

Aviación Civil 1993

LUIS MESON BADA
Coronel de Aviación

SINTETIZAR en unas cuartillas la actividad de Aviación Civil a lo largo de todo un año implica una labor que necesariamente será incompleta y por lo tanto, a veces, confusa. Trataremos de evitar datos numéricos y porcentuales, estadísticas de tráfico y número de pasajeros/Km. Tampoco vamos a insertar gráficos de horas voladas, tráfico de aeropuertos, etc; datos que frecuentemente se encuentran en diferentes publicaciones. No; vamos a exponer una panorámica general de los acontecimientos más sobresalientes acaecidos durante 1993, a lo largo y a lo ancho del mundo aeronáutico.

El año que ya termina (estas líneas se escriben a primeros de diciembre), ha sido pródigo en avances científicos, tecnológicos y operativos que han permitido a la humanidad seguir avanzando con pasos de gigante en esta rama del progreso llamada aviación....? Civil o Militar?...

Tanto en estas páginas como en cuantas ocasiones se me ha formulado esta pregunta siempre he defendido que los progresos del hombre en materia de aviación, son comunes para ambas actividades, aunque los fines sean distintos. Podríamos asegurar que se trata de una estrecha simbiosis que se funde en fructíferos logros en beneficio de todos.

No vamos a referirnos en esta breve exposición a modificaciones estructurales de los Organos internacionales o nacionales que rigen el desarrollo y actividades de la aviación civil, pero sí a sus actividades

más relevantes. Para recordar las organizaciones relacionadas con la aviación civil vamos a insertar el Cuadro I ya publicado en esta Revista (1).

ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL (OACI)

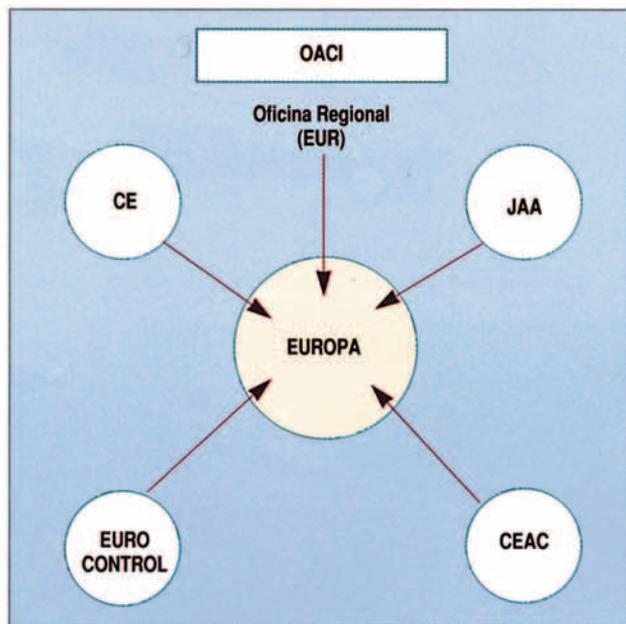
La OACI es el Organismo supremo rector de la Comunidad Aeronáutica Internacional. Debemos recordar que la OACI se creó en 1944 para fomentar el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil en todo el mundo. En su calidad de Organismo especializado de las Naciones Uni-

se describe con cierta amplitud la labor realizada por el Comité FANS (Sistemas de Navegación Aérea del Futuro), en su primera fase, y se mencionaba que daban comienzo los estudios de la denominada fase II. Pues bien: el primero de octubre del presente año se celebró en Montreal, sede de la OACI, la cuarta reunión del Comité especial para dar fin a su larga labor comenzada en 1993 y someter a la consideración y aprobación del Consejo, un Plan Mundial coordinado para el desarrollo armónico del sistema de navegación aérea del futuro, el cual se denominará "Sistemas de comunicaciones, navegación, vigilancia y organización del tránsito aéreo" (CNS/ATM).

Este colosal "edificio" científico-técnico-operativo, construido con la dedicación de muchos expertos de todo el mundo durante siete años, se asienta en el desarrollo y aplicación de técnicas avanzadas de satélites, enlaces de telecomunicación, aviónica, y otros medios complementarios que sustituirán en un futuro próximo a los actuales, aumentando con ello la eficacia y seguridad de la navegación aérea.

El objetivo del Plan Mundial es la implantación progresiva y armónica de los distintos elementos que componen el sistema de navegación mediante la utilización de satélites.

Además del Plan citado, el Comité FANS presentó el documento titulado "Sistemas CNS/AMT de la OA-



das, establece las normas y procedimientos internacionales necesarios para garantizar la seguridad, eficiencia y regularidad del transporte aéreo entre los 180 Estados que en la actualidad la componen.

En el mismo trabajo antes citado,

(1) MESON L. 1993: "¿Es posible llegar en Europa a la Autoridad única de Aviación Civil?". Revista de Aeronáutica y Astronáutica nº 623.

CI: cómo hacer frente a la creciente demanda del tránsito aéreo", el cual facilitará a los Estados la implantación de nuevos Programas.

En otro orden de ideas, pero convergente en el mismo fin, el Comité FANS, expuso las investigaciones y pruebas efectuadas para lograr una mayor fluidez del tránsito aéreo (ATM). En el *aspecto institucional* se presentaron también las últimas tendencias para establecer un sistema móvil aeronáutico por satélite (GNSS), y la red de telecomunicaciones aeronáuticas (ATNS).

Por último, se creó un equipo especial formado por expertos altamente capacitados, para resolver en breve plazo los problemas que pudieran surgir en la puesta a punto del CNS/ATM. Dicho equipo presentará al Consejo de la OACI a mediados de 1994 un informe detallado para llevar a la práctica el PLAN MUNDIAL.

Sin guardar un orden cronológico en la breve exposición de los temas desarrollados por la OACI, mencionaremos que en marzo, el Consejo de la OACI acordó celebrar a finales de 1994, coincidiendo con el 50 aniversario de su creación, una Conferencia mundial sobre "Reglamentación del Transporte Aéreo Internacional -presente y futuro-", con el fin de que los Estados miembros estudien nuevos medios y medidas para hacer frente al desafío del futuro ante el incremento del transporte aéreo.

Asimismo por la importancia y trascendencia que para la SEGURIDAD de la aviación tiene, tanto civil como militar, citaremos que en Washington D.C., organizado por la OACI y la FAA (Federal Aviation Administration), de los EE.UU., se celebró un Simposio sobre "Seguridad de Vuelo y Factores Humanos" en el cual se analizaron con perspectiva internacional, los diferentes programas de instrucción relacionados con los distintos factores que de una forma u otra intervenían directamente en los accidentes aéreos, factores que, según estadísticas objetivas se debían a fallos humanos en un 80% de los casos. Por esta razón, la OACI desde 1990 viene desarrollando Se-

minarios conducentes a estudiar detenidamente los factores psicológicos, físicos y profesionales que inciden en los accidentes aéreos.

COMUNIDAD EUROPEA (CE)

Referente a la Comunidad Europea (en adelante Unión Europea), España (principalmente la Dirección General de Aviación Civil), ha participado activamente en los diferentes Proyectos Europeos en materia de aviación. Es evidente que el transporte aéreo en Europa ha adquirido una importancia capital en el desarrollo general de la Comunidad. El 19 de julio de 1993, el Consejo de la CE adoptó la Directiva 93/65, de extraordinaria importancia al establecer la *Definición y utilización de especificaciones técnicas compatibles para la adquisición de equipos y sistemas para la gestión del tráfico aéreo*.

En 1993 entraron en vigor nuevas medidas liberalizadoras contenidas en el "Tercer Paquete" compuesto por tres Reglamentos referidos a: *Tarifas, Licencias de transportistas y Acceso al libre mercado*; más otros dos Reglamentos relativos a la aplicación del Tratado de Roma en lo que se refiere al transporte aéreo.

Hablar del "Tercer Paquete" sin mencionar el Primero y el Segundo, sería una exposición incompleta, aunque los dos primeros se hayan desarrollado en años anteriores a 1993.

El "Primer Paquete", en síntesis, diremos que fue establecido en diciembre de 1987 para permitir una cierta flexibilidad en el reparto de "capacidad" de asientos entre Compañías, abandonando el sistema rígido de asignación, por otro que permitiera fluctuaciones entre el 60 y el 40% del factor de ocupación.

Tres años después, se aprobó el "Segundo paquete" que venía a completar aspectos relacionados anteriormente con *Tarifas Aéreas, Acceso al mercado y Reparto de la capacidad de asientos*.

La entrada en vigor del "Tercer Paquete" ha permitido la aplicación en todo el territorio de la CE, de los

principios de *libertad, de establecimiento y de prestación de servicios*.

Quizás fuese deseable extenderse más en un tema tan importante y de enorme trascendencia como el que acabamos de mencionar, pero la limitada extensión impuesta en este trabajo impide hacerlo en esta ocasión.

COMISION EUROPEA DE AVIACION CIVIL (CEAC)

Por iniciativa del Consejo de Europa, la Comisión Europea de Aviación Civil (CEAC) se crea en 1955, con el fin de favorecer el desarrollo armónico y eficaz de la aviación civil en Europa, tanto en el espacio europeo como en las rutas interiores de cada país. La CEAC está integrada por 32 países y España es miembro desde su fundación.

Las actividades de la CEAC son múltiples y solamente enumerarlas nos llevaría más allá de los límites razonables de una exposición resumida. Citaremos tan solo, las reuniones que tuvieron lugar en abril y junio, celebradas en París en donde se trataron diversos temas relacionados con: *navegación aérea, control del tránsito aéreo, congestión de aeropuertos, seguridad* y cuantos problemas se relacionan con la difícil organización del tráfico aéreo en Europa.

La CEAC está estructurando el espacio aéreo europeo para poder ser utilizado de una forma más flexible por las aeronaves militares y civiles con rutas truncales que, siguiendo líneas ortodrómicas, recorren distancias más cortas entre puntos focales, para integrarse después en una red de vías terminales.

Tanto el Programa de Integración y Armonización del Tránsito Aéreo (EATCHIP) en el cual cooperan todos los Estados de la CEAC, como la implantación de la cobertura total radar en el espacio europeo, permitirán en 1995 una separación mínima, entre aeronaves de 5NM, con lo que se espera descongestionar los "cuellos de botella" que se forman en Europa a donde afluye el tráfico aéreo procedente de los continentes americano, africano y asiático.

EUROCONTROL

La "Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea", nació en 1960, como consecuencia del creciente tráfico aéreo, que reclamaba una adecuada coordinación y estructuración del espacio aéreo en Europa.

En 1993, 14 países pertenecientes a esta Organización con sede en Bruselas, entre ellos España, mantienen Acuerdos de cooperación encargándose, entre otros temas, del cobro de Tarifas por Ayudas a la Navegación y estudios de armonización de los sistemas de Control (EATCHIP).

Estos Programas, en estrecha colaboración con la CEAC, se encuentran en la segunda fase de su desarrollo, de las cuatro previstas, con una valiosa y activa participación de España. Es muy probable que al finalizar el año en curso se complete la segunda fase después de haber alcanzado los objetivos de reestructuración de rutas en el espacio aéreo europeo. En el año 2000 se espera esté terminada la cuarta fase, quedando definido con ello el Sistema de Gestión de Tránsito Aéreo (EATMS).

JOINT AVIATION AUTHORITIES (JAA).

Aunque ya ha sido tratado con cierta amplitud este tema en el artículo del autor citado al principio, vamos a referirnos someramente a la trayectoria seguida durante 1993 por el Organismo de Aviación Civil de más reciente creación en el ámbito europeo: el "Joint Aviation Authorities" (JAA), cuyo objetivo fundamental es lograr niveles homogéneos de seguridad en el transporte aéreo, mediante la Certificación única de los medios aéreos, estableciendo Códigos conjuntos de aeronavegabilidad, diseño, fabricación, mantenimiento y operación de aeronaves.

Es importante señalar que bajo la Presidencia del Director General de

Aviación Civil de España, Juan Manuel Bujía Lorenzo, el Grupo de Expertos, mediante reuniones periódicas, ha logrado relevantes avances en el futuro Tratado de las JAA, conducente a constituir un instrumento jurídico internacional.

En la actualidad los JAA siguen trabajando para establecer, entre otros asuntos, nuevos Códigos conjuntos los cuales permitirán a finales de 1993 fijar una normativa común para la Certificación de Aeronaves, y otros aspectos relacionados con temas aero-

rección General de Aviación Civil, teniendo en cuenta la creación de AENA y SENASA (2), se remonta al 30 de julio de 1992, considero estar dentro de la intención de este resumen de 1993, si cito este hecho por su valor documental y trascendente, ya que durante este año la D.G. se ha ido configurando como Organo de la Administración del Estado, dependiente de la Secretaría General para los Servicios de Transporte del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. La D.G. tiene como

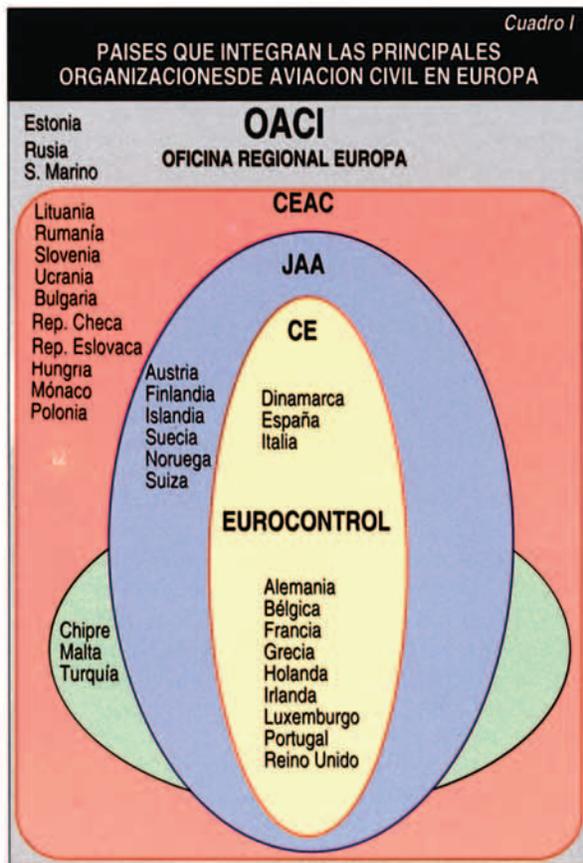
misión principal velar por el ordenado, regular y seguro desarrollo del transporte aéreo, además de vigilar que se cumplan las normativas nacionales e internacionales. En sí, la Dirección General de Aviación Civil constituye en España la AUTORIDAD AERONAUTICA y dirige la política de Aviación Civil).

La D.G. se articula en tres Subdirecciones Generales: Explotación del Transporte Aéreo; Control del Transporte Aéreo y sistemas de Navegación aérea y Aeroportuarios.

La labor realizada durante 1993 no puede condensarse dentro del marco reducido de este resumen, pero resulta ilustrativo citar que la D.G. está presente en cuantas actividades se relacionan con aviación civil, abarcando: las aeronaves, la infraestructura, los Convenios aéreos, la Compañías aéreas, la aviación general y deportiva, la formación de personal, la investigación.. etc.

La D.G. está estrechamente vinculada a los distintos Organismos Internacionales, en los que participa activamente. Quizás merezca la pena dedicarnos en otra ocasión a hablar con más extensión de todo esto. ■

(2) AENA: Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.
SENASA: Sociedad Estatal de Enseñanzas Aeronáuticas.



náuticos conducentes a lograr un desarrollo armónico de la industria aeronáutica.

En breve plazo, los Acuerdos de las JAA pasarán a constituir un Tratado único como Instrumento legal para los países de la CEE (UE) y otros afines.

DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL

Aunque el Real Decreto que establece la estructura orgánica de la Di-