2025/2624

19.12.2025

DECISIÓN (UE) 2025/2624 DEL CONSEJO

de 15 de diciembre de 2025

que modifica la Decisión (UE) 2023/746 por lo que respecta a la prórroga de su período de aplicación y a su anexo

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») y 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 partes contratantes en el Convenio de Chicago y Estados contratantes de la OACI, mientras que la Unión tiene estatuto de observador en determinados órganos de la OACI. Seis Estados miembros están actualmente representados en el Consejo de la OACI.

(3) En virtud del artículo 37 del Convenio de Chicago, la OACI debe adoptar y enmendar las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales que traten, por ejemplo, de los sistemas de comunicaciones y de las ayudas para la navegación aérea, de las reglas del aire y los métodos de control del tránsito aéreo, así como de otras cuestiones relacionadas con la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea que en su oportunidad puedan considerarse apropiadas.

(4) 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 al Consejo de 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.

(5) En virtud del artículo 54, letra l), del Convenio de Chicago, el Consejo de la OACI ha de adoptar normas y métodos recomendados internacionales y los designará como anexos del Convenio de Chicago (en lo sucesivo, «anexos de la OACI»).

(6) 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.

(7) 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 (TFUE), 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.

(8) 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.

(9) 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 debe circunscribirse 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.

(10) 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.

(11) En el ámbito de la Unión, los requisitos que contienen las normas y métodos recomendados en materia de seguridad operacional de la aviación civil están plasmados e indicados principalmente en los Reglamentos (UE) 2018/1139 ([1]) y (CE) n.º 2111/2005 ([2]) del Parlamento Europeo y del Consejo, así como en los 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]) y (UE) 2015/640 ([9]) de la Comisión, el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 de la Comisión ([10]), el Reglamento Delegado (UE) 2019/945 de la Comisión ([11]) y el Reglamento de Ejecución (UE) 2021/664 de la Comisión ([12]).

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj).

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj).

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj).

([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 protección ambiental o la declaración de conformidad de las aeronaves y los productos, componentes, equipos, unidades de control y monitorización, y partes constitutivas de la unidad de control y monitorización, relacionados con esas aeronaves, así como sobre los requisitos de capacidad de las organizaciones de diseño y de producción (DO L 224 de 21.8.2012, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/748/oj).

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/139/oj).

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/452/oj).

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1321/oj).

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/640/oj).

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/947/oj).

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2019/945/oj).

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/664/oj).

(12) 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 principalmente plasmados y contemplados en los Reglamentos (CE) n.º 549/2004 ([13]), (CE) n.º 550/2004 ([14]) y (UE) 2024/2803 ([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 (UE) n.º 1332/2011 de la Comisión ([16]), el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 de la Comisión ([17]), el Reglamento (UE) 2015/340 de la Comisión ([18]) y el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1048 de la Comisión ([19]).

(13) 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.

(14) Por consiguiente, procede prorrogar el período de aplicación de la Decisión (UE) 2023/746 del Consejo ([20]) por otro ciclo trienal de la OACI, a saber, hasta el 31 de diciembre de 2028. La Comisión debe presentar al Consejo una evaluación escrita sobre la aplicación de dicha Decisión, que servirá de base para su prórroga o modificación eventual.

(15) 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.

(16) A efectos de la aplicación de la presente Decisión, los Estados miembros y la Comisión, en consonancia con el estatuto de observador de la Unión, deben actuar en estrecha cooperación en observancia de su deber de cooperación leal.

(17) Por lo tanto, procede modificar la Decisión (UE) 2023/746 en consecuencia.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj).

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

([15]) Reglamento (UE) 2024/2803 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024, relativo a la realización del Cielo Único Europeo (DO L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj).

([16]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1332/oj).

([17]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2012/923/oj).

([18]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/340/oj).

([19]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/1048/oj).

([20]) 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 (DO L 99 de 12.4.2023, p. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2023/746/oj).

Artículo 1

La Decisión (UE) 2023/746 se modifica como sigue:

1) En el artículo 7, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. La presente Decisión será aplicable hasta el 31 de diciembre de 2028.».

2) El anexo se modifica como sigue:

a) en el epígrafe «Objetivos», el punto 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. Fomentar el desarrollo y la implantación de servicios de navegación aérea eficientes, eficaces e interoperables, de conformidad con los Reglamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004 y (UE) 2024/2803, y teniendo en cuenta el plan mundial de navegación aérea y las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU).»;

b) en el epígrafe «Directrices», el punto 2, letra c), se sustituye por el texto siguiente:

«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 las Resoluciones A42-6, A42-7 y A42-8.».

Artículo 2

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

Hecho en Bruselas, el 15 de diciembre de 2025.

Por el Consejo

El Presidente

L. AAGAARD