



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 15 de enero de 2018
(OR. en)

5261/18

**Expediente interinstitucional:
2018/0004 (NLE)**

**AVIATION 8
RELEX 27
ENV 16
CLIMA 4**

PROPUESTA

De: secretario general de la Comisión Europea,
firmado por D. Jordi AYET PUIGARNAU, director

Fecha de recepción: 12 de enero de 2018

A: D. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretario general del Consejo de la
Unión Europea

N.º doc. Ción.: COM(2018) 19 final

Asunto: Propuesta de DECISIÓN DEL CONSEJO relativa a la posición que ha de
adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en la Organización de
Aviación Civil Internacional

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2018) 19 final.

Adj.: COM(2018) 19 final



Bruselas, 12.1.2018
COM(2018) 19 final

2018/0004 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

**relativa a la posición que ha de adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en la
Organización de Aviación Civil Internacional**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO DE LA PROPUESTA

La presente propuesta se refiere a la Decisión por la que se establece la posición que ha de adoptarse en nombre de la Unión Europea en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en relación con la adopción prevista de actos que surtan efectos jurídicos en el ámbito de la aviación civil.

2. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

2.1. El Convenio de Chicago

La Organización de Aviación Civil Internacional («OACI») fue creada por el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (el «Convenio de Chicago»), firmado en 1944 en dicha ciudad, y que entró en vigor el 4 de abril de 1947. Todos los Estados miembros de la Unión Europea son Partes contratantes de dicho Convenio y por lo tanto miembros de la OACI. La Unión no es Parte contratante del Convenio de Chicago, pero tiene estatuto de observador en la OACI.

2.2. La Organización de Aviación Civil Internacional

La OACI adopta normas internacionales en el ámbito de la aviación civil, en particular en materia de seguridad de la aviación, navegación aérea y gestión del tránsito aéreo, medio ambiente, protección de la aviación, desarrollo económico del transporte aéreo, derechos de los pasajeros y facilitación. Estos temas están cubiertos por las disposiciones del Tratado de Lisboa y en muchos casos son competencia de la Unión Europea. En la medida de lo posible, el objetivo de la UE es garantizar la coherencia con las normas internacionales en el ámbito de la aviación civil.

2.3. Actos previstos que surten efectos jurídicos en la Organización de Aviación Civil

En la Asamblea de la OACI se adoptan las orientaciones generales de la OACI en cada uno de los ámbitos citados, por un periodo correspondiente al trienio hasta la siguiente Asamblea de la OACI.

Se propone que la posición de la UE en la OACI se establezca de acuerdo con un enfoque de dos niveles. Una Decisión del Consejo establece los principios rectores y las orientaciones de la posición de la Unión con una perspectiva plurianual para cada trienio de la OACI. Posteriormente, se ajusta para cada sesión del Consejo de la OACI mediante documentos oficiosos de la Comisión que se debaten en el órgano competente del Consejo de la UE. Este enfoque se aplica actualmente para otras organizaciones internacionales, en particular en el Comité de control de los buques por el Estado rector del puerto del Memorando de Acuerdo de París para el control de los buques por el Estado rector del puerto¹.

3. POSICIÓN QUE DEBE ADOPTARSE EN NOMBRE DE LA UNIÓN

La presente propuesta tiene por objeto presentar la posición de la Unión en la OACI para el trienio actual, que aplica el programa de trabajo de la OACI para el periodo 2016-2019 de

¹ Decisión (UE) 2016/381 del Consejo, de 14 de marzo de 2016, sobre la posición que se ha de adoptar, en nombre de la Unión Europea, en el Comité de control de los buques por el Estado rector del puerto del Memorando de Acuerdo de París para el control de los buques por el Estado rector del puerto (DO L 72 de 17.3.2016, p. 53).

conformidad con las recomendaciones y conclusiones de la 39.ª sesión de la Asamblea de la OACI.

La Comisión propone el citado enfoque de dos niveles debido a las características del proceso decisorio de la OACI. El Consejo de la OACI es el organismo rector responsable de la adopción de los actos que surten efectos jurídicos en la OACI. El reglamento interno de la OACI establece el plazo límite para la presentación de cualquier documento por parte de miembros del Consejo de la OACI, el presidente del Consejo de la OACI y el Secretario General de la OACI entre los diez días y las 24 horas previas al periodo de sesiones del Consejo de la OACI (dependiendo del carácter de los documentos). Solo en ese momento en que se dispone de todas las comunicaciones puede la Comisión analizar la documentación con el fin de preparar la posición de la Unión sobre los temas de competencia de la UE que se van a debatir en el Consejo de la OACI. El tiempo que transcurre entre la disponibilidad de los documentos y el inicio del periodo de sesiones del Consejo de la OACI no permite la preparación y la adopción de una Decisión del Consejo al amparo del artículo 218, apartado 9, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea («TFUE»).

Por consiguiente, se propone que se adopte una Decisión del Consejo con arreglo al artículo 218, apartado 9, del TFUE en que se defina la posición de la UE para el trienio en curso y se complemente con documentos oficiosos de la Comisión para cada periodo de sesiones del Consejo de la OACI.

Esta propuesta es coherente con las políticas de la UE en el ámbito de la aviación civil, en particular en materia de seguridad de la aviación civil, navegación aérea y gestión del tránsito aéreo, medio ambiente, protección de la aviación, desarrollo económico del transporte aéreo, derechos de los pasajeros y facilitación.

4. BASE JURÍDICA

4.1. Base jurídica procedimental

4.1.1. Principios

El artículo 218, apartado 9, del TFUE prevé 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 en cuestión².

La noción de «*actos que surtan efectos jurídicos*» incluye los actos que surtan 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 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*»³.

4.1.2. Aplicación al presente caso

La OACI es un organismo creado por un acuerdo, a saber, el Convenio de Chicago.

² Asunto C-399/12, Alemania/Consejo (OIV); ECLI:EU:C:2014:2258, apartado 64.

³ Asunto C-399/12, Alemania/Consejo (OIV); ECLI:EU:C:2014:2258, apartados 61-64.

Los actos que debe adoptar la OACI constituyen actos que surten efectos jurídicos. Los actos previstos pueden influir de manera determinante en el contenido de la normativa de la UE en el ámbito de la aviación civil. Ello es debido a que las normas adoptadas por la OACI son aplicables en virtud del Convenio de Chicago a menos que una Parte contratante notifique una diferencia a la OACI (artículo 38 del Convenio de Chicago). Por otra parte, en la medida de lo posible, el objetivo de la UE es garantizar la coherencia con las normas internacionales en el ámbito de la aviación civil.

Los actos previstos 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 respecto del cual se adopta una posición en nombre de la Unión. Si el acto previsto persigue un doble objeto o tiene un componente doble y si uno de dichos objetos 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 objeto o componente principal o preponderante.

Por lo que respecta a un acto previsto que persiga a la vez varios objetivos, o que tenga varios componentes vinculados de manera inseparable, sin que uno de ellos sea accesorio del otro, la base jurídica sustantiva de una Decisión en virtud del artículo 218, apartado 9, del TFUE tendrá que incluir, de forma excepcional, las diferentes bases jurídicas correspondientes.

4.2.2. Aplicación al presente caso

Los actos previstos persiguen objetivos y tienen componentes en el ámbito de la política común de transportes y de la política en materia de medio ambiente de la Unión. Estos aspectos de los actos previstos están vinculados de manera inseparable, sin que uno de ellos sea accesorio respecto del otro.

Por consiguiente, la base jurídica sustantiva de la Decisión propuesta son las disposiciones siguientes: artículo 100, apartado 2, y artículo 191 del TFUE.

4.3. Conclusión

La base jurídica de la Decisión propuesta deben ser el artículo 100, apartado 2, y el artículo 191 del TFUE, leídos en relación con el artículo 218, apartado 9, del TFUE.

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la posición que ha de adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en la Organización de 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, y su artículo 191, leídos en relación con su artículo 218, apartado 9,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

- (1) De conformidad con el artículo 47 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (el «Convenio de Chicago»), la Organización de Aviación Civil Internacional («OACI») puede adoptar normas internacionales en el ámbito de la aviación civil, en particular en materia de seguridad de la aviación, navegación aérea y gestión del tránsito aéreo, medio ambiente, protección de la aviación, desarrollo económico del transporte aéreo, derechos de los pasajeros y facilitación.
- (2) Procede establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en la OACI, ya que dicha organización adopta actos que pueden influir de manera determinante en el contenido de la normativa de la Unión en el ámbito de la aviación civil.
- (3) Como las normas internas de la OACI y, en particular, el reglamento interno del Consejo de la OACI, impiden establecer con el tiempo suficiente la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión de conformidad con el artículo 218, apartado 9, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, resulta conveniente en esta situación establecer dicha posición con una perspectiva plurianual, que consiste en principios rectores y orientaciones, junto con un marco para su determinación anual. Al mismo tiempo, la mayoría de los temas que se debaten en la OACI se refieren a asuntos cubiertos por el programa de trabajo que la OACI establece en su asamblea trienal. En el marco concreto de la OACI, es por lo tanto posible establecer una posición general que deba adoptarse en la OACI en nombre de la Unión.
- (4) La posición de la Unión se definirá de conformidad con los objetivos perseguidos por la Unión en el marco de la política común de transportes y de la política en materia de medio ambiente de la Unión, establecidas de acuerdo con los artículos 100, apartado 2, y 191 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, con el fin de fomentar un sistema de transporte aéreo seguro, eficiente, eficaz, abierto, viable desde el punto de vista económico y respetuoso con el medio ambiente.
- (5) La Decisión (UE) 2016/915 del Consejo⁴ determina la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, respecto al instrumento internacional que ha de

⁴ Decisión (UE) 2016/915 del Consejo, de 30 de mayo de 2016, sobre la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, respecto a un instrumento internacional que ha de elaborarse en el seno de

elaborarse en el seno de los órganos de la OACI y que pretende propiciar la aplicación a partir de 2020 de una única medida de mercado mundial para las emisiones de la aviación internacional, algunos de cuyos elementos siguen debatiéndose en la OACI. La posición de la Unión respecto a este punto debe estar regida exclusivamente por la Decisión (UE) 2016/915, más específica en este respecto que la presente Decisión.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La posición que deberá adoptarse en nombre de la Unión en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) cuando ese organismo deba adoptar decisiones que surtan efectos jurídicos se expone en el anexo I.

Dicha posición será evaluada y, cuando proceda, revisada por el Consejo a propuesta de la Comisión, en particular para reflejar el resultado de la 40.^a Asamblea de la OACI.

Artículo 2

La determinación precisa de la posición que deba adoptarse en nombre de la Unión en los periodos de sesiones del Consejo de la OACI se realizará de conformidad con el anexo II.

Artículo 3

La posición que deba adoptarse en nombre de la Unión será expresada por los Estados miembros, actuando conjuntamente, en interés de la Unión, en los órganos de la OACI, y asistidos por la Comisión, de conformidad con el estatuto de observador de la Unión.

Artículo 4

La presente Decisión se aplica sin perjuicio de lo dispuesto en la Decisión (UE) 2016/915.

Artículo 5

Los destinatarios de la presente Decisión son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Consejo
El Presidente*

los órganos de la OACI y que pretende propiciar la aplicación a partir de 2020 de una única medida de mercado mundial para las emisiones de la aviación internacional (DO L 153 de 10.6.2016, p. 32).