COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 9.10.2020
COM(2020) 649 final

2020/0290 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

sobre la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en la Organización de Aviación Civil Internacional con respecto a la notificación de diferencias en relación con los anexos 1, 3, 4, 6 (partes I, II y III), 10 (volúmenes I y II), 11, 14 (volúmenes I y II), 15 y 16 (volúmenes I, II y III), del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y en el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional con respecto a la adopción de las enmiendas 46 y 39 del anexo 6 (partes I y II) de dicho Convenio en relación con el aplazamiento del futuro requisito de equipamiento con un registrador de voz de cabina de vuelo (CVR) de veinticinco horas para evitar consecuencias no deseadas debido a la contingencia por la COVID-19

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO DE LA PROPUESTA

La presente propuesta se refiere a:

- la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) respecto de las diferencias que deben notificarse a la OACI en relación con las siguientes enmiendas de los anexos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, adoptadas por el Consejo de la OACI en su 219.º período de sesiones y publicadas mediante los siguientes documentos:

– carta de Estado 20/19 de la OACI sobre la adopción de la enmienda 176 del anexo 1;

– carta de Estado 20/16 de la OACI sobre la adopción de la enmienda 79 del anexo 3;

– carta de Estado 20/23 de la OACI sobre la adopción de la enmienda 61 del anexo 4;

– carta de Estado 20/18 de la OACI sobre la adopción de la enmienda 44 del anexo 6, parte I;

– carta de Estado 20/31 de la OACI sobre la adopción de la enmienda 37 del anexo 6, parte II;

– carta de Estado 20/32 de la OACI sobre la adopción de la enmienda 23 del anexo 6, parte III;

– carta de Estado 20/20 de la OACI sobre la adopción de la enmienda 92 del anexo 10, volumen I;

– carta de Estado 20/21 de la OACI sobre la adopción de la enmienda 92 del anexo 10, volumen II;

– carta de Estado 20/39 de la OACI sobre la adopción de la enmienda 52 del anexo 11;

– carta de Estado 20/35 de la OACI sobre la adopción de la enmienda 15 del anexo 14, volumen I;

– carta de Estado 20/22 de la OACI sobre la adopción de la enmienda 9 del anexo 14, volumen II;

– carta de Estado 20/24 de la OACI sobre la adopción de la enmienda 41 del anexo 15;

– carta de Estado 20/28 de la OACI sobre la adopción de la enmienda 13 del anexo 16, volumen I;

– carta de Estado 20/29 de la OACI sobre la adopción de la enmienda 10 del anexo 16, volumen II;

– carta de Estado 20/30 de la OACI sobre la adopción de la enmienda 1 del anexo 16, volumen III;

– la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el 221.o período de sesiones del Consejo de la OACI respecto de la adopción prevista de las enmiendas 46 y 39 del anexo 6, partes I y II, en relación con el aplazamiento del futuro requisito de equipamiento con un registrador de voz de cabina de vuelo (CVR) de veinticinco horas para evitar consecuencias no deseadas debido a la contingencia por la COVID-19;

– la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión una vez que la OACI anuncie la adopción de las enmiendas 46 y 39 del anexo 6, partes I y II, en una carta de Estado, con la invitación a que los Estados miembros notifiquen su desaprobación, cualquier diferencia o su cumplimiento de la medida adoptada.

2. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

2.1. El Convenio sobre Aviación Civil Internacional

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

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

2.2. La Organización de Aviación Civil Internacional

La Organización de Aviación Civil Internacional es un organismo especializado de las Naciones Unidas. Los fines y objetivos de la Organización son desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional.

El Consejo de la OACI es un órgano permanente de esta Organización, del que forman parte treinta y seis Estados contratantes elegidos por la Asamblea de la OACI por un período de tres años. En el período 2019-2022, siete Estados miembros de la Unión están representados en el Consejo de la OACI.

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

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

Con arreglo al artículo 38 del Convenio de Chicago, cualquier Estado que considere impracticable cumplir, en todos sus aspectos, con cualesquiera de tales normas o

procedimientos internacionales, o concordar totalmente sus reglamentaciones o métodos con alguna norma o procedimiento internacionales, o que considere necesario adoptar reglamentaciones o métodos que difieran en cualquier aspecto particular de lo establecido por una norma internacional, notificará inmediatamente a la Organización de Aviación Civil Internacional las diferencias entre sus propios métodos y lo establecido por la norma internacional.

2.3. Actos adoptados durante el 219.º período de sesiones del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional y relación con la normativa de la Unión existente

Durante el 219.º período de sesiones, el Consejo de la OACI adoptó las enmiendas de los anexos del Convenio de Chicago enumeradas en la sección 1. Las cartas de Estado de la OACI en las que se informa a los Estados contratantes de la OACI de la adopción de las enmiendas son un recordatorio para los Estados de que, con arreglo al artículo 38 del Convenio de Chicago, están obligados a notificar a la OACI toda diferencia que pueda surgir.

Más adelante figura una panorámica de las distintas enmiendas de los anexos, tal como las adoptó el Consejo de la OACI en su 219.º período de sesiones, y en el anexo de la Decisión del Consejo propuesta se puede encontrar información más detallada.

2.3.1. Enmienda 176 del anexo 1 sobre licencias al personal

La enmienda 176 del anexo 1 de la OACI procede de las recomendaciones elaboradas por el Equipo especial sobre instrucción y evaluación basadas en competencias (CBTA-TF) y la Secretaría de la OACI, y trata de la armonización con la enmienda 5 de los «Procedimientos para los servicios de navegación aérea; Instrucción (PANS-TRG, doc. 9868)», nuevas definiciones, actualizaciones de los requisitos aplicables a los encargados de operaciones de vuelo o despachadores de vuelo, prevé la enmienda de las disposiciones sobre aeronaves de despegue vertical y el aplazamiento de su aplicabilidad, e introduce disposiciones relativas a los instructores de formación de control del tránsito aéreo en el puesto de trabajo.

Las enmiendas afectan al Reglamento (UE) n.º 1178/2011, sobre el personal de vuelo[1], al Reglamento (UE) n.º 1321/2014, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad[2] y al Reglamento (UE) 2015/340, sobre los controladores de tránsito aéreo[3]. Las enmiendas están recogidas, en cuanto al contenido, en la legislación de la UE. Son necesarios algunos cambios para armonizar la formulación de las definiciones, así como para reflejar modificaciones de redacción y un requisito sobre la supervisión por parte de un instructor adecuado de los controladores de tránsito aéreo. Este último punto, así como la incorporación de algunas definiciones a la normativa de la Unión, hace necesario notificar diferencias a la OACI durante un período de tiempo limitado. Se prevé que en 2020 y 2021 se hagan las modificaciones pertinentes de la normativa de la Unión.

---

[1] 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).

[2] 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).

[3] 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).

2.3.2. Enmienda 79 del anexo 3 sobre el servicio meteorológico para la navegación aérea internacional

A raíz de la enmienda 79 del anexo 3 de la OACI, será preciso actualizar el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373 de la Comisión[4].

Se considera que la gran mayoría de las enmiendas tienen repercusiones mínimas para las partes interesadas de la UE y que globalmente redundarán en beneficio de la seguridad y la eficiencia de las operaciones. En algunos casos será preciso actualizar programas informáticos, lo que se considera un esfuerzo factible y proporcionado a los beneficios que se espera obtener. En realidad, se espera que muchas de las enmiendas estén incorporadas sin cambios a la normativa de la UE para el tercer trimestre de 2021, a raíz de la iniciación de los correspondientes procedimientos por parte de la AESA. Hasta que se adopten dichos cambios reglamentarios, muchas de las enmiendas deben ser notificadas como diferencias.

2.3.3. Enmienda 61 del anexo 4 sobre cartas aeronáuticas

El Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373 de la Comisión, en su punto AIS.OR.325 Cartas aeronáuticas, letra a), puntos 2 y 3, exige que los proveedores de servicios de información aeronáutica (AIS) garanticen que, entre otros, los planos de aeródromo/helipuerto y los planos de aeródromos para movimientos en tierra, cuando se pongan a disposición, formen parte de la publicación de información aeronáutica (AIP) o se proporcionen por separado a los receptores de la AIP. En 2020 se modificará el marco reglamentario para dar cabida a esta enmienda. Por consiguiente, el 4 de noviembre de 2021 no debería haber diferencias entre la normativa y/o prácticas de la Unión y las disposiciones del anexo 4, incluidas todas las enmiendas hasta la enmienda 61 inclusive.

2.3.4. Enmienda 44 de la parte I del anexo 6 sobre la operación de aeronaves, operaciones todo tiempo

Hasta que no se haya modificado el Reglamento (UE) n.º 965/2012 para reflejar la enmienda 44 de la parte I del anexo 6, es preciso notificar diferencias respecto de la norma 4.2.8.2 y las definiciones. Nótese que los Estados miembros ya deberían haber notificado una diferencia respecto de la norma 4.2.8.1.1, ya que en la actualidad el Reglamento (UE) 965/2012 solo permite créditos operacionales para pantallas de visualización frontal (HUD) y sistemas de visión mejorada (EVS)[5].

2.3.4.1. Armonización de los términos para las autorizaciones, aceptaciones y aprobaciones (AAA)

Esta enmienda exige que se notifique una diferencia, aunque los Estados miembros ya deberían haber notificado una respecto de las normas y métodos recomendados (SARPS) en relación con las operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO), ya que este

---

4 Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373 de la Comisión, de 1 de marzo de 2017, por el que se establecen requisitos comunes para los proveedores de servicios de gestión del tránsito aéreo/navegación aérea y otras funciones de la red de gestión del tránsito aéreo y su supervisión, por el que se derogan el Reglamento (CE) n.º 482/2008 y los Reglamentos de Ejecución (UE) n.º 1034/2011, (UE) n.º 1035/2011 y (UE) 2016/1377, y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 677/2011 (DO L 62 de 8.3.2017, p. 1).

5 En respuesta a la enmienda 38 del anexo 6, parte I, como se anunció en la carta de Estado An 11/1.3.27-14/9.

concepto aún no ha sido incorporado al Reglamento (UE) n.º 965/2012[6] [en su lugar se utilizan las operaciones de alcance extendido con aviones bimotores (ETOPS)][7].

2.3.4.2. *Artículo 83* bis

El cambio del anexo hace obligatorio llevar a bordo una copia auténtica certificada de un resumen del acuerdo celebrado conforme al artículo 83 *bis* del Convenio de Chicago. Además, en el nuevo apéndice 10 del anexo 6, parte I, se introduce un formulario normalizado de resumen del acuerdo. Contiene toda la información pertinente necesaria y constituye un formulario que los operadores pueden llevar consigo para utilizarlo durante las inspecciones en rampa u otras actividades de comprobación con el fin de reducir los malentendidos en los casos en que un acuerdo conforme al artículo 83 *bis* se aplique a la aeronave que está siendo inspeccionada. También es obligatorio enviar a la OACI el resumen del acuerdo cuando se presente un acuerdo conforme al artículo 83 *bis* para registrarlo.

Con arreglo al marco jurídico establecido por el Reglamento (UE) 2018/1139[8] y sus actos de ejecución y delegados, el sistema reglamentario de la UE lleva a cabo la transferencia de las funciones de Estado de matrícula entre Estados miembros de forma que se cumplan plenamente los objetivos del artículo 83 *bis* del Convenio de Chicago. Este sistema es aplicable a toda aeronave matriculada en cualquier Estado miembro de la UE y explotada por un operador que tenga su centro de actividad principal en otro Estado miembro, que asume las responsabilidades de Estado del operador.

Se considera que las SARPS recientemente adoptadas crearán una carga administrativa adicional para los operadores con el fin de resolver un problema (no relacionado con la seguridad) de los inspectores de rampa. Además, la OACI está modificando sus normas de registro para permitir el registro de los acuerdos conformes al artículo 83 *bis* mediante un sistema web interactivo. Si se pudiese acceder de forma generalizada a un sistema de este tipo, el requisito de tener que llevar el documento a bordo de la aeronave sería aún más cuestionable.

No está previsto modificar el Reglamento (UE) n.º 965/2012 para garantizar el cumplimiento de esta norma concreta.

Por lo tanto, debe notificarse una diferencia con las nuevas SARPS de la OACI.

2.3.4.3. *Fuente de alimentación fiable para registradores de vuelo ligeros*

Los registradores de vuelo protegidos contra colisiones [por ejemplo, los registradores de datos de vuelo (FDR) o los registradores de voz de cabina de vuelo (CVR)] deben tener instalada obligatoriamente para su funcionamiento una fuente de alimentación eléctrica que ofrezca un máximo de fiabilidad. No hay disposiciones de este tipo que se apliquen a los registradores ligeros [por ejemplo, los sistemas de grabación audio en cabina de vuelo

---

6 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).

7 En respuesta a la enmienda 38 del anexo 6, parte I, como se anunció en la carta de Estado An 11/1.3.27-14/9.

8 Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo (DO L 212 de 22.8.2018, p. 1).

(CARS) o los sistemas de registro de datos de la aeronave (ADRS)]. Se ha introducido una nueva norma aplicable a los aviones con un certificado de aeronavegabilidad inicial expedido después de 2016 (norma 1.6 del anexo 6, parte I, apéndice 8) con el fin de que los registradores ligeros estén conectados a una fuente de alimentación que garantice una grabación adecuada y fiable en su entorno operacional.

El Reglamento (UE) n.º 965/2012 exige que determinadas categorías de aviones ligeros que operan en el transporte aéreo comercial estén equipadas de registradores de vuelo ligeros si el primer certificado de aeronavegabilidad (CofA) individual de la aeronave en cuestión se otorgó el 5 de septiembre de 2022 o posteriormente [véase el punto CAT.IDE.A.191 del anexo IV (parte CAT) del Reglamento (UE) n.º 965/2012]. Si se incorpora la nueva norma 1.6 del anexo 6, parte I, apéndice 8, a los requisitos de la UE, solo sería aplicable a estas categorías de aviones ligeros, a menos que se demostrase que sería beneficioso para la seguridad y la eficiencia de las operaciones volver a evaluar la incorporación de la norma a la normativa de la UE y ampliar el alcance de su aplicabilidad. Además, la nueva norma figura en el apéndice del anexo 6, parte I, por lo que se debería hacer una declaración de conformidad o de diferencia respecto del apéndice en relación con la norma que prescribe que se lleve un registrador de vuelo ligero y en ella debería hacerse referencia a dicho apéndice. Por lo tanto, es preciso notificar una diferencia.

2.3.4.4. Registro de los mensajes de comunicaciones por enlace de datos

La norma 6.3.3.1.2 del anexo 6, parte I, no fue incorporada al Reglamento (UE) n.º 965/2012. Los Estados miembros ya deberían haber notificado una diferencia con dicha norma[9]. Con la enmienda 44 se mantendrá la diferencia.

2.3.4.5. Localización de una aeronave en peligro

Las disposiciones relativas a la localización de un avión en peligro se incorporaron al punto CAT.GEN.MPA.210 del anexo IV (parte CAT) del Reglamento (UE) n.º 965/2012, que se aplica a algunas categorías de aviones cuyo primer CofA individual se haya otorgado el 1 de enero de 2023 o posteriormente. La enmienda de la norma 6.18.1 la armonizará en mayor medida con el punto CAT.GEN.MPA.210, aplicable a los aviones cuyo primer CofA individual se haya otorgado el 1 de enero de 2023 o posteriormente. Sin embargo, debe mantenerse la diferencia notificada con la norma 6.18.1 porque los criterios de masa máxima certificada de despegue (MCTOM) y de configuración operativa de asientos de pasajeros máxima (MOPSC) difieren entre la norma 6.18.1 y el punto CAT.GEN.MPA.210.

2.3.5. Enmienda 37 de la parte II del anexo 6 sobre la operación de aeronaves

2.3.5.1. Operaciones todo tiempo

Hasta que no se haya modificado el Reglamento (UE) n.º 965/2012, es preciso notificar diferencias respecto de las definiciones. Los Estados miembros ya deberían haber notificado una diferencia respecto de 2.2.2.2.1.1, ya que en la actualidad el Reglamento (UE) n.º 965/2012 solo permite créditos operacionales para HUD y EVS[10].

Los Estados miembros ya deberían haber notificado una diferencia respecto de 2.2.2.2.1, ya que la regla que figura en el anexo VI (parte NCC) del Reglamento (UE) n.º 965/2012 va dirigida al operador, no al piloto al mando; en las operaciones con visibilidad reducida (LVO), va dirigida a la autoridad competente, tal como la establece el anexo V (parte SPA) del Reglamento (UE) n.º 965/2012.

[9] En respuesta a la enmienda 43 del anexo 6, parte I, como se anunció en la carta de Estado An 11/1.3.32-18/12.

[10] Véase la nota a pie de página n.º 9.

2.3.5.2. Artículo 83 bis

El cambio del anexo hace obligatorio llevar a bordo una copia auténtica certificada de un resumen del acuerdo celebrado conforme al artículo 83 *bis* del Convenio de Chicago. Además, en el nuevo apéndice 10 del anexo 6, parte I, se introduce un formulario normalizado de resumen del acuerdo. Contiene toda la información pertinente necesaria y constituye un formulario que los operadores pueden llevar consigo para utilizarlo durante las inspecciones en rampa u otras actividades de comprobación con el fin de reducir los malentendidos en los casos en que un acuerdo conforme al artículo 83 *bis* se aplique a la aeronave que está siendo inspeccionada. También es obligatorio enviar a la OACI el resumen del acuerdo cuando se presente un acuerdo conforme al artículo 83 *bis* para registrarlo.

Con arreglo al marco jurídico establecido por el Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos de ejecución y delegados, el sistema reglamentario de la UE lleva a cabo la transferencia de las funciones de Estado de matrícula entre Estados miembros de forma que se cumplan plenamente los objetivos del artículo 83 *bis* del Convenio de Chicago. Este sistema es aplicable a toda aeronave matriculada en cualquier Estado miembro de la UE y explotada por un operador que tenga su centro de actividad principal en otro Estado miembro, que asume las responsabilidades de Estado del operador.

Se considera que las nuevas SARPS crearán una carga administrativa adicional para los operadores con el fin de resolver un problema (no relacionado con la seguridad) de los inspectores de rampa.

Además, la OACI está modificando sus normas de registro para permitir el registro de los acuerdos conformes al artículo 83 *bis* mediante un sistema web interactivo. Si se pudiese acceder de forma generalizada a un sistema de este tipo, el requisito de tener que llevar el documento a bordo de la aeronave sería aún más cuestionable.

No está previsto modificar el Reglamento (UE) n.º 965/2012 para garantizar el cumplimiento de esta norma concreta.

Por lo tanto, deberían notificarse diferencias respecto de las nuevas SARPS de la OACI.

2.3.6. Enmienda 23 de la parte III del anexo 6 sobre la operación de aeronaves

2.3.6.1. Operaciones todo tiempo

Hasta que no se haya modificado el Reglamento (UE) n.º 965/2012, es preciso notificar diferencias respecto de la norma 2.2.8.2 y las definiciones. Los Estados miembros ya deberían haber notificado una diferencia respecto de 2.2.8.1.1, ya que en la actualidad el Reglamento (UE) n.º 965/2012 solo permite créditos operacionales para HUD y EVS[11].

2.3.6.2. Artículo 83 bis

El cambio del anexo hace obligatorio llevar a bordo una copia auténtica certificada de un resumen del acuerdo celebrado conforme al artículo 83 *bis* del Convenio de Chicago. Además, en el nuevo apéndice 10 del anexo 6, parte I, se introduce un formulario normalizado de resumen del acuerdo. Contiene toda la información pertinente necesaria y constituye un formulario que los operadores pueden llevar consigo para utilizarlo durante las inspecciones en rampa u otras actividades de comprobación con el fin de reducir los malentendidos en los casos en que un acuerdo conforme al artículo 83 *bis* se aplique a la aeronave que está siendo inspeccionada. También es obligatorio enviar a la OACI el resumen del acuerdo cuando se presente un acuerdo conforme al artículo 83 *bis* para registrarlo.

[11] Véase la nota a pie de página n.º 9.

Con arreglo al marco jurídico establecido por el Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos de ejecución y delegados, el sistema reglamentario de la UE lleva a cabo la transferencia de las funciones de Estado de matrícula entre Estados miembros de forma que se cumplan plenamente los objetivos del artículo 83 *bis* del Convenio de Chicago. Este sistema es aplicable a toda aeronave matriculada en cualquier Estado miembro de la UE y explotada por un operador que tenga su centro de actividad principal en otro Estado miembro, que asume las responsabilidades de Estado del operador.

Se considera que las SARPS recientemente adoptadas crearán una carga administrativa adicional para los operadores con el fin de resolver un problema (no relacionado con la seguridad) de los inspectores de rampa.

Además, la OACI está modificando sus normas de registro para permitir el registro de los acuerdos conformes al artículo 83 *bis* mediante un sistema web interactivo. Si se pudiese acceder de forma generalizada a un sistema de este tipo, el requisito de tener que llevar el documento a bordo de la aeronave sería aún más cuestionable.

En la actual etapa, no está previsto proponer modificación alguna del Reglamento (UE) n.º 965/2012 para garantizar el cumplimiento de esta norma concreta.

Por lo tanto, deberían notificarse diferencias respecto de las nuevas SARPS de la OACI.

2.3.6.3. Registradores de vuelo

Los registradores de vuelo protegidos contra colisiones (por ejemplo, los FDR o los CVR) deben tener instalada obligatoriamente para su funcionamiento una fuente de alimentación eléctrica que ofrezca un máximo de fiabilidad. No hay disposiciones de este tipo que se apliquen a los registradores ligeros (por ejemplo, los CARS o los ADRS). Se ha introducido una nueva norma (norma 1.6 del anexo 6, parte III, apéndice 4) con el fin de que los registradores ligeros estén conectados a una fuente de alimentación que garantice una grabación adecuada y fiable en su entorno operacional.

El Reglamento (UE) n.º 965/2012 exige que determinadas categorías de helicópteros ligeros utilizados en operaciones de transporte aéreo comercial estén equipadas de registradores de vuelo ligeros si el primer CofA individual de la aeronave en cuestión se otorga el 5 de septiembre de 2022 o posteriormente [véase el punto CAT.IDE.H.191 del anexo IV (parte CAT) del Reglamento (UE) n.º 965/2012]. Si se incorpora la norma 1.6 del anexo 6, parte III, apéndice 4, a los requisitos de la UE, solo sería aplicable a estas categorías de helicópteros ligeros, a menos que se demostrase que sería beneficioso para la seguridad y la eficiencia de las operaciones volver a evaluar la incorporación de la norma a la normativa de la UE y ampliar el alcance de su aplicabilidad. Además, la nueva norma figura en el apéndice del anexo 6, parte III, por lo que se debería hacer una declaración de conformidad o de diferencia respecto del apéndice en relación con la norma que prescribe que se lleve un registrador de vuelo ligero y en ella debería hacerse referencia a dicho apéndice. La norma 4.3.1.1.4 prescribe que los helicópteros cuya MCTOM sea inferior a 3 175 kg deben estar equipados con un registrador de vuelo y que dicho registrador puede ser un ADRS.

En el anexo 6, parte III, no hay ningún requisito que exija estar equipado con un CARS. Por lo tanto, es preciso notificar una diferencia respecto de la norma 4.3.1.2.4, con el fin de especificar que, en el caso de que se use un ADRS, actualmente no hay ningún requisito de la UE que aborde la fiabilidad de su fuente de alimentación.

2.3.6.4. Registro de los mensajes de comunicaciones por enlace de datos

Las normas 4.3.3.1.2 y 4.7.3.1.1.1 del anexo 6, parte III, no fueron incorporadas al Reglamento (UE) n.º 965/2012. Los Estados miembros ya deberían haber notificado una diferencia con dicha norma[12]. Con la enmienda 23 se mantendrá la diferencia.

2.3.7. Enmienda 92 del anexo 10, volumen I, sobre telecomunicaciones aeronáuticas

En el punto CNS.TR.100 de la subparte B del anexo VIII del Reglamento (UE) 2017/373 (Métodos de trabajo y procedimientos operativos para proveedores de servicios de comunicación, navegación o vigilancia), se hace referencia al anexo 10, volumen I, de la OACI, hasta la enmienda 89 inclusive. Está previsto modificar esta disposición para incluir las enmiendas 92 e inferiores propuestas en la carta de Estado 20/20 de la OACI en el citado punto CS.TR.100 En lo sucesivo deberán notificarse las diferencias respecto a las disposiciones afectadas por las enmiendas 92 e inferiores.

2.3.8. Enmienda 92 del anexo 10, volumen II, sobre telecomunicaciones aeronáuticas

Se trata de una enmienda derivada de la enmienda 79 del anexo 3 (Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional), que afecta al servicio fijo aeronáutico (AFS).

En el punto CNS.TR.100 de la subparte B del anexo VIII del Reglamento (UE) 2017/373 (Métodos de trabajo y procedimientos operativos para proveedores de servicios de comunicación, navegación o vigilancia), se hace referencia al anexo 10, volumen II, de la OACI, hasta la enmienda 89 inclusive. Está previsto modificar esta disposición para incluir las enmiendas 92 e inferiores propuestas en la carta de Estado 20/21 de la OACI en el citado punto CS.TR.100. Por lo tanto, deberían notificarse diferencias respecto de las SARPS modificadas.

2.3.9. Enmienda 56 del anexo 11 sobre servicios de tránsito aéreo

En cuanto a la coordinación de actividades potencialmente peligrosas para la aviación civil, como ya estaba previsto en el punto 2.19.1 del capítulo 2 del anexo 11, mediante el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 2020/469[13] se introdujo el artículo 3 *quater* en el Reglamento (UE) 2017/373, en el que se establecen los correspondientes requisitos, que serán aplicables a partir del 27 de enero de 2022. Se prevé que a su debido tiempo se aborden los requisitos adicionales introducidos por la enmienda 52 del capítulo 2 en relación con la evaluación de los riesgos en materia de seguridad. Hasta que no se haya adoptado el correspondiente Reglamento, es preciso notificar diferencias.

Las normas recientemente adoptadas del capítulo 3 del anexo 11, sobre el requisito de que los conductores de vehículos operativos colacionen las partes relacionadas con la seguridad de las instrucciones transmitidas por voz, ya se han integrado en la propuesta de modificación del Reglamento (UE) n.º 139/2014[14], que está previsto publicar de aquí al final de 2020. Estos requisitos, así como el requisito de que los controladores de tránsito aéreo escuchen la colación, se abordarán a su debido tiempo, con el fin de armonizar este Reglamento con el Reglamento (UE) n.º 923/2012 [reglas normalizadas europeas del Reglamento del Aire (SERA)]. En la letra e) del punto SERA.8015 (Autorizaciones del control de tránsito aéreo) del Reglamento (UE) n.º 923/2012 figuran los requisitos de colación de autorizaciones y de

[12] Véase la nota a pie de página n.º 9.

[13] Reglamento de Ejecución (UE) 2020/469 de la Comisión, de 14 de febrero de 2020, por el que se modifican el Reglamento (UE) n.º 923/2012, el Reglamento (UE) n.º 139/2014 y el Reglamento (UE) 2017/373 en lo que respecta a los requisitos para los servicios de gestión del tránsito aéreo y de navegación aérea, el diseño de estructuras del espacio aéreo, la calidad de los datos y la seguridad de las pistas, y se deroga el Reglamento (UE) n.º 73/2010 (DO L 104 de 3.4.2020, p. 1).

[14] 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).

información relacionada con la seguridad, en relación principalmente con la comunicación entre la tripulación de vuelo y el controlador de tránsito aéreo. La modificación de este punto de la normativa SERA permitirá que para 2023 se cumpla la enmienda 52 del anexo 11.

Hasta que no se haya adoptado el correspondiente Reglamento, es preciso notificar diferencias.

2.3.10. Enmienda 15 del anexo 14, volumen I, sobre aeródromos

Las enmiendas de las disposiciones de los capítulos 3, 5 y 9 requerirían la modificación de determinadas especificaciones de certificación de la AESA, cuya adopción está prevista para el tercer trimestre de 2021. Hasta dicha adopción, es preciso notificar diferencias para estos capítulos. Por lo tanto, deberían notificarse diferencias respecto de las SARPS modificadas.

2.3.11. Enmienda 9 del anexo 14, volumen II, sobre aeródromos

Del análisis de los cambios introducidos en el anexo 14, volumen II, se desprende que su incorporación requeriría modificaciones relacionadas en su mayoría con las especificaciones de certificación del diseño de helipuertos. Estas futuras modificaciones abordarían los cambios introducidos en los capítulos 1, 3, 4 y 5 del anexo 14, volumen II. Sin embargo, en algunos casos no se considera apropiado modificar las especificaciones actuales (por ejemplo, las especificaciones de los sistemas de iluminación de los helipuertos), como ya se ha señalado en la recomendación de la carta de Estado A4/1.1.58-18/97 de la OACI.

En otros casos, las enmiendas de las disposiciones del anexo 14, volumen II (en los capítulos 2 y 6) requerirían modificar el marco reglamentario introducido por el propio Reglamento (UE) 139/2014.

Así pues, hasta que no se haya llevado a cabo la modificación de las disposiciones reglamentarias pertinentes de la UE, deben notificarse las correspondientes diferencias.

2.3.12. Enmienda 41 del anexo 15 sobre servicios de información aeronáutica

Las enmiendas tienen por objeto mejorar la información sobre actividades peligrosas para la aviación civil difundida mediante un aviso a los aviadores (NOTAM), en el que se aborda el caso específico de las zonas de conflicto.

El Reglamento (UE) 2017/373, modificado por el Reglamento (UE) 2020/469, incluye en el anexo VI (parte AIS) la versión más reciente de las SARPS del anexo 15 de la OACI y de las disposiciones de los procedimientos para los servicios de navegación aérea: gestión de la información aeronáutica (PANS-AIM). Sin embargo, es necesario notificar una diferencia porque las enmiendas adoptadas por la OACI todavía no están incluidas en el anexo VI (parte AIS) del Reglamento (UE) 2017/373.

2.3.13. Enmienda 13 del anexo 16, volumen I, sobre protección del medio ambiente

La enmienda aplicable del anexo 16 está prevista en el artículo 9, apartado 2, párrafo primero, del Reglamento (UE) 2018/1139 y entrará en vigor el 1 de abril de 2022.

Sin embargo, con arreglo a la carta de Estado 20/28 de la OACI, la fecha de aplicabilidad de la enmienda 13 del anexo 16, volumen I, es el 1 de enero de 2021.

Hasta el 31 de marzo de 2022 habrá una diferencia entre la normativa y/o prácticas de la UE y las disposiciones del anexo 16, volumen I, incluidas todas las enmiendas hasta la enmienda 13 inclusive. Por lo tanto, debe notificarse una diferencia que durará hasta el 31 de marzo de 2022.

2.3.14. Enmienda 10 del anexo 16, volumen II, sobre protección del medio ambiente

La enmienda aplicable del anexo 16, volumen II, está prevista en el artículo 9, apartado 2, párrafo primero, del Reglamento (UE) 2018/1139.

Con arreglo a la carta de Estado 20/29 de la OACI, la fecha de aplicabilidad de la enmienda 10 del anexo 16, volumen II, es el 1 de enero de 2021. Está prevista la modificación pertinente a través del correspondiente proceso de la AESA. Sin embargo, hasta el 31 de marzo de 2022 habrá una diferencia entre la normativa y/o prácticas de la UE y las disposiciones del anexo 16, volumen II, incluidas todas las enmiendas hasta la enmienda 10 inclusive. Por lo tanto, es preciso notificar una diferencia.

2.3.15. Enmienda 1 del anexo 16, volumen III, sobre protección del medio ambiente

Con arreglo a la carta de Estado 20/30 de la OACI, la fecha de aplicabilidad de la enmienda 1 del anexo 16, volumen III, es el 1 de enero de 2021. La correspondiente enmienda del anexo 16, volumen III, está prevista en el artículo 9, apartado 2, párrafo primero, del Reglamento (UE) 2018/1139.

Sin embargo, hasta el 1 de abril de 2022 habrá una diferencia entre la normativa y/o prácticas de la UE y las disposiciones del anexo 16, volumen III, incluidas todas las enmiendas hasta la enmienda 13 inclusive.

2.4. Adopción prevista de las enmiendas 46 y 39 del anexo 6, partes I y II, por parte del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, en relación con el aplazamiento del futuro requisito de equipamiento con un registrador de voz de cabina de vuelo (CVR) de veinticinco horas para evitar consecuencias no deseadas debido a la contingencia por la COVID-19

Las enmiendas 46 y 39 del anexo 6, partes I y II, en relación con el aplazamiento del futuro requisito de equipamiento con un registrador de voz de cabina de vuelo (CVR) de veinticinco horas para evitar consecuencias no deseadas debido a la contingencia por la COVID-19, serán presentadas para su adopción en la 221.ª reunión del Consejo de la OACI.

El propósito de estas enmiendas del anexo 6 – *Operación de aeronaves, parte I – Transporte aéreo comercial internacional – Aviones y parte II – Aviación general internacional – Aviones* del Convenio de Chicago es aplazar la obligación de realizar grabaciones mediante un registrador de voz de cabina de vuelo (CVR) de veinticinco horas hasta el 1 de enero de 2022, fecha en que las enmiendas previstas serán jurídicamente vinculantes para las Partes del Convenio de Chicago.

La fecha para equiparse con un CVR se fijó en el 1 de enero de 2021. La pandemia de COVID-19 se declaró a principios de 2020 y, desde entonces, ha causado graves trastornos en la fabricación de aeronaves y en las cadenas de suministros de los fabricantes de aeronaves.

3. POSICIÓN QUE DEBE ADOPTARSE EN NOMBRE DE LA UNIÓN

3.1. Diferencias que deben notificarse

En el 219.º período de sesiones del Consejo de la OACI, celebrado entre el 2 y el 20 de marzo de 2020, se adoptó una serie de enmiendas de distintos anexos del Convenio de Chicago en los ámbitos de la seguridad, el medio ambiente y la navegación aérea.

Para cada anexo de la OACI, el anexo de la propuesta de Decisión del Consejo hace referencia a la legislación pertinente de la Unión. Todas las enmiendas a que se hace referencia pertenecen a ámbitos regulados por el Derecho de la Unión y, por lo tanto, son

competencia externa exclusiva de la Unión. Además, el anexo de la propuesta de Decisión del Consejo muestra en detalle las diferencias que se deben notificar a la OACI. En la lista que figura a continuación se detalla la necesidad de notificar diferencias a la OACI por anexo:

– carta de Estado 20/19 sobre la adopción de la enmienda 176 del anexo 1: deben notificarse diferencias;

– carta de Estado 20/16 sobre la adopción de la enmienda 79 del anexo 3: deben notificarse diferencias;

– carta de Estado 20/18 sobre la adopción de la enmienda 44 del anexo 6, parte I: deben notificarse diferencias;

– carta de Estado 20/31 sobre la adopción de la enmienda 37 del anexo 6, parte II: deben notificarse diferencias;

– carta de Estado 20/32 sobre la adopción de la enmienda 23 del anexo 6, parte III: deben notificarse diferencias;

– carta de Estado 20/20 sobre la adopción de la enmienda 92 del anexo 10, volumen I: deben notificarse diferencias;

– carta de Estado 20/21 sobre la adopción de la enmienda 92 del anexo 10, volumen II: deben notificarse diferencias;

– carta de Estado 20/39 sobre la adopción de la enmienda 52 del anexo 11: deben notificarse diferencias;

– carta de Estado 20/35 sobre la adopción de la enmienda 15 del anexo 14, volumen I: deben notificarse diferencias;

– carta de Estado 20/22 sobre la adopción de la enmienda 9 del anexo 14, volumen II: deben notificarse diferencias;

– carta de Estado 20/24 sobre la adopción de la enmienda 41 del anexo 15: deben notificarse diferencias;

En este contexto y teniendo en cuenta la legislación pertinente de la Unión, la postura que debe adoptarse en nombre de la Unión es notificar las diferencias con arreglo al artículo 38 del Convenio de Chicago de conformidad con lo establecido en el anexo de la propuesta de Decisión del Consejo.

3.2. Enmiendas 46 y 39 del anexo 6, partes I y II

El principal cambio que la propuesta de las enmiendas 46 y 39 del anexo 6, partes I y II, introducirá en la actual normativa de la Unión es el aplazamiento al 1 de enero de 2022 de la fecha de aplicación de la nueva regla de equipamiento con un CVR de veinticinco horas, originariamente prevista para el 1 de enero de 2021.

Debido a la pandemia de COVID-19, la aplicación de la nueva regla de equipamiento con un CVR de veinticinco horas, prevista originariamente para el 1 de enero de 2021, no es realista tampoco a escala de la Unión. La Comisión se encuentra en el proceso de adopción de un

aplazamiento de dicha fecha a escala de la Unión mediante modificaciones del correspondiente Reglamento de la Comisión[15]. Por lo tanto, procede apoyar el aplazamiento propuesto por la OACI. Por otra parte, una vez que la OACI anuncie la adopción de las enmiendas 46 y 39 del anexo 6, partes I y II, en una carta de Estado, con la invitación a que los Estados miembros notifiquen su desaprobación, cualquier diferencia o su cumplimiento de la medida adoptada, la postura de la Unión deberá ser la de notificar el cumplimiento.

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) dispone 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[16].

El concepto de «actos que surtan efectos jurídicos» incluye los actos que surten efectos jurídicos en virtud de las normas de Derecho internacional que regulan el organismo en cuestión. 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»[17].

4.1.2. Aplicación al presente caso

El Consejo de la OACI es un organismo creado por un acuerdo, que es 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.

Las diferencias que han de notificarse en respuesta a las cartas de Estado de la OACI enumeradas previamente tienen repercusiones sobre los efectos jurídicos que surten las normas establecidas en aplicación del Convenio de Chicago.

Dichos efectos jurídicos entran dentro de un ámbito cubierto por las normas de la Unión, a saber, el Reglamento (UE) 2018/1139, el Reglamento (UE) 2017/373, el Reglamento (UE)

---

15 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). Véanse las reglas de las operaciones aéreas, puntos CAT.IDE.A.185, letra c), punto 1), y NCC.IDE.A.160, letra b), punto 1).

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

17 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.

n.º 965/2012, el Reglamento (UE) 2020/469 y el Reglamento (UE) n.º 139/2014. Por consiguiente, de conformidad con el artículo 3, apartado 2, del TFUE, la Unión tiene competencia externa exclusiva en esta materia.

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

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

4.2. Base jurídica sustantiva

4.2.1. Principios

La base jurídica sustantiva de las decisiones adoptadas con arreglo al artículo 218, apartado 9, del TFUE depende principalmente del objetivo y del contenido del acto adoptado por el cual se adopta 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 atañen a la política común de transportes.

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

4.3. Conclusión

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

2020/0290 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

sobre la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en la Organización de Aviación Civil Internacional con respecto a la notificación de diferencias en relación con los anexos 1, 3, 4, 6 (partes I, II y III), 10 (volúmenes I y II), 11, 14 (volúmenes I y II), 15 y 16 (volúmenes I, II y III), del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y en el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional con respecto a la adopción de las enmiendas 46 y 39 del anexo 6 (partes I y II) de dicho Convenio en relación con el aplazamiento del futuro requisito de equipamiento con un registrador de voz de cabina de vuelo (CVR) de veinticinco horas para evitar consecuencias no deseadas debido a la contingencia por la COVID-19

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

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

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

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

(5) En el 219.º período de sesiones, celebrado entre el 2 y el 20 de marzo de 2020, el Consejo de la OACI adoptó una serie de enmiendas de los anexos 1, 3, 4, 6 (partes I, II y III), 10 (volúmenes I y II), 11, 14 (volúmenes I y II), 15 y 16 (volúmenes I, II y III) del Convenio de Chicago en los ámbitos de la seguridad, el medio ambiente y la navegación aérea. Las correspondientes cartas de Estado de la OACI en las que se informa a los Estados contratantes de la OACI de la adopción de las enmiendas son un

recordatorio para los Estados de que, con arreglo al artículo 38 del Convenio de Chicago, están obligados a notificar a la OACI toda diferencia que pueda surgir.

(6) Todas las enmiendas adoptadas por el Consejo de la OACI pertenecen a ámbitos regulados por el Derecho de la Unión y, por lo tanto, son competencia externa exclusiva de la Unión. En efecto, las nuevas SARPS pueden tener una influencia decisiva en el contenido del Derecho de la Unión, concretamente en el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo

(7) [1], el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373 de la Comisión[2], el Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión[3], el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/469 de la Comisión[4] y el Reglamento (UE) n.º 139/2014 de la Comisión[5].

(8) Algunas de las enmiendas de los anexos del Convenio de Chicago ya forman parte de la legislación de la Unión, mientras que otras están en proceso de ser incorporadas a la normativa de la Unión.

(9) En el anexo de la presente Decisión se remite a la legislación pertinente de la Unión por cada anexo del Convenio de Chicago que ha sido objeto de enmienda. Además, el anexo de la presente Decisión muestra en detalle las diferencias que se deben notificar a la OACI.

(10) Por consiguiente, procede establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en respuesta a las cartas de Estado de la OACI, que es notificar el cumplimiento, diferencias o discrepancias con respecto a las nuevas SARPS adoptadas en el 219.º período de sesiones del Consejo de la OACI en relación con los anexos 1, 3, 4, 6, 1, 10, 11, 14, 15 y 16 del Convenio de Chicago.

(11) La pandemia mundial de COVID-19 ha tenido repercusiones negativas para los operadores y fabricantes de aeronaves, así como para los proveedores subsidiarios de los fabricantes de equipos, lo que ha retrasado el desarrollo de nuevos sistemas. Los operadores de aeronaves están anulando o aplazando la entrega de aeronaves, a resultas de lo cual una aeronave cuya entrega estaba prevista en 2020 se entregará en 2021. Cuando esto ocurre, es necesario reconfigurar la aeronave con arreglo a las disposiciones aplicables a partir del 1 de enero de 2021. Si es necesario reequipar dichas aeronaves, sus operadores y fabricantes deberán hacer frente a cargas financieras indebidas. Por lo tanto, la Comisión se encuentra en el proceso de adoptar un aplazamiento de dicha fecha a escala de la Unión mediante la modificación del Reglamento (UE) n.º 965/2012. El registrador de voz de cabina de vuelo (CVR) se utiliza en apoyo de las investigaciones de accidentes e incidentes. El retraso en aplicar

---

[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, (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 de Ejecución (UE) 2017/373 de la Comisión, de 1 de marzo de 2017, por el que se establecen requisitos comunes para los proveedores de servicios de gestión del tránsito aéreo/navegación aérea y otras funciones de la red de gestión del tránsito aéreo y su supervisión, por el que se derogan el Reglamento (CE) n.º 482/2008 y los Reglamentos de Ejecución (UE) n.º 1034/2011, (UE) n.º 1035/2011 y (UE) 2016/1377, y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 677/2011 (DO L 62 de 8.3.2017, p. 1).

[3] Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

[4] Reglamento de Ejecución (UE) 2020/469 de la Comisión, de 14 de febrero de 2020, por el que se modifican el Reglamento (UE) n.º 923/2012, el Reglamento (UE) n.º 139/2014 y el Reglamento (UE) 2017/373 en lo que respecta a los requisitos para los servicios de gestión del tránsito aéreo y de navegación aérea, el diseño de estructuras del espacio aéreo, la calidad de los datos y la seguridad de las pistas, y se deroga el Reglamento (UE) n.º 73/2010 (DO L 104 de 3.4.2020, p. 1).

[5] 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).

la ampliación de la duración del CVR de dos a veinticinco horas no supondrá un riesgo de seguridad significativo, pero sí contribuirá a conciliar el beneficio de disponer de una grabación de voz de cabina de vuelo más larga con la realidad a la que se enfrenta en la actualidad el sector de la aviación. La Unión apoya decididamente los esfuerzos de la OACI para mejorar la seguridad aérea. Sin embargo, considerando la situación sin precedentes causada por la pandemia de COVID-19 y la ausencia de riesgos significativos para la seguridad, la Unión debería apoyar dichas enmiendas.

(12) La posición de la Unión durante el 221.º período de sesiones del Consejo de la OACI en relación con las previstas enmiendas 46 y 39 del anexo 6, partes I y II, debe ser apoyar las enmiendas en cuestión; dicha posición deberá ser expresada por los Estados miembros de la Unión que son miembros del Consejo de la OACI, actuando conjuntamente en nombre de la Unión.

(13) La posición de la Unión tras la adopción de las enmiendas 46 y 39 del anexo 6, partes I y II, por el Consejo de la OACI, que será anunciada por el Secretario General de esta organización a través de un procedimiento de carta de Estado de la OACI, debe ser la de notificar el cumplimiento de dichas enmiendas y esta posición debe ser expresada por todos los Estados miembros de la Unión.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en respuesta a las siguientes cartas de Estado:

– carta de Estado 20/19 de la OACI sobre la adopción de la enmienda 176 del anexo 1,

– carta de Estado 20/16 de la OACI sobre la adopción de la enmienda 79 del anexo 3,

– carta de Estado 20/23 de la OACI sobre la adopción de la enmienda 61 del anexo 4,

– carta de Estado 20/18 de la OACI sobre la adopción de la enmienda 44 del anexo 6, parte I,

– carta de Estado 20/31 de la OACI sobre la adopción de la enmienda 37 del anexo 6, parte II,

– carta de Estado 20/32 de la OACI sobre la adopción de la enmienda 23 del anexo 6, parte III,

– carta de Estado 20/20 de la OACI sobre la adopción de la enmienda 92 del anexo 10, volumen I,

– carta de Estado 20/21 de la OACI sobre la adopción de la enmienda 92 del anexo 10, volumen II,

– carta de Estado 20/39 de la OACI sobre la adopción de la enmienda 52 del anexo 11,

– carta de Estado 20/35 de la OACI sobre la adopción de la enmienda 15 del anexo 14, volumen I,

– carta de Estado 20/22 de la OACI sobre la adopción de la enmienda 9 del anexo 14, volumen II,

– carta de Estado 20/24 de la OACI sobre la adopción de la enmienda 41 del anexo 15,

– carta de Estado 20/28 de la OACI sobre la adopción de la enmienda 13 del anexo 16, volumen I,

– carta de Estado 20/29 de la OACI sobre la adopción de la enmienda 10 del anexo 16, volumen II,

– carta de Estado 20/30 de la OACI sobre la adopción de la enmienda 1 del anexo 16, volumen III,

enviadas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), figura en el anexo de la presente Decisión.

Artículo 2

1) La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el 221.º período de sesiones del Consejo de la OACI será apoyar las propuestas de enmiendas 46 y 39 del anexo 6, partes I y II, del Convenio sobre Aviación Civil Internacional («Convenio de Chicago») en su totalidad.

2) La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión tras la adopción por parte del Consejo de la OACI de las enmiendas 46 y 39 del anexo 6, partes I y II, del Convenio de Chicago será notificar el cumplimiento de la medida adoptada en respuesta a la respectiva carta de Estado de la OACI.

Artículo 3

1) La posición a la que se refieren el artículo 1 y el artículo 2, apartado 2, será expresada por todos los Estados miembros de la Unión.

2) La posición a que se refiere el artículo 2, apartado 1, será expresada, de forma conjunta, por los Estados miembros de la Unión que formen parte del Consejo de la OACI.

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Decisión son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Consejo
El Presidente / La Presidenta