

¿Qué es Eurocontrol?

“Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea”

JOAQUIN PORQUERAS DOMENECH,
Coronel de Aviación

LA legislación española vigente asigna a nuestro Ejército del Aire amplias responsabilidades en lo que se refiere al “Control del Espacio Aéreo Español”, tanto en su aspecto negativo de no permitir el uso del mismo a cualquier aeronave no autorizada, como en su aspecto positivo de facilitar sus movimientos a las que se autoricen en las mejores condiciones de seguridad y fluidez. Para atender a esta misión, el Ejército del Aire además de la delegación que tiene dada al Ministerio de Transporte del “ejercicio de control de la circulación aérea general (de carácter civil)”, cuenta con el Mando Aéreo de Combate (MACOM) y más concretamente con las unidades subordinadas al mismo:

- Fuerza Aérea de Combate.
- Ala de Alerta y Control.
- Jefatura Militar de Control de Circulación Aérea.

A nuestro entender debería contar también con las Unidades de Artillería antiaérea y de misiles tierra-aire necesarios para defender el territorio nacional de posibles ataques aéreos. Pero esto es otra cuestión que precisaría por sí sola de un estudio más profundo y de otro artículo en exclusiva, para el asunto (1)

NACIMIENTO Y DESARROLLO DE EUROCONTROL

El mosaico de países Europeos, algunos de ellos con superficie pequeñísima en relación a las altas velocidades de la aviación actual así como la diversidad de legislaciones existentes en lo que se refiere al control del Espacio Aéreo de cada uno de ellos, hicieron concebir la idea de crear un organismo supranacional que se ocupase de establecer una filosofía común para el uso del espacio aéreo y que tratase de unificar en lo posible, o por lo menos coordinar, las distintas organizaciones nacionales que atienden a este aspecto de la Aviación.

Por primera vez se suscitó el tema que nos ocupa en la IV reunión de OACI, celebrada en Ginebra en enero de 1958, de carácter regional para los países Europeos y mediterráneos.

Este mismo año las autoridades de la aviación civil de la República Federal de Alemania, de Bélgica, Francia, Italia, Luxemburgo y Holanda diseñaron un proyecto de convención que estableciera una Agencia que fuera responsable del control de circulación aérea sobre el

territorio de los seis Estados dándole a la misma un carácter abierto para la posible adhesión de otros países. En 1959 Gran Bretaña expresó su deseo de participar en la formación del futuro organismo.

En el verano de 1960, se procedió a la firma de la convención, ya llamada de EUROCONTROL y se acordó dejar un periodo transitorio de actuación hasta la ratificación definitiva de la misma. Italia decidió entonces posponer su acceso al organismo y de este modo el 13 de diciembre de 1960, los ministros plenipotenciarios de Bélgica, Francia, Alemania, Luxemburgo, Gran Bretaña y Holanda, firmaron en Bruselas la convención relativa a la cooperación por la seguridad de la Navegación Aérea en el espacio Europeo también llamada de EUROCONTROL.

Posteriormente en febrero de 1963, los seis estados citados ratificaron la Convención del “Organismo Europeo para la seguridad de la Navegación Aérea”, fijando su cuartel general en Bruselas, en septiembre del mismo año.

En 1965, en enero, la República de Irlanda, pasó a constituir el séptimo estado miembro del organismo.

(1) Ver número 530 de Revista Aeronáutica, febrero 1986, número extra dedicado a la defensa antiaérea.



Centro de control de Maastricht (Holanda).

En 1981, tuvo lugar en Bruselas una conferencia diplomática en la que se estableció un protocolo modificativo de la Convención de EUROCONTROL de 1960, firmado y ratificado por los siete miembros más Portugal y entrando en vigor en enero de este año 1986. En la actualidad, por consiguiente, son ya ocho los estados pertenecientes a la organización y se están efectuando gestiones para que formen parte del organismo, Italia, Grecia y España.

Por otra parte, los siete estados miembros acordaron en 1970 un acuerdo multilateral relativo a las tasas de sobrevuelos "redevances") con el fin de adoptar un sistema regional coherente de percepción de las mismas. Asimismo una serie de acuerdos bilaterales de "redevances" se establecieron entre EUROCONTROL y Austria, España, Portugal y Suiza. Posteriormente, en enero de este año, ha entrado en vigor un acuerdo multilateral de "redevances" firmado y ratificado por los diez estados citados (los ocho miembros más Austria y Suiza) y firmado y pendiente de ratificación por España (por dificultades derivadas de la disolución y nueva formación del Parlamento Español).

En estos momentos por consiguiente España es un miembro más del grupo de once países que han encomendado a EUROCONTROL el cobro de Tasas de sobrevuelos en su espacio aéreo.

MISION DE EUROCONTROL

Muchos son los cometidos que inicialmente se fijaron para EUROCONTROL, la mayoría de los cuales siguen vigentes después de la experiencia adquirida a lo largo del periodo transcurrido.

Entre los mismos, podemos destacar los siguientes:

- Definir una filosofía común de control de circulación aérea que abarque los aspectos orgánicos y operativos con el fin de lograr en el futuro una cierta uniformidad en este tema, por parte de todos los países miembros.

- Coordinar los programas nacionales de investigación y desarrollo relativos a nuevas técnicas de navegación aérea.

- Contribuir a la formación del personal de los servicios de Control de Circulación Aérea.

- Realizar estudios, ensayos y experimentaciones que le sean encomendados por los estados miembros e incluso terceros países.

- Coordinar la política a seguir por los estados miembros en las sesiones de OACI, y de otros organismos internacionales.



Posición de los controladores trabajando en Bretigny-Sur-Oge (France).



Entrenamiento de controladores en el Instituto de Navegación Aérea de Luxemburgo.

Capítulo aparte merece el cometido más ambicioso que en un principio se pensó pudiera desarrollar EUROCONTROL y que consiste en ejercer el control de la circulación aérea en los espacios aéreos de sus miembros, actuando como una agencia de control supranacional.

EUROCONTROL en sus primeras andanzas ejerció el control de una parte del espacio aéreo superior alemán, del belga y del de Luxemburgo desde el centro de control de Maastricht (Holanda) (propiedad de la Organización). Asimismo, desde el Centro del Control de Kaslsruhe (Alemania) se encargó de otra parte del espacio aéreo superior de la

República Federal. Después de una vuelta atrás en el ejercicio del Control de Circulación en ciertos aspectos aéreos actuando como una agencia supranacional de control (ya que el Centro de Kaslsruhe se traspasó a las autoridades alemanas) parece ser que en estos momentos y por iniciativa de Holanda se quiere revitalizar la participación de EUROCONTROL en la ejecución del control en el espacio aéreo superior de Centroeuropa, desde el centro de control de Maastricht.

En estos centros (los citados) trabajan unidades de control militar en la misma sala que los controladores civiles, con el fin de visualizar

en las pantallas de radar, unos y otros, la situación en cada momento de los aviones de la circulación aérea general (de carácter civil) "GAT" y de la circulación aérea militar "OAT" (Operation Air Traffic). Esta misma filosofía de control se ha adaptado en el sistema automatizado español de tránsito aéreo (S.A.C.T.A.) actualmente en período de instalación.

ORGANOS DIRECTIVOS DE EUROCONTROL

La organización consta de dos órganos principales:

La Comisión Permanente.—Compuerta por los ministros competentes en la navegación aérea de los Estados miembros y que está encargada de formular la política general de la Organización.

La Agencia.—Para la seguridad de la navegación aérea en Europa, órgano ejecutivo encargado de los cometidos que le encomienda la Comisión de Ministros.

La Agencia está administrada por un Director General y un Comité de Gestión.

El Comité de Gestión, compuesto de funcionarios civiles y militares de los Estados miembros, investidos en sus países de responsabilidad en materia de navegación aérea; toma decisiones relativas a la organización de la agencia en sus aspectos operacionales, técnicos y administrativos rindiendo cuentas anualmente a la comisión permanente de sus actividades y de la situación financiera de la organización.

La composición de la Comisión Permanente y del Comité de Gestión se amplía cuando tratan de cuestiones relativas a las tarifas de sobrevuelos (redevances), con representantes de España, Austria y Suiza. En la actualidad los representantes españoles por parte de la aviación Civil y de la Militar son los siguientes:

En la Comisión Permanente

- El Director General de Aviación Civil.
- El General Jefe de la División de Operaciones del Ejército del Aire.

En el Comité de Gestión

- El Subdirector General de Tránsito Aéreo.
- Un Coronel del Estado Mayor del Aire.

El Director General de la organización asegura la administración de la agencia conforme a las directrices emanadas del Comité de Gestión al que debe dar cuenta de todas las

decisiones por él tomadas. En sus tareas, el Director General está ayudado por los Servicios de la Agencia que cuentan con unos efectivos de aproximadamente un millar de personas en su mayoría procedentes de los Estados miembros. Estos servicios se componen, de una parte, de las Direcciones ubicadas en la Sede de Bruselas y de otra, de los Servicios Exteriores para tareas más especializadas.

Las direcciones de la Sede son:

- Dirección de "Operaciones".
- Dirección "Técnica".
- Dirección de Personal y Finanzas.
- Dirección del Secretariado General.

Los servicios exteriores son:

- El Centro experimental de Bretigny (Francia).
- El Instituto de la Navegación Aérea situada en Luxemburgo y que atiende a todo lo relacionado con instrucción y enseñanzas.
- El Servicio Central de "redevances" (cobros tasas sobrevuelo).
- El Banco central de Datos en Bruselas.
- El Centro de Control de la circulación en Maastricht (Holanda).

EL CENTRO EXPERIMENTAL

El funcionamiento ininterrumpido de los Centros de Control de la circulación aérea exige de los sistemas y equipos utilizados un alto grado de fiabilidad, por lo que el tratamiento automatizado de los datos de radar y de los planes de vuelo deben efectuarse en las mejores condiciones. Todo ello comporta que todos los avances que supongan mejoría en la utilización de los datos hayan de experimentarse mediante simulaciones antes de que se consideren válidos para su puesta en servicio operacional. Asimismo los equipos y los métodos de trabajo deben ensayarse y experimentarse sin olvidar la puesta a punto de métodos psicológicos para la mejor adaptación del elemento humano a la máquina.

Con el fin de dar una respuesta adecuada a este conjunto de problemas, el Centro experimental de EUROCONTROL en Bretigny (cerca de París) cuenta con un simulador de ATC (Control de Tránsito Aéreo) en tiempo real, con capacidad de análisis y desarrollo avanzado para gran número de aplicaciones, que puedan necesitar los países miembros y aquellos otros que contraten sus servicios.

Mediante una instalación de simulación denominada EDP (Experimental Data Processor) el Centro está

dotado de un potente dispositivo de ensayo para cualquier sistema automático de tratamiento de datos encaminado al Control de la Circulación Aérea.

Actualmente en Bretigny se está preparando un estudio simulado de tráfico aéreo en el FIR/UIR de Madrid, por encargo de la Dirección General de Aviación Civil Española, al desarrollo del cual asistirá personal de la misma y de nuestro Ejército del Aire a efectos de control de la circulación y coordinación más eficaz entre el sistema civil futuro, SACTA y el existente militar SADA.

INSTITUTO DE LA NAVEGACION AEREA (LUXEMBURGO)

La creación del Instituto en 1967, respondió a la necesidad de dar al personal operativo de Control una formación moderna en consonancia con los avances espectaculares habidos en estos últimos años, tanto en las características de los aviones como en las Ayudas a la Navegación Aérea y en la Informática.

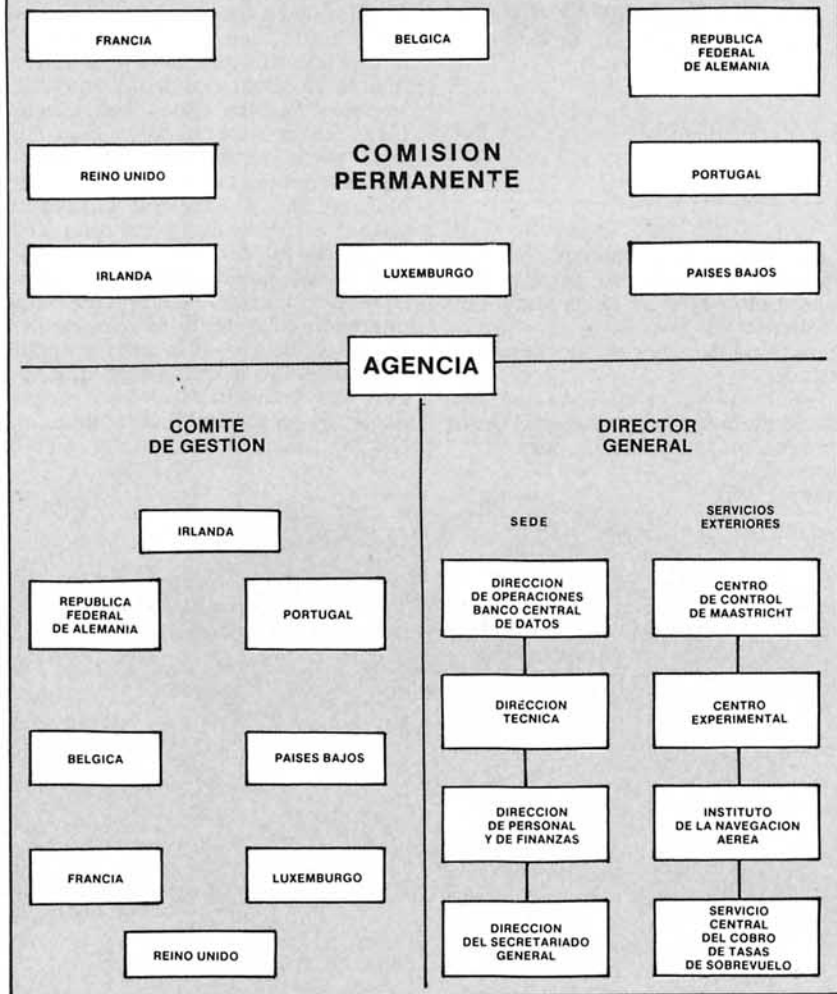
Asimismo el Instituto no solamente atiende a la formación del personal de los Estados miembros sino también la de aquellos países que le encomiendan esta tarea. Nuestro Ejército del Aire, el año 1976, envió varios oficiales y alrededor de 50 Suboficiales al Instituto de Luxemburgo ("Instilux") dentro del programa SCCAM (Servicio de Control de Circulación Aérea Militar) y que dio origen posteriormente a la creación de la Jefatura Militar de Control de Circulación Aérea y a sus unidades subordinadas, los destacamentos CAMO (Circulación Aérea Militar Operativa).

Hace solamente unos días ha finalizado en el "Instilux" un Seminario dedicado al estudio de los últimos conflictos de tráfico aéreo y modo de reducirlos y evitarlos, habidos en el espacio aéreo Europeo. A este Seminario además de personal de la Dirección General de Aviación Civil Española, han asistido dos Jefes del Ejército del Aire destinados en la Sección de Espacio Aéreo de nuestro Estado Mayor.

SERVICIO CENTRAL DE "REDEVANCES" DE RUTA (SCRR)

Se creó en octubre de 1969, con sede en Bruselas el servicio central de "redevances" de ruta, el cual se encarga del cálculo y percepción de estas tasas por encargo de los estados miembros y de aquellos otros que se han adherido al sistema tales como Suiza, España y Austria.

ORGANIGRAMA ESTRUCTURAL DE EUROCONTROL



Actualmente, España se ha adherido a un nuevo acuerdo multilateral del sistema de "redevances" que supone un avance en relación al sistema anterior.

BANCO CENTRAL DE DATOS

Es el servicio más reciente de la agencia, que responde a mejorar el control de afluencia (Flow Control) en ciertas rutas del Espacio Aéreo Europeo, en las que el aumento masivo de vuelos provoca conflictos de tráfico desbordando la capacidad de los sistemas de control en algunas regiones y épocas del año.

Para España este aspecto de la circulación aérea es de gran interés, principalmente en verano y en el tráfico Norte-Sur, desde los países Escandinavos y Centro Europa a la Península, Baleares y Canarias.

El Banco de Datos es un instrumento vital para poder dar rutas alternativas cuando sean necesarias.

CENTRO DE CONTROL DE CIRCULACION AEREA DE MAASTRICHT (HOLANDA)

Este centro perteneciente a EUROCONTROL tiene encomendado el Ejercicio de la Circulación Aérea General GAT (General Air Traffic) (Civil) en el espacio aéreo superior de Bélgica, de Luxemburgo y de la parte Norte de la República Federal Alemana, así como atiende a los vuelos que se realizan en el espacio aéreo de Holanda a partir del nivel de vuelo FL 300 (3.000 pies).

En este centro opera también, en estrecha coordinación (en la misma sala de Control), una unidad militar alemana de control (indicativo Radio

"LIPPE-RADAR") que atiende al tráfico (operativo militar) en el espacio aéreo del Norte de la República Federal.

El Centro de Maastricht opera según el sistema MADAP (sistema automático de tratamiento y de obtención de datos del Centro de Maastricht) el cual tiene como características principales un tratamiento automático de los planes de vuelo y de los datos radar, seguidos de una correlación de identificación y de los códigos de radar secundario de cada uno de los vuelos.

Todo ello permite que los perfiles de vuelo de todas las aeronaves civiles y militares, que el Centro ha de controlar, se calculan automáticamente antes de la entrada de los vuelos al área de responsabilidad de Maastricht (UAC) permitiendo evitar posibles conflictos mediante un dispositivo de alerta automática de los mismos.

Los resultados del Centro de Control que nos ocupa, manifiestan un alto grado de fiabilidad en una estructura de rutas tan compleja como la existente en el espacio aéreo de Centroeuropa.

Es de señalar que la filosofía operativa del futuro sistema automatizado de control de tránsito aéreo está en parte inspirado en el sistema MADAP (de Maastricht) y en otro similar que utiliza el centro de control de Karlsruhe (Alemania), hoy dependiente de la administración alemana aunque en origen también pertenecía a EUROCONTROL.

RELACIONES DE ESPAÑA CON EUROCONTROL

Además de la adhesión de España al sistema de percepción de Redevances de ruta, de la que ya hemos hablado, existe por el momento un Acuerdo de Cooperación que une estrechamente a nuestro país con la agencia Europea, acuerdo que nos permite seguir su evolución y desarrollo y asistir a las sesiones del Comité de Gestión y de la Comisión Permanente.

No obstante lo anterior, parece ser que en estos días se está tratando de despejar los obstáculos que existen para una posible integración de España a EUROCONTROL como miembro de pleno derecho.

Nuestro Ejército del Aire mediante los continuos informes del "oficial de enlace" allí destacado y la asistencia de Mandos Calificados del Estado Mayor a las reuniones de EUROCONTROL, está al tanto de los avances que en el Espacio Aéreo Europeo se van consiguiendo en un asunto tan importante como la Seguridad de la Navegación Aérea. ■