DECISIÓN (UE) 2022/322 DEL CONSEJO

de 18 de febrero de 2022

sobre la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), respecto de la adopción de enmiendas a los anexos 1, 6 a 10, 14 y 17 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

(1) El Convenio sobre Aviación Civil Internacional (en lo sucesivo, «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 de la Unión son Estados contratantes del Convenio de Chicago y miembros de la OACI, mientras que la Unión tiene carácter de observadora en determinados órganos de la OACI. Actualmente hay siete Estados miembros representados en el Consejo de la OACI.

(3) De conformidad con el artículo 54 del Convenio de Chicago, el Consejo de la OACI debe adoptar normas y métodos recomendados internacionales (SARP), y designarlos como anexos del Convenio de Chicago.

(4) En su 225.° período de sesiones, el Consejo de la OACI debe adoptar la enmienda 178 al anexo 1, la enmienda 47 a la parte I del anexo 6, la enmienda 40 a la parte II del anexo 6, la enmienda 24 a la parte III del anexo 6, la enmienda 7 al anexo 7, la enmienda 109 al anexo 8, la enmienda 29 al anexo 9, la enmienda 91 al volumen IV del anexo 10, la enmienda 17 al volumen I del anexo 14 y la enmienda 18 al anexo 17 del Convenio de Chicago, tal como se establece en las cartas de Estado AN 12/1.1.25-20/112, AN 11/1.1.34-20/75, AN 3/45-20/85, AN 3/1.2-20/76, AN 7/1.3.105-20/42, SP 55/4-20/94, AS 8/2.1-21/48 Confidencial y EC 6/3-21/67.

(5) El objetivo principal de la enmienda 178 al anexo 1 del Convenio de Chicago es permitir la aplicación de un sistema de licencias electrónicas para el personal con el fin de mejorar la eficiencia.

(6) El objetivo principal de las enmiendas 47, 40 y 24 a las partes I, II y III del anexo 6 del Convenio de Chicago, respectivamente, es reforzar el marco jurídico para la continuidad del servicio de los registradores de vuelo, aclarar las disposiciones relativas a las operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO) y a los chalecos salvavidas para bebés, exigir sistemas de advertencia de la proximidad del terreno (GPWS) en determinados aviones, añadir una nueva norma para equipar a los aviones en determinadas condiciones con sistemas de aviso y alerta de rebasamiento de pista (ROAAS), otorgar crédito operacional en el contexto de los mínimos de utilización de aeródromo basados en las prestaciones (PBAOM), garantizar la disponibilidad de instalaciones y servicios adecuados de salvamento y extinción de incendios (RFF) en el aeródromo de operación previsto, actualizar las disposiciones relativas a las alternativas mar adentro para operaciones de helicópteros a gran distancia y añadir disposiciones relacionadas con el transporte de mercancías peligrosas en helicóptero, y actualizar las disposiciones relativas a la formación.

(7) El objetivo principal de la enmienda 7 al anexo 7 del Convenio de Chicago es facilitar la transferencia de aeronaves de un Estado a otro mediante la adaptación del modelo de certificado de matrícula y la introducción de un modelo de certificado de baja del registro de matriculación.

(8) El objetivo principal de la enmienda 109 al anexo 8 del Convenio de Chicago es mejorar la claridad y garantizar que los Estados que aprueben cualquier modificación y reparación tengan una comprensión clara de su responsabilidad en el mantenimiento de la aeronavegabilidad y aclaren las capacidades de diseño de los sistemas de extinción de incendios del compartimento de carga en aviones grandes, helicópteros y aviones pequeños.

(9) El objetivo principal de la enmienda 29 al anexo 9 del Convenio de Chicago es mejorar la preparación de los Estados frente a futuras pandemias, aprendiendo de las lecciones extraídas de la pandemia de COVID-19 y estableciendo medidas adecuadas de mitigación ante futuras pandemias. La enmienda 29 aborda además la lucha contra la trata de seres humanos mediante SARP. Además, contiene modificaciones menores, pero útiles, de las disposiciones del anexo 9 del Convenio de Chicago para los vuelos de repatriación y el transporte aéreo de pasajeros con discapacidad, así como una modificación de las notas de la sección de datos de registro de nombres de los pasajeros (PNR) en relación con el término *push*.

(10) El objetivo principal de la enmienda 91 al volumen IV del anexo 10 del Convenio de Chicago es introducir el sistema anticolisión de a bordo (ACAS) X y reducir el número de alertas ACAS falsas.

(11) El objetivo principal de la enmienda 17 al volumen I del anexo 14 del Convenio de Chicago es excluir a la aviación general de las disposiciones de salvamento y extinción de incendios (RFF).

(12) El objetivo principal de la enmienda 18 al anexo 17 del Convenio de Chicago es introducir nuevas SARP y modificar aquellas SARP ya existentes relacionadas con el tema de la seguridad, los programas de seguridad de los operadores de aeronaves, los métodos para detectar explosivos en el equipaje de bodega y los programas nacionales de control de la calidad de la seguridad de la aviación civil.

(13) Procede establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el Consejo de la OACI, puesto que la enmienda 178 al anexo 1, la enmienda 47 a la parte I del anexo 6, la enmienda 40 a la parte II del anexo 6, la enmienda 24 a la parte III del anexo 6, la enmienda 7 al anexo 7, la enmienda 109 al anexo 8, la enmienda 29 al anexo 9, la enmienda 91 al volumen IV del anexo 10, la enmienda 17 al volumen I del anexo 14, y la enmienda 18 al anexo 17 del Convenio de Chicago pueden tener una influencia determinante en el contenido del Derecho de la Unión, a saber, en los Reglamentos (UE) n.º 1178/2011 ([1]), (UE) n.º 1332/2011 ([2]), (UE) n.º 965/2012 ([3]), (UE) n.º 139/2014 ([4]) y (UE) 2015/640 ([5]) de la Comisión, así como en el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 de la Comisión ([6]) y en el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo ([7]).

(14) La posición de la Unión en el 225.º período de sesiones del Consejo de la OACI, o en cualquier período de sesiones subsiguiente, con respecto a la adopción de la enmienda 178 al anexo 1, la enmienda 47 a la parte I del anexo 6, la enmienda 40 a la parte II del anexo 6, la enmienda 24 a la parte III del anexo 6, la enmienda 7 al anexo 7, la enmienda 109 al anexo 8, la enmienda 29 al anexo 9, la enmienda 91 al volumen IV del anexo 10, la enmienda 17 al volumen I del anexo 14 y la enmienda 18 al anexo 17 y del Convenio de Chicago, debe ser la de apoyar dichas enmiendas en su totalidad. Dicha posición debe ser expresada en nombre de la Unión por los Estados miembros de la Unión que forman parte del Consejo de la OACI, actuando conjuntamente.

([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 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).

([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 (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).

([5]) 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).

([6]) Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 de la Comisión, de 5 de noviembre de 2015, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea (DO L 299 de 14.11.2015, p. 1).

([7]) 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).

(15) La posición de la Unión después de que el Consejo de la OACI adopte la enmienda 178 al anexo 1, la enmienda 47 a la parte I del anexo 6, la enmienda 40 a la parte II del anexo 6, la enmienda 24 a la parte III del anexo 6, la enmienda 7 al anexo 7, la enmienda 109 al anexo 8, la enmienda 29 al anexo 9, la enmienda 91 al volumen IV del anexo 10, la enmienda 17 al volumen I del anexo 14 y la enmienda 18 al anexo 17 del Convenio de Chicago, lo que debe ser anunciado por el secretario general de la OACI mediante un procedimiento de carta de Estado de la OACI, debe ser la de no registrar ninguna oposición y notificar su conformidad, siempre que dichas enmiendas se adopten sin cambios sustanciales. Conviene establecer también el procedimiento que debe seguirse para la notificación de diferencias a la OACI, en caso de que la legislación de la Unión se aparte de las SARP recientemente adoptadas después de la fecha prevista de aplicación de dichas SARP. En lo relativo a las diferencias con respecto a las normas contenidas en los anexos 1, 6, 8 y 14 del Convenio de Chicago que entran en el ámbito de competencia exclusiva de la Unión, se aplica la Decisión (UE) 2021/1092 del Consejo ([8]). Dicha posición debe ser expresada por todos los Estados miembros de la Unión.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

1. La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el 225.º período de sesiones del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, o en cualquier período de sesiones subsiguiente, será la de apoyar en su totalidad las propuestas de enmienda 178 al anexo 1, enmienda 47 a la parte I del anexo 6, enmienda 40 a la parte II del anexo 6, enmienda 24 a la parte III del anexo 6, enmienda 7 al anexo 7, enmienda 109 al anexo 8, enmienda 29 al anexo 9, enmienda 91 al volumen IV del anexo 10, enmienda 17 al volumen I del anexo 14 y enmienda 18 al anexo 17 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

2. La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión, siempre que el Consejo de la OACI adopte sin cambios sustanciales las enmiendas mencionadas en el apartado 1, será la de no registrar ninguna oposición y notificar su conformidad con cada enmienda adoptada en respuesta a las respectivas cartas de Estado de la OACI.

En caso de que la legislación de la Unión difiera de las normas contenidas en los anexos del Convenio de Chicago mencionados en el apartado 1, en su versión modificada por la OACI, después de que sean aplicables, lo que exige la notificación de las diferencias respecto de dichos anexos de conformidad con el artículo 38 del Convenio de Chicago, la Comisión presentará al Consejo, en tiempo oportuno y al menos dos meses antes del final de cualquier plazo que la OACI haya fijado para la notificación de diferencias, un documento preparatorio, para su debate y aprobación, en el que se expongan pormenorizadamente las diferencias que los Estados miembros deban notificar a la OACI en nombre de la Unión.

No obstante lo dispuesto en el párrafo segundo del presente apartado, en caso de que la legislación de la Unión difiera de las normas contenidas en los anexos 1, 6, 8 y 14 del Convenio de Chicago, en su versión modificada por la OACI, en la medida en que dichas normas entren en el ámbito de competencia exclusiva de la Unión, después de que sean aplicables, lo que exige la notificación de las diferencias respecto de dichos anexos de conformidad con el artículo 38 del Convenio de Chicago, la posición que deba adoptarse en nombre de la Unión en la OACI en lo relativo a la notificación de tales diferencias se establecerá sobre la base de la Decisión (UE) 2021/1092.

Artículo 2

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

Todos los Estados miembros de la Unión expresarán la posición recogida en el artículo 1, apartado 2.

Artículo 3

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

([8]) Decisión (UE) 2021/1092 del Consejo, de 11 de junio de 2021, por la que se establecen los criterios y el procedimiento para la notificación de diferencias con respecto a las normas internacionales adoptadas por la Organización de Aviación Civil Internacional en el ámbito de la seguridad operacional de la aviación (DO L 236 de 5.7.2021, p. 51).

Hecho en Bruselas, el 18 de febrero de 2022.

Por el Consejo
El Presidente
J.-Y. LE DRIAN