DECISIONES

DECISIÓN (UE) 2023/746 DEL CONSEJO

de 28 de marzo de 2023

por la que se establecen los criterios y el procedimiento para establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en la Organización de Aviación Civil Internacional en relación con la adopción de, o enmiendas de, normas y métodos recomendados internacionales, y la notificación de diferencias con respecto a las normas internacionales adoptadas

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, que se firmó en Chicago el 7 de diciembre de 1944 (en lo sucesivo, «Convenio de Chicago»), entró en vigor el 4 de abril de 1947. Estableció la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y regula el transporte aéreo internacional.

(2) Los Estados miembros son partes contratantes en el Convenio de Chicago y Estados contratantes de la OACI, mientras que la Unión tiene categoría de observador en determinados órganos de la OACI.

(3) En virtud del artículo 54, letra l), del Convenio de Chicago, el Consejo de la OACI puede adoptar normas y métodos recomendados internacionales para la aviación civil y designarlos como anexos del Convenio de Chicago («anexos de la OACI»).

(4) De conformidad con el artículo 90 del Convenio de Chicago, todo anexo de la OACI 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 su adopción y entrada en vigor, las normas internacionales son vinculantes para todos los Estados contratantes de la OACI, entre los que se encuentran todos los Estados miembros de la Unión, de conformidad con el Convenio de Chicago y dentro de los límites que este establece, en particular en sus artículos 37 y 38.

(5) De conformidad con el artículo 38 del Convenio de Chicago, cualquier Estado contratante de la OACI que considere impracticable cumplir, en todos sus aspectos, con cualesquiera de tales normas internacionales, o concordar totalmente sus reglamentaciones o métodos con alguna norma internacional, después de haber sido enmendada esta última, 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 o reglamentaciones y los establecidos 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 lo comunicará a la OACI dentro de sesenta días a partir de la adopción de la enmienda a la norma internacional o indicará las medidas que se proponga adoptar.

(6) Las normas internas de la OACI, en particular aquellas que provocan la disponibilidad tardía de las últimas versiones de documentos para las decisiones relativas a nuevas normas y métodos recomendados o a enmiendas a las normas y métodos recomendados en el Consejo de la OACI, o los plazos fijados por la OACI para que los Estados contratantes de la OACI notifiquen diferencias con respecto a las normas internacionales, así como el número de diferencias en los ámbitos de la seguridad operacional de la aviación civil, la navegación aérea y la gestión del tránsito aéreo que deben notificarse cada año, dificultan el establecimiento oportuno de la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión, mediante una Decisión del Consejo basada en el artículo 218, apartado 9, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, para cada nueva norma y método recomendados o cada enmienda a las normas y métodos recomendados que se han de adoptar o para cada diferencia que se ha de notificar.

(7) Por consiguiente, conviene establecer los criterios y el procedimiento que han de seguirse para establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión para la adopción de normas y métodos recomendados o las enmiendas a normas y métodos recomendados, en la medida en que dichas normas y métodos recomendados pueden influir de manera decisiva en el contenido de la legislación de la Unión en el ámbito de la aviación civil, así como en lo que respecta a las decisiones, de desaprobar o no desaprobar las normas y métodos recomendados con arreglo al artículo 90 del Convenio de Chicago, y en relación con la notificación de diferencias respecto a las normas internacionales con arreglo al artículo 38 del Convenio de Chicago.

(8) Dado el carácter específico que presentan la seguridad operacional de la aviación civil, la navegación aérea y la gestión del tránsito aéreo en comparación con otras áreas de las que se ocupa la OACI, en particular el número elevado de normas y métodos recomendados adoptados cada año por el Consejo de la OACI en dichas áreas, así como el número de diferencias que deben notificarse cada año, la presente Decisión se refiere únicamente a la seguridad operacional de la aviación civil, la navegación aérea y la gestión del tránsito aéreo a fin de racionalizar los procesos para establecer con agilidad la posición que deba adoptarse en nombre de la Unión en relación con la adopción de nuevas normas y métodos recomendados y de enmiendas a normas y métodos recomendados, la decisión de desaprobar o no desaprobar normas y métodos recomendados o enmiendas adoptadas por el Consejo de la OACI, y de tramitar de manera eficiente un número elevado de notificaciones.

(9) Las normas y métodos recomendados adoptados por el Consejo de la OACI en los ámbitos de la seguridad operacional de la aviación civil, la navegación aérea y la gestión del tránsito aéreo pueden concernir a cuestiones que son competencia exclusiva de la Unión y que pueden influir de manera decisiva en el contenido del Derecho de la Unión. Por consiguiente, resulta útil y conveniente fijar en una Decisión los criterios y el procedimiento que han de seguirse para establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en relación con las normas y métodos recomendados en dichos ámbitos, sin perjuicio de los derechos y las obligaciones de los Estados miembros en virtud del Convenio de Chicago, en su calidad de Estados contratantes de la OACI. En el ámbito de la OACI, las normas y métodos recomendados en materia de seguridad operacional de la aviación civil, navegación aérea y gestión del tránsito aéreo figuran principalmente en los anexos 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 14, 15, 18 y 19 de la OACI.

(10) En el ámbito de la Unión, los requisitos que contienen esas normas y métodos recomendados en materia de seguridad operacional de la aviación civil han quedado plasmados, principalmente, en el Reglamento (UE) 2018/1139 ([1]), el Reglamento (CE) n.º 2111/2005 ([2]) del Parlamento Europeo y del Consejo, así como en los

([1]) 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 y (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 (CE) n.º 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2005, relativo al establecimiento de una lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Comunidad y a la información que deben recibir los pasajeros aéreos sobre la identidad de la compañía operadora, y por el que se deroga el artículo 9 de la Directiva 2004/36/CE (DO L 344 de 27.12.2005, p. 15).

actos delegados y de ejecución adoptados en virtud de estos, en particular los Reglamentos (UE) n.º 1178/2011 ([3]), (UE) n.º 748/2012 ([4]), (UE) n.º 965/2012 ([5]), (UE) n.º 139/2014 ([6]), (UE) n.º 452/2014 ([7]), (UE) n.º 1321/2014 ([8]), (UE) 2015/640 ([9]), (UE) 2019/947 ([10]) de la Comisión, el Reglamento Delegado (UE) 2019/945 de la Comisión ([11]) y el Reglamento de Ejecución (UE) 2021/664 de la Comisión ([12]).

(11) En el ámbito de la Unión, los requisitos que contienen las normas y métodos recomendados en materia de navegación aérea y gestión del tránsito aéreo han quedado plasmados, principalmente, en los Reglamentos (CE) n.º 549/2004 ([13]), (CE) n.º 550/2004 ([14]) y (CE) n.º 551/2004 ([15]) del Parlamento Europeo y del Consejo, así como en los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud de estos, en particular el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 de la Comisión ([16]), el Reglamento (UE) n.º 1332/2011 de la Comisión ([17]), el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1048 de la Comisión ([18]) y el Reglamento (UE) 2015/340 de la Comisión ([19]).

([3]) 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).

([4]) Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión, de 3 de agosto de 2012, por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción (DO L 224 de 21.8.2012, p. 1).

([5]) 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).

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

([7]) 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).

([8]) 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).

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

([10]) Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 de la Comisión, de 24 de mayo de 2019, relativo a las normas y los procedimientos aplicables a la utilización de aeronaves no tripuladas (DO L 152 de 11.6.2019, p. 45).

([11]) Reglamento Delegado (UE) 2019/945 de la Comisión, de 12 de marzo de 2019, sobre los sistemas de aeronaves no tripuladas y los operadores de terceros países de sistemas de aeronaves no tripuladas (DO L 152 de 11.6.2019, p. 1).

([12]) Reglamento de Ejecución (UE) 2021/664 de la Comisión, de 22 de abril de 2021, sobre un marco regulador para el U-Space (DO L 139 de 23.4.2021, p. 161).

([13]) Reglamento (CE) n.º 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo (Reglamento marco) (DO L 96 de 31.3.2004, p. 1).

([14]) Reglamento (CE) n.º 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo (Reglamento de prestación de servicios) (DO L 96 de 31.3.2004, p. 10).

([15]) Reglamento (CE) n.º 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo (Reglamento del espacio aéreo) (DO L 96 de 31.3.2004, p. 20).

([16]) Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 de la Comisión, de 26 de septiembre de 2012, por el que se establecen el reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea, y por el que se modifican el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1035/2011 y los Reglamentos (CE) n.º 1265/2007, (CE) n.º 1794/2006, (CE) n.º 730/2006, (CE) n.º 1033/2006 y (UE) n.º 255/2010 (DO L 281 de 13.10.2012, p. 1).

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

([18]) Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1048 de la Comisión, de 18 de julio de 2018, por el que se establecen los requisitos de utilización del espacio aéreo y los procedimientos operativos en relación con la navegación basada en la performance (DO L 189 de 26.7.2018, p. 3).

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

(12) La presente Decisión debe limitarse a las posiciones que deban adoptarse en nombre de la Unión en la OACI en los ámbitos que sean competencia exclusiva de la Unión. La presente Decisión se entiende sin perjuicio de que el Consejo pueda adoptar, a propuesta de la Comisión, Decisiones basadas en el artículo 218, apartado 9, del TFUE, por las que se establezca la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en la OACI, en particular en áreas no incluidas en el ámbito de aplicación de la presente Decisión, también en los ámbitos en los que aún no se haya ejercido la competencia compartida de la Unión.

(13) Salvo en casos particulares relativos a la notificación de determinadas diferencias derivadas de la adopción de medidas nacionales con arreglo al artículo 71 del Reglamento (UE) 2018/1139, la posición que deba adoptarse en nombre de la Unión debe basarse en un documento que la Comisión debe presentar al Consejo en tiempo oportuno para su debate y aprobación. La Comisión debe esforzarse por empezar a elaborar dicho documento lo antes posible, a fin de disponer de tiempo suficiente para su preparación, incluidas las consultas pertinentes que deban llevarse a cabo entre los expertos. El documento de la Comisión debe indicar, cuando proceda y según cada caso, si debe concederse flexibilidad a los Estados miembros en lo que respecta a la adopción de nuevas normas y métodos recomendados, o de enmiendas a normas y métodos recomendados, por el Consejo de la OACI, y de ser así, el alcance de dicha flexibilidad y las condiciones de un acuerdo al respecto o en lo que respecta a la forma de notificación de las diferencias en cuestión. Cuando así lo exija la OACI, la notificación de diferencias debe seguir el formato definido por la OACI en el sistema de notificación electrónica de diferencias.

En caso de que, con arreglo a la presente Decisión, la posición que deba adoptarse en nombre de la Unión se establezca mediante un documento presentado por la Comisión al Consejo para su debate y aprobación, dicho documento debe indicar, cuando proceda y según cada caso, si debe concederse flexibilidad a los Estados miembros en lo que respecta a la forma de notificación de las diferencias en cuestión. Además, la Comisión debe esforzarse por empezar a elaborar dicho documento lo antes posible, a fin de disponer de tiempo suficiente para su preparación, incluidas las consultas pertinentes que deban llevarse a cabo entre los expertos.

(14) Por lo que respecta a la adopción de nuevas normas y métodos recomendados o enmiendas a normas y métodos recomendados y a decisiones de desaprobar o no desaprobar normas y métodos recomendados o enmiendas a normas y métodos recomendados adoptadas por el Consejo de la OACI, el documento presentado por la Comisión debe basarse en los objetivos y directrices establecidos en el anexo y tener en cuenta los elementos proporcionados por la OACI con vistas a cualquier debate sobre nuevas normas y métodos recomendados o enmiendas a las normas y métodos recomendados en el Consejo de la OACI, así como la información facilitada por la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (AESA), de conformidad con el artículo 90, apartados 1 y 3, del Reglamento (UE) 2018/1139, cuando proceda.

(15) La posición en relación con la adopción de nuevas normas y métodos recomendados o enmiendas a las normas y métodos recomendados por el Consejo de la OACI debe ser expresada por los Estados miembros de la Unión que son miembros del Consejo de la OACI, actuando conjuntamente en interés de la Unión.

(16) La posición en relación con la decisión de desaprobar o no desaprobar normas y métodos recomendados o enmiendas a las normas y métodos recomendados adoptados por el Consejo de la OACI debe ser expresada por los Estados miembros de la Unión que son miembros de la OACI, actuando conjuntamente en interés de la Unión.

(17) Las diferencias con respecto a las normas internacionales que han de notificarse a la OACI deben basarse, en particular, en la información facilitada por la AESA de conformidad con el artículo 90, apartado 4, del Reglamento (UE) 2018/1139, cuando proceda.

(18) Las diferencias con respecto a las normas internacionales adoptadas por el Consejo de la OACI pueden derivarse del Derecho de la Unión, debido a la adopción de una norma internacional nueva o a la enmienda de una norma internacional por dicho Consejo, o a un cambio del Derecho de la Unión. La posición que deba adoptarse en nombre de la Unión con respecto a esas diferencias debe basarse en un documento que la Comisión deberá presentar al Consejo a su debido tiempo para permitir su debate y aprobación.

(19) Las diferencias en relación con las normas internacionales adoptadas por el Consejo de la OACI también pueden deberse a la adopción de medidas nacionales con arreglo al artículo 71 del Reglamento (UE) 2018/1139 en caso de producirse circunstancias urgentes imprevistas, cuando dichas medidas difieren de las normas internacionales y, por tanto, requieren que se notifiquen las diferencias a la OACI, con arreglo al artículo 38 del Convenio de Chicago. Por consiguiente, también procede establecer en la presente Decisión los criterios y el procedimiento que han de seguirse para la identificación de dichas diferencias. Dicho procedimiento debe depender del alcance y la duración de las medidas nacionales adoptadas y debe permitir que los Estados miembros cumplan las obligaciones internacionales que les incumben en virtud del artículo 38 del Convenio de Chicago sin demora. Dicho procedimiento debe entenderse sin perjuicio de las condiciones y el procedimiento establecidos en el artículo 71 del Reglamento (UE) 2018/1139.

(20) La posición en relación con las diferencias con respecto a las normas internacionales adoptadas que han de notificarse a la OACI debe ser expresada por los Estados miembros de la Unión que son miembros de la OACI, actuando conjuntamente en interés de la Unión.

(21) La aplicación de la presente Decisión no debe dar lugar al incumplimiento de las obligaciones que incumben a los Estados miembros en virtud del Derecho de la Unión ni a sus obligaciones internacionales en virtud del Convenio de Chicago.

(22) A efectos de la aplicación de la presente Decisión, los Estados miembros y la Comisión, en consonancia con la categoría de observadora de la Unión, deben actuar en estrecha cooperación con arreglo a su deber de cooperación leal.

(23) La presente Decisión debe ser aplicable durante un período de tiempo limitado, concretamente, hasta después del período de sesiones del Consejo de la OACI posterior a la 42.ª Asamblea de la OACI. La Comisión debe presentar al Consejo una evaluación escrita sobre la aplicación de la presente Decisión, que servirá de base para cualquier prórroga o modificación futuras de la presente Decisión.

(24) Procede establecer los criterios y el procedimiento para establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en la OACI en relación con la adopción de, o enmiendas de, normas y métodos recomendados internacionales, y la notificación de diferencias con respecto a las normas internacionales adoptadas.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La posición que deba adoptarse en nombre de la Unión en el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (en lo sucesivo, «Consejo de la OACI») cuando este órgano esté llamado a adoptar nuevas normas y métodos recomendados internacionales o enmiendas a normas y métodos recomendados en los ámbitos de la seguridad operacional de la aviación civil, la navegación aérea y la gestión del tránsito en relación con los anexos 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 14, 15, 18 y 19, del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (en lo sucesivo, «Convenio de Chicago»), en la medida en que dichas normas y métodos recomendados entren en el ámbito de competencia exclusiva de la Unión y surtan efectos jurídicos en el sentido del artículo 218, apartado 9, del TFUE, se establecerá de conformidad con los criterios y el procedimiento que figuran en el artículo 2 de la presente Decisión.

Artículo 2

1. Cuando el Consejo de la OACI ha de adoptar nuevas normas y métodos recomendados o enmiendas a normas y métodos recomendados contemplados en el artículo 1, la Comisión:

a) deberá presentar al Consejo, en tiempo oportuno y al menos un mes antes de la fecha de la reunión del Consejo de la OACI en que vayan a adoptarse las nuevas normas y métodos recomendados o las enmiendas a normas y métodos recomendados, un documento, para su debate y aprobación, en el que se exponga detalladamente la posición de la Unión que se prevea adoptar en nombre de la Unión. En circunstancias excepcionales, en caso de adopción urgente de nuevas normas y métodos recomendados o de una enmienda, o de suspensión temporal de la entrada en vigor de las

normas y métodos recomendados o de una enmienda, y cuando se disponga del texto del proyecto de las normas y métodos recomendados o de las enmiendas en cuestión menos de un mes antes de la fecha de la reunión del Consejo de la OACI en la que deban adoptarse dichas normas y métodos recomendados o enmiendas, la Comisión se esforzará por presentar el documento al Consejo sin demora y en cualquier caso a más tardar cinco días después de recibir de la OACI el proyecto de las nuevas normas y métodos recomendados o el proyecto de las enmiendas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI);

b) deberá presentar al Consejo, en tiempo oportuno y al menos un mes antes de que venza el plazo fijado por la OACI para el registro de una desaprobación con arreglo al artículo 90 del Convenio de Chicago, un documento, para su debate y aprobación, en el que se exponga el proyecto de posición que se prevea adoptar en nombre de la Unión.

Cuando proceda, la posición a que se refiere la letra b) del presente párrafo podrá incluirse en el documento presentado al Consejo con arreglo a la letra a) del primer párrafo.

2„ Los documentos presentados por la Comisión con arreglo al apartado 1, letras a) y b, se basarán en los objetivos y directrices establecidos en el anexo y tendrán en cuenta toda la información y elementos pertinentes proporcionados por la OACI antes de toda deliberación y, en su caso, la información facilitada por la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (AESA), de conformidad con el artículo 90, apartados 1 y 3, del Reglamento (UE) 2018/1139, cuando proceda.

3. Los Estados miembros, en concertación con el representante de la Unión y de conformidad con el deber de cooperación leal establecido en el artículo 4, apartado 3, del Tratado de la Unión Europea, podrán acordar *in situ* cambios menores no sustanciales de la posición aprobada por el Consejo con arreglo al apartado 1, letra a), a la luz de la evolución de los debates durante el período de sesiones del Consejo de la OACI.

Los documentos en los que se establezca la posición que deba adoptarse en nombre de la Unión de conformidad con el apartado 1, letra a), indicarán si pueden acordarse *in situ* nuevos ajustes de dicha posición, a la luz de la evolución de la situación en el período de sesiones del Consejo de la OACI. Dichos ajustes no podrán afectar ni a la esencia ni a la finalidad de la posición.

4. La posición a que se refiere el apartado 1, letra a) será expresada en el Consejo de la OACI 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 apartado 1, letra b) será expresada por todos los Estados miembros, actuando conjuntamente en interés de la Unión.

Artículo 3

La posición que deba adoptarse en nombre de la Unión en la OACI en relación con la notificación de diferencias con respecto a las normas internacionales recogidas en los anexos 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 14, 15, 18 y 19 del Convenio de Chicago, en la medida en que dichas normas internacionales sean competencia exclusiva de la Unión, se establecerá con arreglo a los criterios y al procedimiento previstos en los artículos 4 y 5 de la presente Decisión.

Artículo 4

Cuando el Derecho de la Unión difiera de las normas internacionales a que se refiere el artículo 3 de la presente Decisión y, por tanto, sea necesario notificar a la OACI dichas diferencias, de conformidad con el artículo 38 del Convenio de Chicago, la Comisión presentará al Consejo, en tiempo oportuno y al menos dos meses antes de que venza el plazo fijado por la OACI para la notificación de diferencias, un documento, para su debate y aprobación, que esté basado, en particular, en la información facilitada por la AESA, de conformidad con el artículo 90, apartado 4, del Reglamento (UE) 2018/1139, cuando proceda, y en el que se expongan detalladamente las diferencias que deban notificarse a la OACI y, en su caso, se indique la flexibilidad de que disponen los Estados miembros en cuanto a la forma de la notificación.

La posición que deba adoptarse con arreglo a lo dispuesto en el presente artículo será expresada por los Estados miembros, actuando conjuntamente en interés de la Unión.

Artículo 5

1. Cuando, de conformidad con el artículo 71 del Reglamento (UE) 2018/1139, un Estado miembro adopte medidas nacionales para conceder exenciones a personas físicas o jurídicas o cuando la duración total de dichas exenciones no exceda de ocho meses, y cuando dichas medidas nacionales difieran de las normas internacionales a que se refiere el artículo 3 de la presente Decisión y requieran que se notifiquen las diferencias con respecto a esas normas, de conformidad con el artículo 38 del Convenio de Chicago, dicho Estado miembro informará inmediatamente a la Comisión de cualquier diferencia que deba ser notificada.

2. Cuando las exenciones concedidas de conformidad con el artículo 71 del Reglamento (UE) 2018/1139 sean de aplicación general y su duración total exceda de ocho meses, la Comisión presentará al Consejo, a más tardar dos semanas después que el Estado miembro en cuestión le haya notificado dichas exenciones concedidas de conformidad con el artículo 71, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1139 y, en su caso, después de recibir la recomendación de la AESA emitida de conformidad con el artículo 71, apartado 2, de dicho Reglamento, un documento escrito, para su debate y aprobación, en el que se tenga en cuenta la información facilitada por el Estado miembro en cuestión y, si procede, la información facilitada por la AESA, de conformidad con el artículo 90, apartado 4, de dicho Reglamento, en el que se expongan detalladamente las diferencias que deban notificarse a la OACI.

La posición que deba adoptarse con arreglo a lo dispuesto en el presente apartado será expresada por los Estados miembros que hayan adoptado medidas nacionales en virtud del artículo 71 del Reglamento (UE) 2018/1139, actuando conjuntamente en interés de la Unión.

Artículo 6

La aplicación de la presente Decisión no dará lugar a que los Estados miembros incumplan las obligaciones que les incumben en virtud del Derecho de la Unión ni sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago.

Artículo 7

1. La presente Decisión será aplicable hasta el 31 de diciembre de 2025.

2. A más tardar cuatro meses antes de la fecha de expiración de la presente Decisión, la Comisión presentará al Consejo un informe en el que se analice la aplicación de la Decisión, en particular su eficacia y la frecuencia de su utilización.

3. A propuesta de la Comisión, el Consejo podrá prorrogar la aplicación o modificar de cualquier otro modo la presente Decisión.

Artículo 8

La presente Decisión entrará en vigor el día de su adopción.

Hecho en Bruselas, el 28 de marzo de 2023.

Por el Consejo
La Presidenta
E. BUSCH

ANEXO

OBJETIVOS Y DIRECTRICES PARA ESTABLECER LAS POSICIONES QUE DEBEN ADOPTARSE, EN NOMBRE DE LA UNIÓN, EN LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

Objetivos

1. Fomentar un sistema de trasporte aéreo seguro, eficiente, eficaz, abierto y respetuoso con el medio ambiente, en consonancia con la Comunicación de la Comisión de 9 de diciembre de 2020 titulada «Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro».

2. Fomentar el desarrollo de la cooperación regional y de sistemas de aviación regionales, y apoyar el reconocimiento de estos por parte de la OACI y de sus Estados contratantes, así como su integración en el marco de la OACI.

3. Fomentar el desarrollo de normas y políticas que garanticen operaciones seguras de transporte aéreo y la realización de una supervisión adecuada de las normas de seguridad, en consonancia con el marco reglamentario de la Unión en materia de seguridad operacional de la aviación, en particular el Reglamento (UE) 2018/1139 ([1]) y teniendo en cuenta el informe de la Comisión de 17 de octubre de 2022 sobre el Programa Europeo de Seguridad Aérea.

4. Fomentar el desarrollo y la implantación de sistemas de navegación aérea eficientes, eficaces e interoperables, en consonancia con el Reglamento (CE) n.º 549/2004 ([2]), el Reglamento (CE) n.º 550/2004 ([3]) y el Reglamento (CE) n.º 551/2004 ([4]) y teniendo en cuenta el plan mundial de navegación aérea y las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU).

5. Continuar apoyando, en particular mediante asistencia técnica y actividades de desarrollo de capacidades, si procede, el desarrollo en todos los Estados contratantes de la OACI de un sistema de trasporte aéreo mundial seguro, eficiente y respetuoso con el medio ambiente, por ejemplo, mediante los proyectos financiados por los instrumentos de política exterior de la Unión.

Directrices

Los Estados miembros, actuando conjuntamente en interés de la Unión, se esforzarán por apoyar las acciones siguientes de la OACI:

1) con el fin de garantizar la elaboración de normas y políticas que garanticen operaciones seguras de transporte aéreo y la realización de una supervisión adecuada de las normas de seguridad:

   a) apoyar la elaboración y la aplicación del Plan Global para la Seguridad Aeronáutica (GASP);

   b) apoyar la elaboración de normas y métodos recomendados internacionales para la aviación civil adoptados con arreglo al artículo 37 y al artículo 54, letra l), del Convenio de Chicago, en particular allí donde sean necesarios para proteger a los pasajeros y la seguridad operacional de los vuelos;

   c) apoyar la elaboración y la aplicación de sistemas de seguridad operacional de la aviación regionales y otros marcos para la cooperación regional en materia de seguridad operacional entre los Estados, así como la necesidad de integrarlos mejor en el contexto de la OACI;

([1]) 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 y (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 (CE) n.º 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo (Reglamento marco) (DO L 96 de 31.3.2004, p. 1).

([3]) Reglamento (CE) n.º 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo (Reglamento de prestación de servicios) (DO L 96 de 31.3.2004, p. 10).

([4]) Reglamento (CE) n.º 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo (Reglamento del espacio aéreo) (DO L 96 de 31.3.2004, p. 20).

2) con el fin de garantizar el desarrollo y la implantación de sistemas de navegación aérea eficientes, eficaces e interoperables:

   a) apoyar la elaboración y la aplicación del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) y su proceso de seguimiento a través de indicadores de resultados adecuados;

   b) apoyar la elaboración y la aplicación de normas de gestión del tránsito aéreo (GTA), la interoperabilidad global de las nuevas tecnologías y sistemas, así como las actividades o una coordinación más estrecha en el ámbito de la gestión del tránsito aéreo, por ejemplo, contribuyendo a la labor de desarrollo de la iniciativa sobre el marco de confianza y otras actividades conexas;

   c) apoyar la elaboración y la aplicación de normas, políticas y acciones en el ámbito de la gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea (GTA/SNA), en particular en consonancia con la Resolución A41-6, la Resolución A41-7 y la Resolución A41-8 adoptadas por el 41.er período de sesiones de la Asamblea;

3) con el fin de seguir apoyando el desarrollo de un sistema de transporte aéreo mundial seguro, eficiente, eficaz y respetuoso con el medio ambiente en todos los Estados contratantes de la OACI:

   a) apoyar la iniciativa «Ningún país se queda atrás»;

   b) apoyar la contribución de la aviación a la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas;

   c) apoyar la continuación, en su caso, de la prestación de asistencia técnica y de las actividades de desarrollo de capacidades.