

# ELECCIONES AL CONSEJO DE LA ORGANIZACIÓN PARA LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI). INFLUENCIA DE LA UNIÓN EUROPEA EN LA ORGANIZACIÓN

## 1. BASE JURIDICA

No aplica

## 2. GRUPO DEL CONSEJO Y FECHA DEL CONSEJO EN EL QUE SE ESPERA SEA CONSIDERADA LA PROPUESTA

Grupo de Aviación.

Consejo de Ministros de 8 de octubre de 2014 (*Otros asuntos*)

## 3. CONTENIDO

La importancia de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en el ámbito de la aviación civil ha sido reconocida en numerosas ocasiones tanto por el Consejo de la Unión Europea como por la Comisión Europea. Teniendo en cuenta que el transporte aéreo es fundamentalmente internacional, los sucesivos Libros Blancos del Transporte han aludido a la necesidad de reforzar la influencia y participación de la Unión Europea en la OACI. La Comisión, el Parlamento Europeo y el Consejo han reiterado en diversas ocasiones esta importancia.

Este enfoque común de las tres instituciones ha sido el principal factor para que el Parlamento y el Consejo llegaran a un acuerdo sobre la modificación de la Directiva relativa a la aplicación del ETS, retrasando su aplicación y favoreciendo de esa forma un acuerdo global a ser alcanzado en OACI para 2016

El Consejo de la OACI, Órgano permanente de gobierno, cuenta tradicionalmente con 8 puestos, de un total de 36, asignados a países europeos. El reparto de puestos en el Consejo tiene un equilibrio regional que ha sido estable en las últimas décadas. De los 8 puestos ocupados por Estados Europeos 5 corresponden a Países que se presentan a las elecciones en solitario<sup>1</sup> y 3 a Países que se agrupan en grupos de rotación<sup>2</sup>. Estos 8 puestos al día de hoy están ocupados por Estados Miembros de la UE (Noruega representa durante este trienio a los países Nórdicos)

La reciente creación del Grupo de Rotación del Mar Negro-Caspio, formado por Azerbaiyán, Georgia, Moldavia, Turquía y Ucrania, con aspiraciones a ocupar un puesto en el Consejo de la OACI ha roto el consenso existente. Esto ha provocado que se intente definir un proceso de selección que, tal y como está planteado en la actualidad, puede conducir a la pérdida de uno o varios de los 8 puestos ocupados por Estados miembros de la Unión Europea, que pasaría a ser ocupado por un Estado del nuevo grupo de rotación.

---

<sup>1</sup> Alemania, Francia, Reino Unido, Italia y España

<sup>2</sup> **Grupo Nórdico:** Suecia, Dinamarca, Finlandia, Noruega e Islandia; **Grupo ABIS:** Austria, Bélgica, Países Bajos, Luxemburgo, Irlanda, Suiza, Portugal; **Grupo Centroeuropeo:** Polonia, Rumanía, Bulgaria, Hungría, República Checa, Eslovenia y Eslovaquia

Reemplazar a un Estado miembro de la Unión Europea que ha estado activo en el Consejo de OACI durante décadas por otro nuevo no-miembro implicaría perder en OACI un aliado influyente y fielmente asociado a toda su política aérea a cambio de otro que podría divergir con posiciones contrarias a las políticas de la UE en decisiones estratégicas tan sensibles como las relativas al medioambiente o en otros dossieres importantes, tal y como ha sido el caso en recientes ocasiones.

Cualquier consideración de ampliar la presencia pan-europea en el Consejo de OACI no puede suponer una pérdida de influencia comunitaria en OACI, más bien al contrario se debería de buscar un reforzamiento de la misma.

#### **4. ESTADO DEL PROCEDIMIENTO**

Presentado como “Otros Asuntos” en el Consejo de Ministros de Transporte de 5 de junio, a iniciativa de España.

Se vuelve a debatir en el Consejo de Ministros de Transporte de 8 de octubre.

#### **5. VALORACIÓN**

Para evitar un desenlace indeseable contrario a los intereses de la Unión, se deben tomar acciones para asegurar la presencia de los 8 representantes actuales. Este planteamiento es compatible con la inclusión de forma adicional del candidato pan-europeo, reforzando la presencia europea actual