



A35-WP/129<sup>1</sup>

P/19

10/9/04

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**

## **ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES**

### **PLENARIA**

**Cuestión 7: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2001, 2002 y 2003**

#### **HACIA LA PUESTA EN MARCHA DEL CIELO ÚNICO EUROPEO**

(Nota presentada por los Países Bajos en nombre de la Comunidad Europea y sus Estados miembros<sup>2</sup>)

##### **RESUMEN**

Con el fin de preparar las cosas para la duplicación del tránsito aéreo esperada para 2020, y de poder introducir mejoras en la seguridad de dicho tráfico, la Comisión Europea ha propuesto poner en marcha la iniciativa de “El cielo único europeo”.

Los cuatro Reglamentos que integran el conjunto del cielo único europeo se aprobaron a principios de este año. La Comisión Europea prepara actualmente su puesta en práctica, en particular mediante una serie de medidas de aplicación.

Este documento abordará la cuestión de cómo avanzar hacia la puesta en marcha del cielo único europeo, cómo se relaciona esta operación con las normas de la OACI y qué medidas de organización son necesarias para enlazar con la OACI.

Se invita a la Asamblea de la OACI a tomar nota, en su 35° período de sesiones, de los progresos realizados en la puesta en marcha de la iniciativa y a tomar las medidas adecuadas para apoyarla cuando sea necesario reflejarla en la documentación de la OACI y para una posible aplicación a otras partes igualmente homogéneas del mundo.

<sup>1</sup> Las versiones en español, francés e inglés fueron suministradas por la Comunidad Europea y sus Estados miembros.

<sup>2</sup> Los Estados miembros de la Comunidad Europea son: Alemania, Austria, Bélgica, Chipre, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa y Suecia.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 La liberalización del transporte aéreo y la aparición de líneas aéreas de bajos costes han aumentado el número de vuelos y de destinos que se ofrecen al pasajero. El crecimiento sostenido del transporte aéreo en los años noventa puso de relieve la disparidad entre el mercado interno y la organización tradicional de la red europea de sistemas nacionales de control del tránsito aéreo.

1.2 Las consecuencias de esta fragmentación son el aumento de la congestión y los retrasos, la reducción de la eficiencia de los vuelos y la disminución de su rentabilidad. El uso ineficiente del espacio aéreo y la duplicación de la circulación aérea que se espera para 2020 constituyen auténticas trabas al crecimiento económico y a la competitividad internacional del sistema europeo de transporte aéreo.

## 2. LA NECESIDAD DEL CIELO ÚNICO EUROPEO

2.1 De la necesidad de reducir la fragmentación del sistema europeo surgió la iniciativa del cielo único europeo, emprendida en 2000. Se creó un grupo de alto nivel, que reúne a autoridades civiles y militares de control del tránsito aéreo, para que idease un nuevo planteamiento de los aspectos normativos, institucionales y técnicos de la gestión del tránsito aéreo (ATM) en Europa.

2.2 En octubre de 2001, la Comisión Europea propuso un conjunto completo de medidas legislativas y de cooperación para dar efecto al cielo único europeo. Se fundan en las normas internacionales existentes, de la OACI y de Eurocontrol, por lo que serán coherentes con el desarrollo de políticas ATM mundiales y regionales y de los conceptos operativos.

2.3 El fin último de esta iniciativa es mejorar la seguridad, crear capacidad adicional y aumentar la eficiencia general de la red ATM en Europa.

Para lograr este fin, las propuestas legislativas fijan las condiciones para:

- mejorar los procesos de administración y organización en el aspecto de la toma de decisiones y su cumplimiento, en el ámbito de la gestión del tránsito aéreo;
- lograr una red ATM más eficaz e integrada, garantizando que la red se basa en la prestación de servicios impulsada por la demanda.

## 3. OBJETIVOS DEL CIELO ÚNICO EUROPEO

3.1 El conjunto legislativo acordado entre el Parlamento Europeo y el Consejo ha abierto el camino a la aplicación de la normativa que regirá el cielo único europeo. Este acontecimiento representa un paso esencial en la integración del sistema europeo de transporte aéreo y abrirá el camino a la asignación de un aumento de tránsito aéreo.

3.2 Mejorar la seguridad. El control del tránsito aéreo en Europa es de los más seguros del mundo, pero tiene que armonizarse en cada uno de los Estados. En respuesta al aumento del tránsito, hay que idear un enfoque más sistemático, más vinculante.

3.3 Reducir la fragmentación del control del tránsito aéreo. Hoy en día, cada Estado organiza el control del tránsito aéreo sobre su territorio. Las disparidades en las normas y las disposiciones prácticas dan lugar a incoherencias que repercuten en la fluidez y regularidad del tráfico.

3.4 Garantizar una mayor cooperación y participación del sector militar en la organización del control del tránsito aéreo y en la elaboración de normas.

#### 4. HACIA LA PUESTA EN MARCHA DEL CIELO ÚNICO EUROPEO

4.1 Muchas de las intervenciones en relación con el cielo único europeo se refieren a la organización y al uso del espacio aéreo; por ello esas actuaciones tienen que contar con el apoyo de la OACI; por otra parte, es imperativo que se ajusten al marco de la Organización. Por ejemplo:

- creación<sup>3</sup> de una región europea de información de vuelo del espacio aéreo superior (EUR);
- creación de bloques de espacio aéreo funcionales y enunciado de los principios generales comunes conexos;
- elaboración de normas sobre el uso flexible del espacio aéreo (FUA);
- elaboración de normas sobre clasificación del espacio aéreo;
- elaboración de normas sobre configuración del espacio aéreo (configuración de rutas y sectores); y
- elaboración de normas de gestión de afluencia del tránsito aéreo.

En muchos de estos aspectos se elaborarán normas de obligado cumplimiento y se definirán criterios; en la mayoría de los casos, se encargará de redactarlos Eurocontrol, dotado de un mandato de la Comisión Europea.

4.2 Los bloques funcionales de espacio aéreo se determinarán según un planteamiento “de abajo arriba”. Esos bloques se basarán en requisitos de funcionamiento que reflejen la necesidad de garantizar una gestión más integrada del espacio aéreo, con independencia de las fronteras existentes.

4.3 Los Estados miembros y sus proveedores de servicios de navegación aérea empezarán el proceso en sus respectivos espacios aéreos. Si surgieran disputas entre Estados miembros sobre los bloques funcionales, pueden pedir al Comité del Cielo Único asesoramiento, que deberán tomar en consideración al intentar encontrar una solución.

---

<sup>3</sup> Cabe advertir que ya hay algunos acuerdos transfronterizos, tales como el Acuerdo Eurocontrol, según el cual, el centro de Maastricht se encarga de los servicios de control del tránsito en el espacio aéreo superior de Bélgica, Luxemburgo, los Países Bajos y parte de Alemania, al tiempo que están preparándose otros acuerdos transfronterizos similares, tales como el Acuerdo sobre los Servicios de Tráfico Aéreo de Europa Central (CEATS, Viena), en el que participan Austria, Bosnia y Herzegovina, Croacia, Eslovaquia, Eslovenia, Hungría, Italia, República Checa y el Centro de Control de la Zona Superior Nórdica (NUAC, Malmö), en el que participan Dinamarca y Suecia y posiblemente también Finlandia y Noruega.

5. **DECISIÓN DE LA ASAMBLEA**

5.1 La Comunidad Europea y sus Estados miembros solicitan a la Asamblea que:

- a) tome nota de la intención de los Estados miembros de la Unión Europea de implantar el cielo único europeo;
- b) invite al Consejo de la OACI a tomar las medidas necesarias para apoyar la implantación del cielo único europeo y para promover la integración de las regiones colindantes en esta iniciativa; y
- c) invite a la OACI a considerar la posibilidad de aplicar esta iniciativa en otras regiones del mundo similares.

— FIN —