

Bruselas, 16.10.2024  
COM(2024) 478 final

2024/0262 (NLE)

Propuesta de

## **DECISIÓN DEL CONSEJO**

**relativa a la posición que se ha de tomar en nombre de la Unión Europea en el 233.º período de sesiones del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) por lo que respecta a las enmiendas propuestas al capítulo 2 («Entrada y salida de aeronaves»), capítulo 3 («Entrada y salida de personas y de su equipaje»), capítulo 6 («Aeropuertos internacionales — Instalaciones y servicios para el tráfico») y capítulo 8 («Disposiciones sobre facilitación de aspectos específicos»), parte C («Disposiciones relativas a búsqueda, salvamento, investigación de accidentes y recobro»), parte E («Establecimiento de programas nacionales de facilitación»), parte F («Facilitación del transporte de las personas con discapacidades») y parte G («Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares»), incluidas en la enmienda 30 al anexo 9 («Facilitación») del Convenio sobre Aviación Civil Internacional («el Convenio de Chicago»)**

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### 1. OBJETO DE LA PROPUESTA

La presente propuesta se refiere a:

i) La posición que ha de tomarse en nombre de la Unión en el 233.º período de sesiones del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) por lo que respecta a las enmiendas propuestas al anexo 9 («Facilitación») del Convenio sobre Aviación Civil Internacional en relación con la facilitación de las **formalidades en la parte pública para el despacho de aeronaves y pasajeros, mercancías y correo**, con respecto a los requisitos de las autoridades competentes en materia de aduanas, inmigración, salud pública y agricultura, en particular las enmiendas siguientes: al capítulo 2 («Entrada y salida de aeronaves»), capítulo 3 («Entrada y salida de personas y de su equipaje»), capítulo 6 («Aeropuertos internacionales — Instalaciones y servicios para el tráfico») y capítulo 8 («Disposiciones sobre facilitación de aspectos específicos»), parte C («Disposiciones relativas a búsqueda, salvamento, investigación de accidentes y recobro»), parte E («Establecimiento de programas nacionales de facilitación»), parte F («Facilitación del transporte de las personas con discapacidades») y parte G («Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares»). Las enmiendas propuestas figuran en la enmienda 30, incluida en la comunicación a los Estados EC 6/3 – 24/67, de 19 de junio de 2024, y que se votará en el 233.º período de sesiones del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

ii) La posición que ha de tomarse en nombre de la Unión después de que la OACI anuncie la adopción de la enmienda 30 al anexo 9 («Facilitación») mediante comunicaciones a los Estados, en las que invitará a los Estados contratantes a notificar posibles diferencias o el cumplimiento de las medidas adoptadas.

### 2. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

#### 2.1. Convenio sobre Aviación Civil Internacional

El Convenio sobre Aviación Civil Internacional («el Convenio de Chicago») tiene por objeto regular el transporte aéreo internacional. El Convenio de Chicago 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 parte en el Convenio de Chicago.

#### 2.2. Organización de Aviación Civil Internacional

La Organización de Aviación Civil Internacional es un organismo especializado de las Naciones Unidas. Los fines y objetivos de dicha 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 2022-2025, seis Estados miembros de la UE están representados en el Consejo de la OACI, a saber, Alemania, España, Francia, Italia, Austria y Rumanía.

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

De conformidad con el artículo 37, letra j), del Convenio de Chicago, la OACI debe adoptar y enmendar, en su oportunidad, según sea necesario, las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales que traten de formalidades de aduana e inmigración.

Con arreglo al artículo 90 del Convenio de Chicago, la adopción por el Consejo de los anexos requiere el voto de dos tercios del Consejo en sesión convocada a ese fin; esos anexos son luego sometidos por el Consejo a cada Estado contratante. Todo anexo o enmienda a uno de ellos surte 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.

De conformidad con el 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. En el caso de enmiendas a las normas internacionales, todo Estado que no haga las enmiendas adecuadas en sus reglamentaciones o métodos debe comunicarlo al Consejo dentro de sesenta días a partir de la adopción de la enmienda a las normas internacionales o indicar las medidas que se proponga adoptar. En tales casos, el Consejo debe notificar inmediatamente a todos los demás Estados las diferencias que existan entre uno o varios puntos de una norma internacional y el método nacional correspondiente del Estado en cuestión.

### **2.3. Acto previsto de la OACI y relación con las normas vigentes de la Unión**

Durante su 233.º período de sesiones, o en cualquier período de sesiones posterior, se espera que el Consejo de la OACI estudie y adopte la enmienda 30 al anexo 9 («Facilitación») a que se refiere la comunicación a los Estados EC 6/3-24/67, derivada de la revisión del anexo 9 («Facilitación») realizada por el Grupo Experto en Facilitación durante su decimotercera reunión, que se celebró del 26 de febrero al 1 de marzo de 2024 (FALP/13).

- El anexo 9 («Facilitación») toma como base diez artículos del Convenio de Chicago que exigen que la comunidad de aviación civil cumpla con las leyes que regulan la inspección de las aeronaves, la carga y los pasajeros por parte de las autoridades competentes en materia de aduanas, inmigración, agricultura y salud pública. El anexo 9 se refiere específicamente a la facilitación de las formalidades en la parte pública para el despacho de aeronaves y el tráfico comercial, tanto para pasajeros como para carga, mediante los requisitos, entre otros, de las autoridades competentes en materia de aduanas, inmigración, salud pública y agricultura.
- La enmienda 30 al anexo 9 incluye, entre otras cosas, disposiciones nuevas o revisadas relativas a la entrada y salida de personas y de su equipaje y a las instalaciones y servicios para el tráfico de los aeropuertos internacionales, así como el traslado de disposiciones relativas a la salud de ciertos capítulos al nuevo capítulo 10 del anexo.
- La enmienda prevista que ha de adoptar el Consejo de la OACI será vinculante con arreglo al Derecho internacional, de conformidad con el procedimiento y el calendario establecidos en el artículo 90, letra a), del Convenio de Chicago, que establece lo siguiente: «La adopción por el Consejo de los anexos previstos en el párrafo l) del artículo 54 requerirá el voto de dos tercios del Consejo en sesión convocada a ese fin; luego serán sometidos por el Consejo a cada Estado contratante.

Todo anexo o enmienda a uno de ellos surtirá efecto a los tres meses de ser transmitido a los Estados contratantes o a la expiración de un período mayor que prescriba el Consejo, a menos que en el ínterin la mayoría de los Estados contratantes registren en el Consejo su desaprobación• • ».

- Además, las enmiendas mencionadas pueden influir de manera determinante en el contenido de la legislación de la UE, como se explica con más detalle a continuación.

La enmienda propuesta abarca los siguientes ámbitos:

- En relación con el capítulo 2 («Entrada y salida de aeronaves»), el capítulo 6 («Aeropuertos internacionales — Instalaciones y servicios para el tráfico») y el capítulo 8, parte C («Disposiciones relativas a búsqueda, salvamento, investigación de accidentes y recobro»), parte E («Establecimiento de programas nacionales de facilitación»), parte F («Facilitación del transporte de las personas con discapacidades») y parte G («Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares»), las propuestas son enmendar, trasladar o suprimir los SARP obsoletos, así como aclarar o simplificar algunos SARP (por ejemplo, los dirigidos a los operadores de aeronaves o a los operadores de aeropuertos se modifican para que ahora se dirijan, adecuadamente, a los Estados contratantes). Por su parte, las enmiendas a la norma 6.3 y al método recomendado 6.4 incluidos en el capítulo 6 se refieren a cuestiones reguladas por la Directiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2009, relativa a las tasas aeroportuarias<sup>1</sup>. Por lo que a las enmiendas al capítulo 8 se refiere, están relacionadas con la investigación sobre seguridad en accidentes aéreos, sujeta al Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>2</sup>, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil. Las enmiendas propuestas no requerirían ningún cambio en el Reglamento ni la Directiva citados, pues el Derecho de la Unión ya las refleja.
- En relación con el capítulo 3 («Entrada y salida de personas y de su equipaje»), las enmiendas propuestas añaden SARP relacionados con la seguridad del proceso de expedición de documentos de viaje de lectura mecánica electrónicos («e-DVLM») y actualizan el protocolo de control del acceso y la norma técnica para codificar la imagen facial en los e-DVLM. Las enmiendas abarcan temas que, en el Derecho de la UE, están regulados por varios instrumentos, en particular la Directiva (UE) 2019/997<sup>3</sup> (sobre los documentos provisionales de viaje de la UE). Estas enmiendas no requerirían ningún cambio en la Directiva citada, pues el Derecho de la Unión ya las refleja.
- En relación con los SARP relativos a la salud incluidos en el anexo 9, las enmiendas propuestas los trasladan de diversos capítulos del anexo 9 a un capítulo nuevo (el capítulo 10). Las enmiendas propuestas son en gran medida cambios de redacción y racionalizan los SARP relacionados con la salud en un orden más lógico dentro del nuevo capítulo 10. Los asuntos que abarcan los SARP que conforman el nuevo capítulo 10 del anexo 9 están regulados por el Reglamento (UE) 2022/2371 del

<sup>1</sup> Directiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2009, relativa a las tasas aeroportuarias (DO L 70 de 14.3.2009, p. 11, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/12/oj>).

<sup>2</sup> Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE (DO L 295 de 12.11.2010, p. 35, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2010/996/oj>).

<sup>3</sup> Directiva (UE) 2019/997 del Consejo, de 18 de junio de 2019, por la que se establece un documento provisional de viaje de la UE y se deroga la Decisión 96/409/PESC (DO L 163 de 20.6.2019, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/997/oj>).

Parlamento Europeo y del Consejo<sup>4</sup>, de 23 de noviembre de 2022, sobre las amenazas transfronterizas graves para la salud. Estas enmiendas no afectarían al Reglamento citado, ya que son cambios simplemente de redacción y no tienen efectos jurídicos.

Como se ha explicado anteriormente, el acto previsto se refiere a un ámbito que ya está cubierto en gran medida por las normas de la Unión y, por lo tanto, puede «afectar a normas comunes o alterar el alcance de las mismas». Por lo tanto, la enmienda 30 al anexo 9 prevista se refiere a un ámbito en el que la Unión ha adquirido competencia externa exclusiva en virtud de la última parte del artículo 3, apartado 2, del TFUE, sobre esta cuestión.

### **3. Posición que se ha de tomar en nombre de la Unión.**

#### **3.1. Enmiendas propuestas y relación que guardan con la normativa vigente de la Unión**

***Enmiendas al capítulo 2 («Entrada y salida de aeronaves»), capítulo 3 («Entrada y salida de personas y de su equipaje»), capítulo 6 («Aeropuertos internacionales — Instalaciones y servicios para el tráfico») y capítulo 8 («Disposiciones sobre facilitación de aspectos específicos»), parte C («Disposiciones relativas a búsqueda, salvamento, investigación de accidentes y recobro»), parte E («Establecimiento de programas nacionales de facilitación»), parte F («Facilitación del transporte de las personas con discapacidades») y parte G («Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares»), incluidas en la enmienda 30 al anexo 9 («Facilitación») del Convenio sobre Aviación Civil Internacional***

Las enmiendas propuestas, incluidas en la enmienda 30 al anexo 9 a que se refiere la comunicación a los Estados EC 6/3-24/67, abarcan temas que están también regulados por los actos jurídicos de la UE mencionados en el punto 2.3 y son coherentes con dichos actos.

Las enmiendas propuestas contribuirían a mejorar la claridad y la eficiencia del anexo 9, persiguiendo así mejor el objetivo de lograr que el flujo de viajeros, equipaje, carga y correo sea eficiente y se desarrolle en un entorno saludable, seguro y protegido, tanto en tierra como en aire. La Unión reconoce la necesidad de revisar continuamente el anexo 9 para mantenerlo actualizado y capaz de reflejar la evolución de los viajes en avión.

Por tanto, la posición que se propone adoptar en nombre de la Unión es la de apoyar esas enmiendas.

Por consiguiente, la posición que ha de tomarse en nombre de la Unión, siempre que el Consejo de la OACI adopte las enmiendas propuestas al anexo 9 («Facilitación»), debe ser la de no notificar desaprobación alguna y cumplir las medidas adoptadas en respuesta a la comunicación a los Estados de la OACI correspondiente.

En caso de que la legislación de la Unión se desvíe de las normas de la OACI recientemente adoptadas después de la fecha prevista de aplicación de dichas normas, los Estados miembros deben notificar a la OACI la posición de la Unión sobre las diferencias con esas normas concretas, sobre la base de un documento preparatorio presentado a su debido tiempo por la Comisión al Consejo para su debate y aprobación, en el que se establezcan las diferencias detalladas durante el tiempo necesario para completar la implementación.

---

<sup>4</sup> Reglamento (UE) 2022/2371 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de noviembre de 2022, sobre las amenazas transfronterizas graves para la salud y por el que se deroga la Decisión n.º 1082/2013/UE (DO L 314 de 6.12.2022, p. 26, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2371/oj>).

## **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 acuerdo<sup>5</sup>.

La noción 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 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»<sup>6</sup>, ya que varias partes de la enmienda propuesta entran dentro del ámbito de aplicación del Derecho de la Unión, a saber, de la Directiva 2009/12/CE y el Reglamento (UE) n.º 996/2010.

#### *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.

De conformidad con el artículo 54, letra l), del Convenio de Chicago, el Consejo de la OACI adopta SARP internacionales, designados como anexos del Convenio de Chicago. Los actos que el Consejo de la OACI debe adoptar son actos que surten efectos jurídicos. Los actos previstos serán vinculantes con arreglo al Derecho internacional, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, letra a), del Convenio de Chicago.

Además, como se ha explicado anteriormente, las enmiendas previstas al anexo 9 pueden influir de manera determinante en el contenido de la legislación de la Unión, ya que afectan a cuestiones ya reguladas por esta, a saber, por la Directiva 2009/12/CE y el Reglamento (UE) n.º 996/2010.

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

Por lo tanto, la base jurídica procedimental de la Decisión propuesta sobre la posición acerca de tales notificaciones 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

---

<sup>5</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>6</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.

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. Con carácter excepcional, si queda demostrado que el acto persigue al mismo tiempo varios objetivos, vinculados entre sí de modo indisoluble, sin que uno de ellos sea secundario e indirecto en relación con el otro, tal acto podrá fundarse en las distintas bases jurídicas correspondientes.

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

El acto previsto persigue objetivos de la política común de transportes y, al mismo tiempo, mediante su contenido específico, como las normas modificadas sobre los documentos de viaje de lectura mecánica, se refiere al ámbito de la protección de los ciudadanos de la UE, en particular las normas de la Unión sobre la expedición de documentos provisionales de viaje de la UE. No obstante, las enmiendas de la OACI se refieren principalmente a documentos de viaje tales como visados y pasaportes y, por lo tanto, el impacto en las normas de la Unión relativas a los documentos provisionales de viaje de la UE es limitado.

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.

#### **5. PUBLICACIÓN DEL ACTO PREVISTO**

Por motivos de transparencia y para facilitar una referencia adecuada, ya que las enmiendas propuestas modificarán el anexo 9 del Convenio de Chicago, es necesario publicarlo en el *Diario Oficial de la Unión Europea* tras su adopción, indicando la fecha de su entrada en vigor.

Propuesta de

## DECISIÓN DEL CONSEJO

**relativa a la posición que se ha de tomar en nombre de la Unión Europea en el 233.º período de sesiones del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) por lo que respecta a las enmiendas propuestas al capítulo 2 («Entrada y salida de aeronaves»), capítulo 3 («Entrada y salida de personas y de su equipaje»), capítulo 6 («Aeropuertos internacionales — Instalaciones y servicios para el tráfico») y capítulo 8 («Disposiciones sobre facilitación de aspectos específicos»), parte C («Disposiciones relativas a búsqueda, salvamento, investigación de accidentes y recobro»), parte E («Establecimiento de programas nacionales de facilitación»), parte F («Facilitación del transporte de las personas con discapacidades») y parte G («Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares»), incluidas en la enmienda 30 al anexo 9 («Facilitación») del Convenio sobre Aviación Civil Internacional («el Convenio de Chicago»)**

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Convenio sobre Aviación Civil Internacional (en lo sucesivo, «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) Todos los Estados miembros son Estados contratantes del Convenio de Chicago y miembros de la OACI, mientras que la Unión tiene estatuto de observadora en determinados órganos de la OACI. En el período 2022-2025, seis Estados miembros están representados en el Consejo de la OACI.
- (3) De conformidad con el artículo 37, letra j), del Convenio de Chicago, la OACI debe adoptar y enmendar, en su oportunidad, según sea necesario, las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales que traten de formalidades de aduana e inmigración. De conformidad con el artículo 54, letra l), del Convenio de Chicago, el Consejo de la OACI puede adoptar normas y métodos recomendados («SARP») internacionales y designarlos como anexos del Convenio de Chicago.
- (4) El Consejo de la OACI, en el transcurso de su 233.º período de sesiones, debe adoptar la enmienda 30 al anexo 9 («Facilitación») del Convenio de Chicago.
- (5) El principal objetivo de la enmienda 30 al anexo 9 («Facilitación») del Convenio de Chicago, incluida en la comunicación a los Estados EC 6/3 – 24/67, es mejorar la claridad y, por ende, la coherencia y eficiencia de dicho anexo.
- (6) La enmienda 30 al anexo 9 («Facilitación») del Convenio de Chicago incluye enmiendas al capítulo 2 («Entrada y salida de aeronaves»), capítulo 3 («Entrada y

salida de personas y de su equipaje»), capítulo 6 («Aeropuertos internacionales — Instalaciones y servicios para el tráfico») y capítulo 8 («Disposiciones sobre facilitación de aspectos específicos»), parte C («Disposiciones relativas a búsqueda, salvamento, investigación de accidentes y recobro»), parte E («Establecimiento de programas nacionales de facilitación»), parte F («Facilitación del transporte de las personas con discapacidades») y parte G («Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares»). En particular, las propuestas consisten en enmendar, trasladar o suprimir SARP obsoletos, así como modificar los dirigidos a los operadores de aeronaves o a los operadores de aeropuertos, de modo que ahora se dirijan, adecuadamente, a los Estados contratantes. Las enmiendas a la norma 6.3 y al método recomendado 6.4 incluidos en el capítulo 6 se refieren a cuestiones reguladas por la Directiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>7</sup>, de 11 de marzo de 2009, relativa a las tasas aeroportuarias. En cuanto al capítulo 3 («Entrada y salida de personas y de su equipaje»), las enmiendas propuestas añaden SARP relacionados con la seguridad del proceso de expedición de documentos de viaje de lectura mecánica electrónicos («e-DVLM») y actualizan el protocolo de control del acceso y la norma técnica para codificar la imagen facial en los e-DVLM. Estas enmiendas también abarcan accesoriamente aspectos que, en el Derecho de la Unión, están regulados por la Directiva (UE) 2019/997<sup>8</sup>. Finalmente, por lo que a las enmiendas al capítulo 8 se refiere, las enmiendas de la OACI están relacionadas con la investigación sobre seguridad en accidentes aéreos cubierta por el Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>9</sup>, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil. Estas enmiendas no requerirían ningún cambio en el Derecho de la Unión, pues este ya las refleja.

- (7) Procede establecer la posición que ha de tomarse en nombre de la Unión en el Consejo de la OACI, ya que la enmienda 30 al anexo 9 («Facilitación») del Convenio de Chicago será vinculante con arreglo al Derecho internacional de conformidad con el artículo 90, letra a), del Convenio de Chicago y es pertinente para la legislación de la Unión, a saber, para la Directiva 2009/12/CE y el Reglamento (UE) n.º 996/2010.
- (8) De conformidad con el 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.
- (9) La posición de la Unión durante el 233.º período de sesiones del Consejo de la OACI, o en cualquier período de sesiones posterior, con respecto a la adopción de las enmiendas propuestas al capítulo 2 («Entrada y salida de aeronaves»), capítulo 3 («Entrada y salida de personas y de su equipaje»), capítulo 6 («Aeropuertos

<sup>7</sup> Directiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2009, relativa a las tasas aeroportuarias (DO L 70 de 14.3.2009, p. 11, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/12/oj>).

<sup>8</sup> Directiva (UE) 2019/997 del Consejo, de 18 de junio de 2019, por la que se establece un documento provisional de viaje de la UE y se deroga la Decisión 96/409/PESC (DO L 163 de 20.6.2019, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/997/oj>).

<sup>9</sup> Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE (DO L 295 de 12.11.2010, p. 35, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2010/996/oj>).

internacionales — Instalaciones y servicios para el tráfico») y capítulo 8 («Disposiciones sobre facilitación de aspectos específicos»), parte C («Disposiciones relativas a búsqueda, salvamento, investigación de accidentes y recobro»), parte E («Establecimiento de programas nacionales de facilitación»), parte F («Facilitación del transporte de las personas con discapacidades») y parte G («Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares»), que figuran en la enmienda 30 al anexo 9 («Facilitación») del Convenio de Chicago, incluida en la comunicación a los Estados EC 6/3 – 24/67, debe ser la de votar a favor de estas enmiendas en su totalidad. Esta posición ha de ser expresada por los Estados miembros de la Unión que sean miembros del Consejo de la OACI, actuando conjuntamente en interés de la Unión.

- (10) La posición de la Unión tras la adopción de la enmienda 30 al anexo 9 («Facilitación») del Convenio de Chicago por el Consejo de la OACI, que será anunciada por el secretario general de la OACI mediante el procedimiento de comunicación a los Estados de la OACI, debe ser la de no registrar desaprobación alguna y cumplir las enmiendas. En caso de que la legislación de la Unión se desvíe de los SARP internacionales recientemente adoptados después de la fecha prevista de aplicación de dichos SARP, debe notificarse a la OACI cualquier diferencia con esos SARP concretos. La posición de la Unión con respecto a esa diferencia debe basarse en un documento escrito presentado por la Comisión al Consejo para su debate y aprobación. Esta posición debe ser expresada por todos los Estados miembros de la Unión, actuando conjuntamente en interés de la Unión.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

#### *Artículo 1*

1. La posición que ha de tomarse en nombre de la Unión en el 233.º período de sesiones del Consejo de la OACI, o en uno de los períodos de sesiones posteriores, será la de votar a favor de las enmiendas propuestas al capítulo 2 («Entrada y salida de aeronaves»), capítulo 3 («Entrada y salida de personas y de su equipaje»), capítulo 6 («Aeropuertos internacionales — Instalaciones y servicios para el tráfico») y capítulo 8 («Disposiciones sobre facilitación de aspectos específicos»), parte C («Disposiciones relativas a búsqueda, salvamento, investigación de accidentes y recobro»), parte E («Establecimiento de programas nacionales de facilitación»), parte F («Facilitación del transporte de las personas con discapacidades») y parte G («Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares»), en su totalidad, que figuran en la enmienda 30 al anexo 9 («Facilitación») del Convenio de Chicago, incluida en la comunicación a los Estados EC 6/3 – 24/67.
2. La posición que ha de tomarse en nombre de la Unión, siempre que el Consejo de la OACI adopte sin cambios sustanciales la enmienda propuesta al anexo 9 («Facilitación») del Convenio de Chicago mencionada en el apartado 1, será la de no registrar desaprobación alguna y notificar el cumplimiento de la medida adoptada en respuesta a la comunicación a los Estados de la OACI correspondiente. Cuando la legislación de la Unión se desvíe de los SARP internacionales recientemente adoptados después de la fecha prevista de aplicación de dichos SARP, se notificará a la OACI, de conformidad con el artículo 38 del Convenio de Chicago, cualquier diferencia con esos SARP concretos.

A tal efecto, 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 se establezcan las diferencias detalladas que los Estados miembros deben notificar a la OACI en nombre de la Unión.

#### *Artículo 2*

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

La posición a que se refiere el artículo 1, apartado 2, será expresada por todos los Estados miembros de la Unión, actuando conjuntamente en interés de esta.

#### *Artículo 3*

Los destinatarios de la presente Decisión son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

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