

«Es necesario el uso flexible del espacio aéreo, por lo que significa de mejor utilización»

MANUEL CORRAL BACIERO

La aviación civil está en un proceso de expansión que ha convertido en bien escaso algo que antes cabía imaginar casi ilimitado: el espacio aéreo. La saturación de tráfico sobre el cielo europeo, con los consiguientes reflejos en las instalaciones terrestres, y la necesidad de hacer convivir con seguridad distintos usos de este espacio, son algunas de las preocupaciones -¿quebraderos de cabeza?- de los responsables aeronáuticos. Gestores de un medio -el aire- que, no olvidemos, no tiene fronteras y se suele utilizar por vehículos que se desplazan a unas velocidades necesitadas de coordinación instantánea entre puntos muy alejados de nuestro continente y vecinos.

—¿Qué medidas prevé adoptar su Dirección General ante las previsiones de incremento del tráfico aéreo civil comercial en los próximos años?

—El incremento experimentado por el tráfico aéreo civil está siendo espectacular en todo el mundo y España, en particular, tiene unas cotas de crecimiento muy altas. Es evidente que, desde los foros aeronáuticos internacionales, se está actuando para que las diversas Autoridades puedan asegurar unos compromisos internacionales que no sólo garanticen la seguridad aérea, sino que la mejoren a nivel global.

Como formas de actuación se están introduciendo nuevos conceptos en el

ENRIQUE SANMARTÍ AULET director general de Aviación Civil

Enrique Sanmartí Aulet es ingeniero aeronáutico por la Universidad Politécnica de Madrid, posee los títulos de piloto privado de avión, planeador (vuelo sin motor), licencia para ultraligeros y tiene el curso de piloto de helicópteros.

El nuevo director general ocupaba la jefatura de la Delegación de Seguridad en Vuelo de la zona de Cataluña, Zaragoza y Huesca. Mallorquín de 52 años era presidente de la Delegación de Cataluña de la Asociación de Ingenieros Aeronáuticos de España, miembro del Comité de Gobierno del Institut d'Enginyers de Catalunya y patronato de la Fundación Parc Aeronàutic de Catalunya. Ha sido el representante español en Holanda en organizaciones de diseño dentro de las JAA (Autoridades Conjuntas de Aviación de Europa) y asesor de la Dirección General de Aviación Civil en los gobiernos de Cabo Verde y Andorra.

Formado en Gestión y Dirección de empresas, Investigación de Accidentes, Operaciones aéreas, Procedimientos de Certificación, Mantenimiento, Estructuras Aeronáuticas, Sistemas de Calidad, etc., ha dirigido numerosos cursos y distintas conferencias sobre seguridad aérea, normativa aeronáutica europea y planificación aeroportuaria, entre otras. Conoce los idiomas inglés, francés y catalán, ha dirigido varias empresas aéreas privadas y fue el director adjunto del programa de certificación del avión CASA-Nurtanio CN-235, certificación española, indonesia y estadounidense.

control de esta seguridad y se hace uso de las posibilidades que permite la informática para tener conocimiento en tiempo real de bases de datos y tomar acciones que puedan exigir decisiones urgentes. Se actúa también sobre los sistemas de gestión de las organizaciones aeronáuticas y se reconduce la actuación de las Administraciones Aeronáuticas hacia la gestión indirecta, en lugar del tradicional control. En definitiva, se trata de optimizar los recursos humanos, informáticos y de procedimientos que disponemos para hacerlos más eficaces.

—¿Cuáles son sus principales líneas de actuación al frente de la Dirección General de Aviación Civil?

—Residen en los siguientes conceptos: Transparencia en la actuación administrativa y acercamiento de la Administración Aeronáutica al ciudadano; Simplificar y eliminar burocracia en nuestros procesos internos y en la relación con el ciudadano; Rescindir ciertas actuaciones, que actualmente realiza esta Dirección General, a las organizaciones aeronáuticas, pasando del control directo actual a una gestión indirecta; Adoptar e introducir la normativa europea (JAR) en nuestro sistema reglamentario en los plazos más cortos posibles, aunque con el oportuno escalonamiento y familiarización del sector; Reforzar nuestra presencia institucional en los foros internacionales del sector, cada vez más globalizado y

«Desde los foros aeronáuticos internacionales se está actuando para asegurar unos compromisos que no sólo garanticen la seguridad aérea, sino que la mejoren a nivel global»

con menor independencia normativa nacional. Pienso que cuanto más fuertes seamos en estos foros, más fuerte e importante será nuestro sector nacional. Por último, conseguir un nuevo marco legal aeronáutico que modernice el actual y que permita futuras fórmulas y situaciones que actualmente son difíciles de prever.

—A su juicio, ¿Está suficientemente representada España en las organizaciones internacionales —OACI, JAA, EUROCONTROL...— competentes en materia de aviación?

—Es del todo imprescindible estar presente de forma activa en los organismos internacionales, ya que nues-

En cuanto al peso y presencia que tenemos en estos centros de decisión yo diría que es superior al que corresponde a España como país. En la JAA, por ejemplo, disponemos de dos funcionarios destinados permanentemente allí, además de contar con el Chairman del Executive Board y estar presentes en más del 50% de los grupos de trabajo existentes, así como en los equipos de estandarización de producción (PO-AST) y mantenimiento (MAST/MIST). Lo mismo podemos decir en CEAC, U.E. y EUROCONTROL.

En OACI un funcionario nuestro es el Presidente de la Comisión de Aeronavegación, la comisión más importante



César Jiménez Martín

tro margen normativo se va reduciendo y nos vemos en la obligación de movernos en el marco reglamentario que aprobamos y quiero remarcar "aprobamos", puesto que nosotros intervinimos en estas aprobaciones, tanto en Bruselas (UE y Eurocontrol) como en Hoofddorp (JAA) o en París (CEAC) o Montreal (OACI).

de esta organización mundial. Ha sido reelegido recientemente para un nuevo periodo de tres años en este cargo. Como se ve, nuestra presencia es importante y voy a procurar desde esta Dirección que se incremente esta presencia, dentro de nuestros medios, siendo éste, además, un objetivo asumido totalmente por el Ministerio de Fomento.

«La continuada petición de países Iberoamericanos para que prestemos asistencia e instrucción en temas referentes a seguridad operacional y aeroportuarios, pone de manifiesto el esfuerzo de la DGAC en estar presente internacionalmente»

Quiero aprovechar también para profundizar en un aspecto no citado hasta ahora ni conocido por la sociedad española y que pone de manifiesto el esfuerzo de la DGAC en estar presente internacionalmente. Me refiero a la continuada petición de países Iberoamericanos para que les prestemos asistencia e instrucción en temas referentes a seguridad operacional y aeroportuarios, peticiones que estamos atendiendo aún a costa de un gran esfuerzo por parte de la DGAC.

Quiero remarcar que los grandes beneficiados de todo este esfuerzo van a ser las compañías y empresas españolas que decidan acudir y establecer vínculos económicos en estos países; el beneficio va a ser para España y todo ello gracias al gran esfuerzo que estamos realizando desde la DGAC.

—Dadas las limitaciones de personal, tanto en el Ministerio de Fomento como en Defensa, ¿cómo cree que debería articularse la coordinación entre la aviación civil y la militar?

—Son evidentes las limitaciones de personal, tanto en Defensa como en la DGAC. No obstante pienso que existe una magnífica coordinación a través de CIDETRA y en EUROCONTROL, donde la presencia y cooperación de la aviación militar y civil española es modélica. Quiero subrayar, en mayúsculas, el extraordinario espíritu de colaboración, comprensión, apoyo y actitudes positivas que he encontrado en todo el personal del Ejército del Aire que he tenido el honor y privilegio de tratar desde esta Dirección General, espíritu que por otra parte no hace más que corroborar la impresión que tenía de la Aviación Militar desde la época que estuve vinculado a ella en la Milicia Aérea Universitaria.

—¿Cuales son los factores que han inducido en el pasado inmediato el crecimiento del tráfico civil en nuestro país? ¿Era previsible, o ha superado la capacidad de reacción y adaptación de las infraestructuras?

—La liberalización del tráfico aéreo en Europa y la favorable coyuntura económica en el mundo han favorecido, sin lugar a dudas, este crecimiento sostenido del tráfico aéreo

civil en España. Ciertas infraestructuras no han podido estar a punto cuando el tirón de la demanda ha llegado, aspecto que se ha visto agravado por el aumento espectacular de la denominada aviación regional que, con aviones de menor capacidad, ocupan el mismo "slot" y espacio aéreo que un avión de mayor capacidad. No hemos de olvidar que las tomas de decisión para expandir la capacidad de un aeropuerto, dotar de mayor capacidad al espacio aéreo o construir un nuevo aeropuerto, requieren un plazo entre 8 a 15 años, por lo que el análisis de las previsiones y la toma de decisiones deben de hacerse con la antelación suficiente si no quieres verte superado por la realidad de la demanda.

—¿Qué modificaciones normativas cabe esperar a la vista del notable incremento del tráfico aéreo civil (Ley de Navegación Aérea, etc)?

—En realidad el reto normativo más importante que tenemos es la incorporación en nuestro marco legal de las regulaciones técnicas que emiten las Joint Aviation Authorities (JAA) y los reglamentos comunitarios que afectan al transporte aéreo. Mientras los reglamentos comunitarios nos vienen impuestos por nuestra pertenencia a la UE y se publican en el Diario Oficial de la Comunidades Europeas en nuestro idioma, mayor dificultad presenta la adopción de la normativa de la JAA, que, al no tener capacidad legal de imponerla de forma obligatoria en los países miembros y publicarse además en inglés, nos obliga a su traducción y publicación en España para poderlas hacer de obligado cumplimiento.

—¿Hasta qué punto estas disposiciones pueden ser actualmente hechas sólo por y desde las autoridades españolas, teniendo en cuenta la creciente supranacionalización en la toma de decisiones sobre el tráfico aéreo? ¿Se va hacia una autoridad europea en materia de control y tráfico aéreo?

—Participamos en la elaboración de la normativa dentro del ámbito supranacional europeo y no debemos olvidar que la aviación se encuentra regulada por OACI desde 1944 y ha tenido siempre una componente in-



César Jiménez Martín

«Los grandes beneficiados de todo este esfuerzo van a ser las compañías y empresas españolas que decidan acudir y establecer vínculos económicos en estos países»

«Existe una magnífica coordinación a través de CIDETRA y en EUROCONTROL, donde la presencia y cooperación de la aviación militar y civil española es modélica»

ternacional muy importante. Como consecuencia de esta europeización, existe desde hace años EUROCONTROL, que coordina y regula los aspectos de la navegación aérea en Europa y en un horizonte de cinco a siete años, se piensa que existirá la EASA, en donde se englobarán las actuales funciones de la JAA y no se descarta que llegue a ser la Agencia Europea en temas aeronáuticos.

—¿Resulta fácil arbitrar entre los intereses y derechos de los ciudadanos, las compañías aéreas y los colectivos de tripulantes y técnicos de mantenimiento y operación?

—Existe un dicho que dice que si intentas contentar a todo el mundo no contentas a nadie. De hecho es

imposible aunar en una regulación todos los intereses de cada una de las partes que intervienen en el sector sin que nadie ceda en alguna cosa. Creo que lo que tenemos que tener presente en todo momento es que nuestra responsabilidad es salvaguardar la seguridad operacional y ordenar el transporte aéreo de una forma aceptable para la sociedad. No vamos a ceder en esos dos conceptos. Alrededor de estos criterios arbitramos el interés de todos los participantes, de manera que el resultado sea el mejor para la sociedad.

—¿Es suficiente la normativa española actual y, si la respuesta es afirmativa, la capacidad inspectora de esta Dirección General para garantizar la seguridad de las operaciones aéreas en cuanto a régimen de trabajo de las tripulaciones y seguridad en general del transporte aéreo?

—Los recursos de esta Dirección General de Aviación Civil y, en general, de todas las autoridades aeronáuticas son limitados y difícilmente pueden seguir el paso que les marca el sector. Conscientes de ello se han establecido en las normativas de control, por parte de la Autoridad, conceptos que exigen al fabricante, mantenedor, operador o prestador de servicio aeronáutico etc., sistemas de calidad que permitan a la Autoridad pasar del control directo a una gestión indirecta de la calidad del producto, llámese este producto instrucción de personal, fabricación, mantenimiento, operación, etc.

—¿Qué va a ocurrir en nuestro espacio aéreo el 1 de enero del 2000, fecha en la que algunas grandes compañías han manifestado que quizás no operen ante la posibilidad de fallos en los sistemas informáticos?

—Según nos consta, tanto los operadores aéreos como el prestador de servicios aeroportuarios y de navegación aérea (AENA), están trabajando en firme para tener identificado y resuelto este problema antes del 1 de julio del presente año, fecha que les daría un margen de 6 meses para demostrar que las soluciones que van aplicando son las correctas.

«Quiero subrayar, en mayúsculas, el extraordinario espíritu de colaboración, comprensión, apoyo y actitudes positivas que he encontrado en todo el personal del Ejército del Aire»



César Jiménez Martín

«Nuestra responsabilidad es salvaguardar la seguridad operacional y ordenar el transporte aéreo de una forma aceptable para la sociedad»

«Los operadores aéreos y AENA están trabajando en firme para tener identificado y resuelto el problema del Efecto 2000 antes del 1 de julio de 1999»

—¿Considera que el concepto de uso flexible del espacio aéreo (FUA), será la vía por la que discorra la cooperación civil-militar, para permitir el uso compartido del espacio aéreo?

—Por supuesto es un concepto cuya implantación es necesaria y va a ser muy bien recibido por lo que significa de mejor uso del espacio aéreo.

—¿Le parecería un planteamiento realista y eficaz un hipotético traslado de competencias en materia de aviación civil a las Comunidades Autónomas?

—Es impensable que una actividad tan internacional como es la aeronáutica pueda transferirse la autoridad a las Comunidades Autónomas. No obstante, cabe pensar que ciertas actividades de control de la actividad aérea deportiva puedan delegarse en otras instituciones u organizaciones, como se hace en otros países de nuestro entorno europeo. Otra cosa es que las CC. AA. puedan intervenir en temas de infraestructuras, ya que disponen de competencias en la ordenación de su territorio y en medio ambiente, e intervengan en decisiones que afecten a estas instalaciones desde este punto de vista. Tampoco hay que descartar que puedan participar en la gestión de servicios aeroportuarios.

—¿Cómo cree que pueden afectar los nuevos desarrollos en gestión de tránsito aéreo a países con menos posibilidades como los del Norte de África o Iberoamérica?

—Hay que distinguir dos aspectos. Primero, al ser más simplificados los nuevos sistemas de gestión de tránsito aéreo van a necesitar menor equipamiento técnico, así como menos recursos humanos, con la consiguiente economía que ello significa en zonas especialmente escasas en ambos recursos. No obstante, al estar basadas estas tecnologías fundamentalmente en el principio CNS/ATM, puede originar que los países no dispongan individualmente de servicios propios, dado que la tecnología de satélites permite gestionar el espacio aéreo propio desde otro país. En cualquier caso, a corto plazo la calidad de su servicio se verá notablemente incrementada ■