPWS) en determinados aviones; añadir una nueva norma para equipar a los aviones en determinadas condiciones con sistemas de aviso y alerta de rebasamiento de pista (ROAAS); otorgar crédito operacional en el contexto de los mínimos de utilización de aeródromo basados en la *performance* (PBAOM); garantizar la disponibilidad de instalaciones y servicios adecuados de salvamento y extinción de incendios en el aeródromo de operación previsto; actualizar las disposiciones relativas a las alternativas mar adentro para operaciones de helicópteros a gran distancia a fin de determinar aeródromos alternativos; añadir disposiciones relacionadas con el transporte de mercancías peligrosas en helicópteros y actualizar las disposiciones relativas a la formación.

- (7) El objetivo principal de la enmienda del anexo 14, volumen I, relativa al salvamento y extinción de incendios (RFF) para la aviación general es excluir a la aviación general de las disposiciones de RFF del anexo 14.
- (8) El objetivo principal de la enmienda del anexo 7 es facilitar la transferencia de aeronaves de un Estado a otro mediante la adaptación del modelo de certificado de matrícula y la introducción de un modelo de certificado de baja del registro de matriculación.
- (9) El objetivo principal de la enmienda del anexo 8 es mejorar la claridad y garantizar que los Estados que aprueben cualquier modificación y reparación tengan una comprensión clara de su responsabilidad en el mantenimiento de la aeronavegabilidad y aclaren las capacidades de diseño de los sistemas de extinción de incendios del compartimento de carga en aviones grandes, helicópteros y aviones pequeños.
- (10) El objetivo principal de la enmienda del anexo 10, volumen IV, es introducir el ACAS X y reducir el número de alertas ACAS falsas.
- (11) El objetivo principal de la enmienda 18 del anexo 17 es introducir nuevos SARP o modificar los SARP vigentes en el anexo 17 en relación con la cultura de la seguridad; los programas de seguridad de los operadores de aeronaves, los métodos para detectar explosivos en el equipaje de bodega; y los programas nacionales de control de la calidad de la seguridad de la aviación civil.
- (12) El objetivo principal de la enmienda 29 del anexo 9 es mejorar la preparación de los Estados frente a futuras pandemias, aprendiendo de las lecciones extraídas de la pandemia de COVID-19 y estableciendo una primera respuesta sanitaria adecuada ante futuras pandemias en el anexo 9. La enmienda aborda además la lucha contra la trata de seres humanos mediante el establecimiento de normas para una estrategia global. Además, la enmienda contiene modificaciones menores pero útiles para los vuelos de repatriación y el transporte aéreo de pasajeros con discapacidad, así como una modificación de una nota en la sección de datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) para especificar el término *push*.
- (13) Procede establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el Consejo de la OACI, puesto que la enmienda 178 del anexo 1, la enmienda 47 del anexo 6, parte I, la enmienda 40 del anexo 6, parte II, la enmienda 24 del anexo 6, parte III, la enmienda 7 del anexo 7, la enmienda 109 del anexo 8, la enmienda 91 del anexo 10, volumen IV, la enmienda 17 del anexo 14, volumen I, la enmienda 18 del anexo 17 y la enmienda 29 del anexo 9 del Convenio de Chicago podrán influir de manera determinante en el contenido de la legislación de la UE, en particular del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión, del Reglamento (UE) n.º 1139/2018

de la Comisión, del Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión, del Reglamento (UE) 2015/640 de la Comisión, del Reglamento (UE) n.º 139/2014 de la Comisión, del Reglamento (UE) n.º 1332/2011 de la Comisión y del Reglamento (UE) 2015/1998 de la Comisión.

- (14) La posición de la Unión durante el 225.º período de sesiones del Consejo de la OACI o en cualquier período de sesiones subsiguiente con respecto a la adopción de la enmienda 178 del anexo 1, la enmienda 47 del anexo 6, parte I, la enmienda 40 del anexo 6, parte II, la enmienda 24 del anexo 6, parte III, la enmienda 7 del anexo 7, la enmienda 109 del anexo 8, la enmienda 91 del anexo 10, volumen IV, la enmienda 17 del anexo 14, volumen I, la enmienda 18 del anexo 17 y la enmienda 29 del anexo 9 del Convenio de Chicago, como se establece en las cartas de Estado AN 12/1.1.25-20/112, AN 11/1.1.34-20/75, AN 3/45-20/85 y AN 3/1.2-20/76, AN 7/1.3.105-20/42, SP 55/4-20/94, AS 8/2.1-21/48 Confidencial, EC 6/3 – 21/67, debe ser la de apoyar dichas 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.
- (15) La posición de la Unión después de que el Consejo de la OACI adopte la enmienda 178 del anexo 1, la enmienda 47 del anexo 6, parte I, la enmienda 40 del anexo 6, parte II, la enmienda 24 del anexo 6, parte III, la enmienda 7 del anexo 7, la enmienda 109 del anexo 8, la enmienda 91 del anexo 10, volumen IV, la enmienda 17 del anexo 14, volumen I, la enmienda 18 del anexo 17 y la enmienda 29 del anexo 9 del Convenio de Chicago, 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, siempre que las enmiendas se adopten sin cambios sustanciales. Cuando la legislación de la Unión se aparte de los SARP recientemente adoptados después de la fecha prevista de aplicación de dichos SARP, debe notificarse a la OACI, de conformidad con el artículo 38 del Convenio de Chicago, cualquier diferencia con esos SARP específicos durante el período en el que exista el apartamiento.
- (16) 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 el 225.º período de sesiones del Consejo de la OACI, o en cualquier período de sesiones subsiguiente, será la de apoyar las propuestas de enmienda 178 del anexo 1, enmienda 47 del anexo 6, parte I, enmienda 40 del anexo 6, parte II, enmienda 24 del anexo 6, parte III, enmienda 7 del anexo 7, enmienda 109 del anexo 8, enmienda 91 del anexo 10, volumen IV, enmienda 17 del anexo 14, volumen I, enmienda 18 del anexo 17 y enmienda 29 del anexo 9 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 178 del anexo 1, enmienda 47 del anexo 6, parte I, enmienda 40 del anexo 6, parte II, enmienda 24 del anexo 6, parte III, enmienda 7 del anexo 7, enmienda 109 del anexo 8, enmienda 91 del anexo 10, volumen IV, enmienda 17 del anexo 14, volumen I, enmienda 18 del anexo 17 y enmienda 29 del anexo 9 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 adoptados tras la fecha prevista de su aplicación, debe notificarse a la OACI cualquier diferencia con esos SARP concretos.

Artículo 2

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

Todos los Estados miembros expresarán 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 / La Presidenta*