



# La Agencia Europea de Seguridad Aérea (European Aviation Safety Agency, *EASA*)

ÁNGEL E. CANALES LÓPEZ  
*Comandante de Aviación*

NIEVES RODRÍGUEZ GARRIDO  
*Ingeniera Aeronáutica*

## Instituciones europeas con competencias en la circulación aérea general

ÁNGEL E. CANALES LÓPEZ  
Comandante de Aviación

NIEVES RODRÍGUEZ GARRIDO  
Ingeniera Aeronáutica

### LA UNION EUROPEA Y EUROCONTROL

**C**ómo se regula el espacio aéreo en Europa?, ¿cómo está previsto que la normativa europea aérea sea más ágil y proporcione mayor comodidad y seguridad a los pasajeros?, ¿qué papel juegan las instituciones europeas?, ¿quién es quién en el transporte aéreo?, ¿qué papel desempeña la seguridad aérea en la gestión del transporte aéreo?, ¿cómo afecta la legislación europea a la aeronáutica militar? Para poder dar respuesta a este tipo de preguntas, a la vez que se comprende el papel que desempeña en todo ello la Agencia Europea de Seguridad Aérea (European Aviation Safety Agency, EASA), es necesario conocer previamente el funcionamiento de dos instituciones: en primer lugar la Comisión Europea, que por medio del Parlamento y el Consejo Europeo tienen capacidad legislativa (prueba de ello es la aprobación de los reglamentos de Cielo Único Europeo), y en segundo lugar Eurocontrol, Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea.

Pasemos, sin más dilaciones a explicar someramente como regulan el transporte aéreo europeo.

### LA UNION EUROPEA. PAPEL DE LA COMISION EUROPEA

El elemento esencial de la Unión Europea para la elaboración de normativa, que posteriormente se transforma en ley, es la Comisión Europea.

La Comisión es el organismo encargado de proponer nueva legislación al Parlamento y al Consejo Europeo, en el caso del transporte aéreo, en relación a un amplio espectro de necesidades aeronáuticas que abarcan desde la seguridad aérea, hasta las tarifas y tasas aeroportuarias, sin olvidar las medioambientales.

La Unión Europea se ha involucrado en cuestiones relacionadas con la gestión del tránsito aéreo desde 1999. El sistema de decisiones (co-decision process) del Parlamento y del Consejo Europeo se traduce en:

- Reglamentos, que son directamente aplicables a los Estados o las personas. Un ejemplo de Reglamentos son los pertenecientes a la iniciativa de Cielo Único Europeo, en sus dos paquetes.

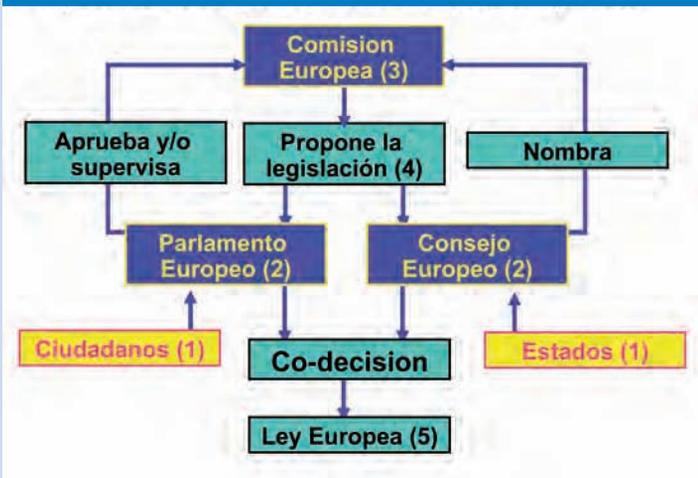
- Directivas, que han de ser traducidas y/o transpuestas a la legislación nacional por cada Estado miembro. Un ejemplo sería la Directiva 2006/23/CE relativa a la licencia comunitaria de controlador de tránsito aéreo, transpuesta en el caso español por el Real Decreto 1516/2009.

- Normas de Implementación (Implementing Rules, IR's), que son reglamentos o directivas que tratan un tema concreto y específico. Un buen ejemplo es la IR del "sistema de evaluación del rendimiento" (performance scheme).

**C**uando el 15 de julio de 2002 la Unión Europea creaba la Agencia Europea de Seguridad Aérea (European Aviation Safety Agency, EASA) con competencias en materia de seguridad aeronáutica (Reglamento (CE) N° 1592/2002), difícilmente se podría imaginar la evolución que sufriría la misma en tan corto plazo de tiempo, pasando a ser un elemento esencial en la carrera hacia un mercado único europeo de aviación. Posteriormente, su ámbito competencial se vio profundamente incrementado abarcando también la gestión de tránsito aéreo, aeródromos y servicios de navegación aérea (Reglamento (CE) N° 216/2008 modificado posteriormente por el N° 1108/2009). EASA se convertía así en el elemento clave para la estrategia de seguridad

## UNIÓN EUROPEA. APROXIMACIÓN AL PROCESO REGULATORIO

Figura A



Los ciudadanos (1) eligen al Parlamento Europeo (2), por otra parte los Estados (1) nombran a sus representantes en el Consejo Europeo (2), que a su vez nombra a los representantes en la Comisión Europea (3), no sin antes ser aprobado y/o supervisado por el Parlamento. La Comisión, en el caso del transporte aéreo, da un mandato a Eurocontrol o a EASA para un tema concreto en unos plazos definidos. Una vez realizado el estudio y la consiguiente propuesta por parte de Eurocontrol y/o EASA ésta es enviada de nuevo a la Comisión (3). Con el visto bueno de la Comisión es remitida como "Propuesta de Legislación" (4) al Parlamento y al Consejo que deben aprobarla en un proceso de co-decisión. Una vez aprobada se da "luz verde" a la nueva legislación (5).

Debido a la carencia de especialistas en la Comisión para tratar temas concretos, en este caso sobre transporte aéreo, generalmente se vale de Eurocontrol, que dispone de expertos en las más diversas áreas, para llevar a cabo el desarrollo de la normativa aeronáutica que responda a las necesidades creadas en el espacio aéreo europeo en relación a la Circulación Aérea General (CAG).

Al carecer Eurocontrol de potestad legislativa, una vez desarrollada la nueva normativa, a modo de nuevo Reglamento,



Directiva o IR, en la que participan los Estados miembros a través de Eurocontrol, ésta vuelve a la Comisión.

La Comisión comprueba la propuesta de normativa en base al objetivo marcado y la envía al Parlamento y Consejo Europeo, que finalmente la aprueban convirtiéndose en ley pan-europea. En la figura A se puede observar el flujo legislativo y el papel desarrollado por cada actor europeo.

### DE EUROCONTROL A EASA

La Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea, Eurocontrol (European Organization for the Safety of Air Navigation) fue fundada en 1960 en el corazón de Europa, Bruselas, como una organización intergubernamental. Desde sus inicios tuvo un carácter civil y militar, con el objetivo de desarrollar un sistema seguro, eficaz y coordinado del tráfico aéreo europeo. En la actualidad es la única institución europea de coordinación civil militar.

Hoy en día sus 39 Estados miembros, de los cuales algunos no pertenecen a la Unión Europea, abordan principalmente la implementación de la iniciativa de Cielo Único Europeo, Reglamento marco aprobado en 2004 por la Comisión y el Parlamento Europeo. Sus decisiones están basadas en la unanimidad, y al no tener potestad legislativa carece de poder para regular normativamente la gestión del transporte aéreo. De ahí que su trabajo se desarrolle estrechamente con los organismos legislativos europeos que, como se señaló anteriormente, sí pueden regular.

Si bien es cierto que desde sus inicios la seguridad aérea ha sido una prioridad en Eurocontrol, el incremento y las demandas del tráfico aéreo han hecho necesario que otro organismo específico se encargue de focalizar su atención en la seguridad aérea, este organismo es EASA, sin olvidar que precisamente EASA ha intentado solventar los problemas que surgieron de una mala implementación de los Requisitos Conjuntos de Aviación (Joint Aviation Regulation, JAR) en los Estados miembros.

En la figura B pueden observarse los diferentes niveles de interacción civil y militar a través de los diversos grupos. El Ejército del Aire, a través de sus representantes en el Estado Mayor del Aire, está involucrado en todos ellos •

## ESQUEMA GENERAL SIMPLIFICADO DEL ASESORAMIENTO MILITAR A EUROCONTROL

Figura B



dad aérea europea y en una referencia de seguridad aérea internacional.

## UN POCO DE HISTORIA

Sin duda, el transporte aéreo es uno de los medios de transporte más seguros que existen y el que ha experimentado un crecimiento más rápido en toda Europa. Por ello, la Unión Europea se enfrentó al desafío de crear una estrategia común que permitiera el crecimiento sostenible del transporte aéreo manteniendo, al mismo tiempo, un elevado nivel de seguridad.

Con el objetivo de garantizar, en el ámbito de la aviación civil, la aplicación de medidas comunes en materia de seguridad por parte de todos los Estados miembros, en el año 2002, nace EASA<sup>1</sup> con competencias iniciales en certificación y reglamentación aeronáutica de manera que se garanticen unos requisitos esenciales de aeronavegabilidad y protección ambiental.

Durante el año 2003, EASA inicia su andadura en la ciudad alemana de Colonia, regulando y normalizando, dentro de sus competencias, la certificación de aeronaves civiles.

En el año 2008, se amplía el ámbito de competencias de EASA<sup>2</sup>, incluyéndose la seguridad de las operaciones aéreas, la licencia de pilotos y, dentro de los límites que establece la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la seguridad de las aeronaves pertenecientes a terceros países que operan en Europa. Estas nuevas competencias incluyen la estandarización de inspecciones y realización de las mismas en los diferentes países de la Unión Europea, así como la supervisión de las normas de seguridad.

El paso más importante para la consolidación de EASA llegó en octubre de 2009, tras la publicación de un extenso estudio<sup>3</sup> encargado por la Comisión Europea. En este estudio se insiste en que los niveles de seguridad se han de mantener, e incluso mejorar, con el fin de mitigar los riesgos de seguridad planteados por el crecimiento del tráfico y la congestión. Además, se cree fundamental integrar los aspectos de seguridad en la iniciativa de Cielo Único Europeo para garantizar que la fragmentación del espacio aéreo no tuviera ningún impacto negativo en la tasa de accidentes e incidentes. Asimismo, el estudio considera que el siguiente paso debería ser la ampliación de las competencias de la Agencia a los aeródromos, a la gestión del tránsito aéreo (Air Traffic Management, ATM) y a los servicios de navegación aérea (Air Navigation Services, ANS). Las iniciativas de este estudio vieron la luz en forma de un nuevo reglamento comunitario<sup>4</sup>.

De este modo EASA cubría un amplio espectro de competencias, desde la certificación de aeronaves hasta incluso la certificación de los teléfonos móviles que se pueden utilizar a bordo de las aero-



naves<sup>5</sup>, pasando por licencias de controladores y pilotos, y la creación de normativa europea sobre la circulación aérea.

EASA, con casi 500 empleados procedentes de los diferentes Estados miembros, es un pilar básico del Cielo Único Europeo II (Single European Sky, SES II)<sup>6</sup>. Lo demuestran las nuevas competencias que se le han asignado, así como su decidida política de seguridad aérea y medioambiental en la Unión Europea. EASA es hoy en día un centro de excelencia de la seguridad aérea europea y mundial.

## PRINCIPALES COMPETENCIAS

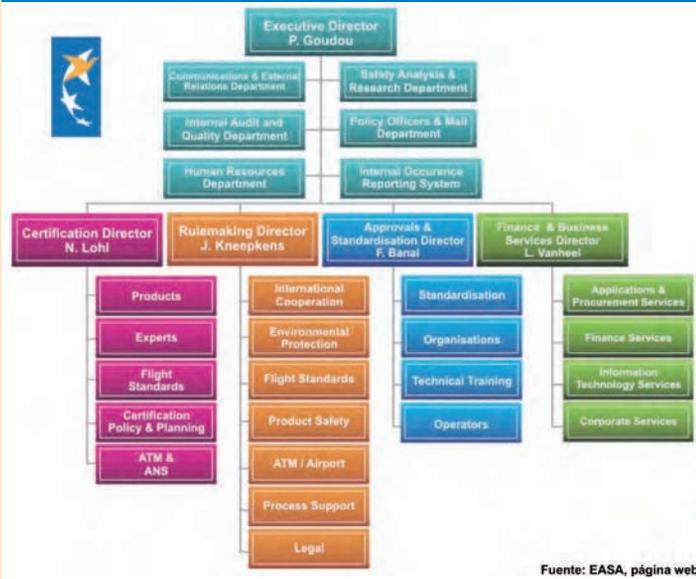
Actualmente, los principales cometidos de la Agencia son (ver figura 1):

- Elaboración de nueva normativa sobre seguridad aérea, así como proporcionar asesoramiento técnico a la Comisión Europea y los Estados miembros.



**ESTRUCTURA GENERAL DE EASA**

Figura 2



- Realización de programas de entrenamiento, inspección y estandarización que aseguren la correcta implementación de la legislación europea de seguridad aérea en los Estados miembros.
- Certificación de aeronaves y componentes, así como la aprobación de las organizaciones involucradas en el diseño, fabricación y mantenimiento de productos aeronáuticos.
- Autorización de operadores de terceros países (no pertenecientes a la Unión Europea).
- Recopilación de datos, análisis e investigación para la mejora de la seguridad aérea.
- Coordinación con la Unión Europea del programa de seguridad a compañías aéreas no comunitarias que operen en los aeropuertos de la Unión (Safety Assessment of Foreign Aircraft, SAFA)

Además, se destacan las nuevas competencias propiciadas por la publicación del Reglamento (CE) N° 1108/2009:

- Implementación del Cielo Único Europeo: aconsejar en materia de seguridad.

- **Ámbito de Aeródromos:** se exige la certificación de aeródromos, equipos de aeródromos y las operaciones que en ellos se realizan para garantizar el cumplimiento de los requisitos esenciales.

- **Ámbito de servicios ATM y ANS:** se exige la certificación de los proveedores de servicios ATM y ANS para garantizar el cumplimiento de los requisitos esenciales. Se podrá establecerse un requisito de certificación de los sistemas y componentes ATM/ANS críticos para la seguridad, así como de las organizaciones dedicadas al diseño, la fabricación y el mantenimiento de los mismos. La Agencia llevará a cabo, por sí misma o a través de las autoridades aeronáuticas nacionales u organismos cualificados, inspecciones y auditorías. Esto incluye la certificación de los proveedores de servicios no pertenecientes a la Unión Europea.

- **Personal controlador:** los controladores de tránsito aéreo han de estar en posesión de una licencia y un certificado médico adecuado al servicio que presten. La capacidad de las organizaciones de formación de controladores de tránsito aéreo para expedir dicha licencia, y la de los médicos examinadores aeronáuticos y centros de medicina aeronáutica para otorgar el certificado médico, deberá reconocerse mediante la expedición de un certificado.

Finalmente hay que señalar que ninguna de estas competencias es de aplicación al mundo militar, lo cual no quiere decir que no afecte a la aviación militar, ya que se están regulando actividades relacionadas con el medio donde ésta desarrolla su actividad.

Para la realización de sus cometidos, la Agencia se ha estructurado tal y como se muestra en la figura 2.

**PAPEL REGULADOR**

Sin olvidar las demás competencias de EASA (certificación, supervisión, etc.), regular o armonizar la normativa en materia de seguridad y protección del medio ambiente, es una de las funciones más importantes de la Agencia.

En un afán, que algunos han calificado de desmedido<sup>7</sup>, EASA se lanzó a normalizar y regular todo aquello en que era competente, armonizando muchas de las normativas vigentes en los Estados miembros de la Unión Europea, de acuerdo a su programa cuatrimestral<sup>8</sup>.

La participación de EASA en la elaboración de la normativa europea se desarrolla en tres niveles (figura 3):

- Revisión de los Reglamentos de la Comisión Europea y posterior elaboración de informes, que se categorizan como "opiniones".
- Elaboración de las Normas o Reglas de Implementación (Implementing Rules, IRs) a propuesta de la Comisión, para su aprobación a nivel político. És-

**PARTICIPACIÓN DE EASA EN LOS DIFERENTES NIVELES**

Figura 3





tas son estándares de obligado cumplimiento, necesarios para poder implementar los requisitos esenciales.

- Finalmente, las Especificaciones de Certificación (Certification Specifications, CS's) y Medios Aceptables de Cumplimiento (Acceptable Means of Compliance, AMC) o Material Guía (Guidance Material, GM), que pueden considerarse decisiones de EASA, normalmente para facilitar la aplicación de las normas. Las CS's, AMC y GM no son de obligado cumplimiento sino recomendaciones, de este modo EASA da a entender que no hay especificaciones únicas.

Sin duda, son las IR lo que tiene un impacto mayor en los Estados miembros. Una vez que la normativa se aprueba como IR, los Estados no pueden modificar nada de lo que las instituciones europeas dictaminan, siendo de obligado cumplimiento.

La manera en que se evitan disfunciones entre los intereses de los Estados miembros y la IR resultante, es mediante el llamado "principio de responsabilidad". Cada Estado participa activamente en el desarrollo de la normativa en los sucesivos borradores, de modo que pueda reflejar las particularidades del propio sistema nacional, o al menos intentar que la futura norma no diverja de los intereses estratégicos nacionales en materia de aviación civil. De esta manera no sólo se tiene poder de influencia sobre el documento final, sino que se logra consensuar una norma común. (ver cuadro informativo 1)

Finalmente conviene señalar que los requisitos de seguridad de EASA son armonizados e incorporados a las iniciativas de Cielo Único Europeo, a través de las normas de seguridad e IR's. En este senti-

do, el caso más conocido, con un amplio calado, puesto que de él se desprenden muchas normas de seguridad, es el Sistema de Evaluación del Rendimiento (ver figura 4). Sobre unos requisitos de seguridad propios desarrollados por EASA en un contexto amplio de acuerdo a las necesidades europeas, son desarrollados otros pertenecientes a los Reglamentos. De este modo, se asegura que los requisitos de seguridad son tenidos en cuenta debidamente en la normativa que se desarrolla, aumentando la eficacia y seguridad del transporte aéreo europeo.

Podemos asegurar que las IR en las que EASA está implicada, directa o indirectamente, van a ser cada vez más conocidas ya que el impacto que tienen y van a tener en el acceso al espacio aéreo, donde



aviación civil y militar desarrollan su actividad, va a estar marcado por el cumplimiento de una normativa común de seguridad obligatoria siempre que se vuele como CAG.

### ¿IMPLICACION MILITAR?

Cabe entonces preguntarse cuál es el papel de la aviación militar en todas las normativas y regulaciones en las que participa o elabora EASA. Tengamos en cuenta que el obligado cumplimiento de las IR's hace posible la normalización del uso del espacio aéreo para la aviación civil. Podría parecer que se deja al usuario militar en una posible precariedad, ya que éste no tiene porqué cumplir la norma. Sin embargo va a ser difícil, al menos a priori, que se integre en el mismo espacio aéreo con un estándar de seguridad y normativo diferente.

Aunque la propia legislación de SES II indica que la coordinación civil-militar debe desempeñar un papel fundamental, teniendo debidamente en cuenta la eficacia de las misiones militares<sup>9</sup>. Por lo tanto, la implicación militar debe tener cabida desde los primeros estadios de la elaboración de la normativa, a través de los sucesivos borradores. Esto normalmente se produce a través de los diferentes grupos de trabajo de Eurocontrol.

Sin embargo, en el caso de las IR que coordina, elabora o participa activamente EASA surge la duda de cuál debe ser la interacción entre la Agencia y la

aviación militar<sup>10</sup>. Algunos Estados miembros creen que pueden producirse, o se producen, disfunciones entre el hecho de que los requisitos SES afecten a la aviación militar y que EASA, sin poseer competencias en este ámbito (no puede regular aspectos aeronáuticos militares), lidere el desarrollo de las IR's.

En la comunidad europea militar hay dos posturas con respecto a la interacción con EASA.

Por un lado, hay quien entiende que se deben incrementar las relaciones con la Agencia para que ésta conozca cómo afecta la normativa que elabora al mundo militar y a sus estándares de operación<sup>11</sup>.

Por otra parte, hay quien considera que tender puentes con EASA puede dar lugar a que la Agencia considere que puede regular la parte militar<sup>12</sup>, por estar su normativa y sus estándares alejados de la civil. Por ello, se ve un riesgo en dar a la Agencia ar-

## Papel de EASA y Estados miembros en la elaboración del Reglamento Europeo de Circulación Aérea

ÁNGEL E. CANALES LÓPEZ  
Comandante de Aviación

NIEVES RODRÍGUEZ GARRIDO  
Ingeniera Aeronáutica

Un ejemplo de la implicación de los diferentes Estados miembros, tanto en el aspecto civil como militar, éste último no exento de polémica, es la elaboración de la IR del futuro Reglamento Europeo de Circulación Aérea, (Standardised European Rules of the Air, SERA). Con él se pretenden normalizar varios anexos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). El SERA consta de tres partes, la Parte A equivale al Anexo 2 de OACI ya finalizado, las Parte B y C correspondientes a los Anexos 3, 11 y Documento 4444 además de GMs y AMCs, que se está elaborando actualmente.

El proceso de elaboración partió de la Comisión Europea que dio un mandato inicial a Eurocontrol. Éste empezó a trabajar en sucesivos borradores, con la implicación directa de EASA, a través de un proceso bien definido de colaboración entre ambas Agencias. Actualmente el papel de EASA se con-



sidera vital para incluir y regular los aspectos necesarios para alcanzar una adecuada normalización y seguridad.

Durante la elaboración de los diferentes borradores de la IR, ha sido necesario dilucidar las posibles afecciones en la normativa civil de los Estados y, en cierto modo, en la correspondiente a la aviación militar (por ejemplo la normalización de formaciones militares volando con reglas de la Circulación Aérea General (CAG); cómo deben realizarse las interceptaciones de tráfico civil por parte de aviones militares o cómo deben considerarse los aviones de Estado<sup>1</sup>; etc.).

Los Estados intentan llegar a acuerdos supranacionales, de modo que las desviaciones futuras en la normativa sean mínimas o inexistentes entre ellos, y además lo más parecida posible a la normativa por la que se rigen actualmente cada uno de ellos.

gumentos para poder regular a la aviación militar, especialmente cuando circula como CAG.

Ambas posturas, interaccionar o no con EASA, no son opuestas, puesto que pueden existir situaciones intermedias según las necesidades de los Estados e independientemente de la relación entre la comunidad militar europea y EASA. Hay que entender que cualquier normativa elaborada por la Agencia va a tener una repercusión directa o indirecta en el espacio aéreo, del que los militares son usuarios.

También conviene señalar la importancia de que la aviación militar se involucre en los estándares y normalización de la aviación civil, no solamente para asegurarse que ésta no difiere mucho de la militar, sino porque resultará lógico que en el futuro la aviación militar europea también armonice su normativa.



Si los Estados no estuviesen desde el principio involucrados en la gestación de este Reglamento, probablemente el usuario de espacio aéreo de un determinado país, incluyendo la aviación militar volando como CAG, tendría que afrontar disfunciones importantes en el futuro, al existir una IR que le condiciona, en cierto modo, su acceso y uso del espacio aéreo, y que además es muy diferente a la que usaba antes de entrar en vigor la IR •

<sup>1</sup>Básicamente la idea inicial, rechazada por la oposición de los representantes militares de los países europeos, era que una aeronave con la consideración de "aeronave de Estado", al volar como CAG debía estar sometida a todas las normativas reguladoras, idénticamente a como lo hace una aeronave civil; por lo tanto se perdía esa "exención para aeronaves de Estado" por el simple hecho de volar bajo reglas CAG.

Por ello, habría que saber qué se va a regular y cómo esa normativa va a impactar en las necesidades operativas militares en cuanto al acceso al espacio aéreo y a su uso. Después de todo, la aviación civil y militar comparten, y van a seguir compartiendo, el cielo europeo. Sería lógico que sus estándares en cuanto a seguridad, no estuvieran muy alejados.

No es arriesgado pensar que a medio y corto plazo la coordinación civil y militar que existe en Eurocontrol también se traslade a EASA. Desde el conocimiento mutuo es más fácil enfrentar y solucionar problemas surgidos en el acceso al espacio aéreo, que si cada institución permanece en su "Torre de Babel" ajena a los problemas de los otros usuarios que tienen necesidades operativas diferentes. •

## NOTAS

<sup>1</sup>Reglamento (CE) N° 1592/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de julio de 2002 sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea.

<sup>2</sup>Reglamento (CE) N° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de febrero de 2008 sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) N° 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE.

<sup>3</sup>Título del estudio: "Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EC) N° 216/2008 in the field of aerodromes, air traffic management and air navigation services and repealing Council Directive 06/23/EEC".

<sup>4</sup>Reglamento (CE) N° 1108/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de octubre de 2009 por el que se modifica el Reglamento (CE) N° 216/2008 en lo referente a aeródromos, gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea y se deroga la Directiva 2006/23/CE.

<sup>5</sup>Se hace referencia a la certificación de Airbus para utilizar el sistema On Air de telefonía móvil a bordo de aeronaves de la familia A320. Fuente: EUROPAPRESS 15 de julio de 2008.

<sup>6</sup>Segundo paquete legislativo de la iniciativa Cielo Único Europeo.

<sup>7</sup>Se hace referencia a la pregunta del Parlamentario danés Mr. Morten Messerschmidt recogida en el diario de sesiones del Parlamento Europeo sobre la "sobre-regulación" y sus efectos en la aviación deportiva europea. Disponible en: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+WQ+E-2010-7689+0+DOC+XML+V0//EN&language=EN>

<sup>8</sup>Para ampliar la información consultar "EASA Annual Report 2009" página 27 y siguientes.

<sup>9</sup>Reglamento (CE) N° 1070/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de octubre de 2009 por el que se modifican los reglamentos (CE) N° 549/2004, (CE) N° 550/2204, (CE) N° 551/2004 y (CE) N° 552/2204 con el fin de mejorar el rendimiento y la sostenibilidad del sistema europeo de aviación. Consideraciones iniciales párrafo 25.

<sup>10</sup>Véase el Grupo Militar de Armonización de Eurocontrol (Military Harmonization Group, MilHaG), "Action list MilHaG 31", Cooperation Process with EASA (Acción 31/3).

<sup>11</sup>Francia es el abanderado de esta posición, si bien insiste en reconocer que ni Eurocontrol ni EASA tienen competencias en materia militar (referencia MilHaG 31 "Draft Minutes Page 5 "Cooperation Process between EASA-ECTL-MS").

<sup>12</sup>El Reino Unido abandera esta posición.