



***DECLARACIÓN DE MADRID***  
**Conclusiones de la Conferencia de Alto Nivel  
sobre la aplicación del Cielo Único Europeo**  
**Madrid, 25 y 26 de febrero de 2010**

*La Conferencia de Alto Nivel sobre la aplicación del cielo único europeo tuvo lugar en Madrid el 25 y 26 de febrero de 2010 y fue organizada conjuntamente por el Vicepresidente de la Comisión Europea, Siim Kallas, y el ministro de Fomento del Reino de España, José Blanco López.*

*La Conferencia tuvo una gran asistencia de representantes de los Estados miembros de la Unión Europea, terceros países comprometidos con el cielo único europeo, instituciones de la Unión Europea, autoridades militares, la Conferencia Europea de Aviación Civil, Eurocontrol, la Agencia Europea de Seguridad Aérea, la empresa SESAR Joint Undertaking, órganos de representación de los profesionales del sector, proveedores de servicios de navegación aérea en Europa, el sector de fabricantes europeos, la Administración Federal de Aviación de EE.UU., asociaciones de usuarios del espacio aéreo, operadores de aeropuertos y otros representantes del sector europeo de la aviación.*

*Los participantes en la Conferencia manifestaron su acuerdo en que conseguir un cielo único europeo es de una importancia fundamental para el futuro de la aviación europea. Se persiguen objetivos ambiciosos: reducir el coste de los vuelos a la mitad, reducir su impacto medioambiental en un 10% a través de un mejor uso del espacio aéreo junto con un programa de reducción de las emisiones de carbono, y triplicar la capacidad mejorando los actuales altos niveles de seguridad del espacio aéreo europeo.*

*El tiempo de reflexión ha pasado; ahora es el momento de actuar y conseguir para Europa un cielo único sin fronteras, seguro, productivo e integrado.*

*Tras la adopción del segundo paquete de medidas legislativas, el 2012 se ha convertido en un año clave para lograr un verdadero cielo único europeo de acuerdo con el ambicioso plan de trabajo aprobado en esta Conferencia.*

*Para alcanzar este objetivo, es necesario materializar con una perspectiva integral los cinco puntos clave que, interrelacionados, constituyen la base de este nuevo paquete legislativo.*



Los participantes en la Conferencia estuvieron de acuerdo en adoptar las siguientes medidas con carácter urgente:

## 1. Implementación de un nuevo marco normativo

### 1.1 Un sistema europeo de gestión del tráfico aéreo (ATM) destinado a mejorar el rendimiento.

La piedra angular del segundo paquete legislativo del Cielo Único Europeo (SES), es augmentar el rendimiento, algo que debe lograrse para 2012. Un plan exhaustivo de control del rendimiento, con objetivos claros en cuanto a seguridad, medio ambiente incluyendo la reducción de emisiones de carbono al espacio aéreo, capacidad y eficiencia de costes, unido a unos mecanismos de incentivación y control del rendimiento, cubrirá las necesidades de los usuarios del espacio aéreo y animará a los proveedores de servicios de navegación aérea a gestionar sus operaciones dentro de un marco financiero sólido y sostenible.

Las medidas de ejecución necesarias (en relación con el plan de control del rendimiento y una actualización de la regulación de tarifas) se deberán adoptar con cierta premura antes del verano de 2010 para permitir que el plan de control del rendimiento se ponga realmente en marcha el 1 de enero de 2012.

Los bloques funcionales de espacio aéreo (FAB), que deberán estar en funcionamiento en 2012, contribuirán a desfragmentar el espacio aéreo y a mejorar la eficacia mediante economías de escala. El coordinador de estos bloques tendrá un papel fundamental.

La designación de un gestor de la red garantizará la coherencia y la adopción de una perspectiva integral del plan de control del rendimiento.

### 1.2 Una gobernanza coherente y eficiente

Los reguladores europeos deberán intensificar su cooperación y coordinar mejor sus actuaciones para poner en práctica una gobernanza sólida, eficaz e integrada para una implementación del cielo único en línea con el plan de trabajo; muy especialmente, deben implicarse las instituciones europeas, las autoridades nacionales civiles y militares de los Estados miembros, un Eurocontrol reformado y la Agencia Europea de Seguridad Aérea, que debe integrar y compartir su experiencia con Eurocontrol.

Se mantendrá un contacto continuo con el sector para garantizar que las medidas necesarias para la adopción del cielo único europeo se apliquen y cumplan de forma coherente y sincronizada.

La dimensión militar se considera esencial para el éxito del cielo único europeo. Tanto con el fin de velar por las necesidades de defensa como para contribuir a la eficacia de la red, las autoridades militares deben implicarse de forma continuada e intensa, algo que se conseguirá mediante una cooperación entre los sectores civil y militar que incluya un proceso de toma de decisiones eficiente a todos los niveles institucionales y técnicos. El marco regulador vela porque esto sea así.



Habida cuenta de la importancia de la dimensión de la red, los participantes estuvieron de acuerdo en la importancia de ampliar el cielo único europeo a países vecinos de la Unión Europea en beneficio de los usuarios del espacio aéreo. De esta forma se subraya su dimensión paneuropea, en línea con la perspectiva regional de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Esta ampliación se llevará a cabo mediante la firma de acuerdos o la participación en bloques funcionales de espacio aéreo.

## **2. Desarrollo de la tecnología más avanzada de Europa a través del SESAR**

El SESAR constituye la vertiente tecnológica del cielo único europeo ya que tiene el ambicioso objetivo de modernizar los equipos de gestión del tráfico aéreo con un planteamiento integral que abarque todo el sistema y todas las funciones de I+D en aviación (Clear Sky, biocombustibles...). Está compuesto por una única arquitectura y un único Plan Maestro, y se ha instituido bajo una asociación de carácter público-privado abierta a terceros. La implementación del cielo único europeo no se puede lograr sin el despliegue íntegro, armonizado y sincronizado del SESAR, y, a su vez, éste tiene que pasar por:

- 1) La actualización del Plan Maestro de gestión del tráfico aéreo (ATM) europeo antes del fin del año 2010.
- 2) La conclusión de la fase de desarrollo del SESAR como muy tarde en 2016.
- 3) La evaluación, antes de que termine el 2010, de todas las vías posibles para establecer una gobernanza adecuada al despliegue del SESAR; entre ellas, una asociación entre las instituciones europeas y el sector, así como planes de financiación óptimos para garantizar el acceso total de todo tipo de usuarios al espacio aéreo europeo, incluida la posibilidad de recurrir a fondos públicos.
- 4) La interoperabilidad entre SESAR y NextGen, mediante la cooperación con la Administración Federal de Aviación (FAA), para garantizar el desarrollo de un único estándar global para la gestión del tráfico aéreo de conformidad con la perspectiva de la OACI.

## **3. Desarrollo de estándares de máxima seguridad**

La seguridad es el objetivo primordial en el mundo de la aviación. La ampliación de competencias de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA) a la certificación de la seguridad de la gestión del tráfico aéreo y los aeropuertos para el 2012 y 2013 supondrá la transferencia a una única entidad la responsabilidad de la seguridad en toda la cadena de la aviación.



Esto se completará estableciendo una gobernanza adecuada que coordine las actividades y experiencia de la AESA y Eurocontrol, y garantice el despliegue íntegro de la dimensión del factor humano.

#### **4. Integración de la infraestructura en un planteamiento de puerta de embarque a puerta de embarque**

Los aeropuertos, en calidad de puntos de entrada y salida de la red, contribuirán a la eficacia de la misma y darán una dimensión "de puerta de embarque a puerta de embarque" al cielo único europeo.

Los participantes destacaron la necesidad de que las operaciones de tierra y los aeropuertos en particular queden más estrechamente ligados a la red de gestión de la navegación aérea, y reiteraron la necesidad de que la capacidad aeroportuaria quede alineada con la capacidad de la gestión del tránsito aéreo para preservar la eficiencia conjunta de la red.

Los operadores y coordinadores aeroportuarios y el observatorio de aeropuertos tendrán que sumar sus esfuerzos a este objetivo, en particular adoptando antes de fin de 2010 medidas para coordinar la gestión del tráfico aéreo y los *slots* en los aeropuertos.

#### **5. Reconocimiento del factor humano como motor del cambio**

Los agentes sociales son un factor clave para conseguir un cielo único europeo, y deben ser efectivamente asociados al mismo. Los participantes en la Conferencia reconocen la necesidad de:

- 1) Fomentar la implicación a todos los niveles de los representantes de los trabajadores en la implementación del cielo único europeo.
- 2) Garantizar un nivel adecuado de competencia y formación de los profesionales responsables de la seguridad.
- 3) Construir el plan de control del rendimiento a partir de una verdadera cultura de seguridad que integre un sistema de notificación de incidentes eficaz y nazca de una "just culture" como base para la obtención de resultados en materia de seguridad.