

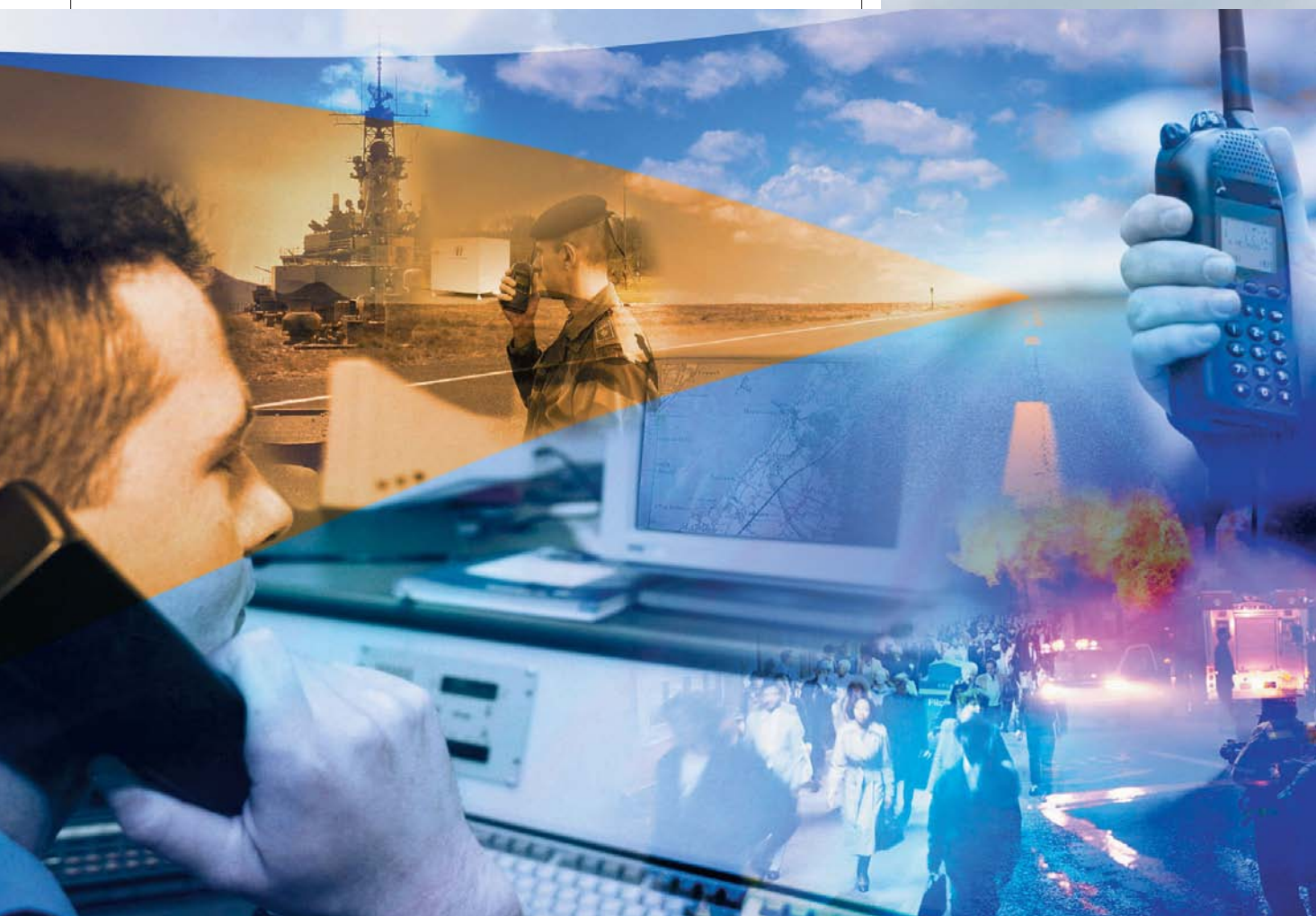
Espacio aéreo único europeo

CARLOS RIVERO HIDALGO
Teniente Coronel de Aviación

La Comisión Europea, consciente de la problemática asociada a la gestión del tránsito aéreo, originada por un lado, por la continua y progresiva demanda de la industria aeronáutica y del transporte aéreo en Europa y, por otra parte, por la necesidad de la utilización de un único y, en algunos casos, preciado recurso natural: el espacio aéreo, con fines relacionados con la seguridad y defensa, constituyó, dirigió y coordinó, desde el año 1999, un grupo de trabajo compuesto por relevantes expertos,

civiles y militares, organizaciones reconocidas, industria aeronáutica y representantes sociales.

El citado Grupo de Alto Nivel, a finales de 2000, elaboró un informe sobre el establecimiento de un cielo único europeo donde se evaluaba la gestión del tránsito aéreo en Europa (ATM), sus deficiencias, las principales necesidades del transporte aéreo y las necesarias reformas a introducir, con la finalidad de presentar un plan de actuación y una serie de propuestas legislativas, al Parlamento y





Consejo europeos (ver Dossier de la Revista Aeronáutica nº 713. Mayo 2002)

Así, a lo largo de los años 2002 y 2003, el Grupo de Aviación del Consejo de la Unión Europea elaboró y llegó a una solución consensuada entre todos los países miembros, incluida representación militar en el caso español, sobre un paquete legislativo denominado: Cielo Único Europeo.

El 31 de marzo de 2004, tras un proceso de conciliación entre el Parlamento y Consejo Europeos, se publicó la normativa que compone el proyecto -cuatro Reglamentos y una

Declaración conjunta sobre la participación militar- en el Diario Oficial de la Unión Europea, constituyéndose como norma obligatoria y de directa aplicación en los Estados miembros, a partir del 20 de abril de 2004.

El objetivo de esta iniciativa es reforzar las actuales normas de seguridad y la eficacia en la gestión del tránsito aéreo general para alcanzar una utilización óptima y segura del espacio aéreo Europeo.

El aspecto más relevante, desde el punto de vista militar, consiste en que las operaciones y el entrenamiento diario de las unidades quedan exclui-

dos de la regulación y, únicamente, es de aplicación a los Organismos, unidades y personal militares que prestan servicios a la circulación aérea general (CAG), en los diferentes dominios de comunicaciones, vigilancia y navegación aérea (CNS), en el ámbito de la gestión del tránsito aéreo (ATM).

Es importante destacar:

- El establecimiento de una cláusula de salvaguarda de aplicación de esta normativa cuando los Estados necesiten preservar sus intereses de Política de Seguridad y Defensa.
- La posibilidad de establecer en cada Estado una/s Autoridad/es Nacional/es de Supervisión.
- La participación militar en el Comité de Cielo Único. Órgano creado para el desarrollo e implantación de la citada normativa.
- La Declaración conjunta sobre la participación militar en este proyecto.
- El futuro role de Eurocontrol en

aspectos de regulación y provisión de servicios ATM en Europa.

- El reforzamiento de una imprescindible y adecuada coordinación/cooperación civil-militar en la utilización del espacio aéreo, la provisión de servicios o en aquellos aspectos relacionados con la interoperabilidad y armonización de sistemas que participan en la gestión del tránsito aéreo (ATM).

El paquete legislativo del proyecto consiste en la elaboración de la siguiente normativa:

DECLARACION CONJUNTA SOBRE LA PARTICIPACION MILITAR

La razón de ser de la Declaración conjunta de los Estados miembros sobre la participación militar en el proyecto Cielo Único Europeo (ver cuadro 1), fue debida a que la Comisión Europea tiene competencia sobre la regulación sobre el transporte aéreo europeo, no así sobre los aspectos de

DECLARACIÓN DE LOS ESTADOS MIEMBROS SOBRE ASPECTOS MILITARES RELACIONADOS CON EL CIELO ÚNICO EUROPEO

Cuadro 1

Los Estados miembros,

1. Teniendo en cuenta que los Reglamentos destinados a la realización de un cielo único europeo se aplican únicamente al tránsito aéreo general y no cubren las operaciones y la formación militares,
2. Afirmando la necesidad de poner en práctica el marco legislativo para el cielo único europeo de forma coherente y firme, teniendo plenamente en cuenta las necesidades relativas a la política nacional de seguridad y defensa y a los acuerdos internacionales,
3. Convencidos de que una utilización segura y eficaz del espacio aéreo sólo podrá lograrse mediante la estrecha cooperación de sus usuarios civiles y militares, basada fundamentalmente en el concepto de utilización flexible del espacio aéreo y una coordinación civil-militar eficaz según establece la OACI, declaran que:
 - 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 por parte de todos los usuarios del espacio aéreo;
 - velarán por que los intereses de los usuarios militares del espacio aéreo de los Estados miembros, siempre que sea pertinente, estén representados en todo el desarrollo, proceso de toma de decisiones y aplicación del cielo único europeo; en particular en el Comité del cielo único establecido con arreglo al artículo 5 del Reglamento (CE) nº 549/2004 (Reglamento marco);
 - velarán, en su caso, por que el personal militar participe en los trabajos emprendidos por organismos reconocidos establecidos con arreglo al artículo 3 del Reglamento (CE) nº 550/2004 (Reglamento sobre prestación de servicios);
 - tendrán en cuenta, en relación con cuestiones de gestión del tráfico aéreo, la importancia fundamental de Eurocontrol;
 - aumentarán la cooperación civil y militar y, si los Estados miembros afectados lo consideran necesario, y en la medida en que lo consideren,
 - facilitarán la cooperación entre sus fuerzas armadas en todos los asuntos de la gestión del tráfico aéreo, para hacer frente así a las necesidades pertinentes en la aplicación del marco regulador del cielo único europeo,
 - fijarán, teniendo en cuenta el objetivo de establecer el marco regulador del cielo único europeo antes del 31 de diciembre de 2004, las condiciones necesarias para apoyar esa cooperación militar, a fin de garantizar una estimación equilibrada de las necesidades económicas y de las relativas a seguridad y defensa.



política exterior y seguridad y defensa.

Así, a pesar de que la regulación sobre cielo único está dirigida a los tránsitos de la circulación aérea general, las Fuerzas Armadas de los diferentes países participan de la gestión de esa circulación aérea como organismos reguladores, proveedores de servicios y usuarios del espacio aéreo y, por tanto, sujetos a una continua coordinación y compatibilidad de los tránsitos civiles y militares en un espacio aéreo común.



**REGLAMENTO (CE) Nº 549/2004
POR EL QUE SE FIJA EL
MARCO PARA LA CREACIÓN
DE UN CIELO ÚNICO EN
EUROPA**

El objetivo de este Reglamento consiste en establecer el marco institucional, con la finalidad de reforzar las actuales normas de seguridad y de eficacia global del tránsito aéreo general en Europa, mejorar al máximo la capacidad para responder a las ne-

cesidades de todos los usuarios del espacio aéreo y reducir al mínimo los retrasos aéreos.

Los aspectos más destacables, desde el punto de vista militar, son los siguientes:

ESTABLECIMIENTO DE UNA CLAUSULA DE SALVAGUARDA: Los Reglamentos de Cielo Único Europeo se aplicarán sin perjuicio de la soberanía de los Estados miembros para ejercer el CONTROL de su espacio aéreo y de las necesidades de los Estados

miembros en lo que respecta al orden público, la seguridad pública y los asuntos de seguridad y defensa. Así mismo, las citadas normas no se aplicarán a las operaciones y entrenamiento militares.

PROVISION MILITAR DE SERVICIOS DE NAVEGACION AÉREA: Los Reglamentos contemplan la prestación militar de servicios de navegación aérea (CNS/ATM) a la Circulación Aérea General (CAG). No se aplican estas normas a la prestación militar de ser-



vicios a la Circulación Aérea Operativa (CAO) ni a la proporcionada por el Sistema de Defensa, excluidas en la cláusula de salvaguarda.

AUTORIDAD NACIONAL DE SUPERVISION: Los Estados miembros designarán o crearán un órgano u órganos que actuarán en calidad de Autoridad Nacional de Supervisión y asumirán

las funciones que les atribuyan los diferentes Reglamentos. Las Autoridades nacionales de supervisión serán independientes de los proveedores de servicios de navegación aérea. Esta independencia se conseguirá mediante la adecuada separación, al menos en el plano funcional. El Estado Mayor del Aire, ha propuesto al Segun-

do Jefe del Estado Mayor como una de las Autoridades Nacionales de Supervisión, a efectos de salvaguardar los intereses militares en la aplicación de estos Reglamentos.

COMITÉ DE CIELO UNICO: La Comisión estará asistida por el Comité del Cielo Único, compuesto por dos representantes de cada Estado



RELACIONES CON EUROCONTROL:

La Comisión otorgará mandatos a Eurocontrol estableciendo las tareas que esta Organización deberá realizar en el calendario correspondiente. El Ministerio de Defensa/EA participará en la elaboración de los documentos que esta Organización genere, previamente a su presentación al Comité de Cielo Único para aprobación.

SANCIONES POR INCUMPLIMIENTO DE LA NORMA: Los Estados miembros podrán sancionar a los usuarios del espacio aéreo y proveedores de servicios de navegación aérea en caso de infracción de los diferentes Reglamentos, de manera efectiva, proporcionada y disuasoria.

REGLAMENTO (CE) Nº 550/2004 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO SOBRE PROVISIÓN DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

El objetivo de este Reglamento es regular la prestación de servicios de navegación aérea, de una manera segura y eficaz, en el ámbito del cielo único europeo. Se aplicará, únicamente, a la prestación de servicios a la circulación aérea general (CAG).

Los aspectos más destacables, desde el punto de vista militar, son los siguientes:

AUTORIDAD NACIONAL DE SUPERVISION: Las Autoridades Nacionales de Supervisión garantizarán la adecuada supervisión de la aplicación del presente Reglamento, en particular por lo que respecta a la actividad segura y eficaz de los proveedores de servicios de navegación aérea que prestan servicios en relación al espacio aéreo que se halla bajo responsabilidad del Estado miembro que designó o creó la autoridad correspondiente.

ORGANIZACIONES RECONOCIDAS: Las Autoridades Nacionales de Supervisión podrán decidir la delegación total o parcial de las inspecciones y estudios a Organizaciones Reconocidas. La Declaración sobre la participación militar en el proyecto Cielo Único Europeo, recoge la colaboración del Organismo militar en los trabajos desarrollados por Organismos Reconocidos, cuando se presta servicio al tránsito aéreo general.

REQUISITOS DE SEGURIDAD: El Comité de Cielo Único determinará y adoptará los requisitos reglamentarios de seguridad de Eurocontrol (ESARR) así como las posteriores modificaciones de los mismos dentro del ámbito del presente Reglamento, a los que se conferirá carácter obligatorio con arreglo al Derecho comunitario. Se publicarán en el Diario Oficial de la Unión Europea las referencias de todos los requisitos ESARR. En España se han aprobado las ESARR,s elaboradas por Eurocontrol en la Comisión Interministerial Defensa-Fomento (CIDEFO), estando pendiente su trasposición al ordenamiento legislativo nacional.

AUTORIZACION DE LOS CONTROLADORES La Comisión Europea presentará, si procede, una propuesta al Parlamento Europeo y al Consejo, relativa a la legislación sobre licencias del personal controlador.

REQUISITOS COMUNES Y CERTIFICACION DE LOS PROVEEDORES DE SERVICIOS: La prestación de todos los servicios de navegación aérea en la Unión Europea estará sujeta a la certificación por los Estados miembros. Las Autoridades Nacionales de Supervisión expedirán certificados a los proveedores de servicios de navegación aérea si éstos cumplen los requisitos comunes contemplados. No obstante lo anterior, los Estados miembros podrán permitir la prestación de servicios de navegación aérea sin certificación, en todo o en parte del espacio aéreo bajo su responsabilidad, en aquellos casos en que el proveedor de esos servicios los ofrezca principalmente para el movimiento de aeronaves distinto del tránsito aéreo general. En tal caso, el Estado miembro de que se trate informará a la Comisión y a los demás Estados miembros de su decisión y de las medidas adoptadas para garantizar el máximo cumplimiento de los requisitos comunes.

DESIGNACION DE PROVEEDORES DE SERVICIOS DE TRANSITO AÉREO: Los Estados miembros designarán un proveedor de servicios de tránsito aéreo, con certificado válido en la Comunidad en régimen de exclusividad, dentro de bloques específicos de espacio aéreo de su responsabilidad.

miembro y presidido por un representante de la Comisión. El Comité garantizará la adecuada consideración de los intereses de todas las categorías de usuarios. España ha nombrado un representante civil: DGAC y un representante militar: General Jefe de la División de Operaciones del EMA.

RELACION CON LAS AUTORIDADES MILITARES: Los Estados miembros, en el contexto de la política común de transportes, tomarán las medidas necesarias para garantizar que las Autoridades civiles celebren con las Autoridades militares acuerdos escritos, o disposiciones legales equivalentes, respecto de la gestión de bloques específicos del espacio aéreo.

SISTEMAS DE TARIFICACION: Se elaborará un sistema de tarificación de los servicios de navegación aérea que contribuya a lograr una mayor transparencia con respecto al establecimiento, la imposición y la ejecución de tarifas para los usuarios del espacio aéreo. Este sistema deberá asimismo ajustarse al artículo 15 del Convenio de Chicago de 1944 sobre aviación civil internacional y al sistema de tarificación de Eurocontrol sobre cánones de ruta. Sin perjuicio del sistema de tarificación de Eurocontrol para tarifas de ruta, los Estados miembros podrán exonerar a determinados usuarios, en particular a las aeronaves ligeras y a las aeronaves de Estado, siempre que el coste de dichas exoneraciones no se impute a otros usuarios.

REGLAMENTO (CE) Nº 551/2004 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO SOBRE ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN DEL ESPACIO AÉREO

El objetivo de este Reglamento es apoyar el concepto de un espacio aéreo operativo cada vez más integrado en el marco de la política común de transportes y establecer los procedimientos comunes de configuración, planificación y gestión que garantizan el desarrollo eficaz y seguro de la gestión del tránsito aéreo.

El presente Reglamento se aplicará al espacio aéreo incluido en las regiones EUR y AFI (FIR Canarias) de la OACI en el que los Estados miembros son responsables de la prestación de los servicios de tránsito aéreo, de conformidad con el Reglamento de prestación de servicios.

Los aspectos más destacables, desde el punto de vista militar, son los siguientes:

NIVEL DE DIVISION: El nivel de división entre el espacio aéreo superior

y el espacio aéreo inferior se fijará en el nivel de vuelo 285. La Comunidad y sus Estados miembros apoyarán la creación y el reconocimiento por parte de la OACI de una única región superior de información de vuelo europea (EUIR). La creación de la EUIR se realizará sin perjuicio de la responsabilidad de los Estados miembros en la designación de proveedores de servicios de tránsito aéreo dentro del espacio aéreo bajo su responsabilidad.

CLASIFICACION DEL ESPACIO AÉREO: La Comisión y los Estados miembros configurarán la EUIR con arreglo a una armonización progresiva de la clasificación del espacio aéreo, concebida para garantizar la prestación, sin fisuras, de los servicios de navegación aérea en el marco del cielo único europeo. Este planteamiento común se basará en una aplicación simplificada de la clasificación del espacio aéreo, tal como se define en la estrategia de Eurocontrol en materia de espacio aéreo para los Estados de la Conferencia europea de aviación civil (ECAC), de conformidad con las normas de la OACI.

RECONFIGURACION DEL ESPACIO AÉREO SUPERIOR: El espacio aéreo superior se reconfigurará en bloques funcionales de espacio aéreo. Un bloque funcional de espacio aéreo únicamente podrá crearse por acuerdo mutuo entre todos los Estados miembros responsables de alguna de las partes del espacio aéreo incluido en el bloque, o a una declaración de un Estado miembro si el espacio aéreo incluido en el bloque está totalmente bajo su responsabilidad. El Estado o los Estados miembros afectados sólo actuarán tras haber consultado a las partes interesadas, incluidos la Comisión y los demás Estados miembros.

OPTIMIZACION DE LA CONCEPCION DE RUTAS Y DE SECTORES EN EL ESPACIO AÉREO SUPERIOR: Se establecerán principios y criterios comunes para la concepción de rutas y sectores a fin de garantizar una utilización del espacio aéreo que sea segura, económicamente eficiente y respetuosa con el medio ambiente. La concepción de los sectores deberá ser coherente, entre otras cosas, con la de las rutas. Las decisiones relativas a la creación

o modificación de rutas y sectores requerirán la aprobación de los Estados miembros que tengan responsabilidad sobre el espacio aéreo sobre el que se apliquen dichas decisiones. En el caso español, CIDEFO sería la responsable de su aprobación.

USO FLEXIBLE DEL ESPACIO AÉREO EN EL CIELO UNICO EUROPEO (FUA): Los Estados miembros garantizarán la aplicación uniforme del concepto de utilización flexible del espacio aéreo, descrito por la OACI y desarrollado por Eurocontrol, a fin de facilitar la gestión del espacio aéreo y de la gestión del tránsito aéreo en el contexto de la política común de transportes.

GESTION DE AFLUENCIA DE TRÁNSITO AÉREO: Con objeto de aprovechar al máximo las capacidades disponibles en el uso del espacio aéreo y de reforzar los procesos de gestión de afluencia de tránsito aéreo, se aprobarán medidas de ejecución para la gestión de afluencia de tránsito aéreo. Estas normas se basarán en la transparencia y eficacia y garantizarán que las capacidades se ofrezcan de manera flexible y oportuna, de forma acorde con las recomendaciones del plan regional de navegación aérea para la región europea de la OACI.

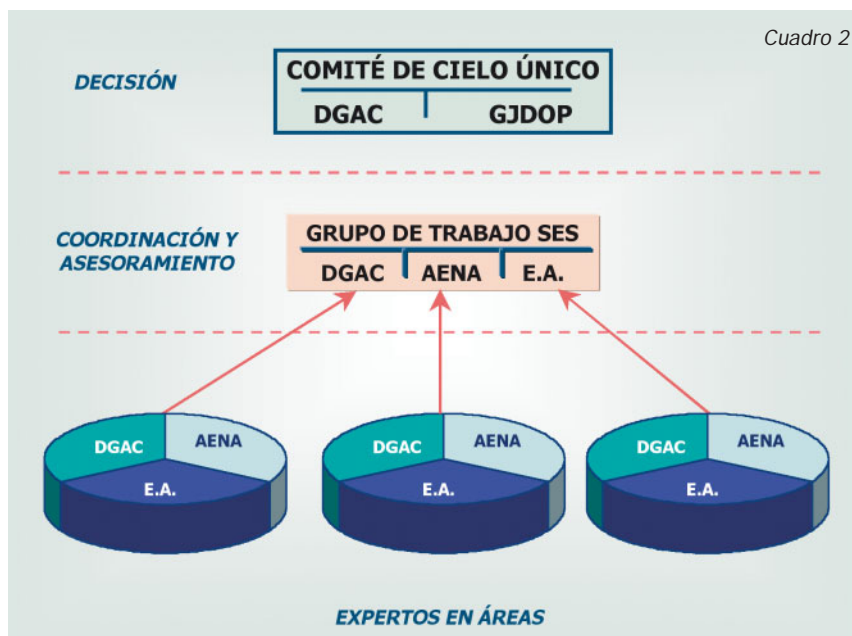
REGLAMENTO (CE) Nº 552/2004 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO SOBRE INTEROPERABILIDAD DE LOS ELEMENTOS, PROCEDIMIENTOS Y SISTEMAS QUE PARTICIPAN EN LA GESTIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO (ATM)

El objetivo de este Reglamento es lograr la interoperabilidad entre los diversos sistemas, componentes y procedimientos de la red europea de gestión del tránsito aéreo. Igualmente, pretende garantizar una rápida y coordinada introducción de nuevos conceptos de operación, acordados y validados, o tecnologías en la gestión del tránsito aéreo.

Los aspectos más destacables, desde el punto de vista militar, son los siguientes:

AMBITO DE APLICACION: El presente Reglamento será aplicable a los sistemas, sus componentes y procedi-

Cuadro 2



mientos asociados a los siguientes sistemas:

- Sistemas y procedimientos de gestión del espacio aéreo.
- Sistemas y procedimientos de gestión de afluencia del tránsito aéreo.
- Sistemas y procedimientos para los servicios del tránsito aéreo
- Sistemas y procedimientos de comunicaciones tierra-tierra, aire-tierra y aire-aire.
- Sistemas y procedimientos de navegación.
- Sistemas y procedimientos de vigilancia.
- Sistemas y procedimientos de servicios de información aeronáutica
- Sistemas y procedimientos para la utilización de información meteorológica.

REQUISITOS ESENCIALES, MEDIDAS DE EJECUCIÓN EN MATERIA DE INTEROPERABILIDAD Y ESPECIFICACIONES COMUNITARIAS: La red europea de gestión del tránsito aéreo, sus sistemas, sus componentes y procedimientos asociados deberán cumplir con los siguientes requisitos esenciales:

- Funcionamiento continuo.
- Apoyo a los nuevos conceptos de operación.
- Seguridad.
- Coordinación entre la aviación civil y militar.

- Requisitos medioambientales.
- Principios que rigen la arquitectura lógica de los sistemas.
- Principios que rigen la construcción de sistemas.

SALVAGUARDIAS: Cuando la Autoridad Nacional de Supervisión determine que un componente acompañado de una declaración CE de conformidad o de idoneidad para el uso, o un sistema acompañado de una declaración CE de verificación incumple los requisitos esenciales y/o las correspondientes medidas de ejecución en materia de interoperabilidad, tomará todas las medidas necesarias, atendiendo siempre a la necesidad de garantizar la seguridad y la continuidad de las operaciones, para limitar el área de aplicación del componente o sistema en cuestión o prohibir su uso

Cuadro 3

- Uso flexible del espacio aéreo
- Diseño y clasificación del espacio aéreo
- Bloques funcionales de espacio
- Requerimientos comunes de proveedores de servicios
- Esquema de tarifas aéreas
- Licencias del personal controlador de tránsito aéreo
- Interoperabilidad del plan de vuelo
- Interoperabilidad del intercambio de datos de vuelo
- Interoperabilidad en la coordinación y transferencia del plan de vuelo
- Desarrollo de estándares de interoperabilidad

por las entidades bajo responsabilidad de la autoridad.

ORGANISMOS NOTIFICADOS: Los Estados miembros notificarán a la Comisión y a los demás Estados miembros los organismos que hayan designado para el ejercicio de los cometidos relacionados con la evaluación de la conformidad.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS: A partir del 20 de octubre de 2005, los requisitos esenciales se aplicarán a la entrada en servicio de los sistemas y componentes de la red europea de gestión del tránsito aéreo, salvo en los casos en que las correspondientes medidas de ejecución en materia de interoperabilidad estipulen otra cosa. Todos los sistemas y componentes actualmente en funcionamiento de la red europea de gestión del tránsito aéreo deberán cumplir los requisitos esenciales a más tardar el 20 de abril de 2011, siempre que las correspondientes medidas de ejecución en materia de interoperabilidad no estipulen otra cosa.

A efectos de participar en la elaboración de la normativa que desarrolle los anteriores Reglamentos y de realizar el seguimiento de la documentación propuesta por la Comisión, Parlamento y Consejo de la Unión Europea, así como los distintos Organismos internacionales (Eurocontrol,...), se ha establecido un grupo de trabajo entre el EMA, la Dirección General de Aviación Civil y Aena (ver cuadro 2).

El objetivo de este grupo es establecer un documento de posicionamiento nacional que asesore y facilite la decisión de los representantes españoles en el Comité de Cielo Único.

En el cuadro 3 figuran los documentos en proceso de elaboración, que serán remitidos a partir del 17 de noviembre de 2004, en la sesión oficial del citado Comité.

A lo largo de este trascendente desarrollo legislativo, se divulgarán los aspectos más importantes que tengan afección a los intereses de seguridad y defensa nacionales, así como las medidas que se hayan acordado entre los Organismos reguladores (DGAC) y prestatarios de servicios de navegación aérea, fundamentalmente Aena. ■