

**NUEVAS PERSPECTIVAS Y MEDIOS DEL CONTROL DEL
ESPACIO AÉREO. DEL PROGRAMA DE CIELO ÚNICO
EUROPEO AL USO FLEXIBLE DEL ESPACIO AÉREO.
IMPLICACIONES MILITARES DE DICHS PROGRAMAS**

Florencio Vicente Segura Piñero
Teniente coronel Auditor

SUMARIO

LA POLÍTICA DE CIELOS ABIERTOS.- LA ORGANIZACIÓN EUROCONTROL.- EL CONVENIO REVISADO DE EUROCONTROL.- LA AGENCIA EUROCONTROL.- NUEVOS PROYECTOS DE EUROCONTROL.- LA COMUNIDAD EUROPEA Y EUROCONTROL. DECLARACIÓN MILITAR DEL CIELO ÚNICO.- ESPECIAL REFERENCIA A LA NORMATIVA DEL EJÉRCITO DEL AIRE.- LA DECLARACIÓN DE MADRID, LA SEGUNDA FASE DEL CIELO ÚNICO EUROPEO.- EL PROGRAMA PARA UN USO FLEXIBLE DEL ESPACIO AÉREO (FUA).- POSICIÓN DEL EJÉRCITO DEL AIRE.- LAS PRETENSIONES DE LAS COMPAÑÍAS COMERCIALES.- LAS AUTORIDADES AERONÁUTICAS REGULADORAS.- LA AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD AÉREA (EASA).- LA AGENCIA ESPAÑOLA DE SEGURIDAD AÉREA (AESA). -EL ENTE PÚBLICO AENA.

I. LA POLÍTICA DE CIELOS ABIERTOS

El convenio de Chicago de 1944, que se ha convertido, a pesar del tiempo transcurrido, en la verdadera «Carta Magna» del transporte aéreo internacional, mantiene sus principios fundamentales en vigor gracias a la labor que ha venido desarrollando la organización internacional de la aviación comercial (OACI), a pesar de la evolución tecnológica que ha sufrido el medio aéreo.

Entre los principios de esta convención, guardan la mayor importancia las denominadas cinco libertades del aire, consecuencia de las mismas es que debe existir un régimen jurídico que permita a todos los estados participar de este sistema de libertad otorgando igualdad de oportunidades para un mejor desarrollo del transporte aéreo.

En la negociación que dio lugar al convenio de Chicago fueron dos las grandes corrientes de pensamiento que se desarrollaron en las mismas, por una parte la idea defendida por Gran Bretaña de que debía elaborarse un orden jurídico justo, que diera lugar a políticas estables y al correspondiente desarrollo económico y, por otra parte, la postura defendida por los Estados Unidos que propiciaban ya en esta fecha una política de cielos abiertos.

Esta dicotomía dio lugar en las décadas posteriores a dos soluciones en relación con el transporte aéreo internacional, por una parte las relaciones reguladas por el principio de libertades del aire, y la formalización por otra parte de convenios bilaterales.

Esta segunda vía dio lugar a una pluralidad de convenios entre los Estados Unidos y distintas agrupaciones supranacionales tales como la Comunidad Andina de Naciones, la Asociación de Estados del Caribe, la Comunidad formada por los Estados del Pacífico Sur (MALIAT) o, más recientemente, la Comunidad Económica Europea, con la que se formalizó un acuerdo de servicio aéreo que entró en vigor el 2 de marzo de 2007, encontrándose en la actualidad dicho acuerdo en fase de revisión como se reseñará más adelante.

En cuanto a la concepción doctrinal de los cielos abiertos es necesario distinguir entre el concepto de cielo abierto, que alude a un concepto político o la llamada política de cielos abiertos, que responde a la formalización de acuerdos celebrados entre dos o más estados mediante los cuales determinadas líneas aéreas designadas por los gobiernos pueden interrelacionar capacidades, frecuencias, y tipos de aeronaves.

En lo relativo a la política de cielos abiertos en la Unión Europea, el primer paso lo dieron los Países Bajos, al firmar un acuerdo de cielos abiertos con los Estados Unidos a pesar de las objeciones de las autoridades de la Unión Europea. La Unión Europea necesita una política coherente sobre transporte aéreo internacional, el libro blanco llamado «política europea de transporte para 2010», establece tales políticas como una prioridad urgente bajo un doble aspecto, en primer lugar la defensa y promoción de los intereses comunitarios, y por otra parte la necesidad de negociar acuerdos de transporte aéreo con terceros países.

El mercado del transporte aéreo en la Unión Europea se encuentra fragmentado como consecuencia del enfoque nacional que en muchos casos se da al transporte aéreo, pero en la actualidad la política de la Unión Europea se encamina fundamentalmente a considerar el mercado comunitario de forma global, potenciar a los operadores aéreos mediante alianzas y disminuir la influencia de la normativa comunitaria a fin de flexibilizar el mercado aéreo.

En cuanto a los puntos claves necesarios para formalizar un acuerdo de cielos abiertos que sea positivo para los estados signatarios, es necesario contemplar los siguientes aspectos:

- Competencia en libre mercado. Esto implica no imponer restricciones en cuanto a aerolíneas, capacidad, frecuencias y aeronaves utilizadas por las compañías.
- Precios y tarifas de mercado. En principio deben autorizarse todas las tarifas, que solo podrán rechazarse por los estados signatarios en casos muy concretos.
- Competencia en igualdad. Este es el aspecto más importante de cualquier acuerdo de cielos abiertos, supone que las aerolíneas de los estados pueden establecer oficinas en el otro país sin trabas ni restricciones administrativas. Las compañías tienen libertad para contratar o utilizar su propio servicio de *handling*. Pueden realizar la distribución terrestre que consideren oportuna para las mercancías recibidas por vía aérea, debiendo tener libre acceso a los servicios de aduanas.
- Acuerdos de cooperación económica. Que suponen acuerdos de código compartido y alquiler de aeronaves.
- Asesoramiento para la resolución de conflictos.
- Libertad de servicios *charter*.

En cuanto al acuerdo de cielos abiertos firmado entre la Unión Europea y los Estados Unidos, el pasado día 30 de abril de 2007 en Washington, y que entró en vigor con fecha 1 de enero de 2008, el mismo tiene como objetivo permitir que las compañías aéreas tanto europeas como estadounidenses, exploten rutas entre cualquier ciudad de ambos territorios, como ejemplo la compañía Iberia podría volar a Nueva York desde Bruselas o Manchester, sin necesidad de tener como punto de origen un aeropuerto situado en territorio nacional, por otra parte como consecuencia de este acuerdo las compañías norteamericanas han conseguido realizar vuelos a otros países europeos no comunitarios como, por ejemplo, Suiza.

Igualmente el aumento de la competencia en los vuelos transatlánticos ha tenido efectos sobre las tarifas, prediciéndose cambios sustanciales en un futuro muy cercano que permitiría efectuar vuelos a 10 euros. En este sentido en abril de 2007, Ryanair confirmó sus planes de establecer una nueva aerolínea que cubriese rutas entre Europa y Estados Unidos, actuando como una compañía de bajo coste, pero vendiendo igualmente billetes de clase turista y de primera clase.

En relación con la ruta transatlántica más importante es decir, la ruta entre Londres y Nueva York, tras la aplicación del acuerdo el aeropuerto de Londres Heathrow, el aeropuerto con mayor número de movimientos del mundo se abrió a la libre competencia, finalizando con el monopolio de los vuelos transatlánticos que desde los años 70 ostentaban las compañías British Airways, Virgin Atlantic, United Airlines y American Airlines, operando desde 2008 Continental Airlines y Northwest Airlines desde dicho aeropuerto.

En lo relativo a otras rutas han sido varias las compañías que han modificado sus trayectos y horarios con ocasión del acuerdo de cielos abiertos, y así, por ejemplo, Virgin Atlantic, una compañía en plena expansión, ha añadido como rutas diarias desde Nueva York destinos como París, Fráncfort, Milán, Ámsterdam y Zúrich.

Desde el punto de vista militar, el acuerdo de cielos abiertos ha supuesto ciertas reticencias por parte del Departamento de Defensa de los Estados Unidos, sobre todo en relación con el denominado programa Civil Reserve Air Fleet (CRAF), que es un elemento esencial en la defensa militar de la nación, en este programa las compañías aéreas norteamericanas ofrecen sus aeronaves y personal para que tras un contrato con el gobierno federal puedan satisfacer las necesidades de transporte de tropas o de cargas, programa que está utilizando la administración norteamericana en los escenarios de Iraq y Afganistán.

La potencial inversión de dinero extranjero en las compañías aéreas estadounidenses, según ha manifestado el Departamento de Defensa, podría poner en riesgo la ejecución del programa CRAF por lo que si bien dicho departamento permite la participación de buques extranjeros en el acuerdo Voluntary intermodal sealift agreement (VISA), programa muy semejante en el orden marítimo al citado CRAF, el enfoque del Departamento de Defensa en relación con el transporte aéreo es diferente puesto que el transporte aéreo se considera más vulnerable, reservándose el citado departamento la aplicación en su caso de la enmienda Exon-Florio que permite bloquear o restringir operaciones de transporte de cualquier tipo con base en la seguridad nacional.

II.LA ORGANIZACIÓN EUROCONTROL. EL CONVENIO REVISADO DE EUROCONTROL. COORDINACIÓN ENTRE LOS ÁMBITOS CIVIL Y MILITAR. NUEVOS PROYECTOS DE EUROCONTROL

LA ORGANIZACIÓN EUROCONTROL

La Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea, EUROCONTROL, es en la actualidad la punta de lanza de los avances y la armonización de los distintos actores del tránsito aéreo en el espacio aéreo europeo, armonizando los intereses de los estados, de los proveedores de servicios y de las organizaciones de usuarios, armonizando estos principios con el principio tradicional de soberanía que rige en los distintos estados de Europa.

La actividad de Eurocontrol abarca la gestión integrada de los vuelos (*gate to gate*), incluyendo en esta gestión los siguientes aspectos:

- Gestión estratégica de las corrientes de tránsito aéreo.
- Formación de expertos.
- Control regional del tránsito aéreo.
- Desarrollo e implantación de nuevas tecnologías y procedimientos de vanguardia.

Todo ello sin olvidar el trascendental papel de regulador de la materia aeronáutica que Eurocontrol ejerce a través de la emisión de reglamentos, denominados Essar, que posteriormente serán transpuestos a los ordenamientos jurídicos internos de los estados, así como el establecimiento de un complejo sistema de tasas y cánones de ruta mediante el cual la organización, regula, factura y recauda dichas tasas revertiendo posteriormente una parte de ellas a los estados.

Estas actividades se desarrollan en el marco de la organización, por más de 2.000 funcionarios internacionales y se garantizan mediante un nuevo Centro Internacional de Control, sito en Maastrich (Países Bajos), un instituto de formación en Luxemburgo, un centro experimental en Bretigny-sur-Orge (Francia) así como la Unidad Central de Gestión de Flujos de Tránsito y un Servicio Central de Tasas de Ruta con sede en Bruselas.

La organización engloba a 34 Estados miembros, Albania, Alemania, Austria, Bélgica, Bosnia Herzegovina, Bulgaria, Croacia, Chipre, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Macedonia, Malta, Moldavia, Mónaco, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa,

Rumania, Suecia, Suiza, Turquía y Ucrania, debiendo señalarse además que la Unión Europea entró a formar parte como miembro de la organización como consecuencia de la revisión del convenio fundacional de la organización, en 1997. La organización Eurocontrol desempeña en la actualidad un papel central a la hora de establecer el concepto de cielo único paneuropeo, que se ha desarrollado en los distintos reglamentos de cielo único.

Eurocontrol en el momento de su constitución, mediante el primer convenio de 1960 concibió un plan aún más ambicioso que el actual que ha permitido la implantación de una política de cielo único en la Unión Europea, puesto que pretendió establecer un control centralizado de todo el tráfico aéreo que se desarrollara en el espacio aéreo de sus Estados miembros, y que sería gestionado en su totalidad por la Agencia, en este sentido en abril de 1973 se creó el Centro de Control Aéreo de Maastrich, con competencias sobre el espacio aéreo de Bélgica, Luxemburgo, parte de Holanda y zona norte de Alemania, dándose la circunstancia que el resto de los países miembros de la organización en fechas cercanas se negaron a ceder el control de sus espacios aéreos a la agencia, basando dicha decisión en la protección de su soberanía nacional, los intereses económicos de sus compañías de bandera y motivaciones con fundamento en criterios de defensa nacional y estrategia.

Con posterioridad, en 1977 se creó un segundo centro de control en la ciudad alemana de Karlsruhe, centro que supuso la necesidad de suprimir el centro de control de Lyon. En esta coyuntura, Francia, que estaba inmersa en la política armamentista del presidente De Gaulle, y que se había convertido ya en una potencia nuclear, planificaba su aviación estratégica, y se negó a la cesión del control de su espacio aéreo, lo que dio al traste con la eficacia de este segundo centro de control, y supuso un grave parón en el diseño de un único gestor del tráfico aéreo; labor que se había encomendado a Eurocontrol, en el convenio de 1960.

El citado primer convenio de 1960 tenía como misión esencial la organización de todo tipo de servicios de tráfico aéreo superior en los estados signatarios y, en aquellos otros que requiriesen los servicios de la organización. No obstante debido a las reservas que al respecto manifestaron el Reino Unido y Francia, se trató de modificar el ámbito de aplicación del precitado convenio, concediendo mayor atención a las actividades de estudio, investigación y coordinación que a las originarias de provisión de servicios de control de tráfico aéreo, aún cuando se dejaba a la organización la posibilidad de ejercer responsabilidades operacionales directas, siempre, a petición expresa de los estados.

En 1981 concretamente, el 12 de febrero, se firmó el protocolo, por el que se modifica el convenio de 1960 en virtud del cual se había creado la agencia, este protocolo vino a confirmar la reducción del papel operacional de la organización, incidiendo en su función de ampliar las tareas de investigación y planificación, mejorando, por otra parte el sistema de tarifas de ruta, aunque los cometidos de Eurocontrol se redujeron con respecto al convenio fundacional, el protocolo no modificó la estructura interna de Eurocontrol en relación con los procesos de toma de decisiones.

En diciembre de 1992, los ministros de Transportes de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), organización fundada en 1955, y que cuenta en la actualidad con 41 Estados miembros, y cuya finalidad es coordinar posturas políticas para promover el desarrollo continuado de un sistema europeo de transporte aéreo, decidieron entre otras cuestiones por una parte investigar el modo de modificar el convenio Eurocontrol, con la finalidad de reforzar la capacidad de la organización en la gestión del tráfico aéreo, y revisar los mecanismos de toma de decisiones, primando las decisiones por mayoría frente a la unanimidad y dando entrada en los procesos decisorios a los representantes de todos los usuarios del medio aéreo.

EL CONVENIO REVISADO DE EUROCONTROL

El 27 de junio de 1997, los Estados miembros de Eurocontrol, entre ellos el Reino de España, que entró a formar parte de la organización, como miembro de pleno derecho el 1 de enero de 1997, firmaron un Protocolo por el que se refunde el Convenio Internacional de Cooperación para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL), que ya había sido objeto de distintas modificaciones (las más importantes en 1981 y 1992), constituyendo un nuevo marco institucional y jurídico en consonancia con sus actividades presentes y futuras, reforzando la acción de la organización en su función de llevar a la práctica los principales programas que se desarrollan en el ámbito de la gestión del tráfico aéreo Europeo.

El Convenio revisado tiende a satisfacer las pretensiones que habían sido señaladas por los distintos usuarios del medio aéreo, los Estados miembro de Eurocontrol, los países colaboradores, la Unión Europea, las organizaciones internacionales, las compañías aéreas y las organizaciones de usuarios, evitando igualmente la duplicación de esfuerzos y teniendo en cuenta la necesaria interoperabilidad entre la aviación militar, las necesidades de la defensa y las exigencias de un transporte civil cada vez más dinámico y exigente.

En el convenio de 1997 se reorganizan las tareas y funciones de la organización, estableciéndose como funciones principales las siguientes:

- La realización de un plan común de armonización y puesta en práctica relativo a los servicios e instalaciones de navegación aérea en Europa.
- La aplicación de normas y especificaciones comunes.
- La armonización de la reglamentación aplicable a los servicios de tráfico aéreo.
- El aumento de las capacidades disponibles para responder a las nuevas demandas del tráfico aéreo.
- La promoción de la adquisición común de sistemas e instalaciones de tráfico aéreo.
- La planificación, introducción y aplicación de futuros sistemas europeos de control que los miembros encomienden a Eurocontrol, en este sentido es necesario anticipar la referencia a la estrategia ATM 2000+ y al programa EAD.
- Elaboración de políticas coordinadas o comunes para mejorar la gestión del tráfico aéreo en las proximidades de los aeropuertos.

Igualmente el Convenio modifica las estructuras existentes en la organización, adaptándolas para introducir un órgano de alto nivel y carácter político, como es la Asamblea General, responsable de elaborar y aprobar la política general de Eurocontrol, incluyendo todo lo relativo a cánones de ruta, revisión de resultados ATM, así como la regulación en materia de seguridad, previéndose que la Asamblea General se reúna cada tres años, formando parte de la misma los ministros de Transporte y Defensa de los Estados miembros.

Por otra parte el Consejo como órgano político central reorientará y supervisará las actividades de la Organización a nivel de Directores Generales con inclusión de representantes civiles y militares, con el encargo de adaptar objetivos, resolver conflictos y supervisar las actividades de la Agencia Eurocontrol.

Tanto la Asamblea General como el Consejo, se encuentran auxiliados en sus funciones por los denominados comités permanentes y grupos de trabajo especializados, creándose igualmente dos comisiones cuyas funciones son asesorar al Consejo sobre cuestiones relativas a la evaluación de resultados y a la reglamentación sobre seguridad.

Para finalizar la presente exposición sobre la organización Eurocontrol, y la incidencia del nuevo convenio revisado, es necesario realizar una

reflexión acerca de las necesidades militares de espacio aéreo y la función arbitral que en muchos casos se encomienda a la organización y, concretamente, en la actualidad, a la parte de la misma denominada Agencia Eurocontrol, a la que me referiré con posterioridad.

El Espacio Aéreo Europeo es un recurso limitado que debe gestionarse por los usuarios civiles y militares, haciéndose necesario un grado mínimo de acuerdo en cuanto a la utilización del mismo, teniendo en cuenta, por una parte, las necesidades del transporte aéreo comercial, que en la actualidad convive con una generalizada crisis económica, que pone en peligro muchas compañías, y paradójicamente con una creciente demanda de servicios, y, por otra parte, las amenazas existentes en la actualidad, que hacen necesario mantener una fuerza disuasoria y la creación de una nueva generación de aeronaves altamente sofisticadas, lo que genera la necesidad de ampliar temporalmente áreas de espacio aéreo reservadas al tráfico militar, cuestión espinosa, que en nuestro país como se dirá con posterioridad ha dado lugar a una petición de liberación de zonas delta, reservadas al Ejército del Aire por parte de las compañías aéreas.

Por todo ello Eurocontrol desempeña una misión fundamental, como organización internacional de carácter civil y militar, creando distintos entes como el Comité Bilateral Permanente Civil y Militar (CMIC), que representa en la Agencia a los interlocutores civiles y militares, y dentro del mismo el denominado MILT, compuesto por militares expertos operacionales y técnicos, de cada uno de los Estados miembros, que colaboran de forma estrecha con otros equipos de la Agencia, en la preparación de futuros proyectos y programas.

COORDINACIÓN ENTRE LOS ÁMBITOS CIVIL Y MILITAR

Como ha quedado señalado, el espacio aéreo europeo es un recurso limitado a disposición de sus usuarios tanto civiles como militares, siendo necesario un mínimo grado de acuerdo para que la utilización de dicho medio sea eficaz y rentable, teniendo en cuenta el gran crecimiento de la aviación comercial en los últimos 25 años.

La actividad militar se ha modificado en Europa al desaparecer la política de bloques, que se desarrolló desde el fin de la Segunda Guerra Mundial, y por la aparición de nuevas amenazas emergentes que exigen una nueva fuerza disuasoria, estas nuevas fuerzas aéreas compuestas por modernas aeronaves de enormes capacidades tácticas y estratégicas, dota-

das de armas de largo alcance, pensemos en aeronaves tales como el Eurofighter, o el moderno Saab grippen, o el futuro Jsf-35, demandan nuevas necesidades que deben conciliarse con el tráfico conexo desarrollado por las compañías mercantiles, todo ello en un entorno de tensiones y crisis económica como el actual.

En este contexto, Eurocontrol desempeña una función de armonización de las necesidades civiles y militares, bajo el principio de cooperación eficaz, y para ello ha constituido el ya citado Comité bilateral permanente civil y militar (CMIC), que actúa como órgano consultivo del consejo de Eurocontrol y se encuentra compuesto por altos representantes civiles y militares. Este Comité está auxiliado a su vez por el llamado (MILT), al que nos hemos referido con anterioridad.

NUEVOS PROYECTOS DE EUROCONTROL

Uno de los hitos conseguidos por Eurocontrol ha sido la creación del Centro de Control de Área Superior (MUAC) en Maastricht (Países Bajos), que controla el espacio aéreo de Bélgica, Holanda, Luxemburgo y parte de Alemania, controlando todo el tráfico por encima de 24.500 pies, así como dada su proximidad a los aeropuertos más concurridos de Europa (Londres, París, Fráncfort, Ámsterdam y Bruselas), todo el tráfico de aproximación, lo que unido a la existencia en dicho espacio aéreo de varias zonas militares genera uno de los sistemas más densos y complejos del mundo, imponiendo a los controladores una importante carga de trabajo. La ampliación del MUAC al espacio aéreo francés, es una de las causas de la actual huelga de controladores que se desarrolla en Francia en febrero de 2010, con los resultados conocidos por los medios de comunicación.

Vamos a referirnos a continuación a distintos proyectos de futuro de Eurocontrol, entre los cuales citaremos la creación de un nuevo centro de control en Viena, la estrategia ATM 2000+, el RVSM, el EAD, y especialmente lo relativo al denominado SESAR (Single European Sky, ATM Research).

El futuro centro de control de tráfico aéreo de Eurocontrol sito en Viena controlará los espacios aéreos superiores de Austria, Bosnia Herzegovina, Croacia, la República Checa, Hungría, la parte oriental de Italia, Eslovaquia y Eslovenia, provisionando servicios de tráfico aéreo en este espacio, con medios más rentables desde un punto de vista económico y alcanzando un mayor grado de compatibilidad.

ESTRATEGIA ATM 2000+

EUROCONTROL, en relación con la gestión del tránsito aéreo (ATM) con la que se pretende dirigir la política que en esta materia fijaron todos los ministros de Transportes de la CEAC, en febrero de 1997, ha elaborado una estrategia que debe dar sus frutos hasta bien entrado el siglo XXI. El programa ha sido denominado como Estrategia ATM 2000+, y ha sido elaborado en colaboración con los Estados de la CEAC, los proveedores de servicios ATC, los operadores aeroportuarios, las compañías aéreas y otros usuarios, la Comunidad Europea, la OTAN, la Administración Federal de Aviación norteamericana, así como otras organizaciones interesadas.

La estrategia ATM 2000+ ofrece el marco para la elaboración de un sistema europeo uniforme de gestión del tráfico aéreo *gate to gate*, capaz de satisfacer en las próximas décadas, tanto en términos de cantidad y calidad como de seguridad, la demanda de transporte aéreo en Europa, en continuado crecimiento. Esta estrategia será complementada con el programa SESAR.

Este programa ATM 2000+, tiene en cuenta las modificaciones que puedan producirse en el ámbito de la aviación y de la tecnología aeronáutica durante los próximos 20 años, trazando un camino seguro, económicamente viable, flexible y práctico. Entre los nuevos elementos que introduce a nivel europeo podemos citar los siguientes:

- Creación de una red única de usuarios del espacio aéreo y aeropuertos.
- Gestión y utilización del espacio aéreo de los Estados de la CEAC como un todo, desde el enfoque del denominado «gate to gate», entendiéndose por tal que las responsabilidades de Eurocontrol ya no abarcan simplemente el vuelo «en ruta», sino también las denominadas fases de aproximación y aeródromo, tratando los vuelos como una operación ininterrumpida, que se inicia con la programación del vuelo y concluye con las actividades posteriores al mismo incluyendo el registro de la operación y el cálculo de los cánones a pagar por servicios prestados.
- Mejora de normas y reglamentos en materia de seguridad, dando un trato uniforme a los mismos.
- Provisión de servicios de gestión del tráfico aéreo rentable y homogéneo, adaptados a las necesidades de los usuarios.

RVSM

Desde el 24 de enero de 2002, se implantó en Europa el Mínimo Reducido de Separación Vertical (RVSM), considerado como uno de

los medios más rentables, para responder al continuo crecimiento del tráfico aéreo, en el cielo europeo, así como la transformación más importante que se ha producido en el espacio aéreo europeo en los últimos 50 años. Este programa supone la introducción de un mínimo de separación vertical de 1.000 pies entre los niveles de vuelo 290 y 410, abriendo la posibilidad de utilizar niveles de vuelo adicionales en el espacio aéreo europeo, lo que supone una importante mejora para los usuarios de dicho espacio.

SESAR

El programa SESAR (Single European Sky Research) es el último de los proyectos en que se encuentra inmerso Eurocontrol. Se trata de un proyecto conjunto europeo cuya finalidad es la implantación en 2020 de una red ATM europea de altas prestaciones. Este proyecto surge de la necesidad de establecer una visión común sobre la gestión del tránsito aéreo, con el objeto de dar solución a los incrementos de demanda previstos, con nuevos procedimientos y tecnologías. El programa SESAR, se divide en tres fases

1.–Fase de definición (2006-2008). En esta fase se elaboró un Plan Maestro Europeo de Gestión del Tráfico Aéreo, llevándose a la práctica, por un consorcio contratado por Eurocontrol, que financia esta fase de forma conjunta con la Comisión Europea, en la fase de definición se encuentran representadas las empresas y organizaciones de mayor relevancia en el sector de transporte aéreo europeo, líneas aéreas como Lufthansa, Iberia, Air France, etc., fabricantes como Airbus, Thales o Indra, gestores de aeropuertos tales como AENA, BAA, FRAPORT, y proveedores de servicios de navegación aérea tales como AENA, DFS, NATS, ENAV, DSN, etc.

2.–Fase de desarrollo (2008-2014). En esta fase se ejecutarán las tareas de investigación y desarrollo o validación recogidas en el plan maestro ATM. Las actividades de esta etapa serán coordinadas y financiadas por la empresa común SESAR, responsable final de la identificación y desarrollo del futuro sistema ATM europeo.

Esta empresa (SJU), creada por el Reglamento 219/07, de 27 de febrero de 2007, cuenta con un presupuesto anual de 300 millones de euros, procedentes de la Comisión Europea, Eurocontrol y de aquellas empresas europeas interesadas en la evolución del sistema ATM, en-

contrándose dentro de las mismas las que han sido citadas en la fase de definición.

3.–Fase de despliegue (2014-2020). En esta fase se implantarán de forma progresiva las soluciones operativas identificadas en el plan maestro europeo; en el caso español, AENA como proveedora de servicios de navegación aérea y miembro del programa SESAR ha manifestado lo siguiente:

- SESAR debe tener un enfoque integrado, que incluya las actividades de investigación, desarrollo e implantación, sin que existan duplicidades entre las actividades de SESAR y otras preexistentes.
- Se considera que los operadores aéreos y los proveedores de servicios tengan un papel influyente en los órganos de gobierno de SESAR, ya que soportan los riesgos de la implantación del proyecto, corriendo además con parte de su coste económico.
- Los proveedores de servicios deben mantener la gestión de los mismos así como de las infraestructuras para una operación segura y eficiente de los sistemas, participando activamente y liderando cualquier actualización del plan maestro europeo, que derive de la fase de definición de SESAR, que actualmente se encuentra en curso.

En este contexto, y coincidiendo con la aprobación del segundo paquete de medidas del Cielo Único Europeo, el pasado 30 de abril de 2009, el director de Transporte Aéreo de la Comisión Europea, Daniel Calleja, recibió a la directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea de España (AESA), para hablar de las futuras competencias que en materia de gestión de tráfico aéreo y aeropuertos asumirá la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA), en sus funciones de autoridad supervisora, así como de la necesidad de optimizar el espacio aéreo con rutas más directas, que a su vez ayuden a que descendan los niveles de emisión de CO₂ de las aeronaves.

En lo relativo al programa SESAR se informó a EASA a cerca de la creación de una plataforma de revisión de resultados (PRB), atribuyéndose a la Agencia Europea de Seguridad Aérea las competencias de autoridad supervisora. Por su parte el Consejo de Ministros de la Unión Europea ha solicitado de la Comisión que se tomen todas las medidas necesarias para conseguir los más altos niveles de interoperabilidad entre SESAR y su equivalente en los Estados Unidos, el sistemas NEXTGEN, así como con otros proyectos de las regiones OACI, con objeto de llegar a una coherencia en la evolución de la gestión del tráfico aéreo como un concepto global.

III. DECLARACIÓN MILITAR DEL CIELO ÚNICO. ESPECIAL REFERENCIA A LA NORMATIVA DEL EJÉRCITO DEL AIRE. LA DECLARACIÓN DE MADRID, LA SEGUNDA FASE DEL CIELO ÚNICO EUROPEO

DECLARACIÓN MILITAR DEL CIELO ÚNICO

Con ocasión de la aprobación del Reglamento marco del programa de cielo único europeo, los distintos Estados miembro formalizaron una declaración sobre aspectos militares relacionados con dicho programa. Dicha declaración tenía como objetivo principal armonizar las necesidades de utilización del espacio aéreo entre los distintos usuarios civiles y militares, bajo el principio de utilización flexible del espacio aéreo, y con respeto a las necesidades de políticas nacionales de seguridad, de defensa y de cumplimiento de los acuerdos internacionales, con respeto a las normas de coordinación civil-militar establecidas por la OACI, y teniendo en cuenta como punto de partida que los Reglamentos de cielo único europeo se aplican únicamente al tránsito aéreo general y no cubren las operaciones y la formación militares.

Bajo estos condicionantes los Estados formularon la referida declaración en los siguientes términos:

1.—Los estados cooperarán entre sí, teniendo en cuenta las exigencias militares nacionales, a fin de que el concepto de utilización flexible del espacio aéreo se aplique plenamente y de manera uniforme en todos los Estados miembros y por parte de todos los usuarios del espacio aéreo.

2.—Los Estados velarán para que los intereses de los usuarios militares siempre que sean pertinentes, estén representados en todo el desarrollo, proceso de toma de decisiones y aplicación del cielo único europeo, participando en el Comité establecido con arreglo al artículo 5 del Reglamento 549/2004, Reglamento marco.

3.—Los Estados velarán para que el personal militar participe en los trabajos emprendidos por los organismos reconocidos en el artículo 3 del Reglamento 550/2004, Reglamento sobre prestación de servicios.

4.—Los Estados tendrán en cuenta la necesidad de armonizar en relación con la gestión del tráfico aéreo la normativa y disposiciones técnicas de Eurocontrol con las necesidades militares.

5.—Fijarán la cooperación entre sus Fuerzas Armadas en todos los asuntos de la gestión del tráfico aéreo, para hacer así frente a las necesidades que surjan de la aplicación del marco regulador del cielo único, teniendo

en cuenta que puesto que el programa entró en vigor antes del 31 de diciembre de 2004, debían tomarse medidas encaminadas a garantizar una estimación equilibrada de las necesidades económicas y de las relativas a seguridad y defensa.

En este sentido es necesario reseñar que España ha decidido dotarse dentro del programa de cielo único europeo, sin perjuicio de las competencias de la Agencia Estatal de Meteorología, de dos Autoridades nacionales de supervisión, por una parte el director General de Aviación Civil, en lo relativo a las competencias aeronáuticas civiles, y por otra el segundo jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, que como Autoridad militar de supervisión, posee competencias propias en lo que afecte a la defensa nacional, y a las necesidades del Ejército del Aire, aspecto que se tratará más prolijamente en otro epígrafe del presente trabajo de investigación.

ESPECIAL REFERENCIA A LA NORMATIVA DEL EJÉRCITO DEL AIRE

En relación con la implantación de los Reglamentos de cielo único europeo, en el Ejército del Aire, por parte del jefe de Estado Mayor, con fecha 14 de marzo de 2007, con posterior modificación en diciembre del mismo año, se dictó la Directiva 12/07 para la implantación de los Reglamentos de cielo único europeo, siendo el órgano originador de la misma la sección de espacio aéreo de la división de operaciones del Estado Mayor del Aire.

El propósito del expresado documento es determinar las líneas de acción para implantar en el Ejército del Aire los requisitos establecidos en los Reglamentos comunitarios de cielo único así como en la legislación nacional que deriva de ellos.

En su introducción, y tras referirse al objeto del programa, se destaca que el mismo no es de aplicación a lo relacionado con las operaciones aéreas militares, el entrenamiento de las unidades militares, las necesidades de la Seguridad y Defensa Nacional, ni a los sistemas, equipos, instalaciones y personal que presta servicios de navegación aérea a la aviación militar.

No obstante lo anterior, la normativa sí es de aplicación a aquellas Unidades, Centros u Organismos, así como a sus sistemas, equipos, instalaciones y personal correspondiente al Ministerio de Defensa que proporcionan servicios de navegación aérea a la aviación civil, dentro de estos servicios de navegación aérea deben incluirse los servicios de tránsito aéreo, los

servicios de comunicación, navegación y vigilancia y los servicios meteorológicos y de información aeronáutica.

En este punto es necesario referirse a la especial estructuración que en relación con los aeropuertos tiene nuestro país, puesto que junto con los aeropuertos de interés general, cuya competencia corresponde al Estado, nos encontramos con otra serie de aeropuertos y aeródromos gestionados por las Comunidades Autónomas, principalmente aeropuertos deportivos y helipuertos que no tienen esta calificación de interés general, materia en la que las Comunidades Autónomas mantienen una extraordinaria *vis expansiva*, prueba de ello es el proyecto de Real Decreto por el que se regula el procedimiento de emisión de los informes en materia de estructuración, ordenación y control del espacio aéreo, el tránsito y transporte aéreo, afectación aeropuertos de interés general y servidumbres, la verificación de los requisitos de seguridad operacional en los aeródromos de uso público así junto con estos aeropuertos existen las denominadas bases aéreas abiertas al tráfico civil y aeropuertos compartidos, que en esencia son instalaciones del Ministerio de Defensa, adscritas al Ejército del Aire, en las cuales se desarrollan operaciones de la aviación comercial.

En la citada Directiva 12/07, se tiene como punto de partida un doble aspecto: por un parte que el segundo jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire ha sido designado como Autoridad Nacional de Supervisión (NSA), cuyo objetivo es supervisar el cumplimiento de la implantación de los Reglamentos del cielo único europeo; y por otra parte que el Ejército del Aire actúa como proveedor de servicios de navegación aérea (ANSP) prestando los siguientes servicios a la aviación civil:

- Gestión de espacio aéreo.
- Gestión de afluencia de tránsito aéreo.
- Control de tránsito aéreo.
- Servicio de información aeronáutica.
- Servicio de navegación y vigilancia.
- Servicio de comunicaciones.

La Autoridad Nacional de Supervisión Militar Española (SEJEMA) ha comunicado a la Comisión Europea, según lo previsto en el artículo 7.5 del Reglamento de prestación de servicios de navegación aérea, la decisión de no certificar la provisión militar de servicios de navegación a la aviación civil. No obstante el Ejército del Aire se compromete a informar de las medidas adoptadas para garantizar, en lo relativo a la seguridad, el máximo cumplimiento de los mencionados Reglamentos. Ello es consecuencia de

la separación al menos en el plano funcional entre proveedores de servicios de navegación aérea y Autoridades Nacionales de Supervisión.

Para implantar el tan citado paquete legislativo la Directiva 12/07, establece determinadas acciones que deberán cumplimentarse por el Ejército del Aire, así como desarrollar las funciones asignadas a la Autoridad Nacional de Supervisión (NSA), como las de supervisión de seguridad en la provisión de servicios al tránsito aéreo.

En este sentido pueden concretarse del siguiente modo:

Como NSA, Autoridad Nacional de Supervisión, elaborar y llevar a cabo un plan de auditorías del cumplimiento de las implicaciones de los requisitos establecidos en la reglamentación europea vigente, así como establecer los procedimientos sobre la gestión de la seguridad relacionada con los cambios en la prestación de servicios a la aviación civil y elaborar un informe anual sobre la supervisión de la seguridad.

Como ANSP, Proveedor de Servicios de Navegación Aérea, proponer el establecimiento de una organización en el Ejército del Aire, que garantice una prestación de servicios de navegación aérea a la aviación civil eficaz y segura, definiendo los responsables de seguridad ATM (Safety), protección (Security) y recursos humanos.

Centralizar la coordinación de la implantación de los sistemas de gestión de seguridad, revisar los acuerdos con el Instituto Nacional de Meteorología (INM) y, con AENA, para garantizar una prestación segura de los servicios de navegación aérea.

Realizar un informe anual sobre el nivel y la calidad del servicio ofrecido y el nivel de seguridad proporcionado, identificar los acuerdos y procedimientos junto con AENA y la Dirección General de Aviación Civil, necesarios para implantar un uso flexible del espacio aéreo (FUA) a los tres niveles de coordinación establecidos, así como emitir informes sobre la aplicación del expresado FUA.

Por último, la directiva encomienda al Estado Mayor del Ejército del Aire dos aspectos de notable importancia: por una parte revisar la Orden Ministerial de la Presidencia del Gobierno de 15 de marzo de 1995, sobre normas de coordinación entre la Circulación Aérea General (CAG) y la Circulación Aérea Operativa (CAO), así como desarrollar un sistema de tarificación de los servicios de navegación aérea, tanto en ruta como de aproximación, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento 1794/2006.

En armonía con lo establecido en la citada Directiva 12/07, la Instrucción General 10-2, del jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, en su cuarta revisión de fecha 21 de diciembre de 2009, enmendada el 5 de febrero de 2010, determina que la Autoridad Nacional de Supervisión Mili-

tar, segundo jefe de Estado Mayor, es responsable de la supervisión en la provisión de servicios de navegación aérea a la circulación aérea general, dentro de la implantación del programa de Reglamentos de cielo único europeo.

Especial referencia hay que hacer a la Directiva 39/09, de 28 de septiembre del jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, sobre la supervisión de la provisión de servicios de navegación aérea a la circulación aérea general.

En este sentido, y como punto de partida, hay que reseñar el esfuerzo que el Ejército del Aire realiza tanto desde el punto de vista de material como de personal en participar prestando servicios de navegación aérea, tanto de ruta como de aproximación a la circulación aérea general, constituyéndose en consecuencia como un proveedor de servicios más en el entramado nacional, constituyéndose por tanto el Ejército del Aire como ha quedado reiteradamente señalado en un proveedor de servicios más ANSP en el espacio aéreo nacional.

La Directiva referida, se trata de un documento ambicioso que viene a regular en lo que se refiere al Ejército del Aire sus funciones como prestatario de servicios, siendo de aplicación a todas las unidades, centros y organismos del Ejército del Aire que participen en la provisión de servicios de navegación aérea, tales como servicios de tránsito aéreo, comunicaciones, navegación, vigilancia, de información aeronáutica y en la provisión de las funciones de gestión del espacio aéreo y de afluencias del tránsito aéreo a la circulación aérea general, de acuerdo con la reglamentación de la Unión Europea.

La Directiva 39/09, otorga al segundo jefe de Estado Mayor, la regulación de la supervisión de los sistemas de navegación aérea y de seguridad aeroportuaria, en sus vertientes de inspección y control de productos aeronáuticos, de actividades aéreas y del personal aeronáutico, así como las funciones de detección, análisis y evaluación de los riesgos, en relación con los servicios que el Ejército del Aire realiza como proveedor de servicios.

En este sentido por parte de la ANSM, y de conformidad con lo expuesto en la Directiva 39/09, se deberán llevar a cabo las siguientes actividades:

- Supervisión de los resultados de seguridad.
- Acciones correctivas.
- Supervisión de la seguridad operacional de los cambios introducidos en los sistemas funcionales.
- Directrices de seguridad.

- Registros de supervisión de la seguridad operacional.
- Elaboración de informes sobre supervisión de la seguridad.
- Intercambio de información entre las Autoridades Nacionales de Supervisión.

En este sentido las Autoridades Nacionales de Supervisión, Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESAs) y la Secretaría de Estado de Medio Ambiente y el Estado Mayor del Ejército del Aire (SEJEMA) celebrarán acuerdos para establecer una estrecha cooperación para garantizar la supervisión de la seguridad de todas las organizaciones que desempeñen funciones en el espacio aéreo de responsabilidad española o cuando presten servicios transfronterizos.

LA DECLARACIÓN DE MADRID, LA SEGUNDA FASE DEL CIELO ÚNICO EUROPEO

En cuanto a los objetivos del plan que contempla el paquete normativo de la segunda fase del cielo único europeo podemos citar los siguientes:

El plan pretende aplicarse en el periodo 2009-2014, contempla reducir en un 10% el impacto ambiental del sector para poder triplicar el tráfico, el establecimiento inmediato de un sistema de evaluación de resultados comunes, la implantación de bloques funcionales de espacio aéreo para 2012, como el que ya se ha acordado entre España y Portugal, y la designación de un coordinador comunitario que facilite el avance hacia la integración de los servicios de navegación aérea.

Asimismo se contempla la utilización del sistema SESAR para garantizar la consecución de los resultados previstos, acelerando la innovación tecnológica, que se quiere concluir en 2016, la utilización de instrumentos normativos y financieros adecuados, así como que entre 2012 y 2013 se realice la certificación de la gestión de los aeropuertos por la Agencia de Seguridad Aérea Europea (EASA).

Por otra parte se busca integrar la infraestructura aeroportuaria en el proyecto SES, a través de la coordinación de la gestión de navegación aérea y de los *slots* aeroportuarios e implantar una necesaria cultura de seguridad que garantice el adecuado nivel de competencia y formación de los profesionales del sector.

En el éxito de este segundo paquete normativo de cielo único europeo tendrán especial responsabilidad por una parte el éxito del programa SESAR (Single European Sky ATM Research), y por otra la actividad que desarrolla la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA).

DESARROLLO DE LA TECNOLOGÍA A TRAVÉS DEL SESAR

El SESAR constituye la vertiente tecnológica del programa de cielo único europeo, ya que tiene el objetivo de duplicar la capacidad del espacio aéreo para el año 2020, con un planteamiento integral que abarque funciones de investigación y desarrollo a través de la implantación de una red ATM armonizada e interoperable, el desarrollo de investigación en biocombustibles, etc

El programa SESAR constituye una asociación de carácter público, impulsada por la Comisión Europea y Eurocontrol, abierta a la empresa privada y a terceros países, y la implantación del cielo único no podrá ser una realidad sin el despliegue íntegro del programa SESAR, cuya conclusión se pretende para el año 2016, la interoperabilidad entre SESAR y el programa NEXTGEN, de la FAA, garantizará el desarrollo de un único estándar global para la gestión del tráfico aéreo de conformidad con las perspectivas de la OACI.

Dentro de este programa SESAR, el Ejército del Aire pretende participar con un papel preeminente en su aplicación, puesto que el mismo opera la mayoría del tiempo en un entorno mixto civil-militar, por lo que se pretende una máxima interoperabilidad de sistemas con la aviación civil, un incremento de estándares de procedimiento y una mejora de los sistemas militares de tierra y aire para acceder al futuro espacio europeo.

En Europa la máxima autoridad con competencias en materia de seguridad aeronáutica es la agencia europea de seguridad aérea (EASA) que depende de la Comisión Europea, sin perjuicio de sus competencias, las autoridades aeronáuticas nacionales continúan realizando la mayor parte de las tareas en materia de seguridad operacional, si bien EASA se encarga de la elaboración de la normativa y de aquellos trabajos de campo necesarios para obtener los máximos estándares comunes en materia de seguridad de la aviación civil.

Igualmente EASA es competente para la emisión de la certificación de nuevos productos aeronáuticos, sus componentes y equipos así como las modificaciones que se realicen en los mismos, además la Agencia juega un papel fundamental en la seguridad aérea de los Estados miembros, al inspeccionar y evaluar de forma periódica las actuaciones de las autoridades aeronáuticas nacionales, a fin de verificar la aplicación de normativas y procedimientos homogéneos.

En el momento actual EASA mantiene las siguientes competencias:

- Realizar estudios preliminares de nueva legislación en materia de seguridad aérea y apoyar a la Comisión Europea y a los Estados miembro mediante asistencia técnica.

- Llevar a cabo programas de inspección, entrenamiento y estandarización que aseguren una implementación uniforme de la legislación europea en materia de seguridad aérea en todos los Estados miembro.
- Emitir los certificados de tipo para aviones, motores, piezas y componentes de los mismos.
- Aprobar todo lo relativo al diseño de aeronaves y a la producción y mantenimiento de los mismos, así como la certificación de las organizaciones de producción y mantenimiento, sitas tanto en Estados de la Unión Europea como fuera de la misma.
- Promover actuaciones de investigación de mejora de la seguridad aérea, así como cooperar con organizaciones equivalentes de terceros Estados.
- Gestionar el programa SAFA de inspección aeronaves extranjeras, en nombre de la Comisión Europea.

Junto a estas competencias, en un futuro, se espera ampliar las de la Agencia principalmente en materia de seguridad aérea, incluyendo las siguientes: la emisión de normativa y procedimientos para las operaciones de aviación civil, así como la expedición de las licencias de tripulaciones en los Estados miembros.

IV. EL PROGRAMA PARA UN USO FLEXIBLE DEL ESPACIO AÉREO (FUA). POSICIÓN DEL EJÉRCITO DEL AIRE. LAS PRETENSIONES DE LAS COMPAÑÍAS COMERCIALES

EL PROGRAMA PARA UN USO FLEXIBLE DEL ESPACIO AÉREO (FUA)

La utilización flexible del espacio aéreo es un concepto de gestión, descrito por la OACI y desarrollado por la Organización Europea de Seguridad Aérea (Eurocontrol), según el cual el espacio aéreo no debe designarse como espacio aéreo puramente civil o militar, sino como un *continuum*, en el que deben satisfacerse las necesidades de todos los usuarios en la mayor medida posible.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 8, apartado 1 del Reglamento Marco de cielo único europeo, Eurocontrol recibió el mandato de asistir a la comisión en el desarrollo de normas de aplicación de la utilización flexible de espacio aéreo, consecuencia de ello fue la publi-

cación del Reglamento 2150/05/CE de 23 de diciembre de 2005, por el que se establecen normas comunes para la utilización flexible del espacio aéreo.

En dicha norma, que igualmente tiene como punto de partida la declaración sobre aspectos militares del cielo único europeo, los Estados miembro se comprometen a cooperar entre sí, teniendo en cuenta las necesidades militares nacionales, a fin de garantizar que todos los usuarios del espacio aéreo apliquen de manera plena y uniforme en todos los Estados miembros el concepto de utilización flexible del espacio aéreo, incluyendo el espacio aéreo sobre alta mar y sin perjuicio de las obligaciones y derechos contraídos por los Estados miembros en virtud del convenio de Chicago de 7 de diciembre de 1944, sus anexos o la Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar de 1982.

El propio Reglamento reconoce la necesidad de una aplicación efectiva y armonizada en el uso flexible del espacio aéreo, necesitando normas claras y coherentes de coordinación civil-militar que tengan en cuenta las necesidades de todos los usuarios y la naturaleza de sus diversas actividades, identificándose a las personas u organizaciones responsables de la aplicación del concepto de FUA en cada Estado miembro, debiendo ponerse dicha información a disposición de los estados, señalando igualmente el Reglamento el aspecto de enorme importancia de que el FUA es una condición esencial para poder constituir los bloques funcionales, de carácter transnacional, que define el Reglamento 549/04/CE.

En cuanto a los principios para la utilización flexible del espacio el Reglamento establece los siguientes:

- La coordinación entre las autoridades civiles y militares se organizará a nivel estratégico, pretáctico y táctico mediante el establecimiento de acuerdos y procedimientos encaminados a aumentar la seguridad y la capacidad del espacio aéreo.
- Se deberá establecer y mantener la coherencia entre la gestión del espacio aéreo, la gestión de las afluencias de tránsito y las funciones de los servicios con el fin de asegurar una eficiente planificación, distribución y utilización a todos los usuarios.
- La reserva de espacio aéreo, para uso exclusivo o específico de determinadas categorías de usuarios, tendrá carácter temporal, se aplicará solo durante periodos de tiempo limitados en función de la utilización real y se prescindirá de ella en cuanto cese la actividad que la haya motivado. Los Estados miembros cooperarán entre sí para la

aplicación eficiente y coherente del concepto de FUA a través de las fronteras nacionales o los límites de las regiones de información de vuelo y, en particular, para atender las actividades transfronterizas. La cooperación abarcará todos los aspectos jurídicos, operativos y técnicos.

POSICIÓN DEL EJÉRCITO DEL AIRE

Como consecuencia del tan citado aumento de demanda de espacio aéreo tanto por parte de los usuarios civiles como militares en nuestro país, se ha hecho necesaria la elaboración por parte del Ejército del Aire de una estrategia encaminada a dar satisfacción, o al menos en su mayor parte, a las necesidades de los usuarios del espacio aéreo. Esta actuación del Ejército del Aire se encuentra inmersa en los programas de uso flexible del espacio aéreo, basándose en los siguientes principios:

- Optimización de la gestión del espacio aéreo, de forma que satisfaga las necesidades de los usuarios del mismo a largo plazo.

Las necesidades de espacio aéreo se satisfarán según las prioridades que previamente se hayan establecido, atendiendo en cuanto a estas prioridades a los siguientes criterios:

Las zonas de entrenamiento militar procurarán facilitar a la aviación civil su uso, salvo cuando haya necesidades militares o la actividad que se esté desarrollando no lo permita. Se fomentará la utilización con la mayor flexibilidad posible, del espacio aéreo situado fuera de las zonas militares de entrenamiento.

La gestión del espacio aéreo requiere el establecimiento de órganos permanentes de coordinación cívico-militar tanto a nivel estratégico como táctico, de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento comunitario, órganos dotados de suficientes recursos tanto humanos como técnicos a fin de realizar la mejor gestión del espacio aéreo y que sirvan, por otra parte, de órganos de comunicación con los organismos internacionales de planeamiento y gestión.

De conformidad con lo expuesto, se aprecia de forma indubitada un incremento progresivo del tránsito aéreo europeo desde un punto de vista comercial, quedando en un segundo plano los aspectos relativos a la seguridad y defensa, debiendo tenerse en cuenta igualmente que desde una perspectiva europea, en los últimos años, se ha visto reducido el número de aeronaves militares, lo que supone una clara contradicción con

una realidad que nos indica que las Fuerzas Armadas cada día tienen un mayor número de operaciones, dentro del amplio abanico de misiones que crece año tras año, lo que hace necesaria una mayor disponibilidad de espacio aéreo, asignado a la defensa para todo tipo de entrenamientos y operaciones.

Esta circunstancia trae como consecuencia que, por una parte, la necesaria disponibilidad de espacio aéreo para entrenamiento y operaciones militares deba conjugarse con la expansión del tráfico civil, siendo necesario acomodar las necesidades militares a las civiles o viceversa o, al menos, que las áreas de uso militar estén activadas en plenitud durante el tiempo necesario de utilización en caso de no establecerse exclusivas zonas militares.

Para conseguir esta obligada y necesaria coexistencia, se hace precisa una coordinación cívico-militar que sin perder de vista sus propios objetivos maximicen los beneficios. Para solucionar esta problemática, y llegar a una plena flexibilidad en el uso del espacio aéreo, se han creado tres niveles de gestión de tráfico aéreo, en los que participan el Ministerio de Fomento y el de Defensa, y que tratan en cumplimiento de lo dispuesto en la normativa comunitaria, de solucionar aspectos relativos a la gestión estratégica, gestión pretáctica y gestión táctica, consistiendo esta última en la activación, desactivación y asignación, en tiempo real, de la gestión diaria del espacio aéreo que es lo que hemos denominado como gestión pretáctica o de segundo nivel.

LAS PRETENSIONES DE LAS COMPAÑÍAS COMERCIALES

En mayo de 2009, el sector aéreo instó al presidente del Gobierno, a promover el uso por parte de la aviación civil del espacio aéreo militar, así como congelar las tasas aeroportuarias en el marco de un encuentro celebrado entre el presidente del Gobierno y el sector turístico en el Palacio de la Moncloa. En el marco de este encuentro, el presidente de la Asociación de Compañías Españolas de Transporte Aéreo, don Juan Losa, señaló que el sector de compañías aéreas ha planteado el empleo de manera flexible del espacio aéreo militar español, manifestando que «es un espacio aéreo no solo militar, sino español, y en tiempos de paz tienen que entender que facilitar un uso flexible puede suponer ahorros de combustible muy notables».

En este sentido el presidente de la ACETA indicó que la aprobación de esta medida supondría un ahorro de 15.300 toneladas de combustible en

España, lo que se traduciría en un ahorro de 6.5 millones de euros y 48.000 toneladas de CO₂ al año.

Respondiendo a dichas peticiones, el ministro de Fomento, a propuesta de la Comisión Interministerial de Defensa y Fomento (CIDefo), ha presentado 29 propuestas destinadas a permitir un uso más flexible del espacio aéreo, manifestando el señor ministro que el potencial de ahorro de dichas propuestas llega a 62 millones de euros en combustible y 600.000 toneladas de CO₂, las cuales equivalen a las emisiones que puedan realizar 62.000 personas en un año, es decir, el volumen de una capital de provincia española.

En el momento actual, de esas 29 propuestas destinadas a facilitar el uso civil de las zonas militares, lo que permitirá a las compañías escoger rutas más directas, ya se han aprobado 19, la mayoría de ellas en relación con el espacio aéreo de Sevilla y de Canarias y así, el 22 de octubre de 2009, entró en vigor una nueva ruta Valencia-Berum-Nando-Astro así como la ruta Canarias UN-866, mientras que durante los meses de marzo, junio y julio de 2010, entrarán en vigor el resto de las medidas aprobadas, entre ellas las siguientes:

- Nuevos límites laterales del aérea terminal de Sevilla que dará cobertura a las nuevas maniobras instrumentales, a los aeropuertos de Sevilla y Jerez, además de las previstas al aeropuerto de Córdoba.
- Modificación de aerovías con acceso a espacios aéreos de uso militar para que puedan ser incluidas por las compañías aéreas en sus planes de vuelo: en concreto 7 aerovías que transitan parcialmente por espacios militares pasan a poder ser utilizadas prioritariamente por las compañías aéreas y otras dos previa comunicación de no uso con un mes de anticipación por el Ministerio de Defensa.
- Desdoblamiento de la aerovía UM-985, modificación de la aerovía UN-860 y creación de la UM-585.

Modificación de los límites verticales de la zona restringida LER-72/CÁDIZ, que limita la altura de la restricción a 2.000 metros en lugar de 10.000 metros, lo que acorta las aerovías en el corredor atlántico con Canarias y el Atlántico Sur.

Eliminación de la actual zona peligrosa LED-19/Alborán lo que acortará las comunicaciones aéreas entre Málaga, y Almería con Melilla y sus enlaces con Marruecos.

V. LAS AUTORIDADES AERONÁUTICAS REGULADORAS.
LA AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD AÉREA (EASA). LA
AGENCIA ESPAÑOLA DE SEGURIDAD AÉREA (AESA). EL ENTE
PÚBLICO AENA

LAS AUTORIDADES AERONÁUTICAS REGULADORAS

LA AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD AÉREA (EASA)

La Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) es el componente esencial de la estrategia de seguridad aérea de la Unión Europea. Su misión es promover los más altos niveles comunes de seguridad y de protección del medio ambiente de la aviación civil, aunque las autoridades nacionales continúan ejerciendo la mayoría de las tareas operativas, como la certificación de productos aeronáuticos particulares o el otorgamiento de las licencias de pilotos. La Agencia elabora normas medioambientales a nivel europeo, supervisa la aplicación uniforme de las normas a través de inspecciones en los Estados miembros y proporciona la experiencia técnica especializada y la formación necesarias, como ejemplo hay que señalar que uno de los hitos de la agencia fue la certificación, en diciembre de 2006, del Airbus A380, el mayor avión de pasajeros del mundo, hoy felizmente en servicio.

Entre las competencias de la Agencia cabe destacar:

- El asesoramiento especializado a la Unión Europea a la hora de elaborar nueva legislación.
- La aplicación y supervisión de las normas de seguridad, incluida la realización de inspecciones en los Estados miembros. La homologación de aeronaves y sus componentes, así como la aprobación de organizaciones implicadas en el diseño, fabricación y mantenimiento de productos aeronáuticos.
- El análisis e investigación sobre seguridad.

La Agencia está dotándose de nuevas responsabilidades con el fin de hacer frente a los retos que plantea el rápido crecimiento del sector aeronáutico. En el futuro dichos retos incluirán el establecimiento de normas legalmente vinculantes para las operaciones de vuelo, la expedición de licencias a las tripulaciones y la certificación de seguridad de las compañías aéreas no europeas.

La Agencia tiene su sede en Colonia, emplea a más de 400 profesionales de toda Europa y pretende continuar contratando a profesionales,

especialmente administradores y especialistas altamente cualificados en los próximos años, a medida que se consolide su posición como centro de excelencia europeo en materia de seguridad aérea, todo ello con la intención de lograr que los ciudadanos europeos disfruten del sistema de aviación más seguro y respetuoso con el medio ambiente del mundo.

Estructura de la Agencia Europea de Seguridad Aérea

En cuanto a la estructura administrativa de la Agencia, y en orden a valorar las decisiones sobre aspectos de seguridad, la misma se encuentra libre de toda interferencia política, puesto que estas decisiones deben estar en manos de un ente neutral e independiente con la necesaria capacidad e infraestructura para tomarlas.

Las decisiones que en materia de seguridad tome la Agencia son valoradas y comentadas por el director ejecutivo, con los distintos países que han de aplicarlas como regulaciones de seguridad en su normativa aeronáutica. Puesto que estas decisiones afectan directamente a los ciudadanos y a las organizaciones, las normas creadas son valoradas por un comité independiente que, tras informar al director ejecutivo, establece las normas más correctas para ser aplicadas en este campo.

El director ejecutivo es asesorado por el Comité Directivo de la Agencia. Este comité, formado por miembros representantes de los Estados miembros y de la Comisión Europea, es responsable de establecer las prioridades de la Agencia, de elaborar el presupuesto y de su seguimiento para asegurar las operaciones de esta.

El Comité Asesor de la Agencia asiste al Comité Directivo en sus trabajos, esencialmente en sus relaciones con las organizaciones representantes del diferente personal aeronáutico, fabricantes, operadores de aviación general, industria de mantenimiento, así como los organizadores de eventos y representantes de los deportes aéreos.

En cuanto al organigrama de la Agencia el mismo es el siguiente:

- 1.- Del director ejecutivo dependen:
 - Departamento de relaciones externas,
 - Departamento de calidad y auditoría interna,
 - Departamento de recursos humanos,
 - Departamento de análisis de seguridad,
 - Departamento de investigación.

- 2.– Del director de Certificación, en la actualidad, dependen:
 - Productos,
 - Expertos,
 - Estándares de vuelo,
 - Normativa de certificación y planeamiento.

- 3.– Del director de Reglamentación, en la actualidad, dependen:
 - Cooperación internacional,
 - Protección medioambiental,
 - Seguridad de productos,
 - Aeropuertos y servicios ATM,
 - Soporte de producto,
 - Departamento legal.

- 4.– Del director de Estandarización y Proyectos, en la actualidad, dependen:
 - Estandarización,
 - Relaciones con otras organizaciones,
 - Tecnología.

- 5.– Del director de Servicios Financieros y de Negocios, en la actualidad depende:
 - Servicios financieros,
 - Servicios de información tecnológica,
 - Servicios corporativos.

Por último, y en cuanto a los miembros actuales de EASA, la Agencia se encuentra participada por los siguientes Estados:

Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, República Checa, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Francia, Alemania, Grecia, Hungría, Islandia, Irlanda, Italia, Lituania, Liechtenstein, Letonia, Luxemburgo, Malta, Noruega, Polonia, Portugal, Rumania, Eslovaquia, Eslovenia, España, Suecia, Suiza, Países Bajos y Reino Unido.

Desde el 1 de junio de 2005, Noruega e Islandia han estado participando en las actividades de la Agencia y de los distintos comités, si bien no se han incorporado plenamente a la misma al no haber suscrito el acuerdo de constitución de la Agencia.

EASA mantiene relaciones continuas en cumplimiento de su condición de regulador en materia de seguridad aeronáutica, con los siguientes organismos internacionales:

- La Comisión Europea para la energía y el transporte (DGET)
 - La Autoridad Federal norteamericana de aviación civil (JAA)
 - La Conferencia Europea de aviación civil (ECAC)
 - La Organización para la aviación civil internacional (OACI)
- Eurocontrol

Junto con estos entes internacionales, la Agencia trabaja igualmente con las siguientes empresas y programas: el programa SESAR, así como con los fabricantes Airbus, Boeing, Commercial airplanes.

En resumen, es necesario señalar que la Agencia Europea de Seguridad Aérea supone un paso más en el camino marcado por la Comisión Europea de construir en el ámbito de la Unión un transporte aéreo cada día más seguro, eficaz, rápido y rentable, dándose además la circunstancia de que las distintas autoridades nacionales aeronáuticas, en el marco de sus Estados, han venido a constituir agencias nacionales de seguridad aeronáutica a semejanza de la europea atribuyéndoles básicamente competencias en materia de seguridad, desglosando las mismas de los relativo a gestión del espacio aéreo, navegación o infraestructuras. Tal es el caso de nuestro país que mediante el Real Decreto 184/08, de 8 de febrero, aprobó el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), a la que me referiré a continuación.

LA AGENCIA ESPAÑOLA DE SEGURIDAD AÉREA (AESA)

El pasado 8 de febrero de 2008, el Consejo de Ministros aprobó el Real Decreto por el que se establece el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, norma básica de referencia donde se recoge su régimen jurídico, organización, así como sus objetivos y funciones. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), queda así constituida como un organismo público de los contemplados por la Ley 28/06, de 18 de julio, de agencias estatales para la mejora de los servicios públicos, con personalidad jurídica diferenciada respecto a la del Estado, con patrimonio y tesorería propios, autonomía de gestión y funcionamiento dentro de los límites establecidos en la expresada Ley así como en su Estatuto, entrando en funcionamiento dicha Agencia el pasado 20 de octubre de 2008, con la constitución de su consejo rector y el nombramiento de su director, así como de otros puestos.

Con la puesta en funcionamiento de la Agencia se consagra en nuestro país un nuevo modelo de gestión que se caracteriza por una duplicidad de la autoridad aeronáutica española, que queda constituida, por un parte, por

la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y, por otra, por la Dirección General de Aviación Civil, subrogándose la Agencia en buena parte de las competencias que hasta la fecha eran ejercidas por la Dirección General de Aviación Civil, las relaciones entre AESA y la Dirección General de Aviación Civil se articulan orgánicamente, a través del director general de Aviación Civil, que es a su vez presidente de AESA y de su Consejo Rector.

En consecuencia, el nuevo modelo de gestión de la aviación civil española se estructura del siguiente modo: en el expresado modelo, la competencia para la formulación de propuestas sectoriales y de política estratégica en materia de aviación civil, así como la representación y coordinación con otras administraciones, tal y como es el caso del Ministerio de Defensa, y con la Unión Europea en materia de transporte aéreo corresponden a la Dirección General de Aviación Civil, igualmente el desarrollo y la adopción de la normativa aeronáutica, presentando una especial incidencia en el caso de las circulares aeronáuticas.

Por otra parte la Agencia Estatal de Seguridad Aérea se constituye como el organismo al que corresponde el ejercicio de la potestad inspectora y sancionadora en materia de aviación civil, que asume y ejerce las competencias que la Ley 21/03, de 7 de julio, de seguridad aérea, atribuye al Ministerio de Fomento, igualmente corresponde a la Agencia el desarrollo y aprobación de la normativa reguladora en el ámbito de la seguridad aérea y la protección del usuario del transporte aéreo, todo ello de conformidad con lo establecido en los Reales Decretos 184/08, de 8 de febrero, y 1615/08, de 3 de octubre, por los que se aprueba el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

La Administración aeronáutica española se viene enfrentando en los últimos años a un crecimiento de la actividad aeronáutica, con el reto, entre otros, de aumentar la seguridad del transporte y la calidad de los servicios, así como crear capacidades adicionales que hagan frente al incremento de la demanda desarrollando un transporte aéreo que sea sostenible y no suponga una amenaza para el medio ambiente, del mismo modo se pretende fomentar la presencia de España en el sector del transporte aéreo, modernizar la legislación aeronáutica y dotar a las administraciones de los instrumentos jurídicos necesarios para asegurar el cumplimiento de la misma.

Por otra parte, la Ley 28/06, de 18 de julio, de Agencias Estatales para la Mejora de los Servicios Públicos, se ha constituido como un instrumento clave para modernizar las estructuras aeronáuticas nacionales.

La conjunción de todos estos elementos ha supuesto la creación de la citada Agencia Estatal de Seguridad Aérea, para la ejecución de las funcio-

nes de ordenación, supervisión e inspección de la seguridad del transporte aéreo y de los sistemas de navegación aérea y seguridad aeroportuaria, así como para la detección de los riesgos de seguridad en el transporte aéreo.

En cuanto al aspecto normativo de los precitados Reales Decretos, es necesario señalar lo siguiente:

A.—La entrada en vigor de las expresadas normas ha supuesto la supresión de las Subdirecciones Generales de explotación del transporte aéreo, control del transporte aéreo y sistemas de navegación aérea y aeroportuarios de la Dirección General de Aviación Civil, si bien estos órganos administrativos han continuado prestando servicios hasta el pasado mes de julio de 2008.

B.—En cuanto a los principios de actuación de la Agencia, recogidos en el artículo 3 del Real Decreto 184/08, la misma implantará un modelo de gestión que equilibre los principios de autonomía y de control y que responda al principio de responsabilización por resultados apoyándose en el cumplimiento de objetivos claros, medibles y orientados hacia una mejora en la prestación del servicio, de forma que sirva mejor a los usuarios y a la sociedad. Esta actuación se regirá por el principio de transparencia, garantizando a los ciudadanos la accesibilidad a los principales documentos de planificación y de evaluación de la gestión de la misma.

C.—En cuanto a los objetivos a cumplir por la Agencia los mismos se señalan en el artículo 8 del expresado texto legal:

- Preservar la seguridad del transporte aéreo de acuerdo con los principios y normas vigentes en materia de aviación civil.
- Promover el desarrollo y establecimiento de las normas aeronáuticas nacionales e internacionales en materia de seguridad aérea y protección al usuario del transporte aéreo, así como de los procedimientos para su aplicación.
- Promover una cultura de seguridad en todos los ámbitos de la aviación civil.
- Proteger y defender los intereses de la sociedad y, en particular, de los usuarios, velando por el desarrollo de un transporte aéreo seguro, eficaz, eficiente, accesible, fluido, de calidad y respetuoso con el medio ambiente.
- Desarrollar sus competencias atendiendo a las necesidades de la aviación civil, en términos de calidad, eficacia y competitividad.

D.—En cuanto a las competencias la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, esta ejerce las siguientes:

- La expedición, renovación, suspensión, mantenimiento y revocación de autorizaciones, habilitaciones, licencias, certificaciones y otros títulos habilitantes para la realización de actividades aeronáuticas civiles, tales como la operación de aeronaves, de aeropuertos y de servicios de navegación aérea, así como para el diseño, fabricación, mantenimiento y uso de las aeronaves, los productos, componentes y equipos aeronáuticos civiles.

La gestión del registro de matrícula de aeronaves.

La inspección aeronáutica en los límites establecidos por la Ley 21/03, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

El cumplimiento de los reglamentos y directivas comunitarias en materia de seguridad en el transporte aéreo civil.

El ejercicio de la potestad sancionadora en los límites establecidos en la precitada Ley de Seguridad Aérea.

La gestión de riesgos en materia de seguridad de la aviación civil.

La autorización, acreditación e inspección a personas físicas y jurídicas para su actuación como entidades colaboradoras en materia de inspección aeronáutica.

La aprobación de los procedimientos aplicados por los explotadores de servicios de transporte aéreo o los prestatarios de servicios aeroportuarios y de navegación aérea.

La colaboración técnica y la participación en organismos nacionales e internacionales en materia de seguridad aérea y la colaboración con la Unión Europea y la Agencia Europea de Seguridad Aérea para realizar inspecciones e investigaciones en territorio español.

La iniciativa normativa en los ámbitos de su responsabilidad, para su posterior elevación al Ministerio de Fomento, prestando asistencia técnica al mismo.

Aquellas otras relacionadas con el objeto y fines de la Agencia.

En cuanto a los órganos de gobierno de la Agencia, regulados en el capítulo IV del Real Decreto 184/08, los mismos están constituidos por el presidente y el Consejo Rector, dándose la circunstancia de que dentro de este Consejo uno de sus consejeros será designado por el Ministerio de Defensa.

Igualmente la Agencia está compuesta por un secretario del Consejo Rector y una comisión de control.

En cuanto a la estructura administrativa de la Agencia y como órganos operativos nos encontramos los siguientes:

- Las oficinas de seguridad en vuelo.
- La Dirección de Evaluación de la Seguridad y Auditoría Técnica Interna.
- La Dirección de Seguridad de Aeronaves.
- La Dirección de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea.
- La Dirección de Seguridad de la Aviación Civil y Protección al Usuario.

Por otra parte es interesante reseñar los aspectos patrimoniales y financieros de la Agencia, y en este sentido para el cumplimiento de sus fines la Agencia tiene un patrimonio propio, distinto al de la Administración, e integrado por el conjunto de bienes y derechos de los que es titular, realizándose la gestión y administración de los mismos de conformidad con lo establecido en el Estatuto.

Por último, y en cuanto a su financiación, el Decreto prevé como medios de financiación, junto a las transferencias consignadas en los Presupuestos Generales del Estado, los ingresos propios que perciba como contraprestación por las actividades que pueda realizar, en virtud de contratos, convenios o disposiciones legales, para otras entidades públicas, privadas o personas físicas. Igualmente se prevé la financiación por los ingresos obtenidos por los precios públicos, tasas y tarifas derivados de la realización de sus actividades, así como del producto de las sanciones que se recauden en aplicación de la Ley 21/03, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

EL ENTE PÚBLICO AENA

La entidad pública empresarial AENA, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, fue creada en virtud de lo dispuesto en el artículo 82 de la Ley 4/90, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para 1990, y se rige por lo dispuesto en el Real Decreto 905/91, de 14 de junio, por el que se aprueba el Estatuto de la entidad.

Tal como establece el artículo 1 del expresado Estatuto, AENA tiene como misión principal «contribuir al desarrollo del transporte aéreo en España y garantizar el tránsito aéreo con seguridad, fluidez, eficacia y economía, ofreciendo una calidad de servicio acorde con la demanda de clientes y usuarios, en el marco de la política general de transportes del Gobierno».

Su objeto se centra en consecuencia en la gestión de los aeropuertos civiles de interés general y de las instalaciones y redes de ayudas a la nave-

gación aérea, lo que ha hecho que dentro de su organigrama se constituyan estas dos unidades de negocio.

La entidad pública empresarial AENA tiene en consecuencia personalidad jurídica propia e independiente de la del Estado, plena capacidad jurídica, pública y privada y un patrimonio propio. Está adscrita al Ministerio de Fomento, el cual, de acuerdo con las directrices que establezca el Gobierno, fijará sus modos de actuación, aprobará el plan anual de objetivos, efectuará el seguimiento de su actividad y ejercerá el control de eficacia del ente público de conformidad con la normativa vigente.

FUNCIONES

AENA, en relación con los aeropuertos de interés general y con el sistema de navegación, tiene atribuidas las siguientes funciones:

La ordenación, dirección, coordinación, explotación, conservación y administración de los aeropuertos públicos de carácter civil, aeródromos, helipuertos y demás superficies aptas para el transporte aéreo, cuya gestión se le encomiende así como de los servicios afectos a los mismos.

Igualmente corresponde a AENA la coordinación, explotación, conservación y administración de las zonas civiles de las bases aéreas abiertas al tráfico civil, en las cuales se han venido construyendo terminales, ayudas a la navegación y otras infraestructuras aeroportuarias cuyo mantenimiento y explotación corresponde a AENA.

El proyecto, ejecución, dirección y control de las inversiones tanto en infraestructuras como en instalaciones en los aeropuertos públicos de carácter civil y en las bases aéreas abiertas al tráfico civil.

La ordenación, dirección, coordinación, explotación, conservación y administración de las instalaciones y redes de sistemas de telecomunicaciones aeronáuticas, de ayudas a la navegación y de control de la circulación aérea.

El proyecto, ejecución, dirección y control de las inversiones en infraestructuras, instalaciones y redes de sistemas de telecomunicaciones aeronáuticas, de ayudas a la navegación y control de la circulación aérea.

La propuesta de planificación tanto de nuevas infraestructuras aeronáuticas como de modificaciones de la estructura del espacio aéreo.

El desarrollo de los servicios de orden y seguridad en las instalaciones que gestione, así como la participación en las enseñanzas específicas relacionadas con el transporte aéreo y sujetas al otorgamiento de licencia oficial, lo que tiene especial incidencia en el colectivo de pilotos y contro-

ladores aéreos, todo ello sin perjuicio de las atribuciones conferidas a la Dirección General de Aviación Civil.

Tanto en relación con su estructura como con sus funciones, patrimonio y recursos, AENA se rige por lo dispuesto en los Reales Decretos 905/91, de 14 de junio, 1993/96, de 6 de septiembre, 1711/97, de 14 de noviembre y 2825/98, de 23 de diciembre.

PATRIMONIO Y RECURSOS

Para el cumplimiento de sus objetivos, AENA tiene un patrimonio propio distinto al del Estado, conformado por el conjunto de bienes, derechos y obligaciones de su titularidad. Este patrimonio se nutre de los siguientes recursos:

- Los productos, rentas e incrementos de su patrimonio.
- Los ingresos ordinarios y extraordinarios obtenidos en el ejercicio de sus actividades. En este sentido tienen la consideración de ingresos de derecho público, los que procedan del cobro de tasas aeroportuarias o de navegación aérea, así como los obtenidos por aplicación de las tarifas por el uso de las redes de ayudas a la navegación o por cualquier tipo de servicios sometidos al régimen de precio público. Para la obtención de estos ingresos por el cobro de tasas, AENA, a partir de septiembre de 2008, se ha constituido en dos unidades de negocio, lo que implicará su escisión en dos entidades empresariales estatales diferenciadas, por un lado Aeropuertos Españoles y por otro Navegación Aérea.
- Los empréstitos que pueda emitir, así como los créditos y demás operaciones financieras que pueda concertar con entidades bancarias o de crédito.
- Las subvenciones que en su caso pudieran destinarse al ente en los Presupuestos Generales del Estado.
- Las subvenciones, aportaciones y donaciones que se concedan en su favor de fondos específicos de la Unión Europea o de cualquier otro ente público o de particulares.

Cualquier otro recurso no previsto en los apartados anteriores y que pueda corresponderle por ley o bien le sea atribuido por convenio, donación o cualquier procedimiento legalmente reconocido.

En la actualidad, y con vistas a una posible privatización del 30% del capital de AENA, la misma cuenta con unos fondos propios de cerca de 24.000.000.000 de euros, con un pasivo por endeudamiento de unos 7.000 millones, según fuentes del Ministerio de Fomento, debiendo considerarse

que AENA es en la actualidad el primer gestor aeroportuario del mundo, con un tráfico en 2007 de 210 millones de pasajeros, con 6.200 empresas ubicadas en sus instalaciones, que dan empleo a 150.000 personas de los que unos 12.000 son trabajadores directos de AENA, que tiene un peso en el producto interior bruto español del 7%.

FILIALES DE AENA

En cuanto al desarrollo empresarial del ente público, es importante señalar la creación de la sociedad anónima estatal AENA INTERNACIONAL, que utiliza la experiencia y el conocimiento aeronáutico de AENA alrededor del mundo, participando en la gestión de 27 aeropuertos en 8 países diferentes y en importantes proyectos de navegación aérea.

Así, AENA INTERNACIONAL participa en las siguientes sociedades:

- Aeropuertos del Caribe, participada con el 40% por AENA; es la entidad concesionaria del aeropuerto de Barranquilla, en Colombia.
- Sociedad aeroportuaria de la costa, participada con el 38% por AENA; es la entidad concesionaria del aeropuerto de Cartagena de Indias, Colombia.
- Aerocali, participada con el 33% por AENA; es la entidad concesionaria del aeropuerto de Cali, Colombia.
- Aeropuertos mexicanos del Pacífico, sociedad participada con el 33% por AENA, gestiona el grupo aeroportuario del Pacífico de México, integrado por los aeropuertos de Aguascalientes, Bajío, Guadalajara, Hermosillo, La Paz, Los Mochis, Manzanillo, Mexicali, Morelia, Puerto Vayarta, San José del Cabo y Tijuana.
- Aeropuerto internacional Jardines del Rey, a través de esta empresa AENA participa en la gestión del aeropuerto de Cayo Coco, en Cuba.
- Igualmente AENA INTERNACIONAL participa en la empresa TBI, a través de la cual gestiona los aeropuertos de Luton, Belfast y Cardiff, todos ellos en el Reino Unido.

En septiembre de 2008, el Consejo de Ministros acordó la privatización de un 30% del ente público AENA, así como la participación de Cataluña y la Comunidad Autónoma de Madrid en la gestión de los aeropuertos de Barajas y el Prat, por ser los únicos aeropuertos españoles con un volumen de tráfico superior a los 30 millones de pasajeros, aeropuertos a los que podrían unirse en un futuro los de Málaga y Palma de Mallorca, siendo

estas medidas liberalizadoras una muestra de los nuevos tiempos que se avecinan en el mundo de la aviación.

Igualmente, AENA INTERNACIONAL participa en distintas empresas de gestión de transportes y aeroportuarias, tales como Ingeniería y economía del transporte S. A. (INECO), Restauración de aeropuertos españoles S. A. (RAESA), y la agencia metropolitana de desarrollo urbanístico y de infraestructuras de Barcelona.

También es importante la participación de AENA en la creación y explotación de los denominados centros logísticos aeroportuarios, cuya finalidad es la promoción, construcción, gestión, explotación y conservación de los centros de carga aérea o instalaciones equivalentes existentes en los aeropuertos. Un ejemplo de ello es la sociedad Barcelona airport cargo, que está participada en un 22% por AENA.

Para finalizar, y en el campo de la actividad aeronáutica, AENA INTERNACIONAL participa en el programa de provisión de servicios europeos por satélite (ESSP), que constituye una agrupación de los principales proveedores de servicios de navegación aérea europeos. Igualmente participa, en los programas EGNOS y Galileo.