

CESEDEN

GIBRALTAR - EUROCONTROL

- por Pablo Sebastián -
(De la revista "Sábado Gráfico",
del 23 de febrero de 1974).

Marzo, 1974

BOLETIN DE INFORMACION NUM. 81 - IV

Gibraltar otra vez. El Reino Unido vuelve a la carga, Peñón en ristre. Londres continúa en una misma táctica. No quieren saber nada de las Naciones Unidas ni de su Comité de Descolonización; volvieron a olvidar la tradicional compra-venta de votos que suele preceder a la celebración de toda Asamblea General (la Commonwealth para mí, América Latina para tí, los árabes a medias ...). El último encuentro registró un casi cero a cero. El gran día otoñal había sido preparado cuidadosamente en el cúbico edificio de Nueva York por una y otra parte en litigio. El embajador Jaime Alba siguió una táctica personalísima, que luego fue completada y sustituida por la diplomacia de Laureano López Rodó. Del "vamos a pensar juntos" de López Bravo se pasaba al pragmatismo. De Alba se volvió a Piniés (o a Castiella), y en Londres hacía su entrada política un nuevo "gentleman", Manuel Fraga Iribarne.

La operación de la pasada Asamblea no tenía un claro deseo de acelerar a fondo sobre Gibraltar. Cada parte es consciente de sus limitaciones y servidumbres, y tampoco es el momento y la época de la Armada Invencible. A Gran Bretaña no la pueden condenar en la ONU más de lo que está; el Peñón no sufre aún el máximo bloqueo, y en Madrid se conocen las largas ramificaciones de la influencia exterior de la "gran isla". Por si la memoria fallaba, la reunión del Consejo Atlántico (de la OTAN) de primavera en Copenhague, las negociaciones de España con la Comunidad Económica Europea de un nuevo Acuerdo de Libre Cambio y la petición de Madrid de ingresar como miembro de pleno derecho en Eurocontrol, dieron múltiples ocasiones para que, sin insistencia, se hiciera notar un cierto malestar británico por el acoso a la Roca. En el último de estos tres apartados, la zarpa del león se hizo más próxima: la Isla vetaba la entrada de España en Eurocontrol si Madrid no reducía el cerco puesto a la colonia. Y el Gobierno no cedió, y el veto se mantiene a lo largo y ancho de un tira y afloja negociador en el que una de las dos o las dos partes deberán ceder algo en sus posturas.

La embestida británica, amén de formar parte de la consecuencia política del Foreign Office, coronaba una singular maniobra según la cual Londres acusaba a Madrid de violar la seguridad de la navegación aérea, -- porque las restricciones del Peñón impedían aterrizar cómodamente en la colonia al nuevo tipo de avión británico, conocido con el nombre de "Tri-dent".

EL CONVENIO Y EL CHANTAJE

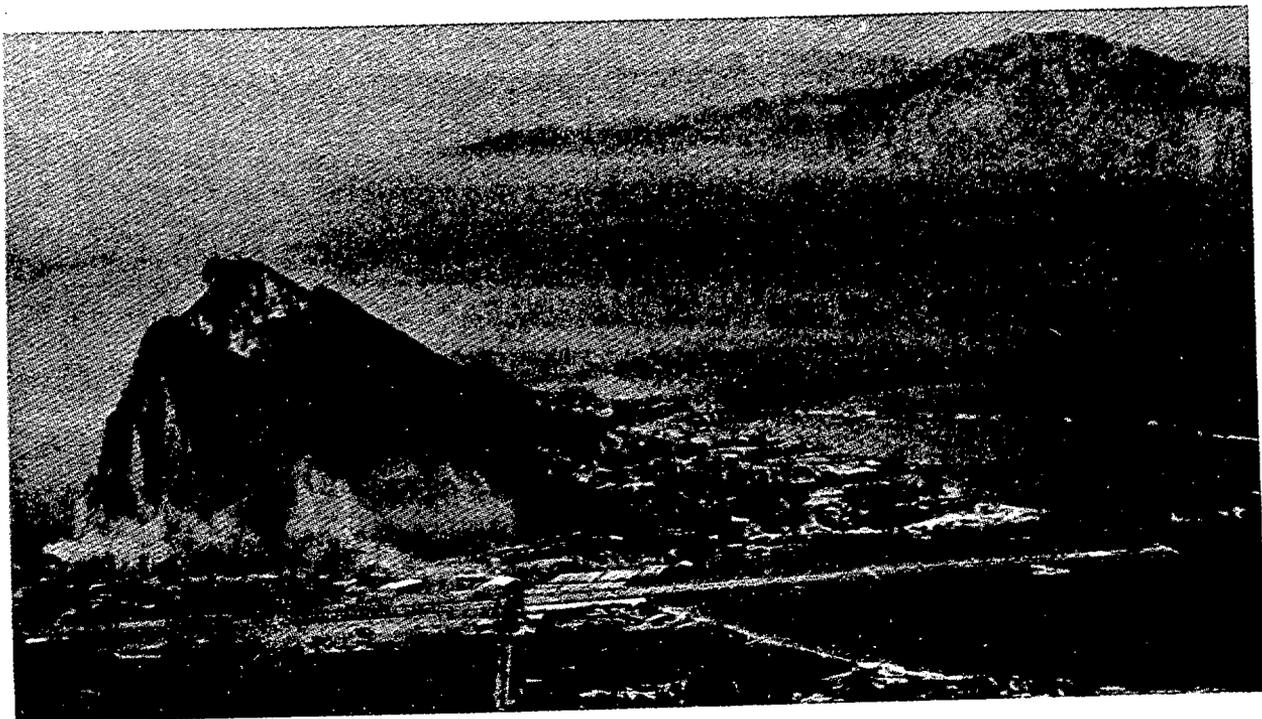
El caso Eurocontrol remonta sus antecedentes al 17 de diciembre de 1971. Fue en esta fecha cuando representantes del Gobierno español firmaron un Convenio de Asociación con la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL). Un Convenio, de dos años de duración, renovable automáticamente al final de su periodo establecido, si ninguna de las partes "denunciaba" el acuerdo y que durante sus dos ejercicios no causó problema importante alguno. España pagó religiosamente sus cuotas anuales -- más de 70 millones de pesetas -- y el cielo alto de la Península o el "espacio aéreo superior" empezó a coordinar sus autopistas para aviones a la europea.

Ambas partes eran beneficiarias y tenían interés en el acuerdo establecido: el sobrecargado techo ibérico recibía una importante inyección tecnológica, preparación de personal y empezaba a cooperar en un centro -- de decisión europeo importante como lo es Eurocontrol, en su grado de organismo clave de los transportes internacionales; la Organización contaba, por su parte, con un país asociado de singular importancia estratégica para el paso de los vuelos de Europa hacia Africa y América. Un todo para todos muy equilibrado se había conseguido, e invitaba, ¿por qué no?, a plantear la idea de que España debía adherirse a la Organización como miembro de pleno derecho.

Fue así cuando, seis meses antes de la primera fase final del acuerdo de Asociación, Madrid decidió denunciar lo firmado para poder solicitar la integración (se supone con bastantes garantías de que dicha entrada en Eurocontrol era factible).

" En estas circunstancias pueden ustedes imaginarse la extrañeza de mi Gobierno cuando en la primavera pasada comenzamos a percibir -- que en el camino de España hacia Eurocontrol surgían obstáculos de natura

leza grave". Estas palabras fueron pronunciadas en Bruselas -el pasado 25 de octubre- por el representante de España en Eurocontrol, señor García Conde, ante el Grupo de Suplentes de la Comisión Permanente de la Organización. Estas palabras sacaban a flote el problema y la estratégica manobra del Gobierno de Heath. En efecto, Londres anunció -por medio de su Embajada en Madrid- que "dos dificultades específicas impedían al Gobier-



En esta vista del Peñón se aprecia el espigón sobre la bahía que forma cabeza de pista de aterrizaje al aeródromo.

no británico otorgar su voto favorable a la admisión de España en Eurocontrol". Dos dificultades relativas a la Delimitación del espacio aéreo español y a la Zona aérea española prohibida de la bahía de Algeciras.

Por el mismo camino diplomático España contestaba a Londres en los siguientes términos:

- 1) "El Gobierno español está dispuesto a estudiar la fórmula que el Gobierno británico desee presentar sobre la Delimitación del espacio aéreo español".
- 2) "La Zona aérea española prohibida al vuelo en la bahía de Algeciras no puede ser modificada mientras persistan las circunstancias que motivaron su establecimiento".

- 3) "El Gobierno español ha estado siempre y continúa estando dispuesto a negociar con el Gobierno británico los asuntos de la navegación aérea en la zona de Gibraltar, como parte que son, y en el contexto general, de la negociación global de todas las cuestiones que afectan a aquel territorio, según ha reiterado en numerosas ocasiones y de acuerdo con la doctrina y las Recomendaciones de las Naciones Unidas".

FILOSOFIA DE LA QUEJA BRITANICA

De esta declaración se deduce que España sólo está dispuesta a analizar, en el contexto de la cuestión Eurocontrol, la primera de las "dos dificultades" presentadas por Gran Bretaña: la de la Delimitación del espacio aéreo español. Mientras que la embestida londinense apunta: o que se fue hacia la integración sin tantear a fondo a todos los países miembros de Eurocontrol o que simplemente, y dado el carácter técnico de la Organización, Londres prefirió permanecer agazapado para resurgir en un momento importante, cuando su presión pudiera tener una postura óptima.

A todo ello hay que añadirle que la filosofía de la queja británica se apoyaba en la teoría de que la zona aérea de Gibraltar no permitía una seguridad mínima al quehacer del aeropuerto de la Roca y hacía casi imposible el cómodo aterrizaje de los nuevos aviones británicos "Trident", obligados a una estrecha parábola en la bahía. Una queja británica algo paradójica: como si Londres tuviera ahora remordimientos de conciencia por sus múltiples violaciones del espacio aéreo español, del Tratado de Utrecht, et cetera; como si Londres creyera que España impuso al Peñón parte del cerco legal que le corresponde, simplemente como acto decorativo, para que el "Trident" se pasee a gusto sobre la bahía y, en un futuro, el "Concorde 002" entre en tromba sobre una zona aérea que, seguro, tocaría a la propia Algeciras, y que, además, necesitaría de la ampliación de la pista de aterrizaje, construida ya sobre un territorio robado a España y excluido del propio Tratado de Utrecht.

CONCLUSIONES PRESENTADAS POR ESPAÑA

Cierra esta primera parte informativa las conclusiones que García Conde presentó a Eurocontrol, y que rezan así:

"Entendemos que la pretensión de condicionar un asunto multilateral -como es la integración de España a Eurocontrol- a un cotencioso -

bilateral anglo-español -el de Gibraltar-, parece improcedente por las razones siguientes:

- Porque es una cuestión que no afecta ni directa ni indirectamente a Eurocontrol, puesto que se trata de problemas de un Circuito de Aeródromo.

- Porque la integración española es conveniente para ambas partes, por razones de seguridad del tráfico aéreo y, en general, de orden técnico.

- Porque la no admisión de España, por razón de intereses unilaterales, impediría la expansión de un Organismo de integración europea.

- Porque negar a España la entrada en la Organización es obligarla a buscar soluciones de recambio, forzándola en este campo a desviarse de su vocación europeísta, con la consiguiente disminución de provechosos contactos entre España y los Gobiernos y empresas interesadas en Eurocontrol.

- Porque las dificultades actuales provienen de utilizar un modelo determinado de aeronave, como es el "Trident"; pero dejarían de existir con otro tipo de aviones que pueden ser utilizados en Gibraltar sin riesgo, como ocurría con anterioridad a la entrada en servicio del "Trident" ".

A todo ello hay que añadir que Madrid dejó bien claro que si no había integración, España abandonaría definitivamente Eurocontrol.

VIAJES Y NEGOCIACIONES

En los últimos meses de 1973, las conversaciones Madrid-Brujas se intensificaron en torno a la Organización. Una delegación española, integrada por representantes de los Ministerios de Asuntos Exteriores y del Aire, visitó la mayor parte de las capitales europeas sometidas a Eurocontrol -Londres excluida- para explicar la firme postura del Gobierno en torno a esta cuestión, a la vez que se reiteraba la entonces cacareada "vocación europea", sobre la que dijo García Conde el 25 de octubre: "Además de las razones técnicas, existe otra muy importante de carácter político y que se resume en la vocación europeísta de España y en el reiterado propósito del Gobierno español de participar cada día más en los procesos de integración europea...".

A la cascada de palabras siguieron unos contactos bilaterales Madrid-Londres, de los que, hasta el momento, no se conocen resultados.

De estas conversaciones depende la futura presencia de España en la Organización. Madrid quiere respuestas prontas -para el día 4 de abril-, y no se dejará caer en la trampa del resultado de los trabajos de la última Comisión de Ministros de Eurocontrol, en cuyo comunicado final se decía: "La admisión de España, ya atada a la Organización por un acuerdo de asociación, ha sido aprobada unánimemente en principio. Ella será efectiva en el plazo más breve, al término de un final satisfactorio de los contactos bilaterales actualmente en curso entre este país y el Reino Unido". En definitiva: nada. Todos están de acuerdo en que España se adhiera, pero sólo de principio y una vez que se llegue a un acuerdo con Londres: ¿a un acuerdo o a ceder en las exigencias británicas?

Hay que añadir aquí que una delegación española, de los Ministerios de Asuntos Exteriores y del Aire, recorrió varias capitales europeas exponiendo política y jurídicamente las justas reivindicaciones de nuestro país.

Tampoco hay que olvidar el desplante de un representante belga, que quería hacer valer "impedimentos políticos" para cortar el franqueo español de la puerta de la Organización. Este incidente fue subsanado en seguida y Bélgica volvió a ocupar el sillón de la lógica y del voto favorable. Por último, cabe destacar en este capítulo el apoyo constante del resto de los países que integran la Organización, y muy especialmente la acción incansable del director general de Eurocontrol, René Bulin, ingeniero general del Ejército francés del Aire, ligado a esta empresa desde su fundación en 1960. El general Bulin ha querido darnos su punto de vista sobre el problema, y las líneas que siguen recogen sus más significativas frases:

- "Mi primera preocupación es la de encontrar una solución para el caso de España. Soy optimista sobre el final de las conversaciones, que no tienen más dificultades que la politización del problema".

- "España no debería abandonar nunca su candidatura a Eurocontrol. En el peor de los casos, creo que Madrid debería dejar su candidatura sobre la mesa a la espera de tiempos mejores. La historia de los vetos da muchas vueltas. Recuérdese los "no" del general De Gaulle a la entrada de Gran Bretaña en la Comunidad Europea".

- "La participación de España en la Organización es muy importante y provechosa para ambas partes, y sería una lástima encontrar una ruptura. La solución no será fácil, España mantiene una dura y firme postura al respecto; quizá habría que contratar a Kissinger para solucionar el problema, altamente politizado".

LOS AMERICANOS

El caso Eurocontrol es lamentable, pero tampoco definitivo. - Italia, por ejemplo, no pertenece a esta Organización, de la que quisieran expulsarnos los ingleses como reprimenda pública al bloqueo de la Roca. El caso de Eurocontrol podría, de solucionarse, servir de vía o camino hacia un entendimiento definitivo sobre el futuro español de Gibraltar. El Ministerio de Asuntos Exteriores tiene ahora un nuevo titular -el tercero en un año-, diplomático puro como lo es don Pedro Cortina. El Ministerio deberá, quizá, hacer un planteamiento global para este problema, del que se dice en Bruselas, desde hace tiempo y últimamente con insistencia, que su única salida honrosa para las dos partes sería a través de la OTAN.

En efecto, conocido es que los Estados Unidos no dejan de insistir en los Consejos Atlánticos sobre la necesidad de que España se reincorpore a la tarea defensiva de Occidente, en el seno de la Alianza. Conocidos son también los tradicionales vetos de Noruega y Dinamarca a la entrada de la totalidad de la Península Ibérica en la Organización Atlántica -Portugal está dentro-, y las reservas de otras naciones como Bélgica y Holanda.

Poco comentado, por el contrario fue el siguiente rumor: Gerald Ford y Henry Kissinger, en sus recientes viajes a Madrid, habrían asegurado a las autoridades españolas que harían lo posible para la entrada de la "piel de toro" en la OTAN y, a partir de aquí, para convertir Gibraltar en una base internacional a las órdenes del mando sur -Mediterráneo- de la Alianza y bajo soberanía española. Los americanos -de confirmarse estos rumores- se convertirían en padrinos del ingreso en el Tratado de Washington y en los principales artífices de la devolución de Gibraltar al pabellón de España. Todo esto no es para mañana, muy a pesar de los numerosos contactos atlánticos que el nuevo embajador de España en Bruselas, marqués de Nerva, realizó y prepara. Muy a pesar de la justa

reivindicación hispana, que hoy, y para colmo, recibe vía Eurocontrol un desprecio soberano del real león británico.

El desprecio, el rumor y el nuevo ministro podrían ayudarnos a deducir que la frase de moda más realista sobre el Peñón sería: "vamos a soñar juntos, con los americanos". Pero, ¿a cambio de qué?

¿QUE ES EUROCONTROL?

Eurocontrol es una "Organización europea para la seguridad de la navegación aérea". Nació el día 13 de diciembre de 1960, con la firma de un Convenio internacional al que se unieron en cuerpo y alma Alemania Federal, Gran Bretaña, Francia, Luxemburgo, Bélgica y Holanda, y que fue ratificado en 1963. El día primero de marzo de este año entró en vigor el Convenio y Bruselas se convirtió en la sede oficial de la Organización.

El día primero de 1965, Irlanda ingresó como nuevo miembro de la Organización, a la que no pertenece Italia, a pesar de que este país participó en los trabajos preparatorios a la creación de Eurocontrol.

La Organización mantiene acuerdos con otros organismos internacionales y países. Así tiene firmados acuerdos de Cooperación con Dinamarca, Noruega, Suecia, USA, Suiza, Portugal y Austria. Hasta el 31 de diciembre de 1973, España era su único miembro Asociado -con posibilidades de adhesión-, pero rotó este vínculo, las relaciones con Madrid permanecen bajo un acuerdo de Cooperación implícito, aún por firmar.

Eurocontrol cuenta con dos órganos: la Comisión Permanente - (órgano de deliberaciones) y la Agencia (órgano ejecutivo). La Comisión - está integrada por ministros civiles y militares del Aire de los países integrantes. La Agencia consta de un Comité de Gestión y de una Dirección General. Su director general, René Bulin, habló de los trabajos de ordenación y estructuración de la Organización, formación de personal y creación de centro de control, como el supermoderno de Maastricht, en Holanda, y el proyectado de Karlsruhe (en Alemania Federal).

Entre sus proyectos inmediatos figuraban la formación de personal español, creación de un centro especial en Torrejón y la mejora y sustitución del material para el control de la navegación aérea.