



SECRETARÍA DE ESTADO
DE COMUNICACIÓN

Consejo de Ministros

Referencia

21 de septiembre de 2021

CORREO ELECTRÓNICO

prensa@comunicacion.presidencia.gob.es

Esta información puede ser usada en parte o en su integridad sin necesidad de citar fuentes

www.lamoncloa.gob.es

COMPLEJO DE LA MONCLOA
28071 - MADRID
TEL: 91 321 41 44 / 45 / 46

SUMARIO

Asuntos Económicos y Transformación Digital

- INFORME sobre el escenario macroeconómico para los Presupuestos Generales del Estado de 2022.

Para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico

- ACUERDO por el que se autoriza la contribución voluntaria del Organismo Autónomo Parques Nacionales de España a la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) para apoyar a la Red IBEROMaB en el fomento de [reservas de la biosfera](#) transfronterizas en Iberoamérica y el Caribe, y la celebración del II Congreso de Reservas de la Biosfera de IBEROMaB en conmemoración del 25 aniversario del establecimiento de esta Red (1997-2022), por importe de 300.000 euros.

Defensa

- ACUERDO por el que se autoriza la celebración del acuerdo marco para la implementación del IFF modo 5/S en [sistemas de mando y control navales](#), por un valor estimado de 36.971.000 euros.
- ACUERDO por el que se autoriza la celebración del acuerdo marco para el apoyo al [mantenimiento de vehículos](#) de la familia BMR/VEC, por un valor estimado de 14.876.033,04 euros.
- ACUERDO por el que se autoriza la celebración del contrato para la [adquisición de tres aviones A-330](#) multipropósito (MRTT) para aumentar las capacidades de reabastecimiento, transporte y aeroevacuaciones médicas (Expdte.: 2021/0360E) por un valor estimado de 810.000.000 de euros.

Hacienda y Función Pública

- REAL DECRETO por el que se aprueba el Reglamento de control de las embarcaciones neumáticas y semirrígidas a las que se refieren las letras f), g), h) e i) del apartado 3 del artículo único del Real Decreto-ley 16/2018, de 26 de octubre, por el que se adoptan determinadas medidas de [lucha contra el tráfico ilícito de personas y mercancías](#) en relación a las embarcaciones utilizadas, y por el que se modifica el



Real Decreto 95/2009, de 6 de febrero, por el que se regula el Sistema de registros administrativos de apoyo a la Administración de Justicia.

- REAL DECRETO por el que se modifica el Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.
- ACUERDO por el que se autoriza la concesión a la Comunidad Autónoma de Cantabria de una subvención nominativa para dar cumplimiento a la sentencia de la Audiencia Nacional de 24 de enero de 2020, sobre la [financiación de obras](#) del Hospital Universitario “Marqués de Valdecilla”, de Santander, por importe de 22.000.000 de euros para el ejercicio 2021.
- ACUERDO por el que se autoriza a la Comunidad Autónoma de Castilla y León a conceder un aval en 2021 en garantía del tramo B de un [contrato de financiación](#) suscrito entre el Banco Europeo de Inversiones (BEI) y el Instituto para la Competitividad Empresarial de Castilla y León (ICE) por un importe máximo total de 32.100.000 euros.
- ACUERDO por el que se autoriza a la Comunidad Autónoma de Extremadura a conceder garantías en 2021 a través del Fondo de Garantía en [Eficiencia Energética de Vivienda](#) en Extremadura, por un importe máximo de 263.000 euros y a través del Fondo de Cartera Jeremie Extremadura 2, por un importe máximo de 513.277,36 euros, y se convalida la omisión de autorización del Consejo de Ministros para el otorgamiento de garantías mediante el Fondo de Cartera Jeremie Extremadura 2 durante 2020 por importe de 643.202,47 euros.

Interior

- INFORME sobre la erupción volcánica acaecida en la isla de La Palma.

Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

- Fondos Europeos. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia. Componente 2. ACUERDO por el que se convalida la omisión del trámite de la función interventora del expediente de gasto relativo a la distribución territorial de fondos entre las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla, de las ayudas financieras estatales para la instrumentación de las subvenciones de los programas de ayuda en materia de rehabilitación residencial y vivienda social y del Programa de impulso a la rehabilitación de edificios públicos, del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.



- Fondos Europeos. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia. Componente 3. ACUERDO por el que se autoriza la ejecución del proyecto básico de las obras para la construcción de un laboratorio de alta seguridad biológica en el Laboratorio Central de Sanidad Animal de Santa Fe (Granada).
- ACUERDO por el que se autoriza la contribución de España al Memorándum del Sistema de Información EQUASIS, correspondiente a 2021, por importe de 50.000 euros.

Industria, Comercio y Turismo

- REAL DECRETO por el que se aprueba el Reglamento de [equipos a presión](#) y sus instrucciones técnicas complementarias.

Presidencia, Relaciones con las Cortes y Memoria Democrática

- ACUERDO por el que se aprueba la [Declaración Institucional](#) con motivo del Día Internacional contra la Explotación Sexual y la Trata de Mujeres, Niñas y Niños.
- ACUERDO por el que se declaran las Comunidades Autónomas de Andalucía, Aragón, Canarias, Castilla-La Mancha, Castilla y León, Cataluña, Comunitat Valenciana, Extremadura, Galicia e Illes Balears "Zona afectada gravemente por una [emergencia de Protección Civil](#)", como consecuencia de incendios forestales y otros fenómenos de distinta naturaleza.
- ACUERDO por el que se autoriza la firma del [Acuerdo euromediterráneo de aviación](#) entre la Unión Europea y sus Estados miembros, por una parte, y la República de Túnez, por otra.
- ACUERDO por el que se autoriza la firma y la aplicación provisional del Acuerdo entre la Unión Europea y sus Estados miembros, por una parte, y Ucrania, por otra, relativo a una [zona común de aviación](#).
- ACUERDO por el que se autoriza la firma y la aplicación provisional del Acuerdo Común entre la Unión Europea y sus Estados miembros, por una parte, y la República de Armenia, por otra, relativo a una [zona común de aviación](#).
- ACUERDO por el que se autoriza la firma y la aplicación provisional del Acuerdo sobre [Transporte Aéreo](#) entre la Unión Europea y sus Estados miembros, por una parte, y el Estado de Qatar, por otra.



Política Territorial

- ACUERDO por el que se designan los representantes de la Administración General del Estado en la Comisión Bilateral de Cooperación Aragón-Estado, prevista en el artículo 90 de la Ley Orgánica 5/2007, de 20 de abril, de reforma del Estatuto de [Autonomía de Aragón](#).
- ACUERDO por el que se designan los representantes de la Administración General del Estado en la Comisión Bilateral de Cooperación Administración del Estado- [Comunidad Autónoma de La Rioja](#).

Sanidad

- Autorización para dar adecuado cumplimiento a lo establecido en la decisión de la comisión de 18 de junio de 2020, por la que se aprueba el acuerdo con los estados miembros para la adquisición de vacunas contra la covid-19 por cuenta de los estados miembros y otros procedimientos conexos, y la concreción de la misma en un acuerdo anticipado de adquisición con la empresa Sanofi/GSK.

Ciencia e Innovación

- ACUERDO por el que se autoriza la contribución voluntaria al proyecto internacional de construcción del radiotelescopio Square Kilometre Array (SKA), correspondiente al año 2021, por importe de 1.000.000 de euros.

Inclusión, Seguridad Social y Migraciones

- ACUERDO por el que se toma razón de la declaración de emergencia para la contratación del suministro de 1500 licencias de CrowdStrike para equipamiento de usuario y 100 de servidor, que dan derecho a una suscripción al servicio de protección ENDPOINT para 1500 equipos de usuario y 100 para servidores del Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones tras el ciberataque mediante RAMSONWARE al MISSM, por un importe total máximo de 250.000 euros.



ASUNTOS DE PERSONAL

Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación

- REAL DECRETO por el que se designa embajador de España en la República de Costa de Marfil a [D. RAFAEL SORIANO ORTIZ](#).



AMPLIACIÓN DE CONTENIDO

ASUNTOS GENERALES

Para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico

CONTRIBUCIÓN A LA UNESCO PARA IMPULSAR EL DESARROLLO DE RESERVAS DE LA BIOSFERA TRANSFRONTERIZAS EN IBEROAMÉRICA Y EL CARIBE

El Consejo de Ministros ha aprobado una contribución voluntaria a la UNESCO por importe de 300.000 euros para impulsar el desarrollo de Reservas de la Biosfera Transfronterizas en Iberoamérica y el Caribe.

Esta figura, declarada por la UNESCO en 2017 con el apoyo de España, es especialmente adecuada para promover la colaboración y la cooperación entre países en zonas fronterizas que cuentan con elevados valores de biodiversidad y requieren una gestión específica que atienda sus particularidades y complejidades.

A través del Programa de Cooperación Internacional del Organismo Autónomo Parques Nacionales (OAPN), el MITECO dará continuidad al desarrollo del proyecto “Restauración de Ecosistemas Forestales para Fomentar el Desarrollo Socioeconómico Sostenible” en la Reserva de la Biosfera Transfronteriza de la Selle (Haití) / Jaragua-Bahoruco-Enriquillo (República Dominicana), que mejorará la forma de vida de las poblaciones locales, favorecerá el cumplimiento de la Agenda 2030 y fortalecerá las relaciones y la cooperación técnica entre Haití y la República Dominicana.

Por otra parte, el OAPN apoyará la elaboración de la propuesta y presentación ante la UNESCO de la memoria de la Reserva de la Biosfera Transfronteriza entre el Archipiélago de las Galápagos (Ecuador) y la Isla del Coco (Costa Rica). Esta reserva tendrá un carácter fundamentalmente marino y conectará, a través de la cordillera oceánica del Pacífico, otras áreas protegidas de carácter nacional ya establecidas por ambos países, concretamente el Parque Nacional de la Isla del Coco y la Reserva de la Biosfera de las Galápagos.

Declaración de nuevas Reservas

Asimismo, el Organismo adscrito al MITECO iniciará los contactos y los trabajos necesarios para promover la declaración de nuevas Reservas de la Biosfera Transfronterizas en la región, con el objetivo de mejorar la planificación y gestión de las áreas protegidas, garantizar el uso sostenible de los recursos naturales y propiciar el bienestar de los ciudadanos y el desarrollo socioeconómico justo y equitativo para las poblaciones de los países involucrados.



A su vez, este compromiso busca promover el entendimiento mutuo y la gestión participativa de las Reservas de la Biosfera Transfronterizas.

Por último, coincidiendo con el 25 aniversario de la Red IberoMaB en 2022, se pondrán en marcha diversas acciones encaminadas a celebrar encuentros entre los miembros de la Red. En concreto, se espera celebrar el II Congreso de Reservas de la Biosfera de la Red IberoMaB, con el propósito de impulsar y dar a conocer las posibilidades de las Reservas de la Biosfera de Iberoamérica y el Caribe para crear en la región perspectivas de cambio e innovación de la relación entre la sociedad y el medio ambiente, a escala local y regional.



Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación

ZONA COMÚN DE AVIACIÓN ENTRE LA UNIÓN EUROPEA Y UCRANIA

El Consejo de Ministros ha adoptado un Acuerdo por el que se autoriza la firma y la aplicación provisional del Acuerdo entre la Unión Europea y sus Estados miembros, por una parte, y Ucrania, por otra, relativo a una zona común de aviación. (MPCM)

Antecedentes

El 12 de diciembre de 2006, el Consejo UE autorizó a la Comisión Europea a entablar negociaciones con Ucrania para la firma de un Acuerdo sobre una Zona Común de Aviación entre la Unión Europea y sus Estados miembros y Ucrania. Como resultado de estas negociaciones, el 28 de noviembre de 2013 se rubricó un proyecto de Acuerdo. El 15 de abril de 2014, la Comisión adoptó y posteriormente presentó al Consejo una propuesta de Decisión relativa a la firma, en nombre de la Unión Europea, y a la aplicación provisional del Acuerdo sobre una Zona Común de Aviación entre la Unión Europea y sus Estados miembros y Ucrania.

A raíz de la salida del Reino Unido de la Unión Europea, la Comisión consideró que era necesario adaptar el contenido del Acuerdo, por lo que el 8 de abril de 2021, presentó una propuesta modificada al Consejo en la que se ha suprimido al Reino Unido como signatario del Acuerdo y se han eliminado las referencias a Gibraltar en la definición de "territorio". Ucrania aceptó estos cambios el 30 de octubre de 2020.

Además, se proponen algunas modificaciones de la Decisión, en particular, i) para autorizar a la Comisión a adoptar la posición de la Unión respecto de determinadas decisiones del Comité Mixto creado por el Acuerdo, y ii) para adaptar la Decisión a la sentencia del Tribunal de Justicia de 28 de abril de 2015 en el asunto C-28/12.

El 28 de junio de 2021, el Consejo dio el visto bueno a la firma del Acuerdo. Por Comunicación de 1 de julio de 2021, el Consejo ha informado de que está previsto que el Acuerdo se firme por la UE y por Ucrania a principios de otoño, por lo que se pide a los Estados Miembros que lo firmen antes de la Reunión del COREPER II los días 22 y 29 de septiembre de 2021

El Acuerdo establece condiciones equitativas y uniformes de acceso al mercado para todas las compañías aéreas y establece nuevos mecanismos de cooperación y convergencia en materia de reglamentación entre la Unión Europea y Ucrania en ámbitos esenciales para una explotación segura, protegida y eficiente de los servicios aéreos. En particular, prevé la ampliación de sus condiciones a los veintisiete Estados miembros, aplicando las mismas reglas sin discriminación y beneficiando a todas las compañías aéreas de la Unión, con independencia de su nacionalidad. Esas compañías aéreas podrán operar libremente desde



cualquier punto de la Unión Europea hasta cualquier punto de Ucrania, lo que no sucede actualmente.

La prestación del consentimiento por parte de España en quedar obligada por este Acuerdo proporciona una ocasión para advertir de la posición española sobre Gibraltar en general y, en particular, ante terceros Estados que en el futuro puedan celebrar acuerdos aéreos con Reino Unido que supongan vuelos con origen o destino en Gibraltar. Es por ello que se ha propuesto la inclusión de una declaración al Acuerdo, que señala lo siguiente: “Este Acuerdo, o cualquier medida adoptada en aplicación de él, se entenderá sin perjuicio de la posición jurídica del Reino de España sobre el territorio de Gibraltar, así como sobre el istmo y el aeropuerto construido en el mismo”.

Contenido

El Acuerdo consta de un cuerpo principal formado por cinco Títulos y 40 Artículos, que recoge los principios básicos, y siete anexos: el anexo I, sobre los requisitos y normas de la UE aplicables; el anexo II, sobre los servicios acordados y las rutas especificadas; el anexo III, sobre las disposiciones transitorias; el anexo IV, sobre la lista de los certificados que deben ser objeto de reconocimiento; el anexo V, sobre la lista de los Estados a que se refieren los Artículos 17, 19 y 22 y los anexos II y III del Acuerdo; el anexo VI, sobre las normas de procedimiento, y el anexo VII, sobre los criterios contemplados en el Artículo 26, apartado 4, del Acuerdo.

TITULO I. DISPOSICIONES GENERALES (Artículos 1 al 4)

El Artículo 1 define el objetivo del Acuerdo, que es la creación gradual de una Zona Común de Aviación entre la Unión Europea, sus Estados miembros y Ucrania. El Artículo 2 incorpora las definiciones de los conceptos que se utilizan a lo largo del Acuerdo.

El Artículo 3 asegura el cumplimiento de las obligaciones de las Partes para la consecución de los objetivos que se pretenden con el Acuerdo. Y el Artículo 4 establece la prohibición de toda discriminación por razón de nacionalidad.

TITULO II. COOPERACIÓN EN MATERIA DE REGLAMENTACIÓN (Artículos 5 al 15)

El Título II del Acuerdo aborda la cooperación en materia de reglamentación para que Ucrania incorpore en su legislación los requisitos y normas de la Unión Europea que se enumeran en el Anexo I del Acuerdo: principios generales (Artículo 5); seguridad aérea (Artículo 7); seguridad física de la aviación (Artículo 8); gestión del tránsito aéreo (Artículo 9) -Ucrania participará como observador en el Comité de Cielo Único Europeo-; medio ambiente (Artículo 10); protección de los consumidores (Artículo 11); cooperación industrial (Artículo 12); sistemas informatizados de reservas (Artículo 13), y aspectos sociales (artículo 14).

TITULO III. DISPOSICIONES ECONÓMICAS (Artículos 16 al 27)



El Artículo 16 define la concesión recíproca de derechos: sobrevuelo, escala no comercial y escala comercial para servicios acordados en rutas específicas. No se admite que una compañía aérea ucraniana pueda admitir a bordo, en el territorio de cualquier Estado miembro de la UE, pasajeros, equipaje, carga o correo con destino a otro punto situado en el territorio de ese Estado miembro.

El Artículo 17 establece los requisitos que deben cumplir las compañías aéreas de las Partes para que se les concedan, en el plazo más breve posible, las autorizaciones de explotación y permisos técnicos. Las resoluciones normativas en materia de aptitud y nacionalidad de las compañías deberán ser reconocidas de manera recíproca (Artículo 18), y en los casos tasados, especificados en el Artículo 19, se podrán denegar, revocar, suspender o limitar las autorizaciones reconocidas.

El Artículo 20 trata sobre las inversiones en compañías aéreas de las Partes, de tal manera que la propiedad mayoritaria de una compañía aérea de Ucrania por parte de los Estados miembros de la UE o viceversa requerirá el análisis previo del Comité Mixto.

El Artículo 22, referido a oportunidades comerciales, es uno de los más amplios del Acuerdo y señala el compromiso de las partes de iniciar sin demora medidas para reducir los obstáculos empresariales, con un papel importante del Comité Mixto en todo ello: sobre actividad empresarial (derecho abrir sucursales, vender billetes, promoción comercial, facilitación de permisos de trabajo); sobre derecho de asistencia en tierra (de forma propia o de elegir con libertad de proveedores con ciertas limitaciones puntuales); asignación de bandas horarias (slots) en aeropuertos (no discriminación); ventas, gastos locales y transferencia de fondos; posibilidad de entablar acuerdos cooperativos por las compañías comerciales; transporte de superficie; arrendamientos; franquicias y utilización de marca comercial, y escalas nocturnas.

El Artículo 23 versa sobre derechos de aduana y fiscalidad, estableciendo los servicios que quedarán exentos en condiciones de reciprocidad de restricciones a la importación, impuestos sobre propiedad y capital, derechos de aduana e impuestos especiales.

El Artículo 24 determina que las tasas por el uso de instalaciones, servicios de navegación aérea y control de tráfico aéreo, del aeropuerto, de la seguridad física de la aviación, así como instalaciones y servicios conexos, serán justas y razonables. Las Partes permitirán que las compañías aéreas fijen los precios en condiciones de competencia libre y equitativa (Artículo 25).

El Artículo 26 persigue asegurar un entorno comercial competitivo. En este sentido, se consideran incompatibles con este Acuerdo las ayudas estatales que falseen o amenacen con falsear la competencia. Toda práctica contraria, en materia de ayudas estatales, se evaluará sobre la base de los criterios derivados de aplicación de las normas de competencia vigentes en la Unión Europea.

TITULO IV. DISPOSICIONES INSTITUCIONALES (Artículos 28 al 35)



El Artículo 29 crea el Comité Mixto, órgano que debe velar por la correcta aplicación del Acuerdo y decidir las dudas e incluso las controversias que se planteen entre las Partes referidas a dicha ejecución. El Comité decidirá por consenso y sus decisiones, adoptadas según su reglamento interno, serán vinculantes para las partes. El Comité Mixto tiene competencia, por tanto, sobre todo el Acuerdo en las cuestiones relativas a la gestión y funcionamiento del mismo (revisión de condiciones de mercado, efectos sociales, cooperación en foros internacionales, asistencia técnica, intercambios de expertos) y en otros de carácter contencioso. Estos últimos, en caso de que no puedan ser resueltos siguiendo la colaboración en el Comité Mixto señalado en el Artículo 29, se desarrollan con más detalle en artículos posteriores como el Artículo 30 (solución de diferencias y arbitraje).

De acuerdo con el Artículo 30, se nombrarán tres árbitros, uno designado por cada Parte y un tercero designado por los otros dos árbitros y que pertenezca a un tercer Estado, que presidirá la Comisión de Arbitraje. Se permiten medidas cautelares. La regla de decisión será el consenso y si ello no es posible se aplicará mayoría. Si una Parte no cumple el laudo arbitral se permite a la otra Parte limitar, suspender o revocar los derechos concedidos en virtud del Acuerdo.

El Artículo 31 se refiere a las medidas de salvaguardia que las partes consideren deben adoptarse para restablecer el equilibrio del Acuerdo.

El Artículo 34 declara la prevalencia de este Acuerdo respecto a acuerdos o convenios bilaterales de servicios aéreos vigentes entre las Partes (podrán seguir aplicándose en ámbitos no regulados en el acuerdo o que sean más favorables y si ello no supone discriminación entre EEMM) y señala la obligación de consultar al Comité Mixto sobre la eventualidad de modificaciones del acuerdo derivadas del acceso de las partes a compromisos OACI futuros.

TITULO V. ENTRADA EN VIGOR, REVISIÓN, TERMINACIÓN Y OTRAS DISPOSICIONES (Artículos 36 a 40)

El Artículo 36 establece las condiciones para efectuar modificaciones en el Acuerdo. El Comité Mixto tiene nuevamente un papel principal en ello. Y el artículo 37 establece las condiciones de terminación (el Acuerdo es en principio de duración ilimitada).

El Artículo 38 establece tanto la aplicación provisional del acuerdo como la entrada en vigor del mismo. Esta última se producirá un mes después de la fecha de la última nota del Canje de Notas diplomáticas entre las Partes que confirme la conclusión de todos los procedimientos internos necesarios a tal fin. Y el artículo 39 señala el registro del Acuerdo ante la OACI y la Secretaria de Naciones Unidas (art 102 Carta Naciones Unidas) tras su entrada en vigor.

Por último, del análisis del Acuerdo, no se deduce que la aplicación del mismo tenga repercusión presupuestaria alguna para España.



Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación

ZONA COMÚN DE AVIACIÓN ENTRE LA UNIÓN EUROPEA Y ARMENIA

El Consejo de Ministros ha adoptado un Acuerdo por el que se autoriza la firma y la aplicación provisional del Acuerdo Común entre la Unión Europea y sus Estados miembros, por una parte, y la República de Armenia, por otra, relativo a una zona común de aviación. (MPCM)

Antecedentes

El 7 de diciembre de 2015, el Consejo UE autorizó a la Comisión Europea a entablar negociaciones con la República de Armenia para la firma de un Acuerdo sobre una Zona Común de Aviación entre la Unión Europea y sus Estados miembros y la República de Armenia. Como resultado de estas negociaciones, el 24 de noviembre de 2017 se rubricó un proyecto de Acuerdo.

El 8 de abril de 2021, la Comisión adoptó y posteriormente presentó al Consejo una propuesta de Decisión relativa a la celebración, en nombre de la Unión Europea, de un Acuerdo sobre una Zona Común de Aviación entre la Unión Europea y sus Estados miembros, y la República de Armenia. El 28 de junio de 2021, el Consejo dio el visto bueno a la firma del Acuerdo.

Por Comunicación de 1 de julio de 2021, el Consejo ha informado de que está previsto que el Acuerdo se firme por la UE y por Armenia a principios de otoño, por lo que se pide a los Estados Miembros que lo firmen antes de la Reunión del COREPER II los días 22 y 29 de septiembre de 2021

El Acuerdo establece condiciones equitativas y uniformes de acceso al mercado para todas las compañías aéreas UE, y establece nuevos mecanismos de cooperación y convergencia UE-Armenia en materia de reglamentación para garantizar la explotación segura y eficiente de los servicios aéreos y su protección. En particular, prevé la extensión de sus condiciones a los veintisiete Estados miembros, aplicando las mismas reglas sin discriminación y beneficiando a todas las compañías aéreas de la Unión, con independencia de su nacionalidad. Esas compañías aéreas podrán operar libremente desde cualquier punto -aeropuerto- de la UE hasta cualquier punto de Armenia (lo que no sucede actualmente), así como a puntos posteriores.

Además, se garantiza a todas las compañías aéreas de la Unión el acceso a oportunidades comerciales, como las relacionadas con la asistencia en tierra, los códigos compartidos, la intermodalidad y la posibilidad de fijar los precios libremente.

La prestación del consentimiento por parte de España en quedar obligada por este Acuerdo proporciona una ocasión para advertir de la posición española sobre Gibraltar en general y, en particular, ante terceros Estados que en el futuro puedan celebrar acuerdos aéreos con



Reino Unido que supongan vuelos con origen o destino en Gibraltar. Es por ello que se ha propuesto la inclusión de una declaración al Acuerdo, que señala lo siguiente: “Este Acuerdo, o cualquier medida adoptada en aplicación de él, se entenderá sin perjuicio de la posición jurídica del Reino de España sobre el territorio de Gibraltar, así como sobre el istmo y el aeropuerto construido en el mismo”.

Contenido

El Acuerdo consta de un cuerpo principal formado por tres Títulos y 31 Artículos, en el que se establecen los principios básicos, y dos anexos: el anexo I, que contiene las disposiciones transitorias, y el anexo II, en el que se recogen las normas de la UE aplicables a la aviación civil.

El Artículo 1 define el objetivo del Acuerdo, que es la creación gradual de una zona común de aviación entre la Unión Europea, sus Estados miembros y la República de Armenia. Y el Artículo 2 incorpora las definiciones de los conceptos que se utilizan a lo largo del Acuerdo.

TITULO I. DISPOSICIONES ECONÓMICAS (Artículos 3 al 13).

El Artículo 3 define la concesión recíproca de derechos: sobrevuelo, escala no comercial y derecho a efectuar actividades de transporte aéreo internacional (regular y no regular) de pasajeros y/o de carga en rutas específicas. No se admite que una compañía aérea armenia pueda admitir a bordo, en el territorio de cualquier Estado miembro de la UE, pasajeros, equipaje, carga o correo con destino a otro punto situado en el territorio de ese Estado miembro a cambio de una contraprestación.

El Artículo 4 establece los requisitos que deben cumplir las compañías aéreas de las Partes para que se les concedan, en el plazo más breve posible, las autorizaciones de explotación y permisos técnicos. Las resoluciones normativas en materia de aptitud y nacionalidad de las compañías deberán ser reconocidas de manera recíproca, y en los casos tasados, especificados en el Artículo 5, se podrán denegar, revocar, suspender o limitar las autorizaciones reconocidas.

El Artículo 6 trata sobre las inversiones en compañías aéreas de las Partes, de tal manera que la propiedad mayoritaria de una compañía aérea de Armenia por parte de los Estados miembros de la UE o viceversa requerirá el análisis previo del Comité Mixto.

El Artículo 7 exige a las compañías aéreas de cada Parte, el cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias vigentes en cada territorio en materia de entrada, permanencia y salida de aeronaves dedicadas al transporte aéreo internacional y en materia de entrada, permanencia y salida de tripulación, equipaje carga o correo.

El Artículo 8 persigue asegurar un entorno comercial competitivo ofreciendo a las empresas de ambas Partes, que presten servicios de transporte aéreo, las mismas oportunidades para competir por la explotación de los servicios acordados en las rutas especificadas. En este

sentido, se consideran incompatibles con este Acuerdo las ayudas estatales que falseen o amenacen con falsear la competencia.

En caso de que una de las Partes considere que una empresa es víctima de una supuesta violación de este artículo, y sin perjuicio de las medidas que pueda adoptar el órgano jurisdiccional o la autoridad de competencia que corresponda, cualquiera de las Partes podrá solicitar la celebración de consultas con la otra Parte, en un plazo de treinta días, a fin de resolver el problema.

El Artículo 9 referido a oportunidades comerciales es uno de los más amplios del acuerdo y señala el compromiso de las partes de iniciar sin demora medidas para reducir los obstáculos empresariales, con un papel importante del Comité Mixto en todo ello: sobre actividad empresarial (derecho a abrir sucursales, vender billetes, promoción comercial, facilitación de permisos de trabajo); sobre derecho de asistencia en tierra (de forma propia o elección con libertad de proveedores); asignación de bandas horarias (slots) en aeropuertos (no discriminación); venta de servicios de transporte aéreo; gastos locales; transferencia de fondos; posibilidad de entablar acuerdos cooperativos por las compañías comerciales; transporte de superficie, arrendamientos, franquicias, y utilización de marca comercial.

El Artículo 10 versa sobre derechos de aduana y fiscalidad, estableciendo los suministros y equipamiento que quedarán exentos en condiciones de reciprocidad de restricciones a la importación, impuestos sobre propiedad y capital, derechos de aduana e impuestos especiales.

El Artículo 11 determina que los derechos impuestos a las compañías aéreas por el uso de servicios de navegación aérea y control de tráfico, deben ser proporcionales a los costes y no establecer discriminaciones indebidas. Igualmente, los derechos impuestos a las compañías aéreas por el uso de servicios e instalaciones aeroportuarias y de seguridad física de la aviación deben repartirse entre las distintas categorías de usuarios y no deben ser discriminatorios. El Artículo 12 permite que las compañías aéreas fijen las tarifas y los fletes en condiciones de competencia libre y leal.

Por último, el Artículo 13 posibilita que cada Parte facilite los datos estadísticos disponibles acerca del transporte aéreo en el marco de este Acuerdo. Además, las Partes cooperarán, a través del Comité Mixto, para facilitar el intercambio de información.

TITULO II. COOPERACIÓN EN MATERIA DE REGLAMENTACIÓN (Artículos 14 al 21)

El Título II del Acuerdo aborda la cooperación en materia de reglamentación para que Armenia incorpore en su legislación los requisitos y normas de la Unión Europea que se enumeran en el Anexo II del Acuerdo: seguridad aérea (Artículo 14); seguridad física de la aviación (Artículo 15); gestión del tránsito aéreo (Artículo 16) -Armenia participará como observador en el Comité de Cielo Único Europeo-; medio ambiente (Artículo 17); responsabilidad de las compañías aéreas (Artículo 18); protección de los consumidores



(Artículo 19); sistemas informatizados de reservas (Artículo 20), y aspectos sociales (Artículo 21).

TITULO III. DISPOSICIONES INSTITUCIONALES Y FINALES (Artículos 22 al 31)

El Artículo 23 crea el Comité Mixto, órgano que debe velar por la correcta aplicación del Acuerdo y decidir las dudas e incluso las controversias que se planteen entre las Partes referidas a dicha ejecución. El Comité decidirá por consenso y sus decisiones, adoptadas según su reglamento interno, serán vinculantes para las partes. Se reunirá como mínimo una vez al año. El Comité Mixto tiene competencia, por tanto, sobre todo el Acuerdo en las cuestiones relativas a la gestión y funcionamiento del mismo (revisión de condiciones de mercado, efectos sociales, consultas en foros internacionales, asistencia técnica) y en otras de carácter contencioso. Estos últimos, en caso de que no puedan ser resueltos en el Comité Mixto, serán sometidos a arbitraje (Artículo 24).

De acuerdo con el Artículo 24, se nombrarán tres árbitros, uno designado por cada Parte y un tercero designado por los otros dos árbitros, que presidirá la Comisión de Arbitraje. Se permiten medidas cautelares. Si una Parte no cumple el laudo arbitral o no concierta con la Parte perjudicada una solución mutuamente satisfactoria en el plazo de cuarenta días desde la notificación del laudo, se permite a la otra Parte suspender parcial o totalmente la aplicación del Acuerdo.

El Artículo 25 se refiere a las medidas de salvaguardia que las Partes consideren deben adoptarse para restablecer el equilibrio del Acuerdo.

El Artículo 26 declara la prevalencia de este Acuerdo respecto a acuerdos o convenios bilaterales de servicios aéreos vigentes entre las Partes (podrán seguir aplicándose en ámbitos no regulados en el acuerdo o que sean más favorables y si ello no supone discriminación entre EE.MM) y señala la obligación de consultar al Comité Mixto sobre la eventualidad de modificaciones del acuerdo derivadas del acceso de las partes a compromisos OACI futuros.

El Artículo 27 prevé la posibilidad de efectuar modificaciones en el Acuerdo, previa celebración de consultas. El Comité Mixto podrá decidir por consenso la modificación de los anexos del Acuerdo.

El Artículo 28 establece las condiciones de terminación (el Acuerdo es, en principio, de duración ilimitada).

El Artículo 29 señala el registro del Acuerdo ante la OACI y la Secretaria de Naciones Unidas (art. 102 Carta Naciones Unidas) tras su entrada en vigor.

El Artículo 30 establece la aplicación provisional del acuerdo y su entrada en vigor. Esta última se producirá el primer día del segundo mes siguiente a la notificación del secretario



general del Consejo de la UE a las Partes en que se confirme la recepción del último instrumento de ratificación o aprobación.

Por último, del análisis del Acuerdo no se deduce que la aplicación del mismo tenga repercusión presupuestaria alguna para España.



Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación

TRANSPORTE AÉREO ENTRE LA UNIÓN EUROPEA Y QATAR

El Consejo de Ministros ha aprobado un Acuerdo por el que se autoriza la firma y la aplicación provisional del Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre la Unión Europea y sus Estados miembros, por una parte, y el Estado de Qatar, por otra. (MPCM)

Antecedentes

El 7 de junio de 2016, el Consejo autorizó a la Comisión a entablar negociaciones con el Estado de Qatar para la firma de un Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre la Unión Europea y sus Estados miembros y Qatar. Como resultado de estas negociaciones, el 4 de marzo de 2019 se rubricó un proyecto de Acuerdo.

El 8 de abril de 2021, la Comisión adoptó y posteriormente presentó al Consejo una propuesta de Decisión relativa a la firma, en nombre de la Unión Europea, y a la aplicación provisional del Acuerdo sobre transporte aéreo entre la Unión Europea y sus Estados miembros, por una parte, y, el Estado de Qatar, por otra. El 28 de junio de 2021, el Consejo dio el visto bueno a la firma del Acuerdo.

Por Comunicación de 1 de julio de 2021, el Consejo ha informado de que está previsto que el Acuerdo se firme por la UE y por Qatar a principios de otoño, por lo que se pide a los Estados Miembros que lo firmen antes de la Reunión del COREPER II los días 22 y 29 de septiembre de 2021

El Acuerdo establece condiciones equitativas y uniformes de acceso al mercado para todas las compañías aéreas de la UE, así como nuevos mecanismos de cooperación y convergencia entre la UE y Qatar para garantizar la explotación segura y eficiente de los servicios aéreos y su protección. En particular, hace posible que sus condiciones se extiendan simultáneamente a los veintisiete Estados miembros, de manera que se apliquen las mismas reglas sin discriminación alguna y se beneficie a todas las compañías aéreas de la Unión, con independencia de su nacionalidad. Contiene disposiciones integrales sobre subvenciones, prácticas contrarias a la competencia y transparencia, así como mecanismos sólidos para su aplicación, contribuyendo así a la igualdad de condiciones para los servicios aéreos entre la UE y Qatar, y entre la UE y otros destinos, por ejemplo, en Asia, operados vía Qatar.

Además, se garantiza a todas las compañías aéreas de la Unión el acceso a oportunidades comerciales, como las relacionadas con la asistencia en tierra, los códigos compartidos, la intermodalidad y la posibilidad de fijar los precios libremente, a la vez que elimina el requisito de que las compañías aéreas de la Unión deban trabajar con patrocinadores locales para crear oficinas locales en Qatar. También contiene disposiciones sobre cuestiones sociales en consonancia con las que figuran en acuerdos comerciales internacionales de la UE, que



comprometen a las Partes a mejorar las políticas sociales y laborales de acuerdo con sus compromisos internacionales, en particular en el contexto de la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

Tras un período transitorio, las compañías aéreas podrán prestar libremente sus servicios de transporte de pasajeros y carga desde cualquier punto de la Unión Europea hasta Qatar dentro del marco regulatorio único del Acuerdo, a diferencia de lo que ocurre en la actualidad. Las compañías aéreas también podrán prestar algunos servicios exclusivamente de carga hasta puntos posteriores, con limitaciones geográficas y de frecuencia.

La prestación del consentimiento por parte de España en quedar obligada por este Acuerdo proporciona una ocasión para advertir de la posición española sobre Gibraltar en general y, en particular, ante terceros Estados que en el futuro puedan celebrar acuerdos aéreos con Reino Unido que supongan vuelos con origen o destino en Gibraltar. Es por ello que se ha propuesto la inclusión de una declaración al Acuerdo, que señala lo siguiente: “Este Acuerdo, o cualquier medida adoptada en aplicación de él, se entenderá sin perjuicio de la posición jurídica del Reino de España sobre el territorio de Gibraltar, así como sobre el istmo y el aeropuerto construido en el mismo”.

Contenido

El Acuerdo consta de un cuerpo principal formado por tres Títulos y 30 Artículos, en el que se establecen los principios básicos, y dos anexos: el Anexo I, sobre disposiciones transitorias, y el Anexo II, sobre la aplicación geográfica de los derechos de tráfico de quinta libertad para los servicios exclusivamente de carga.

El Artículo 1 contiene las definiciones de los conceptos que se utilizan a lo largo del Acuerdo.

TITULO I. DISPOSICIONES ECONÓMICAS (Artículos 2 al 12)

El Artículo 2 establece la concesión recíproca de derechos: sobrevuelo, escala no comercial y derecho a efectuar actividades de transporte aéreo internacional de pasajeros y/o de carga bajo determinadas condiciones. No se permite que una compañía aérea de Qatar pueda admitir a bordo, en el territorio de cualquier Estado miembro de la UE, pasajeros, equipaje, carga o correo con destino a otro punto situado en el territorio de ese Estado miembro a cambio de una contraprestación, ni que puedan hacer eso mismo las compañías aéreas UE en Qatar.

El Artículo 3 fija los requisitos que deben cumplir las compañías aéreas de las Partes para que se les concedan, en el plazo más breve posible, las autorizaciones de explotación y permisos técnicos. El artículo 4 recoge los casos tasados en los que se podrán denegar, revocar, suspender o limitar las autorizaciones reconocidas.



El Artículo 5 trata sobre los beneficios de la liberalización de la propiedad y del control de sus compañías aéreas, que será revisada por el Comité Mixto pudiendo este recomendar modificaciones del Acuerdo.

El Artículo 6 exige a las compañías aéreas de cada Parte, el cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias vigentes en cada territorio en materia de entrada, permanencia y salida de aeronaves dedicadas al transporte aéreo internacional y en materia de entrada, permanencia y salida de pasajeros, tripulación, equipaje carga o correo.

El Artículo 7 persigue asegurar un entorno comercial competitivo leal, ofreciendo a las compañías aéreas de ambas Partes, las mismas oportunidades para competir por la explotación de los servicios de transporte aéreo.

El Artículo 8 se refiere a las oportunidades comerciales y señala el compromiso de las partes de iniciar sin demora medidas para reducir los obstáculos empresariales, con un papel importante del Comité Mixto en todo ello: sobre actividad empresarial (derecho abrir sucursales, vender billetes, promoción comercial, facilitación de permisos de trabajo); sobre derecho de asistencia en tierra (de forma propia o elección con libertad de proveedores); asignación de franjas horarias (slots) en aeropuertos (no discriminación); venta de servicios de transporte aéreo; gastos locales; transferencia de fondos; posibilidad de entablar acuerdos cooperativos por las compañías comerciales; transporte de superficie; arrendamientos; franquicias, y utilización de marca comercial.

El Artículo 9 versa sobre derechos de aduana, estableciendo los suministros y equipamiento que quedarán exentos en condiciones de reciprocidad de restricciones a la importación, impuestos sobre propiedad y capital, derechos de aduana, impuestos especiales, IVA, u otro impuesto indirecto similar.

El Artículo 10 determina que los derechos impuestos a las compañías aéreas por el uso de servicios de navegación aérea y control de tráfico, deben ser proporcionales a los costes y no establecer discriminaciones indebidas. Igualmente, los derechos impuestos a las compañías aéreas por el uso de servicios e instalaciones aeroportuarias y de seguridad física de la aviación deben repartirse entre las distintas categorías de usuarios y no deben ser discriminatorios. El Artículo 11 permite que las compañías aéreas fijen las tarifas y los fletes en condiciones de competencia libre y leal.

Por último, el Artículo 12 posibilita que cada Parte facilite los datos estadísticos disponibles acerca del transporte aéreo en el marco de este Acuerdo.

TITULO II. COOPERACIÓN EN MATERIA DE REGLAMENTACIÓN (Artículos 13 al 20)

El Título II del Acuerdo aborda la cooperación en materia de reglamentación entre las Partes, en consonancia con sus obligaciones internacionales, en los siguientes ámbitos: seguridad aérea (Artículo 13); seguridad física de la aviación (Artículo 14); gestión del tránsito aéreo (Artículo 15); medio ambiente (Artículo 16); responsabilidad de las compañías aéreas

(Artículo 17); protección de los consumidores (Artículo 18); sistemas informatizados de reservas (Artículo 19), y aspectos sociales (Artículo 20).

TITULO III. DISPOSICIONES INSTITUCIONALES Y FINALES (Artículos 21 al 30)

El Artículo 22 crea el Comité Mixto, órgano que debe velar por la correcta aplicación del Acuerdo y decidir las dudas e incluso las controversias que se planteen entre las Partes referidas a dicha ejecución. El Comité decidirá por consenso y sus decisiones, adoptadas según su reglamento interno, serán vinculantes para las partes. Se reunirá como mínimo una vez al año.

El Artículo 23 define el mecanismo de solución de diferencias y arbitraje.

El Artículo 24 declara la prevalencia de este Acuerdo respecto a acuerdos o convenios bilaterales de servicios aéreos vigentes entre las Partes, aunque podrán seguir aplicándose acuerdos anteriores en cuestiones de concesión de derechos, autorización de explotación, oportunidades comerciales y tarifas, cuando sean más favorables para las compañías aéreas y si ello no supone discriminación entre EEMM. El artículo señala también la obligación de consultar al Comité Mixto sobre la eventualidad de modificaciones del acuerdo derivadas del acceso de las partes a compromisos OACI futuros.

El Artículo 25 establece las condiciones para efectuar modificaciones en el Acuerdo. El Comité Mixto tiene nuevamente un papel principal en ello.

El Artículo 26 permite la adhesión al Acuerdo de futuros Estados miembros de la UE.

El Artículo 27 establece las condiciones de terminación (el Acuerdo es en principio de duración ilimitada).

El Artículo 28 señala el registro del Acuerdo ante la OACI y la Secretaría de Naciones Unidas (art 102 Carta Naciones Unidas) tras su entrada en vigor.

El Artículo 29 establece la aplicación provisional del acuerdo y su entrada en vigor. El Acuerdo entrará en vigor el primer día del segundo mes siguiente a aquel en que las Partes se hayan notificado la finalización de los procedimientos internos respectivos, y se aplicará provisionalmente desde la fecha de su firma.

Por último, del análisis del Acuerdo, no se deduce que la aplicación del mismo tenga repercusión presupuestaria alguna para España.

Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación

ACUERDO EUROMEDITERRÁNEO DE AVIACIÓN ENTRE LA UNIÓN EUROPEA Y TÚNEZ

El Consejo de Ministros ha aprobado un Acuerdo por el que se autoriza la firma del Acuerdo euromediterráneo de aviación entre la Unión Europea y sus Estados miembros, por una parte, y la República de Túnez, por otra. (MPCM)

Antecedentes

El 9 de diciembre de 2008, el Consejo autorizó a la Comisión a entablar negociaciones con la República de Túnez acerca de un Acuerdo euromediterráneo de aviación entre la Unión Europea y sus Estados miembros y la República de Túnez. Como resultado de estas negociaciones, el 11 de diciembre de 2017 se rubricó un proyecto de Acuerdo.

El 8 de abril de 2021, la Comisión adoptó y posteriormente presentó al Consejo una propuesta de Decisión relativa a la firma, en nombre de la Unión Europea del Acuerdo euromediterráneo de aviación entre la Unión Europea y sus Estados miembros, por una parte, y la República de Túnez, por otra. El 28 de junio de 2021, el Consejo dio el visto bueno a la firma del Acuerdo.

Por Comunicación de 1 de julio de 2021, el Consejo ha informado de que está previsto que el Acuerdo se firme por la UE y por la República de Túnez a principios de otoño, por lo que se pide a los Estados Miembros que lo firmen antes de la Reunión del COREPER II los días 22 y 29 de septiembre de 2021.

El Acuerdo establece condiciones equitativas y uniformes de acceso al mercado para todas las compañías aéreas de la UE, así como nuevos mecanismos de cooperación y convergencia entre la UE y Túnez para garantizar la explotación segura y eficiente de los servicios aéreos y su protección. En particular, hace posible que sus condiciones se extiendan simultáneamente a los veintisiete Estados miembros, de manera que se apliquen las mismas reglas sin discriminación alguna y se beneficie a todas las compañías aéreas de la UE, con independencia de su nacionalidad. Esas compañías aéreas podrán operar libremente desde cualquier punto de la Unión Europea hasta cualquier punto de Túnez, lo cual no sucede actualmente.

Además, se garantiza a todas las compañías aéreas de la Unión el acceso a oportunidades comerciales, por ejemplo, en relación con los servicios de asistencia en tierra, los códigos compartidos, el transporte intermodal o la posibilidad de establecer precios libremente.

La prestación del consentimiento por parte de España en quedar obligada por este Acuerdo proporciona una ocasión para advertir de la posición española sobre Gibraltar en general y, en particular, ante terceros Estados que en el futuro puedan celebrar acuerdos aéreos con



Reino Unido que supongan vuelos con origen o destino en Gibraltar. Es por ello que se ha propuesto la inclusión de una declaración al Acuerdo, que señala lo siguiente: “Este Acuerdo, o cualquier medida adoptada en aplicación de él, se entenderá sin perjuicio de la posición jurídica del Reino de España sobre el territorio de Gibraltar, así como sobre el istmo y el aeropuerto construido en el mismo”.

Contenido

El Acuerdo consta de un cuerpo principal formado por tres Títulos y 31 artículos, en el que se establecen los principios básicos, y tres anexos: el Anexo I, sobre disposiciones transitorias, el Anexo I bis, sobre las disposiciones transitorias relativas al aeropuerto internacional Túnez-Cartago, y el Anexo II, sobre las normas de la UE aplicables a la aviación civil (desglosadas en varios apartados: liberalización de la aviación y otras normas de la aviación civil; seguridad aérea; seguridad física de la aviación; gestión del tránsito aéreo; medio ambiente y ruido; protección de los consumidores; aspectos sociales). El Artículo 1 contiene las definiciones de los conceptos que se utilizan a lo largo del Acuerdo.

TITULO I. DISPOSICIONES ECONÓMICAS (Artículos 2 al 12)

El Artículo 2 define la concesión recíproca de derechos: sobrevuelo, escala no comercial y derecho a efectuar actividades de transporte aéreo internacional (regular y no regular) de pasajeros y/o de carga en rutas específicas. No se admite que una compañía aérea de Túnez pueda admitir a bordo, en el territorio de cualquier Estado miembro de la UE, pasajeros, equipaje, carga o correo con destino a otro punto situado en el territorio de ese Estado miembro.

El Artículo 3 establece los requisitos que deben cumplir las compañías aéreas de las Partes para que se les concedan, en el plazo más breve posible, las autorizaciones de explotación y permisos técnicos y el artículo 4 recoge los casos tasados en los que se podrán denegar, revocar, suspender o limitar las autorizaciones reconocidas.

El Artículo 5 trata sobre las inversiones en compañías aéreas de las Partes, de tal manera que la propiedad mayoritaria de una compañía aérea de Túnez por parte de los Estados miembros de la UE o viceversa requerirá el análisis previo del Comité Mixto.

El Artículo 6 exige a las compañías aéreas de cada Parte, el cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias vigentes en cada territorio en materia de entrada, permanencia y salida de aeronaves dedicadas al transporte aéreo internacional y en materia de entrada, permanencia y salida de pasajeros, tripulación, equipaje carga o correo.

El Artículo 7 persigue asegurar un entorno comercial competitivo leal, ofreciendo a las compañías aéreas de ambas Partes las mismas oportunidades para competir por la explotación de los servicios autorizados en las rutas especificadas. En este sentido, se consideran incompatibles con este Acuerdo las ayudas estatales que falseen o amenacen con falsear la competencia.

El Artículo 8 se refiere a las oportunidades comerciales y señala el compromiso de las Partes de iniciar sin demora medidas para reducir los obstáculos empresariales, con un papel importante del Comité Mixto en todo ello: sobre actividad empresarial (derecho a abrir sucursales, vender billetes, promoción comercial, facilitación de permisos de trabajo); sobre derecho de asistencia en tierra (de forma propia o elección con libertad de proveedores); asignación de franjas horarias (slots) en aeropuertos (no discriminación); venta de servicios de transporte aéreo, gastos locales, transferencia de fondos, posibilidad de entablar acuerdos de cooperación comercial, transporte de superficie, arrendamientos, franquicias y utilización de marca comercial.

El Artículo 9 versa sobre derechos de aduana, estableciendo los suministros y equipamiento que quedarán exentos en condiciones de reciprocidad de restricciones a la importación, impuestos sobre propiedad y capital, derechos de aduana e impuestos especiales.

El Artículo 10 determina que los derechos impuestos a las compañías aéreas por el uso de servicios de navegación aérea y control de tráfico deben ser proporcionales a los costes y no establecer discriminaciones indebidas. Igualmente, los derechos impuestos a las compañías aéreas por el uso de servicios e instalaciones aeroportuarias y de seguridad física de la aviación deben repartirse entre las distintas categorías de usuarios y no deben ser discriminatorios.

El Artículo 11 permite que las compañías aéreas fijen las tarifas y los fletes en condiciones de competencia libre y leal. Y, por último, el Artículo 12 posibilita que cada Parte facilite los datos estadísticos disponibles acerca del transporte aéreo en el marco de este Acuerdo. Además, las Partes cooperarán, a través del Comité Mixto, para facilitar el intercambio de información.

TITULO II. COOPERACIÓN EN MATERIA DE REGLAMENTACIÓN

El Título II del Acuerdo comprende los Artículos 13 al 19 -ambos incluidos- y aborda la cooperación en materia de reglamentación para que Túnez incorpore en su legislación los requisitos y normas de la Unión Europea que se enumeran en el Anexo II del Acuerdo: seguridad aérea (Artículo 13); seguridad física de la aviación (Artículo 14); gestión del tránsito aéreo (Artículo 15); medio ambiente (Artículo 16); responsabilidad de las compañías aéreas (Artículo 17); protección de los consumidores (Artículo 18), y aspectos sociales (Artículo 19).

TITULO III. DISPOSICIONES INSTITUCIONALES Y FINALES

El Título III se refiere a las “Disposiciones Institucionales y finales” englobando los Artículos 20 al 31.

El Artículo 21 crea el Comité Mixto, órgano que debe velar por la correcta aplicación del Acuerdo y decidir las dudas e incluso las controversias que se planteen entre las Partes referidas a dicha ejecución. El Comité decidirá por consenso y sus decisiones, adoptadas



según su reglamento interno, serán vinculantes para las partes. Se reunirá como mínimo una vez al año.

El Artículo 22 define el mecanismo de solución de diferencias y arbitraje.

El Artículo 23 se refiere a las medidas de salvaguardia que las Partes consideren deben adoptarse para restablecer el equilibrio del Acuerdo.

El Artículo 24 declara la prevalencia de este Acuerdo respecto a acuerdos o convenios bilaterales de servicios aéreos vigentes entre las Partes (podrán seguir aplicándose en ámbitos no regulados en el acuerdo o que sean más favorables y si ello no supone discriminación entre Estados miembros) y señala la obligación de consultar al Comité Mixto sobre la eventualidad de modificaciones del acuerdo derivadas del acceso de las partes a compromisos OACI futuros.

El Artículo 25 recoge el compromiso de las Partes a mantener un diálogo permanente con el fin de crear un espacio euromediterráneo de aviación y para garantizar la concordancia del Acuerdo con el Proceso de Barcelona.

El Artículo 26 prevé la posibilidad de efectuar modificaciones en el Acuerdo, previa celebración de consultas. El Comité Mixto podrá decidir por consenso la modificación de los anexos del Acuerdo.

El Artículo 27 establece las condiciones de terminación (el Acuerdo es en principio de duración ilimitada).

El Artículo 28 señala el registro del Acuerdo ante la OACI y la Secretaría de Naciones Unidas (art. 102 Carta Naciones Unidas) tras su entrada en vigor.

El Artículo 29 permite la adhesión al Acuerdo de futuros Estados miembros de la UE.

El Artículo 30 establece la entrada en vigor. El Acuerdo entrará en vigor el primer día del segundo mes siguiente a la fecha de la última nota del Canje de Notas diplomáticas entre las Partes que confirme la finalización de los procedimientos internos respectivos.

Por último, del análisis del Acuerdo, no se deduce que la aplicación del mismo tenga repercusión presupuestaria alguna para España.

Defensa

ADQUISICIÓN DE TRES AVIONES A-330 MULTIPROPÓSITO PARA AUMENTAR LAS CAPACIDADES DE REABASTECIMIENTO, TRANSPORTE Y AEROEVACUACIONES MÉDICAS

El Consejo de Ministros ha autorizado al Ministerio de Defensa la celebración de un acuerdo para la adquisición de tres aeronaves Airbus A330-200 y su posterior transformación en MRTT (Multi Role Tanker Transport), dotándolos de una cabina de carga de configuración versátil, por un valor estimado de 810.000.000,00 euros.

Además incluye la prestación del soporte logístico asociado, el suministro de repuestos y demás componentes necesarios para su sostenimiento, los cursos y el material de formación del personal usuario y el software y hardware necesarios para la gestión, planeamiento y ejecución de las operaciones que llevarán a cabo.

La adquisición de estos aviones permitirá al Ejército del Aire renovar y potenciar sus capacidades para la movilidad y la proyección estratégica de las Fuerzas Armadas en el cumplimiento de las misiones que tienen asignadas en el ámbito del reabastecimiento en vuelo, del transporte aéreo estratégico y de las evacuaciones aéreas sanitarias de gran capacidad y larga distancia.



Defensa

ACUERDO MARCO PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE IDENTIFICACIÓN DE AERONAVES AMIGO-ENEMIGO EN SISTEMAS DE MANDO Y CONTROL NAVALES

El Consejo de Ministros ha autorizado al Ministerio de Defensa la celebración del Acuerdo Marco para la contratación del suministro e instalación del sistema de identificación de aeronaves amigo-enemigo (IFF-Identify Friend or Foe) modo 5/S, en los sistemas de mando y control de los buques de la Armada, por un valor estimado de 36.971.000,00 euros.

La implementación de este sistema de identificación modernizará y actualizará las capacidades de identificación de aeronaves militares y civiles de los buques mejorándolas y garantizando una mayor fiabilidad y seguridad, en cumplimiento de los acuerdos de estandarización de la OTAN para estos sistemas y de los estándares de seguridad aérea de la Unión Europea.

Asimismo, mejorará su interoperabilidad con las fuerzas aliadas en el cumplimiento de las misiones asignadas.



Defensa

ACUERDO MARCO PARA EL APOYO AL MANTENIMIENTO DE VEHÍCULOS BLINDADOS MEDIOS SOBRE RUEDAS Y DE EXPLORACIÓN DE CABALLERÍA

El Consejo de Ministros ha autorizado la celebración del acuerdo marco para el apoyo al mantenimiento de vehículos de la familia BMR/VEC, por un valor estimado de 14.876.033,04 euros.

Los vehículos BMR (Blindado Medio sobre Ruedas) y VEC (Vehículo de Exploración de Caballería) del Ejército de Tierra requieren estar operativos en todo momento para su uso, tanto en las unidades ubicadas en territorio nacional, como en las unidades destacadas en zonas de operaciones en el exterior.

El objeto del acuerdo marco abarca revisiones, reparaciones, modificaciones, adaptaciones y pruebas en todos los sistemas, equipos, conjuntos y subconjuntos, y suministros de piezas de repuesto.

Asimismo, incluye el estudio y análisis de obsolescencias o mejoras en cualquiera de las fases de su ciclo de vida.



Hacienda y Función Pública

REGLAMENTO PARA REFORZAR EL CONTROL DE LAS 'NARCOLANCHAS' Y HACER MÁS PRECISO EL REGISTRO DE EMBARCACIONES

El Consejo de Ministros ha aprobado el Real Decreto del Reglamento de control de las embarcaciones neumáticas y semirrígidas de alta velocidad, las denominadas 'narcolanchas', que hará más precisa y eficaz la gestión del Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad (REOENSAV) que gestiona el Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

El Registro está en funcionamiento desde octubre de 2018, con la entrada en vigor del Real Decreto-ley 16/2018 que declaró como género prohibido a las embarcaciones semirrígidas y neumáticas de alta velocidad, con excepción de los supuestos recogidos en el propio Real Decreto-ley. Con ello se intensificaban las medidas adoptadas para luchar contra el uso de estas embarcaciones en el tráfico ilícito de personas y mercancías, y especialmente en el contrabando de droga y tabaco.

Esta consideración de género prohibido se aplica a la fabricación, reparación, reforma, circulación, tenencia y comercio, así como a la navegación por cualquier punto de las aguas interiores, mar territorial español o zona contigua, de las embarcaciones neumáticas o semirrígidas de ocho o más metros de eslora total, o en su defecto más de 150Kw de potencia máxima.

La propia norma excepciona de esta consideración como género prohibido en dos supuestos:

- En el caso de que las embarcaciones estén adscritas a la Defensa Nacional o sus titulares sean Organismos Públicos u Organizaciones Internacionales reconocidas.
- En el resto de supuestos la exclusión de la calificación como género prohibido requerirá como condición previa la inscripción del operador en el REOENSAV y la autorización de uso e inscripción en el mismo Registro de cada una de las embarcaciones.

El Real Decreto aprobado ahora responde a la necesidad de establecer un procedimiento específico para la inscripción de operadores en el REOENSAV, así como la autorización de uso, que hasta la fecha se regía por el Procedimiento Administrativo Común.

Procedimiento que se debe seguir

El Reglamento establece la obligatoriedad de realizar los procedimientos de forma telemática, a través de la página web de la Agencia Tributaria. Las solicitudes de inscripción se pueden



presentar por el operador o un representante, o por colaboradores sociales, que deberán cumplimentar una serie de datos, tanto relativos al operador como a las embarcaciones.

En relación con los operadores, se solicitarán sus datos identificativos y la actividad a la que se destina la embarcación, mientras que, en relación con la embarcación, se solicitarán, entre otros, sus datos identificativos, así como los referidos a los motores, la actividad a la que se destina la embarcación y el área geográfica de desarrollo de la actividad.

Recibida la solicitud, el órgano instructor verificará la veracidad y exactitud de la información proporcionada. En caso negativo, se comunicará al interesado concediéndole un plazo de diez días hábiles para que subsane el defecto o aporte, en su caso, la documentación omitida.

El Reglamento establece una serie de causas de denegación de la inscripción o de la autorización de uso, así como de baja del operador, como, por ejemplo, el uso de una embarcación para la realización de actividades distintas de aquéllas para las que fue solicitada o autorizada, o que la información suministrada con la solicitud sea falsa o inexacta.

Una vez inscrito, o una vez obtenida la autorización de uso, el operador recibirá el correspondiente Certificado de Inscripción de Operador, así como un Certificado de Autorización de Uso individual por cada una de las embarcaciones cuyo uso (fabricación, reparación, reforma, transporte, tenencia, comercio, así como su uso privado) se autorice, debiendo encontrarse en todo momento un ejemplar impreso en la embarcación a disposición de la embarcación.

Nuevos procedimientos simplificados

El Reglamento introduce nuevos procedimientos simplificados de autorización de uso para las actividades de arrendamiento, fabricación, reparación o reforma de este tipo de embarcaciones, lo que facilitará el cumplimiento de la normativa por parte de los operadores del sector.

La normativa proporciona una serie de facilidades y trámites simplificados para este tipo de operadores, como la posibilidad de realizar una solicitud global para un mismo lote de embarcaciones (fabricación), o que sea el arrendador o el prestador del servicio de reparación quien realice una solicitud de autorización de uso en favor del cliente antes del inicio del servicio, entendiéndose concedida la autorización desde su presentación (arrendamiento y reparación/reforma).

Hacienda y Función Pública

SUBVENCIÓN A CANTABRIA PARA FINANCIAR LAS OBRAS DEL HOSPITAL MARQUÉS DE VALDECILLA

El Consejo de Ministros ha autorizado la concesión de una subvención nominativa por valor de 22 millones de euros a la Comunidad Autónoma de Cantabria, con el objetivo de financiar las obras del Hospital Universitario 'Marqués de Valdecilla' de Santander.

Esta subvención se hará efectiva a través de un convenio que suscribirán el Ministerio de Hacienda y Función Pública por parte de la Administración General del Estado y la Comunidad Autónoma de Cantabria, concretando los aspectos relativos a la citada concesión, de conformidad con la Ley General de Subvenciones.

Con esta autorización y la posterior firma del convenio se da cumplimiento a la sentencia de 24 de enero de 2020 de la Audiencia Nacional, que declaró el derecho del Gobierno cántabro a la suscripción del convenio entre esta Comunidad Autónoma y la Administración General del Estado para la financiación de las obras del citado hospital correspondiente al ejercicio 2016.

Asimismo, se reafirma la plena coincidencia entre el Estado y la Comunidad Autónoma de Cantabria en la necesidad de garantizar la continuidad del Hospital Universitario Marqués de Valdecilla como centro de referencia nacional. Como respuesta a este compromiso, el Gobierno aporta recursos económicos destinados a financiar inversiones realizadas en obras de dicho hospital.



Hacienda y Función Pública

AUTORIZACIÓN A CASTILLA Y LEÓN A CONCEDER UN AVAL EN GARANTÍA DE UN CONTRATO DE FINANCIACIÓN SUSCRITO POR EL INSTITUTO PARA LA COMPETITIVIDAD EMPRESARIAL DE CASTILLA Y LEÓN CON EL BEI

El Consejo de Ministros ha aprobado un acuerdo por el que se autoriza a la Comunidad Autónoma de Castilla y León a conceder un aval en 2021 en garantía del tramo B de un contrato de financiación, ICE FOCUSED FOR SMES AND MIDCAPS B, suscrito entre el Banco Europeo de Inversiones (BEI) y el Instituto para la Competitividad Empresarial de Castilla y León (ICE) por un importe máximo total de 32,1 millones de euros.

Teniendo en cuenta que el ICE forma parte del subsector Comunidades Autónomas conforme al SEC (Sistema Europeo de Cuentas Nacionales y Regionales de la Unión Europea), así como la finalidad, beneficiarios y características de la operación, se estima pertinente la autorización de la garantía solicitada por la Comunidad Autónoma de Castilla y León por el importe anteriormente señalado.



Hacienda y Función Pública

AUTORIZACIÓN A EXTREMADURA A CONCEDER GARANTÍAS PARA LA EFICIENCIA ENERGÉTICA EN VIVIENDA Y COMBATIR LA EXCLUSIÓN SOCIAL

El Consejo de Ministros ha autorizado a Extremadura a conceder garantías en 2021 a través del Fondo de Garantía en Eficiencia Energética de Vivienda por un importe máximo en 263.000 euros y a través del Fondo de Cartera Jeremie Extremadura 2, para combatir la exclusión social, por un importe máximo de 513.277,36 euros.

Esta autorización se produce en cumplimiento del artículo 20 de la Ley Orgánica de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera (LOEPSF).

La Comunidad Autónoma de Extremadura, ha solicitado que el Ministerio de Hacienda tramite autorización del Estado para el otorgamiento de garantías durante 2021 a través del Fondo de Garantía en Eficiencia Energética de Vivienda en Extremadura. La garantía deberá destinarse a financiar proyectos promovidos por comunidades de propietarios o particulares propietarios de viviendas que desarrollen proyectos financiados que contribuyan a alcanzar una mejora de la eficiencia energética, el ahorro energético, la reducción de emisiones de gases efecto invernadero y el aumento del confort de la comunidad de propietarios y de las viviendas.

Asimismo, las garantías concedidas a través del Fondo de Cartera Jeremie Extremadura 2 se estructuran en una línea de garantía de cartera para microcréditos sociales promovidos por personas en riesgo de exclusión social y otra línea de garantía de cartera para microcréditos.

Por último, el acuerdo autoriza asimismo a la Comunidad Autónoma de Extremadura la convalidación de las garantías otorgadas durante 2020 sin el preceptivo Acuerdo del Consejo de Ministros a través del Fondo de Cartera Jeremie Extremadura 2, por un importe de 643.202,47 euros.



Interior

DIEZ COMUNIDADES AUTÓNOMAS DECLARADAS ZONAS AFECTADAS GRAVEMENTE POR EMERGENCIAS DE PROTECCIÓN CIVIL

El Consejo de Ministros ha acordado declarar zonas afectadas gravemente por emergencias de protección civil (ZAEPC) las comunidades autónomas de Andalucía, Aragón, Canarias, Castilla-La Mancha, Castilla y León, Cataluña, Comunitat Valenciana, Extremadura, Galicia e Illes Balears, que en las últimas semanas han vuelto a sufrir incendios forestales de grandes proporciones o episodios de fuertes lluvias que han provocado inundaciones.

El acuerdo da cobertura a las emergencias de protección civil que se han producido con posterioridad al pasado 24 de agosto de 2021, fecha en la que el Consejo de Ministros adoptó una resolución de similares características para afrontar episodios de análogas características durante las semanas estivales previas.

En concreto, el acuerdo adoptado este martes da cobertura a la situación creada por los recientes incendios de Jubrique (Málaga), Guialchos (Granada), Graus (Huesca), La Orotava (Santa Cruz de Tenerife), Boca de Huérgamo y Serrilla (León), Merindad de Río Ubierna (Burgos), Ayoó de Vidriales (Zamora), Cueva de Ágreda (Soria), Buñol (Valencia), Orihuela (Alicante), Cáceres y Ribas de Sil (Lugo).

Respecto a las inundaciones, las poblaciones afectadas incluidas en este acuerdo son Benicàssim y Vinaròs (Castellón), Alcanar (Tarragona), Toledo, Mallorca y Menorca.

En todos estos casos, la emergencia alcanzó tal gravedad que las administraciones autonómicas competentes se vieron obligadas a activar sus respectivos planes de protección en una situación operativa de entidad (niveles 1 o 2), tal y como establece el Plan Estatal General de Emergencias (PLEGEM) aprobado el pasado 15 de diciembre por el Gobierno, lo que permite ahora la declaración de ZAEPC.

Son, en todos los casos, emergencias de protección civil de grandes proporciones que han provocado daños personales, en infraestructuras y bienes públicos, así como en cultivos y explotaciones agropecuarias, polígonos industriales y otras instalaciones productivas, daños que no han podido ser identificados y cuantificados todavía por cuanto la fase de recuperación, iniciada inmediatamente después de la de intervención, no ha finalizado todavía.

Pese a no disponer de una estimación definitiva de los perjuicios ocasionados por estas catástrofes, el Gobierno ha valorado que la magnitud de sus efectos, las medidas adoptadas para recuperar las condiciones de vida de la población y conseguir el pleno restablecimiento de los servicios públicos esenciales justifican la intervención de la Administración General del Estado.



Todas las ayudas disponibles en estas zonas declaradas como ZAEPC están previstas y reguladas en el Real Decreto 307/2005, de 18 de marzo, por el que se determinan las subvenciones en atención a determinadas necesidades derivadas de situaciones de emergencia o de naturaleza catastrófica y se establece el procedimiento para su concesión.

La declaración como ZAEPC permitirá que los afectados puedan beneficiarse de una serie de medidas y ayudas destinadas a paliar tanto daños personales como materiales en vivienda y enseres y en establecimientos industriales, mercantiles, agrarios, y de otros servicios.

La declaración también incluye ayudas a personas físicas o jurídicas que hayan realizado prestaciones personales y de bienes, así como a las corporaciones locales en sus labores de recuperación de las áreas devastadas por el fuego o por las inundaciones.

Una vez que la Administración General del Estado disponga de una memoria con la estimación de los daños producidos, que realizará en colaboración con el resto de administraciones autonómicas y locales competentes, este acuerdo podrá incorporar otras medidas complementarias a las adoptadas por las administraciones territoriales, a las que corresponde la competencia en materia de protección civil.



Industria, Comercio y Turismo

REGLAMENTO DE EQUIPOS A PRESIÓN Y SUS INSTRUCCIONES TÉCNICAS COMPLEMENTARIAS

El Consejo de Ministros ha aprobado un Real Decreto con el Reglamento de equipos a presión y sus instrucciones técnicas complementarias.

El objetivo del mismo es la adaptación de la reglamentación de seguridad de equipos a presión a la nueva clasificación de sustancias que se aplica en el ámbito europeo, así como su actualización teniendo en cuenta la evolución de la técnica y la experiencia que se ha ido acumulando en la aplicación del Reglamento.

De entre los principales cambios efectuados, se pueden destacar:

- Modificación de las condiciones de instalación y puesta en servicio de instalaciones a las que se conectan botellas transportables, con objeto de mejorar la seguridad de las mismas y su seguimiento por parte de la administración competente.
- Modificación de los niveles de inspección que deben soportar las calderas de leñas negras, reduciendo así las paradas de estas instalaciones para mejorar su disponibilidad y sin que ello suponga una disminución en la seguridad de las inspecciones.
- Se han introducido cambios en la ITC-EP 03 (Refinerías de petróleo y plantas petroquímicas) y en la ITC-EP 04 (Depósitos criogénicos) que permiten una mejor gestión en la planificación de las inspecciones periódicas de determinados equipos.
- Con objeto de reducir al mínimo los efectos de posibles accidentes, se han incrementado los requerimientos de seguridad de los centros de recarga, tanto de botellas para respiración autónoma (EP-5) como de botellas transportables (EP-6), así como de los centros de inspección periódicas de botellas para respiración autónoma (EP-5).
- Se ha aprobado una nueva ITC-EP 07 relativa a las instalaciones de regasificación de gas natural licuado (GNL), lo que permitirá una mejor gestión de las inspecciones periódicas de este tipo de instalaciones, permitiendo aumentar la disponibilidad y productividad de las mismas.



Presidencia, Relaciones con las Cortes y Memoria Democrática

DECLARACIÓN INSTITUCIONAL CON MOTIVO DEL DÍA INTERNACIONAL CONTRA LA EXPLOTACIÓN SEXUAL Y TRATA DE MUJERES, NIÑAS Y NIÑOS

Acuerdo por el que se aprueba la Declaración Institucional con motivo del Día Internacional contra la Explotación Sexual y la Trata de Mujeres, Niñas y Niños. (MPCM)

Con motivo de la conmemoración del Día Internacional contra la Explotación Sexual y la Trata de Mujeres, Niñas y Niños, instaurado por la Conferencia Mundial de la Coalición Contra la Trata de Personas en coordinación con la Conferencia de Mujeres que tuvo lugar en Dhaka, Bangladesh, en enero de 1999, el Gobierno de España reitera su sólido compromiso con la igualdad real y efectiva entre mujeres y hombres que exige, necesariamente, la erradicación de todas las formas de violencia contra las mujeres y, específicamente, la explotación sexual y la trata con fines de explotación sexual.

Con este motivo, a propuesta de la ministra de Igualdad, el ministro de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación, la ministra de Justicia, el ministro del Interior, la ministra de Derechos Sociales y Agenda 2030, y el ministro de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, el Consejo de Ministros aprueba la siguiente declaración:

“La explotación sexual y la trata de mujeres, niñas y niños con fines de explotación sexual representan una forma de esclavitud moderna que utiliza a las personas en situación de mayor vulnerabilidad como simple mercancía, violando de forma flagrante los derechos humanos. La normativa internacional obliga a los poderes públicos a combatirlas desde un enfoque integral y multidisciplinar mediante actuaciones preventivas, sancionadoras, asistenciales y reparadoras que garanticen la atención, asistencia, protección y recuperación de sus víctimas, desde una perspectiva de derechos humanos que involucre a toda la sociedad en su conjunto y, especialmente, a las organizaciones especializadas en este ámbito.

La dimensión mundial y transnacional de la explotación sexual y la trata de mujeres, niñas y niños con fines de explotación sexual, así como el incremento de la detección y el aumento del número de víctimas de trata, quedan reflejados en el Informe Global de Trata de Personas 2020, elaborado por la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC), que confirma que la explotación sexual es la principal finalidad de la trata (50% de los casos identificados) de las 50.000 víctimas registradas a nivel global, y que la trata sigue teniendo como principales víctimas a las mujeres y las niñas, que representan el 65% de las víctimas identificadas. Es más, según ese mismo informe, el 92% de las víctimas de explotación sexual son mujeres y niñas. La abrumadora realidad que muestran estos datos es que la mayoría de las víctimas detectadas a nivel mundial, también en los países del llamado primer mundo, son objeto de trata con fines de explotación sexual, y la inmensa mayoría son



mujeres y niñas, lo que evidencia que existe una incuestionable dimensión de género de la trata. Con frecuencia, la condición de personas migrantes y la discriminación racial generan, además, una situación de particular vulnerabilidad a esta forma de explotación.

Los compromisos internacionales asumidos por España, en particular, mediante la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, completada por el Protocolo para prevenir, reprimir y sancionar la trata de personas, especialmente mujeres y niños (Protocolo de Palermo), de la que conmemoramos su vigésimo primer aniversario, y la Declaración y Plataforma de Acción de Beijing, de la que conmemoramos su vigésimo sexto aniversario, constituyen el marco para el desarrollo de políticas públicas con las que avanzar en la eliminación de la trata de mujeres y niñas y asegurar la asistencia y recuperación de las víctimas de esta violencia causada por la explotación sexual, la prostitución y la trata de mujeres.

En este marco, este año hemos aprobado normas que consolidan derechos feministas, en particular, de las víctimas de explotación sexual y trata con fines de explotación sexual, y siguen situándonos como referente internacional, a través de la mejora de la coordinación y la colaboración interinstitucionales y la participación de las organizaciones de la sociedad civil. Entre ellas, la Ley 1/2021, de 24 de marzo, de medidas urgentes en materia de protección y asistencia a las víctimas de violencia de género, que declara como servicios esenciales los servicios de información, asesoramiento y acogida, cuya vigencia se ha prorrogado tras la finalización del estado de alarma por la pandemia de la COVID-19; la Ley Orgánica 8/2021, de 4 de junio, de protección integral a la infancia y la adolescencia frente a la violencia, que garantiza los derechos fundamentales de las niñas y los niños víctimas de cualquier violencia, como la trata de seres humanos, y configura una atención reforzada en los centros de protección a las actuaciones específicas de prevención, detección precoz e intervención en casos de explotación sexual y trata de seres humanos; y el proyecto de Ley Orgánica de garantía integral de la libertad sexual, que incluye a las víctimas de trata y prevé en sus disposiciones finales una reforma del Código Penal con el fin de facilitar la persecución de la industria de la explotación sexual.

Además, situaciones de extrema gravedad que pueden surgir a nivel nacional o internacional, como la pandemia de la COVID-19, los conflictos armados y políticos (como el actual en Afganistán), las crisis económicas o las catástrofes climáticas, que producen intensas oleadas migratorias, ponen de manifiesto la necesidad de contar con instrumentos que doten a los Estados de las herramientas necesarias para posibilitar una acción rápida, eficaz y coordinada en beneficio de aquellas personas, especialmente mujeres, niñas y niños, que ya se encuentran en situaciones de extrema vulnerabilidad y que podrían llegar a ser víctimas de la trata de seres humanos y de la explotación sexual.

Nuestro objetivo es garantizar el establecimiento, la mejora y la adaptación de los recursos y servicios públicos a las circunstancias de máxima vulnerabilidad de las víctimas de trata y explotación sexual, desde una perspectiva interseccional, sobre todo, de quienes son migrantes y menores de edad, para atender sus necesidades específicas desde la garantía de los derechos de las víctimas, especialmente el derecho a la reparación integral del daño



sufrido. Asimismo, en el ámbito de la política para el desarrollo y de la acción humanitaria, España ha participado y forma parte del grupo de países que, dentro del Comité de Ayuda al Desarrollo de la OCDE, han adoptado las “Recomendaciones del CAD para poner fin a la explotación, el abuso y el acoso sexuales en el ámbito de la cooperación para el desarrollo y la ayuda humanitaria: pilares clave de la prevención y la respuesta”.

España continua avanzando en este marco internacional con firmeza, desde el liderazgo de las políticas feministas, en pro de la erradicación de todas las formas de violencia contra las mujeres para la consecución de una sociedad igualitaria, mediante la promoción de una ley integral contra la trata de seres humanos, y la puesta en marcha de políticas públicas que, en cumplimiento de los compromisos asumidos, procuren la erradicación de la explotación sexual y la trata de mujeres, niñas y niños, y sitúen la protección de los derechos de las víctimas en el centro de la acción.

Mediante esta Declaración Institucional, el Gobierno de España expresa su sólido compromiso con la igualdad de género, los derechos de todas las mujeres y niñas y la erradicación de la explotación sexual y la trata de seres humanos, y con el desarrollo de medidas integrales que, mediante la colaboración y cooperación entre todas las administraciones, instituciones y organizaciones especializadas, promuevan la prevención, la atención y recuperación de las víctimas de trata con fines de explotación sexual desde un enfoque de derechos humanos”.



Política Territorial

DESIGNADOS LOS REPRESENTANTES DE LA AGE EN LAS COMISIONES BILATERALES CON ARAGÓN Y LA RIOJA

El Consejo de Ministros ha aprobado dos acuerdos por los que se designan los representantes de la Administración General del Estado (AGE) en las comisiones bilaterales de cooperación el Estado con Aragón y La Rioja.

Tanto en la Comisión Bilateral de Cooperación Aragón-Estado como en la Comisión Bilateral de Cooperación Administración del Estado-Comunidad Autónoma de La Rioja, la Presidencia de la representación de la AGE corresponderá a la persona titular del Ministerio de Política Territorial.

En ambas comisiones, los vocales en representación de la AGE serán los titulares de los siguientes órganos:

- Secretaría de Estado de Política Territorial
- Secretaría de Estado de Hacienda
- Secretaría General de Coordinación Territorial
- Delegación del Gobierno en Aragón (Comisión Bilateral de Cooperación Aragón-Estado) o Delegación del Gobierno en La Rioja (Comisión Bilateral de Cooperación Administración del Estado-Comunidad Autónoma de La Rioja)
- La Presidencia de la representación de la AGE designará un miembro más, titular de un órgano con rango de Secretaría de Estado o de Subsecretaría, en función de los asuntos a abordar.
- La Secretaría de la Comisión por parte de la representación de la AGE se ejercerá por la persona titular de la Dirección General de Cooperación Autonómica y Local.



BIOGRAFÍA

Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación

Embajador de España en la República de Costa de Marfil.-
D. RAFAEL SORIANO ORTIZ

Nacido en Barcelona en 1965. Es licenciado en Derecho por la Universidad de Barcelona y funcionario de la Carrera Diplomática desde 1991.

Ha estado destinado como segunda jefatura en las Embajadas de España en Sofía, Copenhague y Dublín, además de ser consejero cultural y encargado de los asuntos consulares en la Embajada de España en Túnez. Ha sido también cónsul general de España en Córdoba (Argentina).

En servicios centrales ha sido jefe de servicio y de área de la Oficina de Planificación y Evaluación de la Secretaría de Estado de Cooperación Internacional. En la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo ha desempeñado el puesto de subdirector general de Cooperación con los Países de América del Sur y de director del Programa Indígena. Ha sido también vocal asesor en el Gabinete del Secretario de Estado de Cooperación Internacional, para Iberoamérica y el Caribe.

Desde febrero de 2019 es director de Relaciones Internacionales del Instituto Cervantes.

Ha sido condecorado como caballero de la Orden del Mérito Civil y como oficial de la Orden de Isabel la Católica.

