Consejo de la
Unión Europea

**Bruselas, 12 de junio de 2020**
**(OR. en)**

**8797/20**

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

**ICAO 15**
**AVIATION 127**
**RELEX 446**

**NOTA DE TRANSMISIÓN**

| | |
|---|---|
| De: | secretaria general de la Comisión Europea, firmado por D. Jordi AYET PUIGARNAU, director |
| Fecha de recepción: | 12 de junio de 2020 |
| A: | D. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretario general del Consejo de la Unión Europea |
| N.° doc. Ción.: | COM(2020) 247 final |
| Asunto: | Propuesta de DECISIÓN DEL CONSEJO sobre la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en la Organización de Aviación Civil Internacional por lo que se refiere a la notificación de diferencias respecto a los anexos 1 y 6 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional en relación con la pandemia de COVID-19 |

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2020) 247 final.

Adj.: COM(2020) 247 final

COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 12.6.2020
COM(2020) 247 final

2020/0120 (NLE)

Propuesta de

# DECISIÓN DEL CONSEJO

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

# EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

## 1. OBJETO DE LA PROPUESTA

La presente propuesta se refiere a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en respuesta a la carta de Estado AN 11/55-20/50, remitida el 3 de abril de 2020, por lo que se refiere a la notificación de diferencias temporales en relación con la pandemia de COVID-19 que afectan a los anexos 1 y 6 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

### 1.1. El Convenio sobre Aviación Civil Internacional

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

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

### 1.2. La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)

La Organización de Aviación Civil Internacional es un organismo especializado de las Naciones Unidas. Los fines y objetivos de la Organización son desarrollar los principios y las técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento 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 Unión están representados en el Consejo de la OACI.

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

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

Con arreglo al artículo 38 del Convenio de Chicago, cualquier Estado que considere impracticable cumplir, en todos sus aspectos, con cualesquiera de tales normas o procedimientos internacionales, o concordar totalmente sus reglamentaciones o métodos con alguna norma o procedimiento internacionales, o que considere necesario adoptar reglamentaciones o métodos que difieran en cualquier aspecto particular de lo establecido por una norma internacional, notificará inmediatamente a la Organización de Aviación Civil Internacional las diferencias entre sus propios métodos y lo establecido por la norma internacional.

### 1.3. El acto previsto de la Organización de Aviación Civil Internacional

La OACI ha remitido la carta de Estado AN 11/55-20/50 en respuesta a la pandemia de COVID-19, y en particular para obtener información coherente por parte de los Estados sobre las medidas que están adoptando para que los proveedores de servicios y el personal mantengan la validez de sus certificados, licencias y otras aprobaciones durante la pandemia de COVID-19 («notificación de diferencias temporales en relación con la COVID-19»).

La OACI instaba a los Estados a informar, en aplicación del artículo 38 del Convenio de Chicago, de cualquier diferencia temporal que pudiera surgir como consecuencia de las medidas temporales de contingencia adoptadas por cada uno de los Estados miembros en

relación con la COVID-19, en particular las relativas a las licencias y los certificados de los anexos 1 y 6. Los Estados también deben indicar, en términos generales, si reconocerán o aceptarán la validez de los certificados y licencias afectados por las diferencias temporales en relación con la COVID-19 aplicadas por otros Estados.

A fin de ayudar a todos los Estados y partes interesadas pertinentes, la OACI ha puesto en marcha un sitio web público sobre las medidas de seguridad operacional relacionadas con la COVID-19. Se alienta a todos los Estados a utilizar este sitio web e informar a la OACI de las novedades que se produzcan en su territorio.

La OACI reconoce la necesidad de ofrecer un máximo de flexibilidad, sin dejar de velar al mismo tiempo por el respeto del Convenio de Chicago. A este respecto, se recuerda a los Estados las obligaciones que les impone el artículo 38 del Convenio de notificar a la OACI cualquier diferencia respecto de las normas que pudiera surgir.

Con el fin de facilitar la notificación de diferencias temporales y su difusión durante este período, se ha creado el subsistema de notificación de diferencias relacionadas con la contingencia por la COVID-19 («CCRD», por sus siglas en inglés), al que se puede acceder a través de la página principal del sistema de notificación electrónica de diferencias («EFOD», por sus siglas en inglés) y que se prevé que se mantendrá activo hasta el 31 de marzo de 2021.

## 2. POSICIÓN QUE DEBE ADOPTARSE EN NOMBRE DE LA UNIÓN

### 2.1. La carta de Estado AN 11/55-20/50 de la OACI y su relación con las normas de la Unión en vigor

La carta de Estado AN 11/55-20/50 de la OACI se refiere a las diferencias temporales en relación con la COVID-19, concretamente respecto de los anexos 1 y 6 del Convenio de Chicago y en lo referente a aspectos de personal y de operación de aeronaves.

El anexo 1 del Convenio de Chicago, «Licencias al personal», establece SARPS relativos al otorgamiento de licencias para miembros de la tripulación de vuelo, controladores de tránsito aéreo, operadores de estación aeronáutica, técnicos de mantenimiento y despachadores de vuelo. Con arreglo a dichas normas, quien solicite una licencia tiene que satisfacer determinados requisitos que sean proporcionales a la complejidad de las tareas que deban realizarse. Dichos requisitos están recogidos en la legislación de la Unión, concretamente en el Reglamento (UE) 1139/2018 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[1], y en otros actos de ejecución y actos delegados conexos[2]. Por ejemplo, el Reglamento (CE) n.º 1178/2011 de la Comisión establece requisitos

[1] Artículos 20-28 del 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).

[2] 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). Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2014, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas (DO L 362 de 17.12.2014, p. 1).

y procedimientos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil, así como los límites y plazos para la emisión de licencias del personal y los controles de la aptitud aeronáutica y médica (es decir, las disposiciones de la parte FCL del anexo I y las de la parte MED del anexo IV) Debido a las graves consecuencias de la pandemia de COVID-19, como la posibilidad limitada o nula de acceder a los médicos examinadores aéreos o a los centros de medicina aeronáutica, varios Estados miembros conceden una ampliación temporal de la validez de los certificados médicos por un período de cuatro meses, mientras que las SARPS pertinentes de la OACI establecen un período máximo de 45 días para un reconocimiento médico periódico y la revalidación de un certificado médico. Algunos Estados miembros aplican la ampliación de la validez, es decir entre cuatro y ocho meses, también a las licencias de piloto, si los pilotos no logran llegar o tener acceso en el momento oportuno a un simulador de vuelo para cumplir con los necesarios requisitos de formación y control periódicos.

Las ampliaciones de la validez de las licencias del personal se aplican a licencias que expiren en un período de referencia comprendido entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de octubre de 2020.

El anexo 6, «Operación de aeronaves», del Convenio de Chicago tiene por objeto establecer normas uniformes relativas a la operación de aeronaves que se dedican al transporte aéreo internacional, a fin de garantizar los niveles más elevados de seguridad y eficiencia. A escala de la Unión, dichos requisitos internacionales se recogen concretamente en el Reglamento (UE) 2018/1139, en el Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión y en el Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión[3]. La pandemia de COVID-19 ha provocado una reducción significativa de las operaciones de transporte aéreo comercial, lo que ha conducido a dificultades para llegar a aquellos lugares en que se dispone de simuladores de vuelo adecuados. A su vez, esto ha provocado que un gran número de pilotos no estén en condiciones de cumplir los requisitos de experiencia reciente establecidos en el punto ORO.FC.100 del anexo III (PARTE ORO) del Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión y el punto FCL.060 del anexo I (PARTE FCL) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión.

Por ejemplo, las SARPS de la OACI exigen que el operador no asigne a un piloto al mando o a un copiloto para que se haga cargo de los mandos de vuelo de un tipo de avión durante el despegue y el aterrizaje, a menos que dicho piloto haya estado a cargo de los mandos de vuelo como mínimo en tres despegues y aterrizajes, en los noventa días precedentes y en el mismo tipo de avión. Los graves obstáculos operacionales causados por la pandemia de COVID-19 limitan la posibilidad de que los pilotos y las tripulaciones cumplan este requisito de experiencia reciente. Con este fin, y para que las tripulaciones puedan volar cuando se reanuden las actividades de aviación, los Estados miembros aplican exenciones a esta norma, al exigir que el operador lleve a cabo una evaluación de riesgos para determinar la probabilidad y la gravedad potencial del deterioro de la competencia de la tripulación en relación con la prolongada ausencia de las tareas de vuelo. Los Estados miembros también exigen medidas de mitigación adecuadas para minimizar los riesgos detectados, con una o varias restricciones operacionales válidas para la tripulación completa de vuelo (p. ej., reducción de los límites de viento cruzado máximo; introducción de mínimos de

[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).

aproximación más elevados; restricción respecto al estado de la superficie de la pista; y despacho con un sistema de aterrizaje automático operativo, si está instalado).

Las exenciones de dichas normas operacionales se aplican a las operaciones que se lleven a cabo en un período de referencia comprendido entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de octubre de 2020 y durante un período máximo de ocho meses.

Las diferencias antedichas respecto a las normas de la OACI son el resultado de la aplicación del artículo 71 del Reglamento (UE) 2018/1139, que ofrece cierta flexibilidad a los Estados miembros, que pueden conceder exenciones de los requisitos contemplados en dicho Reglamento, y en sus actos delegados o de ejecución, que no sean los requisitos esenciales, de producirse circunstancias urgentes imprevistas o por necesidades operacionales urgentes, si se cumplen todas las condiciones establecidas en dicho artículo. Una de dichas condiciones es que el alcance y la duración de la exención ha de limitarse a lo que resulte estrictamente necesario. En tal caso, el Estado miembro afectado informará de inmediato a la Comisión, a la Agencia (AESA) y a los demás Estados miembros, a través del repositorio establecido en virtud del artículo 74 del Reglamento (UE) 2018/1139, acerca de la exención concedida, su duración, la razón de la concesión y, en su caso, las medidas de mitigación necesarias aplicadas. Varios Estados miembros han utilizado este mecanismo en relación con las graves consecuencias de la pandemia de COVID-19, lo que ha provocado diferencias respecto de las normas de la OACI. La presente Decisión del Consejo tiene en cuenta las exenciones del artículo 71 mencionadas al objeto de notificar a la OACI, en nombre de la Unión, las diferencias correspondientes a los anexos 1 y 6 del Convenio de Chicago.

### 2.2. Posición que debe adoptarse en nombre de la Unión

Las diferencias que deben notificarse a la OACI corresponden a los anexos 1 y 6 del Convenio de Chicago, relativos a los aspectos de personal y de operación de aeronaves, tal como se describen en el cuadro del anexo de la presente Decisión; dichas diferencias se detallan en cada notificación individual de un Estado miembro, en consonancia con cada exención individual aplicada en virtud del artículo 71 del Reglamento (UE) 2018/1139.

Por lo que se refiere al reconocimiento o la aceptación de la validez de los certificados y de las licencias a los que afectan las medidas temporales relacionadas con la pandemia de COVID-19 emitidos por terceros países, se aplica el Reglamento (UE) n.º 452/2014, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas de los operadores de terceros países[4]. Como norma general, de conformidad con el punto ART.200, letra d), del anexo del Reglamento (CE) n.º 452/2014, la AESA, en consulta con los Estados miembros, debe determinar aquellas normas de la OACI para las que pueda aceptar medidas paliativas en caso de que el Estado del operador o el Estado de matrícula haya notificado alguna diferencia a esa Organización. La Agencia deberá aceptar las medidas paliativas cuando quede satisfecha de que garantizan un nivel de seguridad equivalente al alcanzado por la norma respecto de la cual se haya notificado la diferencia. Según se solicita en la carta de Estado AN 11/55-20/50, ha de informarse a la OACI de los correspondientes actos de aplicación de la Unión para el reconocimiento de las diferencias de terceros países, tal como se indica en la última columna del cuadro del anexo de la presente Decisión.

[4] Reglamento (UE) n.º 452/2014 de la Comisión, de 29 de abril de 2014, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos para las operaciones aéreas de los operadores de terceros países en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 133 de 6.5.2014, p. 12).

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en la OACI en respuesta a la carta de Estado AN 11/55-20/50 ha de ser notificar las diferencias con respecto a los anexos 1 y 6 del Convenio de Chicago debido a las medidas temporales relacionadas con la pandemia de COVID-19, tal como se establecen en el cuadro del anexo de la presente Decisión y se detallan por cada Estado miembro notificante en consonancia con su exención individual aplicada en virtud del artículo 71 del Reglamento (UE) 2018/1139.

## 3. BASE JURÍDICA

### 3.1. Base jurídica procedimental

*4.1.1. Principios*

El artículo 218, apartado 9, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) prevé la adopción de decisiones por las que se establezcan «las posiciones que deban adoptarse en nombre de la Unión en un organismo creado por un acuerdo, cuando dicho organismo deba adoptar actos que surtan efectos jurídicos, con excepción de los actos que completen o modifiquen el marco institucional del acuerdo».

El artículo 218, apartado 9, del TFUE es de aplicación independientemente de que la Unión sea miembro del organismo o Parte en el acuerdo en cuestión[5].

El concepto de «actos que surtan efectos jurídicos» incluye los actos que surten efectos jurídicos en virtud de las normas de Derecho internacional por las que se rija el organismo de que se trate. Incluye asimismo aquellos actos que no tienen fuerza vinculante con arreglo al Derecho internacional, pero que «influyen de manera determinante [en] el contenido de la normativa adoptada por el legislador de la Unión»[6].

*4.1.2. Aplicación al presente caso*

El Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional es un organismo creado por un acuerdo, que es el Convenio de Chicago.

De conformidad con el artículo 54 del Convenio de Chicago, el Consejo de la OACI, debe adoptar 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 la presentación de notificaciones de 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.

Las diferencias que han de notificarse en respuesta a la carta de Estado AN 11/55-20/50 tienen repercusiones sobre los efectos jurídicos que surten las normas establecidas en aplicación del Convenio de Chicago.

Dichos efectos jurídicos entran dentro de un ámbito cubierto en gran medida por las normas de la Unión, a saber, el Reglamento (UE) 2018/1139, el Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión, el Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión y el Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión. Por consiguiente, de conformidad con el artículo 3, apartado 2, del TFUE, la Unión tiene competencia externa exclusiva en esta materia.

---

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

6 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.

Dado que dichas medidas, aunque sean temporales, provocan diferencias respecto a las SARPS de la OACI, es necesario fijar la posición de la Unión. De conformidad con el artículo 38 del Convenio de Chicago, todos los Estados miembros deben notificar las diferencias derivadas de la ampliación de los plazos relativos a las licencias del personal contemplados en el anexo 1 de dicho Convenio, así como a las desviaciones respecto a las SARPS en virtud del anexo 6, «Operación de aeronaves», del mismo Convenio.

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

Por consiguiente, la base jurídica procedimental de la Decisión propuesta es el artículo 218, apartado 9, del TFUE.

### 4.2. Base jurídica sustantiva

#### *4.2.1. Principios*

La base jurídica sustantiva de las decisiones adoptadas con arreglo al artículo 218, apartado 9, del TFUE depende principalmente del objetivo y del contenido del acto previsto respecto del cual se adopta una posición en nombre de la Unión. Si el acto previsto persigue un doble objetivo o tiene un componente doble, y si uno de dichos objetivos o componentes puede calificarse de principal, mientras que el otro solo es accesorio, la decisión adoptada con arreglo al artículo 218, apartado 9, del TFUE debe fundarse en una única base jurídica sustantiva, a saber, la que exija el objetivo o componente principal o preponderante.

#### *4.2.2. Aplicación al presente caso*

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

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

### 4.3. Conclusión

La base jurídica de la Decisión propuesta debe ser el artículo 100, apartado 2, del TFUE, en relación con el artículo 218, apartado 9, del TFUE.

2020/0120 (NLE)

Propuesta de

# DECISIÓN DEL CONSEJO

## sobre la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en la Organización de Aviación Civil Internacional por lo que se refiere a la notificación de diferencias respecto a los anexos 1 y 6 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional en relación con la pandemia de COVID-19

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 100, apartado 2, en relación con su artículo 218, apartado 9,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

(1) El Convenio sobre Aviación Civil Internacional («Convenio de Chicago»), que regula el transporte aéreo internacional, entró en vigor el 4 de abril de 1947. Mediante dicho Convenio se creó la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

(2) Los Estados miembros son Estados contratantes del Convenio de Chicago y miembros de la OACI, mientras que la Unión tiene estatus de observadora en determinados órganos de la OACI.

(3) De conformidad con el artículo 54 de dicho Convenio, el Consejo de la OACI puede adoptar normas y métodos recomendados internacionales («SARPS»).

(4) De conformidad con el artículo 38 del Convenio de Chicago, cualquier Estado contratante que considere impracticable cumplir, en todos sus aspectos, con cualesquiera de tales normas o procedimientos internacionales, o concordar totalmente sus reglamentaciones o métodos con alguna norma o procedimiento internacionales, o que considere necesario adoptar reglamentaciones o métodos que difieran en cualquier aspecto particular de lo establecido por una norma internacional, debe notificar inmediatamente a la OACI las diferencias entre sus propios métodos y lo establecido por la norma internacional.

(5) De conformidad con el artículo 39 del Convenio de Chicago, cuando el certificado médico del personal que participe en la navegación internacional no reúna por completo las normas mínimas, debe ir acompañado de una enumeración completa de los aspectos en que deje de cumplir con dichas normas. En este caso, esos aspectos deberían abordar las diferencias específicas relacionadas con el período de validez del certificado médico.

(6) Además, de conformidad con el artículo 40 del Convenio de Chicago, el personal que tenga un certificado de ese tipo no puede participar en la navegación internacional, sin permiso del Estado o Estados en cuyo territorio entre.

(7) Vista la pandemia de COVID-19, la OACI ha creado un subsistema de notificación de diferencias relacionadas con la contingencia («CCRD», por sus siglas en inglés) dentro del sistema de notificación electrónica de diferencias («EFOD», por sus siglas en

inglés), que permite que los Estados presenten una diferencia temporal respecto de los anexos 1 y 6 del Convenio de Chicago y, al mismo tiempo, indiquen qué tipo de norma o procedimiento les parece aceptable para facilitar las operaciones internacionales y cumplir las obligaciones derivadas del artículo 40.

(8) El anexo 1 del Convenio de Chicago, «Licencias al personal», establece SARPS relativos al otorgamiento de licencias para miembros de la tripulación de vuelo, controladores de tránsito aéreo, operadores de estación aeronáutica, técnicos de mantenimiento y despachadores de vuelo. En virtud de dichas normas, el solicitante de una licencia debe cumplir determinados requisitos dentro de los plazos establecidos, proporcionales a la complejidad de las tareas que deban realizarse.

(9) Los requisitos establecidos en el anexo 1 del Convenio de Chicago están recogidos en la legislación de la Unión, concretamente en el 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[7], y en otros actos de ejecución y actos delegados conexos. Por ejemplo, el Reglamento (UE) n.º 2011/1178 de la Comisión[8] establece en el anexo requisitos y procedimientos específicos relativos al personal de vuelo de la aviación civil y establece los límites y los plazos para la expedición de licencias del personal y los controles de aptitud médica aeronáutica, mientras que el Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión establece normas sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas[9].

(10) Debido a las graves consecuencias de la pandemia de COVID-19, como la posibilidad limitada o nula de acceder a los médicos examinadores aéreos o a los centros de medicina aeronáutica, varios Estados miembros conceden una ampliación temporal de la validez de los certificados médicos por un período de cuatro meses, lo que supone una desviación respecto de las SARPS pertinentes de la OACI. Algunos Estados miembros también amplían la validez de las licencias de piloto, de cuatro a un máximo de ocho meses, si los pilotos no logran llegar o tener acceso en el momento oportuno a un simulador de vuelo para cumplir con los requisitos necesarios de formación y control. Dichas ampliaciones se aplican a las licencias que expiren en un período de referencia comprendido entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de octubre de 2020.

---

7 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).

8 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).

9 Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2014, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas (DO L 362 de 17.12.2014, p. 1).

(11) El anexo 6 «Operación de aeronaves» del Convenio de Chicago establece requisitos operacionales normalizados para las aeronaves que se dedican al transporte aéreo internacional, a fin de garantizar los niveles más elevados de seguridad y eficiencia. A escala de la Unión, dichos requisitos internacionales se recogen en el Reglamento (UE) 2018/1139, en el Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión y en el Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión[10].

(12) La pandemia de COVID-19 ha provocado una reducción significativa de las operaciones de transporte aéreo comercial, lo que ha conducido a dificultades para llegar a aquellos lugares en que se dispone de simuladores de vuelo adecuados. Los graves obstáculos operacionales causados por la pandemia de COVID-19 limitan la posibilidad de que los pilotos y las tripulaciones cumplan los requisitos de la OACI de experiencia reciente. Por consiguiente, a fin de que las tripulaciones puedan volar cuando se reanuden las actividades de aviación, los Estados miembros aplican exenciones a los requisitos pertinentes de experiencia reciente, al permitir operaciones en determinadas condiciones operacionales y con las medidas de mitigación adecuadas establecidas con arreglo a una evaluación de riesgos. Dichas exenciones se aplican a las operaciones que se lleven a cabo en un período de referencia comprendido entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de octubre de 2020, es decir, durante un período máximo de ocho meses.

(13) Las medidas nacionales ya mencionadas que difieren de los anexos 1 y 6 del Convenio de Chicago se han adoptado sobre la base del artículo 71 del Reglamento (UE) 2018/1139, que permite que los Estados miembros puedan conceder a cualquier persona física o jurídica exenciones de los requisitos de la Unión aplicables a dicha persona, que no sean los requisitos esenciales, de producirse circunstancias urgentes imprevistas que afecten a dichas personas o por necesidades operacionales urgentes de esas personas, si se cumplen todas las condiciones establecidas en dicho artículo. En aplicación de dicha disposición, y vistas las consecuencias derivadas de la pandemia de COVID-19, varios Estados miembros aplican o van a aplicar exenciones a las normas establecidas en el Reglamento (UE) 2018/1139, el Reglamento (UE) 1178/2011, el Reglamento (UE) n.º 1321/2014 y el Reglamento (CE) n.º 965/2012.

(14) Dado que la notificación de diferencias tiene repercusiones sobre los efectos jurídicos que surten las normas establecidas en aplicación del Convenio de Chicago, la adopción de una posición de la Unión con respecto a dicha notificación entra en el ámbito de aplicación del artículo 218, apartado 9, del TFUE.

(15) Por consiguiente, procede establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en respuesta a la carta de Estado AN 11/55-20/50 de la OACI, a saber, notificar las diferencias con respecto a los anexos 1 y 6 del Convenio de Chicago debido a las medidas operacionales temporales aplicadas por los Estados miembros en relación con la pandemia de COVID-19. La posición de la Unión ha de ser expresada por los Estados miembros de la Unión que hayan adoptado exenciones individuales en virtud del artículo 71 del Reglamento (UE) 2018/1139, y que den lugar a las diferencias que son objeto de la carta de Estado AN 11/55-20/50.

---

[10] 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).

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1*

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en respuesta a la carta de Estado AN 11/55-20/50, enviada por la Organización de Aviación Civil Internacional el 3 de abril de 2020, se establece en el anexo de la presente Decisión y se detalla por cada Estado miembro notificante en consonancia con su exención individual aplicada en virtud del artículo 71 del Reglamento (UE) 2018/1139.

*Artículo 2*

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

Los destinatarios de la presente Decisión son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Consejo*
*El Presidente / La Presidenta*