

Desde el 1 de enero de 1977, España miembro de EUROCONTROL

España, clave en la Seguridad de la Navegación Aérea en Europa

ANTONIO M^º ALONSO IBÁÑEZ
Capitán de Aviación

De importante, cuando menos aeronáuticamente hablando, podemos calificar la jornada del 1 de enero del presente año, ya que esa fecha señala la adhesión, como miembro de pleno derecho, de nuestro país a EUROCONTROL, Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea.

CONTAGIADOS quizá por la constante que ha caracterizado al mundo de la aviación desde sus comienzos, como es la de ser emprendedores arriesgados y pioneros en la búsqueda de nuevos horizontes, y cuando aún Europa estaba lejos de establecer un cierto grado de integración política entre sus estados miembros, el 13 de diciembre de 1960 se reunían en Bruselas los Ministros Plenipotenciarios de la República Federal de Alemania, Bélgica, Francia, Reino Unido, Luxemburgo y Holanda para suscribir

la Convención Internacional de Cooperación para la Seguridad de la Navegación Aérea EUROCONTROL. A la misma se le se otorgaban, entre otras, importantes competencias de carácter supranacional en materia de control de tráfico aéreo, planificación e implementación de instalaciones y equipos para el control de la navegación aérea, la experimentación y el ensayo. Asimismo, se suscribieron ciertos protocolos que permitieron crear una Asociación que sería la encargada de ir preparando la nueva Organización.

Primero en París y más tarde en Bruselas, los seis países fueron ratificando su adhesión al Convenio hasta llegar al día 1 de marzo de 1963 en la que todos ellos lo habían suscrito, creándose así la Agencia EUROCONTROL. Con la incorporación en 1965 de Irlanda como nuevo país miembro, y la firma de Acuerdos Bilaterales con Austria, Suiza, Portugal y España se fueron estableciendo poco a poco vínculos jurídicos de diversa naturaleza para cooperar, en materia de control de la navegación aérea con otros estados europeos. De ellos podemos destacar los Acuerdos de Asociación con España en los años 1972 y 1973, con Portugal de 1976 a 1986, así como los Acuerdos de Cooperación con Dinamarca, Noruega, Suecia, Suiza, Italia, Austria, Canadá, España, Grecia, y la CEE entre otros.

Orgánicamente EUROCONTROL consta de una Comisión Permanente, también denominada "Comisión de Ministros" y una Agencia. En la primera participan o están representados los ministros de Transportes y Defensa de sus estados miembros, quienes se reúnen una vez al año, en tanto que la Agencia se compone de un Comité de Gestión y un Director General.

En el Comité de Gestión están representados los Directores de la Navegación Aérea, tanto civil como militar, de sus estados miembros o sus equivalentes; se reúne tres veces al año y dispone de una serie de grupos de trabajo. Por su parte, el Director General es el responsable de trazar las líneas maestras de la Dirección General de la Agencia, compuesta



Boeing



por un órgano central –Sede de la Organización–, varios servicios exteriores ubicados fuera de Bruselas la mayoría de ellos y determinados servicios regionales.

En su fase inicial, EUROCONTROL promovió y logró importantes realizaciones, de las que podemos destacar un Centro Experimental en Bretigny en 1967, un Instituto de la Navegación Aérea en Luxemburgo en 1970, un Centro de la Navegación Aérea en Maastricht en 1972, un Centro de Control en Karlsruhe en 1977, asumiendo también ciertas responsabilidades en el Centro de Control de Shannon (Irlanda). Los Servicios Regionales, por su parte, fueron establecidos para realizar tareas de coordinación entre la sede de la organización y los distintos países miembros.

De gran significado para EUROCONTROL fue también el año 1970 en que sus estados miembros suscribieron un Acuerdo Multilateral relativo a la Percepción de Tarifas por Ayudas a la Navegación Aérea en Ruta ya que con ello se constituía la base jurídica del Sistema de Percepción de Tarifas y cuya entrada en vigor tuvo lugar el día 1 de noviembre de 1971. Austria, Suiza, Portugal y España también participaron en este sistema mediante la firma de acuerdos bilaterales, como ya se ha apuntado anteriormente.

A pesar de la buena declaración de intenciones, lo cierto es que en esta primera etapa EUROCONTROL sólo ejerció plenamente sus competencias en una reducida parte de su espacio aéreo, que fue cubierto por el Centro de Control de Maastricht (Bélgica, Luxemburgo y Norte de Alemania) y por el Centro de Control de Karlsruhe, llegándose así hasta las postrimerías de la década de los setenta en que EUROCONTROL dio por finalizada su presencia en el Centro de Control de Shannon y de Karlsruhe; se disolvieron los Servicios Regionales de Francia, Reino Unido e Irlanda, Holanda y Alemania, y se acometió la tarea de ir elaborando el Protocolo Modificativo de su Convenio Fundacional.

Este Protocolo Modificativo de su Convenio Fundacional fue suscrito en Bruselas el día 21 de febrero de 1981 y entró en vigor el día 1 de enero de



1986 tras ser ratificado por los parlamentarios nacionales. Los siete estados miembros de la Organización (Alemania, Francia, Reino Unido, Bélgica, Holanda, Luxemburgo e Irlanda, junto con Portugal, acordaron suprimir de la Organización los poderes supranacionales en materia de navegación aérea, especialmente las actividades relativas a la ejecución del control propiamente dicho y que, por otra parte, nunca le habían dejado ejercer plenamente desde sus comienzos. Con la entrada en vigor de este protocolo, Portugal se convertiría en el octavo miembro de la Organización el día 1 de enero de 1986. Simultáneamente se firmó un nuevo Acuerdo Multilateral, que reemplazaba al suscrito en 1970, sobre Percepción de Tarifas por Ayudas a la Navegación, reforzando de esta manera sensiblemente los poderes de EUROCONTROL en este área.

Este nuevo Acuerdo Multilateral colocaba en plan de igualdad en lo concerniente a la percepción de tarifas, tanto a los ocho miembros de la Organización como a Suiza, Austria

y España, como estados asociados, quedando sin efecto antiguos acuerdos bilaterales suscritos desde noviembre de 1971.

–Durante los primeros años las actividades de EUROCONTROL estuvieron relacionadas con la percepción de tarifas.

–A partir de 1988 la Organización comenzó a estar implicada en planes y programas promovidos por la Organización Europea de Aviación Civil (CEAC/OACI) que incrementarían de manera ostensible sus actividades y protagonismo en el nuevo marco institucional europeo que empezaba a configurarse.

–Es por ello que en 1988 los Ministros de Transportes de los países de la CEAC/OACI reunidos en Franckfurth promovieron un programa sobre la constitución de una Unidad de Control para la Gestión del Transporte Aéreo (CFMU) siendo en este caso EUROCONTROL el encargado de implementar y gestionar esta Unidad, que con posterioridad fue instalada en Bruselas, en la sede de la Organización.



—En 1990 los titulares de las mismas carteras ministeriales que en el caso anterior, se reunieron en París para promover el Programa sobre Armonización e Integración del Control del Tráfico Aéreo en Europa (EAT-CHIP), cuyo desarrollo fue confiado asimismo a EUROCONTROL.

—Idénticas autoridades se reunían en 1992 en la capital inglesa para acordar en esta ocasión el lanzamiento del Programa APATSI sobre la integración a nivel europeo del control de aproximación con el control de ruta. Aunque en esta ocasión la Comisión Europea de Aviación Civil se reservó la dirección del Programa, EUROCONTROL fue asociado al desarrollo del mismo.

— En 1994 la reunión tuvo lugar en Copenhague y de allí surgió el Programa EATMS (Sistema de Gestión del Tráfico Aéreo en Europa), en cuyo desarrollo EUROCONTROL ha participado activamente.

— También en la capital danesa tuvo lugar en febrero del presente año una reunión en la que se aprobó la "Estrategia Institucional de la CEAC para la Gestión de la Circulación Aérea en Europa" que trata de configurar un nuevo marco institucional europeo para regular todas las actividades relacionadas con el control de la navegación aérea. Está previsto que EUROCONTROL juegue un papel importante en el desarrollo de dicha estrategia por lo que habrá que "adaptar" a la misma el "Nuevo Convenio" EUROCONTROL.

Como consecuencia del impulso adquirido por EUROCONTROL tras su participación en los Programas anteriormente enumerados, nuevos países han entrado a formar parte de esta Organización: Grecia en 1988; Turquía y Malta en 1989; Chipre en 1991; Hungría y Suiza en 1992; Austria en 1993; Noruega y Dinamarca

en 1994; Eslovenia, Suecia y la República Checa en 1995; Italia y Rumanía en 1996; y, finalmente, Eslovaquia y España en el presente año.

Ante este incremento de países que han entrado a formar parte de esta Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea, y con objeto de adaptar sus bases jurídicas y competencias a las nuevas necesidades surgidas de los Planes y Programas anteriormente descritos, en 1993 se iniciaron una serie de estudios y trabajos que se espera estén finalizados en el presente año, coincidiendo con la Conferencia Diplomática a celebrar en Bruselas el 27 de junio y en la cual se suscribirá el nuevo Protocolo Modificativo del Convenio.

En definitiva, la actividad de EUROCONTROL durante su primera época quedó reducida fundamentalmente a tareas de coordinación, armonización de personal y percepción de tarifas. Hubiese podido constituir el Sistema de Control Único para sus estados miembros bajo la dirección de una autoridad única, como se propugna en la actualidad. Pero desgraciadamente esto no fue posible porque, por diversos motivos, sus miembros nunca le dejaron ejercer plenamente las competencias que le atribuía su tratado fundacional.

Es de esperar que a partir del día 27 de junio, una vez firmado en Bruselas el nuevo Protocolo Modificativo, EUROCONTROL adquiera la importancia que siempre debió tener y que en ella España asuma un protagonismo relevante debido a que nuestro país dispone del mayor espacio aéreo de Europa Occidental y, a pesar del tráfico que soporta, su grado de saturación es aún muy inferior al que se registra en ciertas áreas europeas, por lo cual es todavía respirable y aún se pueden hacer muchas cosas en beneficio de la aviación civil y militar. Además, nuestro espacio aéreo se extiende por la zona geopolítica y geoestratégica más importante de Europa. Tras la caída del muro de Berlín y la disolución del Pacto de Varsovia, el centro de gravedad del Viejo Continente se ha desplazado hacia el Mediterráneo y Norte de África, donde la comunidad europea en general y España en particular tiene intereses muy precisos que defender ■

