



Bruselas, 10.2.2023  
COM(2023) 67 final

2023/0030 (NLE)

Propuesta de

## **DECISIÓN DEL CONSEJO**

**relativa a la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional con respecto a las propuestas de enmienda del anexo 16, volúmenes I a III, del Convenio de Chicago, sobre normas y métodos recomendados relativos a la protección del medio ambiente**

## **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

### **1. OBJETO DE LA PROPUESTA**

La presente propuesta se refiere a una Decisión del Consejo relativa a la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) con respecto a las propuestas de enmienda del anexo 16, volúmenes I a III, del Convenio de Chicago, sobre normas y métodos recomendados relativos a la protección del medio ambiente.

### **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. Entró en vigor el 4 de abril de 1947 y mediante este Convenio, se creó la OACI.

Todos los Estados miembros de la UE son Partes en el Convenio de Chicago.

#### **2.2. Organización de Aviación Civil Internacional**

La OACI es una agencia especializada 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.

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.

El Consejo de la OACI es un órgano permanente de esta agencia compuesto por treinta y seis Estados contratantes elegidos por la Asamblea de la OACI por un período de tres años. Varios Estados miembros están representados en el Consejo de la OACI.

La Unión tiene estatus de observadora *ad hoc* en varios órganos de la OACI (Asamblea y otros órganos técnicos).

#### **2.3. Los actos previstos del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional**

El Consejo de la OACI ha adoptado las normas y métodos recomendados internacionales sobre protección del medio ambiente como anexo 16 del Convenio de Chicago. El anexo 16 consta de cuatro volúmenes, que abarcan lo siguiente:

- el volumen I hace referencia a las normas y métodos recomendados relativos al ruido de las aeronaves;
- el volumen II hace referencia a las normas y métodos recomendados relativos a las emisiones de los motores de aeronaves;
- el volumen III hace referencia a las normas y métodos recomendados relativos a las emisiones de CO<sub>2</sub> de los aviones;
- el volumen IV hace referencia a las normas y métodos recomendados relativos al Plan de Compensación y Reducción del Carbono para la Aviación Internacional (CORSA).

En el transcurso de su 228<sup>o</sup> período de sesiones, que se celebrará del 13 al 31 de marzo de 2023, el Consejo de la OACI deberá considerar posibles enmiendas a estos volúmenes. En

julio de 2022 se enviaron cartas de Estado<sup>1</sup> con los cambios previstos a los Estados de la OACI para recabar sus comentarios.

### **3. POSICIÓN QUE DEBE ADOPTARSE EN NOMBRE DE LA UNIÓN**

#### **3.1. Contexto**

De conformidad con el artículo 19, apartado 3, del Reglamento (UE) 2018/1139<sup>2</sup>, la Comisión está facultada para adoptar actos delegados a fin de modificar las referencias a las disposiciones del Convenio de Chicago a que se refiere el artículo 9, apartado 2, párrafo primero, de dicho Reglamento, con el fin de actualizarlas a la luz de ulteriores enmiendas de dichas disposiciones que entren en vigor después del 4 de julio de 2018 y que sean aplicables en todos los Estados miembros, siempre que tales adaptaciones no amplíen el ámbito de aplicación del citado Reglamento.

La Decisión (UE) 2016/915 del Consejo, de 30 de mayo de 2016<sup>3</sup>, modificada por la Decisión (UE) 2020/768 del Consejo, de 9 de junio de 2020<sup>4</sup>, estableció la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, respecto a un instrumento internacional que ha de elaborarse en el seno de los órganos de la OACI y que pretende propiciar la aplicación, a partir de 2020, de una única medida de mercado mundial para las emisiones de la aviación internacional, a saber, el Plan de Compensación y Reducción del Carbono para la Aviación Internacional («CORSIA»). Esta Decisión sigue estando vigente. Por lo tanto, se utiliza como base para determinar la posición de la Unión por lo que respecta a los cambios en el anexo 16, volumen IV.

#### **3.2. Posición que debe adoptarse en nombre de la Unión**

Es preciso que, antes del 228.º período de sesiones del Consejo de la OACI, que se celebrará del 13 al 31 de marzo de 2023, se adopte la posición en nombre de la Unión para permitir a los Estados miembros participar en las decisiones sobre los cambios propuestos en el anexo 16, volúmenes I a III del Convenio de Chicago.

Por lo que se refiere a las enmiendas al volumen I, las propuestas de modificación previstas, tal como se recogen en la carta de Estado mencionada anteriormente, incluyen:

a) modificaciones relativas al uso adecuado de los verbos modales para adaptar el anexo 16, volumen I, a la parte II sobre Formulación de propuestas de normas internacionales, procedimientos y métodos y recomendados de las Instrucciones para las reuniones de navegación aérea de tipo departamental y reglamento interno de las mismas, (*Directives to Divisional-type Air Navigation Meetings and Rules of Procedure for their Conduct*) (documento 8143);

b) orientaciones recomendadas para la medición del ruido de los helicópteros en vuelo estacionario como parte del anexo 16, volumen I, apéndice H;

<sup>1</sup> SL 22/58, SL 22/59, SL 22/60 y SL 22/61.

<sup>2</sup> Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (DO L 212 de 22.8.2018, p. 1).

<sup>3</sup> Decisión (UE) 2016/915 del Consejo, de 30 de mayo de 2016, sobre la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, respecto a un instrumento internacional que ha de elaborarse en el seno de los órganos de la OACI y que pretende propiciar la aplicación a partir de 2020 de una única medida de mercado mundial para las emisiones de la aviación internacional (DO L 153 de 10.6.2016, p. 32).

<sup>4</sup> Decisión (UE) 2020/768 del Consejo, de 9 de junio de 2020, por la que se modifica la Decisión (UE) 2016/915 del Consejo en lo que respecta al período que debe tomarse como base de referencia para medir el crecimiento de las emisiones de CO<sub>2</sub> en el contexto del CORSIA, con objeto de tener en cuenta la incidencia de la pandemia de COVID-19 (DO L 187 de 12.6.2021, p. 10)

- c) modificaciones para abordar los límites de las especificaciones con respecto a los ajustes del nivel de presión acústica del día de prueba a las condiciones de referencia; así como
- d) errores tipográficos menores que deben corregirse.

Por lo que se refiere a las enmiendas al volumen II, las propuestas de modificación previstas, tal como se recogen en la carta de Estado mencionada anteriormente, incluyen:

a) la reestructuración y las actualizaciones de las referencias pertinentes, introducidas de conformidad con la parte II sobre Formulación de propuestas de normas internacionales, procedimientos y métodos y recomendados de las Instrucciones para las reuniones de navegación aérea de tipo departamental y reglamento interno de las mismas, (*Directives to Divisional-type Air Navigation Meetings and Rules of Procedure for their Conduct*) (documento 8143);

b) actualizaciones por coherencia lingüística, que, entre otras cosas, introducen el uso correcto de los verbos modales y una aplicación coherente de las comunicaciones y las recomendaciones, de conformidad con la parte II sobre Formulación de propuestas de normas internacionales, procedimientos y métodos y recomendados de las Instrucciones para las reuniones de navegación aérea de tipo departamental y reglamento interno de las mismas, (*Directives to Divisional-type Air Navigation Meetings and Rules of Procedure for their Conduct*) (documento 8143);

c) mejoras en el lenguaje de aplicabilidad, con el fin de reflejar, entre otras cosas, la aplicabilidad a los motores de las normas relativas al índice de humo y a la concentración másica de materia particulada no volátil;

d) introducción de una nueva definición de «procedimiento equivalente» con los cambios posteriores por motivos de coherencia en el anexo 16, volumen II;

e) mejoras en las definiciones, las descripciones, las referencias y la redacción, incluidas, entre otras cosas, aclaraciones ampliadas, descripciones metodológicas, etapas intermedias del procedimiento y notas y recomendaciones adicionales;

f) mejoras relacionadas con el procedimiento de medición de la materia particulada no volátil de conformidad con las últimas actualizaciones de SAE ARP 6320A y AIR 6241A sobre muestreo y medición continuos de las emisiones de materia particulada no volátil de los motores de turbina de las aeronaves; así como

g) correcciones a cuestiones generales técnicas, de nomenclatura y tipográficas, con el fin de aumentar la claridad y la coherencia en todo el documento.

Por lo que se refiere a las enmiendas al volumen III, las propuestas de modificación previstas, tal como se recogen en la carta de Estado mencionada anteriormente, incluyen:

a) mejoras en las definiciones, las descripciones, las referencias y la redacción destinadas, entre otras cosas, a evitar posibles interpretaciones erróneas e introducir aclaraciones adicionales relacionadas con el factor geométrico de referencia;

b) cambios por motivos de coherencia a raíz de la introducción de una nueva definición del «procedimiento equivalente» en el anexo 16, volumen III.

Está previsto que todas las enmiendas propuestas sean aplicables a partir del 1 de enero de 2024.

El objeto del acto previsto se refiere a un ámbito en el que la Unión tiene competencia externa exclusiva en virtud de la última parte del artículo 3, apartado 2, del TFUE, ya que los actos previstos pueden afectar a normas comunes o alterar su alcance, a saber:

— 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<sup>5</sup>.

— 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<sup>6</sup>.

Habida cuenta de la legislación pertinente de la Unión, la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el Consejo de la OACI debe ser la de apoyar las enmiendas propuestas a los volúmenes I, II y III.

#### **4. COHERENCIA CON OTRAS POLÍTICAS DE LA UNIÓN**

La Decisión propuesta es coherente con otras políticas de la Unión, en particular en materia de energía, medio ambiente y transporte, y las complementa.

#### **5. BASE JURÍDICA**

##### **5.1. Base jurídica procedimental**

###### *5.1.1. Principios*

El artículo 218, apartado 9, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (en lo sucesivo, «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 con independencia de que la Unión sea miembro del organismo o Parte en el acuerdo<sup>7</sup>.

El concepto 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 «influyen de manera determinante en el contenido de la normativa adoptada por el legislador de la Unión»<sup>8</sup>.

###### *5.1.2 Aplicación al presente caso*

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

Los actos previstos surten efectos jurídicos a efectos del artículo 218, apartado 9, del TFUE.

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

---

<sup>5</sup> DO L 212 de 22.8.2018, p. 1.

<sup>6</sup> DO L 224 de 21.8.2012, p. 1.

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

<sup>8</sup> 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.

Chicago. Tales normas y métodos recomendados internacionales son vinculantes con arreglo al Derecho internacional, de conformidad con el artículo 90 del Convenio de Chicago, en la medida en que pasan a ser vinculantes para todas las partes contratantes de la OACI, a menos que la mayoría de estas últimas registren su desaprobación ante el Consejo de la OACI.

Además, puesto que pueden dar lugar a modificaciones, los actos previstos tienen capacidad para influir de manera determinante en el contenido de la legislación de la UE, a saber, el Reglamento (UE) 2018/1139 y el Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión, en la medida en que se refieren explícitamente al anexo 16, volúmenes I-III, del Convenio de Chicago.

Los actos previstos ni completan ni modifican el marco institucional del Acuerdo.

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.

## **5.2. Base jurídica sustantiva**

### *5.2.1 Principio*

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 previsto persigue un doble objetivo o tiene un componente doble, y si uno de dichos objetivos o componentes puede calificarse de principal, mientras que el otro solamente es accesorio, la Decisión adoptada con arreglo al artículo 218, apartado 9, del TFUE debe fundarse en una única base jurídica sustantiva, a saber, la que exija el objetivo o componente principal o preponderante.

### *5.2.2 Aplicación al presente caso*

El objetivo y el contenido del acto adoptado se refieren principalmente a la política de transporte.

La base jurídica sustantiva de la Decisión propuesta es el artículo 100, apartado 2, del TFUE. De conformidad con este artículo, el Parlamento Europeo y el Consejo podrán establecer, con arreglo al procedimiento legislativo ordinario, disposiciones adecuadas para el transporte aéreo.

## **5.3. 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.

Propuesta de

## **DECISIÓN DEL CONSEJO**

**relativa a la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional con respecto a las propuestas de enmienda del anexo 16, volúmenes I a III, del Convenio de Chicago, sobre normas y métodos recomendados relativos a la protección del medio ambiente**

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, «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) Todos 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 del Convenio, el Consejo de la OACI puede adoptar normas y métodos recomendados internacionales.
- (4) El Consejo de la OACI ha adoptado las normas y métodos recomendados internacionales sobre protección del medio ambiente como anexo 16 del Convenio de Chicago, en los volúmenes I-IV.
- (5) En el transcurso de su 228.º período de sesiones, que se celebrará del 13 al 31 de marzo, el Consejo de la OACI debe adoptar varias enmiendas al anexo 16, volúmenes I a III, del Convenio de Chicago.
- (6) Procede establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el Consejo de la OACI, ya que las enmiendas propuestas tienen efectos jurídicos, habida cuenta de que son vinculantes en virtud del Derecho internacional y de que pueden influir de forma decisiva en el contenido del Derecho de la Unión, específicamente del Reglamento (UE) 2018/1139 y del Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión.
- (7) La posición que ha de tomarse en nombre de la Unión debe ser la de apoyar las enmiendas a los volúmenes I a III.
- (8) La posición de la Unión debe ser expresada en nombre de la Unión por los Estados miembros de la Unión que forman parte del Consejo de la OACI, actuando conjuntamente.

- (9) La posición de la Unión después de que el Consejo de la OACI adopte las enmiendas al anexo 16, volúmenes I a III, del Convenio de Chicago, que se anunció 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 con estas medidas. En caso de que la legislación de la Unión se desvíe de los SARP recientemente adoptados tras la fecha prevista de su aplicación, cualquier diferencia con esos SARP concretos debe notificarse a la OACI.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1*

- 1) La posición que ha de tomarse en nombre de la Unión en el 228.º período de sesiones del Consejo de la OACI, o en cualquier período de sesiones subsiguiente, respecto de las enmiendas al anexo 1, volúmenes I a III del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, será apoyar en su totalidad las enmiendas propuestas.
- 2) La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión, siempre que el Consejo de la OACI adopte sin cambios sustanciales las enmiendas propuestas al anexo 16, volúmenes I a III, del Convenio sobre Aviación Civil Internacional a que se refiere el apartado 1, será la de no registrar la desaprobación y notificar su conformidad con la medida adoptada en respuesta a la carta de Estado de la OACI correspondiente. En caso de que la legislación de la Unión se desvíe de los SARP recientemente adoptados tras la fecha prevista para su aplicación, cualquier diferencia con esos SARP concretos deberá notificarse a la OACI. En tal caso, la Comisión, a su debido tiempo y al menos dos meses antes de cualquier plazo fijado por la OACI para la notificación de diferencias, presentará al Consejo, para su debate y aprobación, un documento preparatorio en el que exponga las diferencias detalladas que los Estados miembros deben notificar a la OACI en nombre de la Unión.

*Artículo 2*

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

Todos los Estados miembros de la Unión expresarán la posición recogida en 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*