

## La iniciativa legislativa Cielo Único Europeo

**H**ace ya nueve años nuestro respetado, querido y admirado, en aquel momento general jefe de la División de Operaciones del Estado Mayor del Aire, general Enrique Pina Díaz, coordinó e introdujo el dossier de esta revista, número 713 de mayo de 2002, titulado "Espacio aéreo y Cielo Único Europeo".

En el mismo nos adelantaba aspectos de la navegación aérea y de la gestión del tránsito aéreo. En particular citaba las organizaciones internacionales con responsabilidad en este área y nos planteaba la problemática asociada al incremento progresivo del transporte aéreo en Europa.

Desde el año 2000, en innumerables viajes a Bruselas, de los cuales guardo un gratísimo recuerdo, en compañía de nuestro general y de las autoridades y compañeros de la Dirección General de Aviación Civil y AENA, tuvimos la gran oportunidad de participar en la regulación de este concepto: La iniciativa cielo único europeo.

Como aclaraba el general Pina en el citado dossier, habíamos pasado de la estrategia "ATM 2000+", liderada y elaborada por EUROCONTROL y sus países miembros, a la implantación legislativa del Cielo Único Europeo, liderada y elaborada por la Unión Europea y sus Estados miembros.

Ello supuso, entre otros aspectos, un cambio radical desde el punto de vista conceptual, jurídico, técnico y operativo y un catalizador para las acciones e iniciativas a desarrollar.

Así, la Unión Europea, a través de la Comisaría de Transportes y Energía lanzó la iniciativa legislativa "Cielo Único Europeo" (Single European Sky- SES). Esta legislación inicial abarcaba cuatro Reglamentos del Parlamento Europeo y del Consejo de la Unión Europea, que constituyeron el marco legislativo inicial que permitió a la Comisión Europea y a los Estados miembros, a través del denominado Comité de Cielo Único, seguir avanzando en materia legislativa.

A día de la fecha se han aprobado y están en vigor un total de veinticuatro Reglamentos comunitarios y una Directiva comunitaria.

La adopción por parte del Parlamento Europeo y del Consejo del primer paquete legislativo relativo al Cielo Único Europeo, estableció una sólida base jurídica para un sistema de gestión del tránsito aéreo ininterrumpido, interoperable y seguro.

No obstante lo anterior, los actores implicados en el transporte aéreo: organismos reguladores, compañías aéreas, proveedores de servicios e industria aeronáutica en general, manifestaron que los cambios legislativos, fundamentales para paliar la problemática existente, no eran suficientes en la realidad y comportamiento del transporte aéreo. Por ello, solicitaron una simplificación en la gestión y un incremento en la eficacia del marco reglamentario adoptado para la aviación aérea en Europa.

Así, en abril de 2008, el Consejo de la Unión Europea solicitó a la Comisión mejorar el rendimiento del sistema europeo de aviación en ámbitos clave como el medio ambiente, la capacidad y la rentabilidad, todo ello en el marco de los objetivos prioritarios de la seguridad aérea, y a adaptar al progreso técnico la legislación relativa al Cielo Único Europeo.

Este mandato supuso una actualización y reorientación de los cuatro Reglamentos marco iniciales, derivando en la promulgación del denominado Single European Sky II (SES II), con la entrada en vigor del Reglamento (CE) 1070/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009.

Este segundo paquete legislativo, Single European Sky II, está basado en la regulación sobre cinco pilares: La evaluación por rendimiento, la seguridad aérea, el desarrollo tecnológico y operativo del SES: Single European Sky ATM<sup>1</sup> RESEARCH (SESAR), la capacidad aeroportuaria y el elemento humano.

En este dossier se van a abordar las implicaciones militares que presenta esta legislación y se analizarán determinadas áreas de tres de los cinco pilares del citado SES II, es decir analizaremos detalladamente los siguientes temas: El sistema de evaluación del rendimiento aprobado por los Estados miembros, las instituciones europeas con competencias en la navegación aérea, haciendo mayor hincapié en la evolución sufrida por la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) al adoptar nuevas responsabilidades en esta área y abordaremos el aspecto tecnológico y operativo de esta iniciativa legislativa: el programa Single European Sky ATM Research (SESAR).

En futuros números de esta Revista seguiremos informando sobre los pilares correspondientes al área aeroportuaria y de recursos humanos, hasta ahora muy poco desarrollados por la Comisión Europea.

<sup>1</sup> Air Traffic Management (Gestión de Tránsito Aéreo)