



Bruselas, 20.6.2022
COM(2022) 312 final

2022/0203 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la posición que se ha de tomar en nombre de la Unión Europea en el 226.º período de sesiones del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional por lo que se refiere a la adopción prevista de la enmienda 48 del anexo 6, parte I, del Convenio sobre Aviación Civil Internacional

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO DE LA PROPUESTA

La presente propuesta se refiere a la posición que se ha de tomar en nombre de la Unión en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) por lo que respecta a las diferencias que deben notificarse a esta Organización en relación con la enmienda 48 del anexo 6, parte I, del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, que debe adoptar el Consejo de la OACI en su 226.º período de sesiones.

2. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

2.1. Convenio sobre Aviación Civil Internacional

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

2.2. Organización de Aviación Civil Internacional

La OACI 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, designados como anexos de dicho Convenio.

De conformidad con el artículo 90 del Convenio de Chicago, todo anexo o enmienda de uno de ellos surtirá efecto a los tres meses de ser transmitido a los Estados contratantes de la OACI o a la expiración de un período mayor que prescriba el Consejo de la OACI, a menos que en el ínterin la mayoría de los Estados contratantes de la OACI registren su desaprobación.

Tras la adopción de tales medidas, los Estados de la OACI deben notificar su desaprobación, cualquier diferencia o su conformidad 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 OACI las diferencias entre sus propios métodos y lo establecido por la norma internacional.

2.3. Actos previstos de la OACI y relación con las normas vigentes de la Unión

Se prevé que el Consejo de la OACI, durante su 226.º período de sesiones, adopte la enmienda 48 del anexo 6, parte I, del Convenio de Chicago, relativa a los medios para localizar un avión en peligro.

2.3.1. Normas incluidas en el ámbito de aplicación de la enmienda 48 del anexo 6, parte I, de la OACI

La norma 6.18.1 del anexo 6, parte I, de la OACI exige que todos los aviones con una masa máxima certificada de despegue superior a 27 000 kg, cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez el 1 de enero de 2023, o a partir de esa fecha, cuando se encuentren en peligro, transmitan de forma autónoma información a partir de la cual el explotador pueda determinar su posición por lo menos una vez por minuto.

Tal y como se establece en el anexo 6, parte I, apéndice 9, de la OACI, la norma 6.18.1 tiene por objeto establecer el lugar del accidente dentro de un radio de 6 millas náuticas.

La norma 6.18.1 del anexo 6, parte I, de la OACI se transpuso¹ en el punto CAT.GEN.MPA.210 del anexo IV (parte CAT) del Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión² («Normas para las operaciones aéreas de la UE»), que reza así:

«Los siguientes aviones irán equipados de un medio robusto y automático para, en caso de accidente en el que el avión sufra daños graves, determinar con exactitud la ubicación del punto de finalización del vuelo:

- 1) todos los aviones con una MCTOM superior a 27 000 kg, con una configuración máxima operativa de asientos de pasajeros superior a 19, y cuyo primer CofA³ individual se haya otorgado el 1 de enero de 2023 o posteriormente; y
- 2) todos los aviones con una MCTOM superior a 45 500 kg y cuyo primer CofA individual se haya otorgado el 1 de enero de 2023 o posteriormente».

2.3.2. Cambios introducidos por el proyecto de enmienda 48 del anexo 6, parte I, de la OACI

El proyecto de enmienda 48 del anexo 6, parte I, de la OACI aplaza la fecha de aplicabilidad de la norma 6.18.1 al 1 de enero de 2025 (en lugar del 1 de enero de 2023) y restringe su aplicabilidad a los aviones cuyo CofA individual se haya expedido por primera vez el 1 de enero de 2024 o a partir de esa fecha (en lugar de los aviones cuyo CofA individual se haya expedido por primera vez el 1 de enero de 2023 o posteriormente). Las principales razones para proponer estos cambios son:

¹ Se recomendó a los Estados miembros que notificaran cualquier diferencia con la norma 6.18.1 de la OACI, ya que los aviones con una MOPSC igual o inferior a 19 y con una MCTOM en el intervalo comprendido entre los 27 000 y los 45 500 kg no están incluidos en el ámbito de aplicación del punto CAT.GEN.MPA.210.

² 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.

³ CofA: certificado de aeronavegabilidad.

- los importantes retrasos a los que se enfrentan todos los fabricantes de aeronaves afectados en el mundo entero para dotar a los aviones del equipo necesario,
- los importantes retrasos en el establecimiento de la infraestructura de comunicación necesaria para cumplir la norma 2.4 del apéndice 9⁴ y en lograr su plena capacidad operativa, y
- la necesidad de más tiempo para que los centros coordinadores de búsqueda y salvamento y las dependencias de servicios de tránsito aéreo preparen y adapten sus procedimientos.

Nota: el medio aceptable de cumplimiento para el punto CAT.GEN.MPA.210 contiene condiciones más estrictas en cuanto a su solidez y exactitud que las especificadas en el anexo 6, parte I, punto 6.18, y apéndice 9 de la OACI. Los fabricantes de aeronaves aspiran a dotar a sus aviones de equipos que cumplan tanto la norma 6.18.1 de la OACI como el punto CAT.GEN.MPA.210, de modo que estos aviones puedan operar en la UE y en todo el mundo sin modificación ni restricción alguna. Esto, a su vez, ha hecho que aumente significativamente la cantidad de trabajo necesaria para diseñar y certificar dicho equipo.

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

3.1. Cambios principales y relación que guardan con la actual normativa de la Unión

El proyecto de enmienda 48 del anexo 6 de la OACI aplaza dos años la fecha de aplicabilidad de la norma 6.18.1 del anexo 6, parte I, de la OACI:

«6.18.1 A partir del 1 de enero de 2025, todos los aviones con una masa máxima certificada de despegue superior a 27 000 kg, cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez el 1 de enero de 2024, o a partir de esa fecha, cuando se encuentren en peligro, transmitirán de forma autónoma información a partir de la cual el explotador pueda determinar su posición por lo menos una vez por minuto, de conformidad con el Apéndice 9.»

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

Todos los fabricantes de aeronaves están sufriendo retrasos significativos en el proceso para cumplir la norma 6.18.1 del anexo 6, parte I, de la OACI y el punto CAT.GEN.MPA.210 de las normas para las operaciones aéreas de la UE. Probablemente, de mantenerse la fecha de aplicabilidad actual, muchos operadores de aeronaves establecidos en la UE tendrán que solicitar exenciones temporales para los aviones entregados en 2023 y llevar a cabo una readaptación de equipos que les resultará muy costosa. Dichas exenciones temporales podrían tener que prorrogarse hasta 2024 para garantizar que todos los aviones afectados tengan tiempo suficiente para readaptarse. Además, la plena capacidad operativa de la infraestructura de comunicación y la preparación total de las dependencias de servicios de tránsito aéreo y de los centros coordinadores de búsqueda y salvamento podrían no haberse alcanzado antes de 2024. Los operadores de aeronaves con sede en la UE tienen poca influencia en lo que se

⁴ La norma 2.4 del anexo 6, parte I, apéndice 9, de la OACI establece que las organizaciones que deben tener acceso a la información transmitida deben incluir, como mínimo, las dependencias de servicios de tránsito aéreo y los centros coordinadores de búsqueda y salvamento y otros centros secundarios.

refiere a acelerar la aplicación de la norma 6.18.1 de la OACI y del punto CAT.GEN.MPA.210.

El cambio propuesto en la fecha de aplicabilidad de la norma 6.18.1 del anexo 6, parte I, de la OACI tiene un impacto limitado en la seguridad aérea, ya que esta norma de la OACI es solo una de las diferentes medidas adoptadas por dicha Organización para facilitar la localización de aeronaves en peligro. La mayoría de los aviones incluidos en el ámbito de aplicación de la norma 6.18.1 también serán objeto de seguimiento por el operador cuando vuelen sobre áreas oceánicas, de conformidad con la norma 3.5.3 del anexo 6, parte I, de la OACI (transpuesta en el punto CAT.GEN.MPA.205 de las normas para las operaciones aéreas de la UE), y estarán equipados con dos transmisores de localización de emergencia, de conformidad con la norma 6.17.3 del anexo 6, parte I, de la OACI (transpuesta en el punto CAT.IDE.A.280 de las normas para las operaciones aéreas de la UE).

Por consiguiente, la Unión debe apoyar la propuesta de aplazar la fecha de aplicabilidad de la norma 6.18.1 del anexo 6, parte I, de la OACI.

4. BASE JURÍDICA

4.1. Base jurídica procedimental

4.1.1. Principios

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

El artículo 218, apartado 9, del TFUE es de aplicación independientemente de que la Unión sea miembro del organismo o Parte en el acuerdo⁵.

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

4.1.2. Aplicación al presente caso

El Consejo de la OACI es un organismo creado por un acuerdo, a saber, el Convenio sobre Aviación Civil Internacional («Convenio de Chicago»).

De conformidad con el artículo 54 del Convenio de Chicago, el Consejo de la OACI adopta normas y métodos recomendados internacionales, designados como anexos del Convenio de Chicago. Se trata de actos que surten efectos jurídicos. 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.

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.

El acto previsto puede influir de manera determinante en el contenido de la legislación de la UE, a saber, el punto CAT.GEN.MPA.210 del Reglamento (UE) n.º 965/2012 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 respecto del cual se toma 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 están relacionados con la política común de transportes.

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

4.3. Conclusión

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

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la posición que se ha de tomar en nombre de la Unión Europea en el 226.º período de sesiones del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional por lo que se refiere a la adopción prevista de la enmienda 48 del anexo 6, parte I, 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 (en lo sucesivo, «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, y designarlos como anexos del Convenio de Chicago.
- (4) De conformidad con el artículo 90 del Convenio de Chicago, todo anexo o enmienda de uno de ellos surtirá efecto a los tres meses de ser transmitido a los Estados contratantes de la OACI o a la expiración de un período mayor que prescriba el Consejo de la OACI, a menos que en el ínterin la mayoría de los Estados contratantes de la OACI registren su desaprobación.
- (5) Con arreglo al artículo 38 del Convenio de Chicago, cualquier Estado que considere impracticable cumplir, en todos sus aspectos, con cualesquiera de tales normas o procedimientos internacionales, o concordar totalmente sus reglamentaciones o métodos con alguna norma o procedimiento internacionales, o que considere necesario adoptar reglamentaciones o métodos que difieran en cualquier aspecto particular de lo establecido por una norma internacional, debe notificar inmediatamente a la OACI las diferencias entre sus propios métodos y lo establecido por la norma internacional.
- (6) El Consejo de la OACI, durante su 226.º período de sesiones, debe adoptar la enmienda 48 del anexo 6, parte I, del Convenio de Chicago.
- (7) El objetivo principal de la enmienda 48 del anexo 6, parte I, de la OACI es aplazar la fecha de aplicabilidad de su norma 6.18.1 hasta el 1 de enero de 2025.

- (8) Procede establecer la posición que ha de tomarse en nombre de la Unión en el 226.º período de sesiones del Consejo de la OACI por lo que respecta a la enmienda 48 del anexo 6, parte I. Dicha posición debe consistir en apoyar esta enmienda y debe ser expresada por los Estados miembros de la Unión que forman parte del Consejo de la OACI, actuando conjuntamente en nombre de la Unión.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La posición que ha de tomarse en nombre de la Unión en el 226.º período de sesiones del Consejo de la OACI, o en cualquier período de sesiones subsiguiente, será la de apoyar la enmienda 48 del anexo 6, parte I, del Convenio sobre Aviación Civil Internacional propuesta en su totalidad.

Artículo 2

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

Artículo 3

Los destinatarios de la presente Decisión son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Consejo
El Presidente / La Presidenta*