COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 12.2.2026
COM(2026) 66 final

2026/0042 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el 237.º período de sesiones del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) con respecto a las enmiendas 3, 12 y 15 del anexo 16, volúmenes I a III, del Convenio de Chicago, sobre normas y métodos recomendados relativos a la protección del medio ambiente

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO DE LA PROPUESTA

La presente propuesta se refiere a:

i) la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el 237.º período de sesiones del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) con respecto a las propuestas de enmienda del anexo 16, volúmenes I a III, del Convenio sobre Aviación Civil Internacional («el Convenio de Chicago»), sobre normas y métodos recomendados relativos a la protección del medio ambiente;

ii) la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión después de que la OACI anuncie la adopción de las enmiendas 15, 12 y 3 al anexo 16 del Convenio de Chicago («Protección del medio ambiente») e invite a los Estados contratantes a notificar posibles diferencias o el cumplimiento de las medidas adoptadas.

2. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

2.1. Convenio sobre Aviación Civil Internacional

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

Todos los Estados miembros de la UE son Partes en el Convenio de Chicago.

2.2. Organización de Aviación Civil Internacional

La OACI es una agencia especializada de las Naciones Unidas. Los fines y objetivos de dicha Organización son desarrollar los principios y las técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la planificación y el desarrollo del transporte aéreo internacional.

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

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. Francia, Alemania, Italia, Dinamarca, España y Polonia están actualmente representados en el Consejo de la OACI.

La UE tiene estatus de observadora en la OACI.

2.3. Actos previstos del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional

El Consejo de la OACI ha adoptado las normas y métodos recomendados internacionales sobre protección del medio ambiente como anexo 16 del Convenio de Chicago. El anexo 16 tiene cuatro volúmenes. Los tres volúmenes pertinentes para la presente propuesta corresponden a los siguientes ámbitos:

– el volumen I hace referencia a las normas y métodos recomendados relativos al ruido de las aeronaves;

– el volumen II hace referencia a las normas y métodos recomendados relativos a las emisiones de los motores de aeronaves;

– el volumen III hace referencia a las normas y métodos recomendados relativos a las emisiones de CO_2 de los aviones.

En el transcurso de su 237.º período de sesiones, que se celebrará del 23 de marzo al 2 de abril de 2026, el Consejo de la OACI deberá considerar posibles enmiendas a estos volúmenes. En julio de 2025 se enviaron comunicaciones[1] con los cambios previstos a los Estados de la OACI para recabar sus comentarios.

3. POSICIÓN QUE DEBE ADOPTARSE EN NOMBRE DE LA UNIÓN

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

Es preciso que, antes del 237.º período de sesiones del Consejo de la OACI, que dará comienzo el 23 de marzo de 2026, se adopte la posición en nombre de la Unión para permitir a los Estados miembros participar en las decisiones sobre los cambios propuestos.

Por lo que se refiere al **volumen I**, las propuestas de enmienda previstas, tal como se recogen en la comunicación a los Estados mencionada anteriormente, incluyen actualizaciones de las definiciones de la parte I sobre versiones derivadas, la adición de la definición de aviones supersónicos y la introducción de mejoras tipográficas, editoriales y diversas. La propuesta también incluye una nueva norma sobre el ruido generado por el aterrizaje y el despegue (LTO, por sus siglas en inglés) de los aviones supersónicos (como el nuevo capítulo 15) y una nueva norma sobre el ruido generado por el LTO de los aviones subsónicos (como el nuevo capítulo 16).

Por lo que se refiere al **volumen II**, las propuestas de enmienda previstas, tal como se recogen en la comunicación a los Estados mencionada anteriormente, incluyen:

a) mejoras del lenguaje de aplicabilidad y la introducción de los nuevos términos «motor de referencia» y «criterios de modificación sin efecto sobre las emisiones» para aumentar la coherencia y la claridad práctica para los usuarios;

b) actualizaciones de los símbolos y definiciones en favor de la coherencia con el apéndice 3 para su utilización en los cálculos de los índices de emisión y la introducción de tres métodos para determinar la concentración máxima en masa de partículas no volátiles (nvPM, por sus siglas en inglés), así como de tres métodos para determinar los valores máximos en masa y número de los índices de emisión de nvPM;

c) la introducción de un nuevo requisito de notificación relativo a un punto de certificación de nvPM correspondiente al 57,5 % del empuje nominal en la lista de puntos de referencia para determinar los valores en masa y número de las emisiones de nvPM;

d) la adaptación de disposiciones a las prácticas recomendadas para la industria aeroespacial de la SAE ARP6320B «Procedimiento para el muestreo continuo y la medición de las emisiones de partículas no volátiles procedentes de los motores de turbina de las aeronaves» y ARP6481A «Procedimiento para el cálculo de las pérdidas en el sistema de muestreo y medición de nvPM y factores de corrección relacionados con las pérdidas en el sistema».

Por lo que se refiere al **volumen III**, las propuestas de enmienda previstas, tal como se recogen en la comunicación a los Estados mencionada anteriormente, incluyen:

a) la introducción de una nueva norma en materia de CO2 aplicable a los aviones subsónicos, con límites más estrictos (del 10/3 %) para los aviones grandes/pequeños

[1] SL 25/68, SL 25/69, y SL 25/67.

y una fecha de aplicabilidad de 31 de diciembre de 2031 para los nuevos tipos de aviones, y una norma más estricta en materia de emisiones para los tipos de aviones en producción, aplicable el 1 de enero de 2035;

b) ajustes para aumentar la claridad y precisión de los términos, así como para garantizar una consideración adecuada y correcta de los diferentes métodos de cumplimiento (ensayos en vuelo directos y modelos de *performance*), a efectos de los procedimientos de determinación y notificación del alcance específico (SAR, por sus siglas en inglés).

Está previsto que todas las enmiendas propuestas sean aplicables a partir del 1 de enero de 2027.

El objeto del acto previsto se refiere a un ámbito en el que la Unión tiene competencia externa exclusiva en virtud de la última parte del artículo 3, apartado 2, del TFUE, ya que los actos previstos pueden afectar a normas comunes o alterar su alcance, a saber:

– 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[2]; y

– Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión, de 3 de agosto de 2012, por el que se establecen 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[3].

3.2. Posición que debe adoptarse en nombre de la Unión

Habida cuenta de la legislación pertinente de la Unión, la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el Consejo de la OACI debe ser la de apoyar las enmiendas propuestas de los volúmenes I, II y III.

Las propuestas de enmienda de las normas constituyen un importante paso adelante, en consonancia con las políticas de la Unión, y deben acogerse favorablemente. Si bien es posible que algunas enmiendas ya se ajusten a las prácticas existentes de algunos fabricantes y no requieran cambios radicales de diseño ni el desarrollo de nuevas tecnologías, su adopción por el Consejo de la OACI es coherente con las políticas de la Unión, promueve la coherencia a nivel mundial y fomenta un entorno positivo para la innovación continua.

Por consiguiente, la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión, siempre que el Consejo de la OACI adopte sin cambios sustanciales las propuestas de enmienda al anexo 16 («Protección del medio ambiente») del Convenio de Chicago, será la de no notificar desaprobación alguna y cumplir las medidas adoptadas en respuesta a la comunicación a los Estados de la OACI correspondiente. En caso de que la legislación de la Unión se desvíe de

[2] DO L 212 de 22.8.2018, p. 1.
[3] DO L 224 de 21.8.2012, p. 1.

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

4. COHERENCIA CON OTRAS POLÍTICAS DE LA UNIÓN

La Decisión propuesta es coherente con otras políticas de la Unión, en particular en materia de energía, medio ambiente y transporte, y las complementa.

5. BASE JURÍDICA

5.1. Base jurídica procedimental

5.1.1. Principios

El artículo 218, apartado 9, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) contempla la adopción de decisiones por las que se establezcan «las posiciones que deban adoptarse en nombre de la Unión en un organismo creado por un acuerdo, cuando dicho organismo deba adoptar actos que surtan efectos jurídicos, con excepción de los actos que completen o modifiquen el marco institucional del acuerdo».

El artículo 218, apartado 9, del TFUE es de aplicación independientemente de que la Unión sea miembro del organismo o Parte en el acuerdo[4].

La noción de «actos que surtan efectos jurídicos» incluye los actos que surten efectos jurídicos en virtud de las normas de Derecho internacional por las que se rija el organismo de que se trate. Incluye asimismo aquellos instrumentos que no tienen fuerza vinculante con arreglo al Derecho internacional, pero que «influyen de manera determinante [en] el contenido de la normativa adoptada por el legislador de la Unión»[5].

5.1.2 Aplicación al presente asunto

El Consejo de la OACI es un organismo creado por un acuerdo, a saber, el Convenio de Chicago.

Los actos previstos surten efectos jurídicos a efectos del artículo 218, apartado 9, del TFUE. De conformidad con el artículo 54 del Convenio de Chicago, el Consejo de la OACI adopta normas y métodos recomendados internacionales, designados como anexos de dicho Convenio. Tales normas y métodos recomendados internacionales son vinculantes con arreglo al Derecho internacional, de conformidad con el artículo 90 del Convenio de Chicago, en la medida en que pasan a ser vinculantes para todas las Partes contratantes de la OACI, a menos que la mayoría de estas últimas registren su desaprobación ante el Consejo de la OACI.

Además, puesto que pueden dar lugar a modificaciones, los actos previstos tienen capacidad para influir de manera determinante en el contenido de la legislación de la UE, a saber, el Reglamento (UE) 2018/1139 y el Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión, en la

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

[5] Sentencia del Tribunal de Justicia de 7 de octubre de 2014, Alemania/Consejo, C-399/12, EU:C:2014:2258, apartados 61 a 64.

medida en que se refieren explícitamente al anexo 16, volúmenes I a III, del Convenio de Chicago.

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

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.

5.2. Base jurídica sustantiva

5.2.1 Principio

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 respecto del cual se adopta una posición en nombre de la Unión.

Si el acto previsto persigue un doble objetivo o tiene un componente doble, y si uno de dichos objetivos o componentes puede calificarse de principal, mientras que el otro solamente es accesorio, la Decisión adoptada con arreglo al artículo 218, apartado 9, del TFUE debe fundarse en una única base jurídica sustantiva, a saber, la que exija el objetivo o componente principal o preponderante.

5.2.2 Aplicación al presente asunto

El objetivo y el contenido del acto adoptado se refieren principalmente a la política de transporte.

De conformidad con el artículo 192, apartado 1, y con el artículo 191 del TFUE, la Unión Europea debe contribuir a alcanzar, entre otros, los siguientes objetivos: la conservación, la protección y la mejora de la calidad del medio ambiente, el fomento de medidas a escala internacional destinadas a hacer frente a los problemas regionales o mundiales del medio ambiente y, en particular, a luchar contra el cambio climático.

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

5.3. Conclusión

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

2026/0042 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el 237.º período de sesiones del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) con respecto a las enmiendas 3, 12 y 15 del anexo 16, volúmenes I a III, del Convenio de Chicago, sobre normas y métodos recomendados relativos a la protección del medio ambiente

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 el artículo 218, apartado 9,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

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

(2) Todos los Estados miembros son Estados contratantes del Convenio de Chicago y miembros de la OACI, mientras que la Unión tiene estatus de observadora en determinados órganos de la OACI. Hay seis Estados miembros representados en el Consejo de la OACI.

(3) Con arreglo al artículo 54 del Convenio de Chicago, el Consejo de la OACI puede adoptar normas y métodos recomendados internacionales.

(4) El Consejo de la OACI ha adoptado las normas y métodos recomendados internacionales sobre protección del medio ambiente como anexo 16 del Convenio de Chicago.

(5) En el transcurso de su 237.º período de sesiones, el Consejo de la OACI debe adoptar varias enmiendas al anexo 16 del Convenio de Chicago.

(6) Procede establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el Consejo de la OACI, ya que las enmiendas propuestas tienen efectos jurídicos, habida cuenta de que son vinculantes en virtud del Derecho internacional y de que pueden influir de forma decisiva en el contenido del Derecho de la Unión, específicamente del Reglamento (UE) 2018/1139[6] y del Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión[7].

[6] 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)

(7) La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión debe ser la de apoyar las propuestas de enmienda 3, 12 y 15 al anexo 16 del Convenio de Chicago.

(8) La posición de la Unión 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.

(9) La posición de la Unión tras la adopción de las propuestas de enmienda 3, 12 y 15 al anexo 16 del Convenio de Chicago por el Consejo de la OACI, que será anunciada por el secretario general de la OACI mediante el procedimiento de comunicación a los Estados de la OACI, debe ser la de no registrar desaprobación alguna y cumplir las enmiendas. En caso de que la legislación de la Unión se desvíe de las normas y métodos recomendados internacionales recientemente adoptados tras la fecha prevista de aplicación de estos, debe notificarse a la OACI cualquier diferencia con esas normas y métodos concretos. La posición de la Unión con respecto a esa diferencia debe basarse en un documento escrito presentado por la Comisión al Consejo para su debate y aprobación.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

1) La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el 237.º período de sesiones del Consejo de la OACI, o en cualquier período de sesiones subsiguiente, respecto de las enmiendas 3, 12 y 15 del anexo 16, volúmenes I a III, del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, será la de apoyar las enmiendas propuestas en su totalidad.

2) La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión, siempre que el Consejo de la OACI adopte sin cambios sustanciales las propuestas de enmienda 3, 12 y 15 al anexo 16, volúmenes I a III, del Convenio de Chicago contempladas en el apartado 1, será la de no registrar desaprobación alguna y notificar su conformidad con la medida adoptada en respuesta a la comunicación a los Estados de la OACI correspondiente. Cuando la legislación de la Unión se desvíe de las normas internacionales recientemente adoptadas tras la fecha prevista de aplicación de estas, se notificará a la OACI, de conformidad con el artículo 38 del Convenio de Chicago, cualquier diferencia con esas normas internacionales concretas.

En caso de que la legislación de la Unión difiera de las normas contenidas en el anexo 16 del Convenio de Chicago, la Comisión, a su debido tiempo y al menos dos meses antes de cualquier plazo fijado por la OACI para la notificación de diferencias, presentará al Consejo, para su debate y aprobación, un documento preparatorio en el que exponga la posición de la Unión sobre las diferencias detalladas que los Estados miembros deben notificar a la OACI en nombre de la Unión.

---

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).

[7] Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión, de 3 de agosto de 2012, por el que se establecen 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).

Artículo 2

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

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

Artículo 3

Los destinatarios de la presente Decisión son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Consejo
El Presidente / La Presidenta