



Bruselas, 18 de abril de 2018
(OR. en)

7466/18

AVIATION 52
FIN 255

RESULTADO DE LOS TRABAJOS

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Delegaciones
N.º doc. prec.:	ST 7117/18 AVIATION 48 FIN 228
Asunto:	Conclusiones del Consejo sobre el Informe Especial n.º 18/2017 del Tribunal de Cuentas Europeo, titulado «Cielo Único Europeo: un cambio de cultura, pero no un cielo único» – Resultado de los trabajos

Adjunto se remite a las delegaciones la versión definitiva de las Conclusiones del Consejo de referencia, adoptadas por el Consejo el 16 de abril de 2018.

CONCLUSIONES DEL CONSEJO

sobre el Informe Especial n.º 18/2017 del Tribunal de Cuentas Europeo titulado «Cielo Único Europeo: un cambio de cultura, pero no un cielo único»

EL CONSEJO

1. TOMA NOTA del Informe Especial n.º 18/2017 del Tribunal de Cuentas Europeo, titulado «Cielo Único Europeo: un cambio de cultura, pero no un cielo único» y de su enfoque abierto y crítico respecto de la aplicación de algunos de los componentes de la iniciativa de la UE Cielo Único Europeo (CUE), cuya eficacia para establecer un sistema de GTA europeo más eficiente evalúa.
2. RECUERDA la adopción en 2004 del primer conjunto de medidas del Cielo Único Europeo, posteriormente revisado y ampliado en 2009 en el conjunto legislativo «CUE II», que introdujo un sistema de evaluación del rendimiento, un sistema de tarificación revisado y requisitos para los bloques funcionales de espacio aéreo y estableció un marco regulador de la Unión para las funciones de red.
3. RECUERDA el Reglamento (CE) n.º 219/2007 del Consejo por el que se crea la Empresa Común SESAR con el fin de desarrollar la nueva generación del sistema europeo de gestión del tránsito aéreo (GTA).
4. RECUERDA la estrategia de aviación de la Comisión, adoptada el 7 de diciembre de 2015, y en particular su capítulo II.2.2 relativo a la consecución del cielo único europeo, que presenta la opinión de la Comisión sobre cómo desarrollar el potencial del sector de la aviación en Europa con un sistema de gestión del tránsito aéreo totalmente optimizado.
5. RECUERDA la posición del Consejo sobre el conjunto legislativo «CUE II +», adoptado en diciembre de 2014.

6. SUBRAYA que las metas de alto nivel del CUE tienen un carácter político y orientativo, y dependen fundamentalmente de la naturaleza y la evolución del tránsito aéreo a largo plazo. Por lo tanto, la Comisión, en consulta con los Estados miembros, debe garantizar que dichas metas se revisen a la luz de la experiencia adquirida, se basen en pruebas en la medida de lo posible, se fijen en objetivos factibles y sostenibles y se reflejen en las actualizaciones del Plan Maestro GTA.
7. SUBRAYA que la integración progresiva de los servicios, en particular con la utilización de nuevas tecnologías resultantes de un ciclo de innovación completo, debe centrarse en la fragmentación del sistema europeo de GTA. En caso de que se propongan nuevas opciones políticas, estas deben contar con un firme apoyo político, con medidas jurídicas equilibradas en caso necesario y con la plena participación de los agentes civiles y militares.
8. DESTACA la importancia que revisten la independencia y la capacidad de las autoridades nacionales de control en el ejercicio de sus funciones en el marco del conjunto legislativo sobre el Cielo Único Europeo. Entre dichas funciones se incluye la supervisión adecuada de los resultados financieros de los proveedores de servicios de navegación aérea.
9. APOYA la racionalización de los sistemas de evaluación del rendimiento y de tarificación con objeto de reducir la carga administrativa para los Estados miembros, la Comisión, las autoridades nacionales de control y los proveedores de servicios de navegación aérea.
10. SUBRAYA que la posición del Consejo de diciembre de 2014 ofrece respuestas adecuadas a las cuestiones que se mencionan en los puntos 9 y 10.
11. SUBRAYA que, teniendo en cuenta la necesidad de un funcionamiento ininterrumpido de toda la red, la fijación de los objetivos de rendimiento y de los criterios para su evaluación debe basarse en un enfoque integrador y cooperativo en el que participen todas las partes interesadas y que tenga plenamente en cuenta las circunstancias locales.

12. DESTACA que el sistema de evaluación del rendimiento debe basarse en un conjunto limitado de indicadores de rendimiento que se ajusten a la finalidad de realizar un seguimiento de los resultados, que sean pertinentes para el funcionamiento de la red europea y que tengan en cuenta las enseñanzas adquiridas de períodos de referencia anteriores, en particular en lo que respecta a la capacidad y la rentabilidad. Dichos indicadores deben desarrollarse con la plena participación de todas las partes interesadas pertinentes.
13. RECUERDA la importancia de la investigación y el desarrollo del CUE (I+D) para garantizar la disponibilidad de soluciones tecnológicas y operativas innovadoras y rentables para el futuro entorno del Cielo Único Europeo. Las asociaciones público-privadas deben ser decisivas para impulsar el desarrollo, la validación y el despliegue oportuno de dichas soluciones.
14. SUBRAYA que la ayuda financiera a la I+D de la Unión debe destinarse a fomentar tanto el desarrollo de nuevas soluciones como su puesta en práctica mediante proyectos comunes y, cuando proceda, a reducir la fragmentación del sistema europeo de gestión del tránsito aéreo. En este contexto, la interoperabilidad mundial y regional debe ser un objetivo, la puesta en común de las infraestructuras y los servicios debe fomentarse, y deben estudiarse la automatización y la digitalización en tanto medios posibles para aumentar la eficiencia del sistema europeo de gestión del tránsito aéreo, sin perder de vista la dimensión humana.
15. INVITA a la Comisión a reflexionar sobre los logros del proyecto SESAR; y TOMA NOTA de que el proyecto SESAR busca ofrecer oportunidades para consolidar y racionalizar la infraestructura de GTA existente de manera coordinada a escala europea, así como para modernizar y consolidar el sistema de gestión del tránsito aéreo basándose en tecnologías digitales y por satélite.
16. RECONOCE que las recomendaciones del Informe Especial constituyen una ocasión para reflexionar sobre el modo de garantizar un sistema europeo de GTA coherente, racional, eficaz y eficiente.