



Ministerio de Asuntos Exteriores

Consejo Hispano-Norteamericano

Secretaría Permanente

COMENTARIOS AL INFORME

"LAS CONCESIONES MILITARES DE LOS ESTADOS UNIDOS EN ESPAÑA"  
DE LA SUBDIRECCION GENERAL PARA ASUNTOS DE  
SEGURIDAD

Este comentario, solicitado por la Superioridad y preparado por la Secretaría Permanente del Consejo Hispano-Norteamericano, se refiere al informe sobre "las concesiones militares de los Estados Unidos en España" preparado por la Subdirección General para Asuntos de Seguridad (SGAS), 30 de mayo de 1980.

Dicho informe consta de dos partes.

A) La primera parte recoge unas importantes consideraciones generales sobre la presencia de Fuerzas Armadas de los Estados Unidos en España, a lo que esta Secretaría Permanente no tiene nada que comentar, desde el momento en que coincide plenamente con la "filosofía" de la SGAS, en especial en lo que se refiere a la interpretación histórica del proceso desde 1953; a la necesidad de desmontar la falsa ecuación "bases = ayuda" y a la conveniencia de conseguir el doble objetivo de que España tenga un mayor control de las facilidades y una mayor responsabilidad en el funcionamiento de éstas.

B) La segunda parte del informe (a partir de la pag. 10) - constituye una interesantísima interpretación de los textos legales que conforman nuestra relación bilateral con Estados Unidos en la que se contienen una serie de sugerencias, realizadas con rigor e incisión que son un instrumento indispensable para una futura negociación con los Estados Unidos. Este análisis de los textos se hace estudiando por separado cada caso o faceta y en cada uno de ellos se formulan interrogantes sobre el modo en que cada precepto ha sido desarrollado en la práctica desde 1976 y se formulan sugerencias importantes en base a la filosofía expuesta en la primera parte.

Este comentario de la Secretaría Permanente seguirá el mismo orden de los casos planteados en el informe de la SGAS, procurando, en la medida de lo posible, responder a las cuestiones sobre la aplicación práctica de los textos legales desde su firma y llegar a conclusiones prácticas, partiendo de la misma perspectiva recogida en la primera parte del informe comentado.



1. - Aviones de terceros países: Se refiere al Artículo VIII punto 3 del Acuerdo de Desarrollo y al Artículo 1.4 del Anexo VII. Desde un punto de vista jurídico, es efectivamente sorprendente que en un acuerdo bilateral se adopten normas que afectan a terceros países y por ello sería lógico suprimirlo. Se trata sin embargo de desplazamientos realizados "a los fines del Tratado" por lo que existe una cierta relación con el mismo. La desaparición ahora de estos preceptos podría dar la impresión de que se crea un vacío jurídico en este terreno.

Sería por ello quizá más conveniente regular que este tipo de vuelos se tramitarán "por la vía diplomática normal" es decir por Nota Verbal de la Embajada del país en que está matriculado el avión al Ministerio de Asuntos Exteriores.

De hecho, esto se viene haciendo así al igual que en el caso de los tripulantes de tercer país que pretenden llegar en aviones norteamericanos. No se ha querido elaborar disposiciones especiales, que prevé el citado Artículo 1.4 para evitar que la parte norteamericana interprete que si cumple con ellas, existe la expectativa automática de permiso por parte del Gobierno Español.

2. - Buques de terceros países: Se refiere al mismo artículo del Acuerdo de Desarrollo y al punto 6 del Anexo VIII. Se puede decir lo mismo que en el caso anterior, si bien la notificación de diez días de antelación, reducible en caso excepcional, parece un poco corta habida cuenta de que las escalas de los buques se planifican con más antelación.

En el caso de los tripulantes de terceros países, el control que se realiza en Rota sobre la identidad, accesos y entradas y salidas de la Base de estas personas, viene funcionando con eficacia.

3. - Uso de Bases que no sean las relacionadas en el Tratado de 1976 por cualquier avión militar de los Estados Unidos o fletado. Artículo 2.2 del Anexo VII. El requisito previsto no es la mera notificación sino la autorización. De todos modos esta Secretaría Permanente está plenamente de acuerdo con la idea de suprimirlo salvo en el caso de emergencia.

4. - Uso de los aeropuertos de Barcelona, de Palma de Mallorca o de otras ciudades por los mismos aviones. El comentario es el mismo



5. - Polígono de las Bardenas Reales: Esta Secretaría Permanente está plenamente de acuerdo con los problemas de orden interno que pueden crearse en el futuro y que por lo tanto sería deseable suprimir esta facilidad. Se ha de señalar sin embargo la gran importancia que la parte norteamericana concede a sus posibilidades de entrenamiento en España de tal modo que además de Bardenas Reales, solicita frecuentemente autorización para realizar ejercicios en el islote El Bergantín, Caudé en Teruel, etc. que en general le son denegados. Bardenas Reales se ha convertido en el ~~centro de entrenamiento~~ casi único de la XVI Fuerza Aérea y uno de los más utilizados por la USAFE en general, hasta el punto de que la propia Fuerza Aérea española encuentra a veces dificultades en ampliar los horarios que tiene asignados en su propio polígono de Bardenas.

La supresión total de Bardenas Reales como facilidad de uso sería discutido muy intensamente por la parte norteamericana.

6. - Espacios aéreos para entrenamientos de las Fuerzas Aéreas Norteamericanas: A diferencia del punto anterior éste se refiere sólo a unidades militares incluidas en el nivel de fuerzas estacionadas en España. Parece lógico que si se permite dicho estacionamiento, también se autorice el entrenamiento de estas fuerzas, siempre con los debidos controles.

De hecho el Comité Conjunto para Asuntos Político-Militares Administrativos ejecuta este control con bastante rigor. Sólo se permite utilizar las rutas que utiliza la Fuerza Aérea española y se ha venido denegando todo intento de realizar vuelos a cota más baja que la permitida a nuestra Fuerza Aérea. Han surgido incidentes aunque algunos lo eran fuera de nuestro espacio aéreo.

También se conceden ciertas horas y espacio entre Málaga y la isla de Alborán para funciones de reabastecimiento en vuelo por los aviones cisternas de Zaragoza. Esta Secretaría Permanente considera más grave este asunto dado que los aviones repostados pueden dirigirse al próximo Oriente o a otro destino ajeno a las funciones del Tratado.



7. - Movimientos de buques, aviones y vehículos de las Fuerzas de los Estados Unidos o de buques o aeronaves totalmente fletados por dichas fuerzas, cuando actúen en cumplimiento de los fines del Tratado: Totalmente de acuerdo con la crítica formulada al precepto recogido en el Artículo VIII.1 del Acuerdo de Desarrollo. La frase de que "actúen exclusivamente en cumplimiento de funciones autorizadas por el Tratado" ha dado lugar a que cualquier avión militar o fletado por las Fuerzas Aéreas norteamericanas entre y salga de las facilidades en bases españolas con sólo la aprobación del plan de vuelo. En ocasiones ni siquiera se somete el conocimiento de embarque y lista de pasajeros, en lo que a aviones se refiere.

Será efectivamente necesario el que los citados vehículos especifiquen la finalidad de los movimientos, cuyo análisis por las autoridades españolas exigirá un plazo mayor de preaviso.

8. - Movimientos de unidades militares estacionadas en España: Artículo VIII.2 del Acuerdo de Desarrollo; Artículo 1 del Anexo IX-A y Artículo 5 del Anexo VIII. Al igual que se ha dicho en el punto 3 - sería conveniente efectivamente restringir a las facilidades los puntos de acceso a utilizar por las fuerzas estacionadas en España aunque - quizá convenga prever un cierto margen de movimientos para dichas fuerzas aunque sin llegar al "cheque en blanco" que suponen estos textos.

9. - Movimientos no incluidos en las previsiones de los anexos: De acuerdo con lo señalado en el informe. Se podría especificar, al igual que se hace con aviones y buques de terceros países, que el permiso se canalizará por vía diplomática normal. Ahora bien, los textos actuales son tam amplios en la definición de aviones y buques que actúan "en cumplimiento de las funciones autorizadas en el Tratado de Amistad y Cooperación" que si no se ajustan más estos textos, pocos casos quedarán como "no incluidos" salvo la espinosa cuestión de los vuelos con destino hacia Oriente Medio que ha sido una de las constantes pesadillas del Gobierno español durante la vigencia del Tratado.



10.- Movimientos en zonas de acceso restringido o prohibido: Se refiere al Acuerdo de Desarrollo Artículo VIII.4. De acuerdo plenamente con la supresión de este artículo, cuya redacción, bastante desgraciada, se refiere sólo al trámite de la concesión de la excepción como si esto fuera a concederse rutinariamente. Sin embargo podría dejarse, por precaución, la frase que se refiere al modo en que estas zonas prohibidas o restrictivas se comunicarán a las Fuerzas de los Estados Unidos a través del Comité Conjunto para Asuntos Político-Militares Administrativos: Cabe aceptar este sistema diferente del de otros países, ya que los Estados Unidos son el único que tiene fuerzas estacionadas en España con carácter permanente.

11.- Otros buques, aviones y vehículos podrán, a los fines del Tratado, entrar, salir o permanecer en las proximidades de las instalaciones militares españolas: En realidad el Artículo VIII.1 del Acuerdo de Desarrollo sienta una norma general que luego desarrollan el punto 2 para las Fuerzas estacionadas en España y el número 3 para las demás. Cabe por tanto repetir lo dicho en los párrafos 8 y 9 de este comentario.

12.- El Gobierno español se reserva el derecho de veto para buques, aviones o vehículos de terceros países: Se repite lo dicho en los párrafos 1 y 2 de este comentario.

13.- Buques de propulsión nuclear: Efectivamente nada hay que añadir sobre el precepto del Artículo VIII.5 del Acuerdo de Desarrollo, en el plano teórico. Desde un punto de vista práctico el tema es muy importante para los norteamericanos que encuentran crecientes dificultades en Europa para las escalas de descanso de sus buques de propulsión nuclear. El criterio del Gobierno Español, expresado a través del Comité Conjunto, ha ido de hecho haciéndose cada vez más rígido. Se ha pensado en comunicar a los norteamericanos unos criterios mínimos al margen de los cuales no deben ni siquiera plantear estas solicitudes pero se ha desechado esta idea para no crear la sensación de que en otros casos se concedería la autorización.

X  
Con cargo a los fondos de cooperación científica y tecnológica, se ha financiado un sistema que permite el muestreo y análisis de radioactividad en las aguas de tres puertos españoles. En el fondo, ésta no es ninguna concesión norteamericana ya que esos fondos se hubieran dedicado a otro objetivo. En cambio cabría pensar, en la práctica, en conseguir contraprestaciones que fueran de utilidad a la Marina o a las instalaciones portuarias españolas en los casos en que se autorice, como se hace de cuando en cuando, la escala de un buque de este género. Pero esto no parece que deba ser materia del Tratado.



14.- Entradas y salidas de la Base de Rota de unidades adscritas a la misma: Se refiere al anexo VIII.5 y al anexo IX-A puntos 1 y 4. Tratándose de buques incluidos en el nivel de Fuerzas acordado, parece lógico contentarse con la notificación. En cambio estamos de acuerdo en que se debería exigir autorización para las escalas tipo "A" y "B" de los buques no incluidos en dicho nivel.

15.- Utilización de los servicios de comunicaciones alámbricas, civiles o militares españolas: Tampoco hay ningún comentario que hacer sobre este precepto del anexo X.

16.- Circuitos de control hasta las facilidades de transmisión, recepción y auxilios electrónicos situadas fuera de las instalaciones a que se refiere el artículo número 6 del Acuerdo Complementario sobre facilidades: Lo mismo que el párrafo anterior.

17.- Facilidades actualmente existentes de radio: La SGAS plantea aquí dos problemas. El primero es conocer las "facilidades existentes" y su posible integración en el sistema español. Dichas facilidades están recogidas en el inventario realizado entre la Marina española y norteamericana y las listas compiladas por las Fuerzas Aéreas españolas y que todavía no han sido inventariadas en coordinación con las norteamericanas. En cuanto a su integración, se trata de este punto al hablar de cada una de las facilidades concretas.

El segundo problema es el de la radiodifusión civil que en principio no ha creado hasta ahora problemas. Los norteamericanos tienen una estación de F.M. y han solicitado abrir una segunda estación, lo que hasta ahora no se les ha concedido.

18.- Comunicaciones por satélite, televisión civil para el personal de las fuerzas americanas, otras comunicaciones: La RTVE detenta el monopolio de las concesiones de televisión por cable. La práctica, hace años se concedió el permiso para un sistema en Torrejón que viene funcionando desde entonces. De hecho hasta el momento la RTVE no ha concedido ningún permiso para un sistema al que puedan tener acceso los españoles, a pesar de que existen una instalación ya realizada por CTNE en Madrid y Barcelona. Ante esta situación, produciría un mal efecto político el permitir otros sistemas en Rota y Zaragoza, como han solicitado los norteamericanos, con gran interés. Por esta razón dichas peticiones se han denegado.

Sin embargo el día que se desarrolle el estatuto de RTVE y ésta haga concesiones de televisión por cable para compañías o ciudadanos españoles no parece que existan motivos para denegar esta concesión que "contribuye al normal bienestar" de las Fuerzas Armadas norteamericanas, siempre que se asegure un control de las emisiones que en ningún caso podrán ser vistas fuera de las facilidades.



19.- Torres de Control: De acuerdo con que el mando sea español con eventual presencia americana. De hecho el régimen viene siendo mixto. Como ejemplo se puede citar la de Morón que se describe así: "Utilización. Mantenimiento, energía eléctrica y agua, por USAF. Equipos instalados: consola de control y varios propiedad USAF, otros E.A. Mantenimiento por USAF y E.A. respectivamente."

20.- Auxilios a la navegación aérea: La lista existe en el inventario de la Marina y en las listas del Ejército del Aire. Es efectivamente deseable el pleno control español, en la medida que nuestras fuerzas estén en condiciones de asumirlo en su totalidad.

20.- Red de alerta y control de aviones: La Fuerza Aérea norteamericana recibe la información de la red de alerta y control, totalmente operada por las Fuerzas Aéreas españolas, a través de una pantalla que les está asignada con carácter permanente en el Sector de Operaciones de Combate de Torrejón de Ardoz. En caso de emergencia también tienen una pantalla asignada en el Centro de Batalla (Combat Operations Center) en dicha Base. También desde este punto utilizan nuestra red de alerta y control para comunicar con sus aviones en vuelo durante maniobras, combates simulados o durante las operaciones de abastecimiento de los aviones cisterna en la zona acotada entre Málaga y Alborán.

En algunos de los centros de comunicación troposférica que tiene Estados Unidos en España ( y que se estudian más adelante) existe también una terminal de nuestra red de alerta y control pero sin comunicación con los norteamericanos, salvo el hecho de estar en el mismo edificio.

21.- Comunicaciones con las facilidades meteorológicas: Aunque la de Sonseca aparezca como tal, su uso verdadero no es éste como se verá más adelante. La principal facilidad meteorológica norteamericana es el Centro Oceanográfico de Rota que junto con el de Guam son los dos más importantes de Estados Unidos en el extranjero. Las Fuerzas Armadas españolas e incluso la navegación mercante se benefician plenamente de las informaciones meteorológicas que en ellos se reúnen. Dado el alto grado de sofisticación del material empleado, parece dudoso que este centro pudiera ser totalmente operado por españoles, aparte de que algunos datos batimétricos son secretos pues los utilizan para la localización de submarinos.

22.- Economatos, comedores, centros sociales y recreativos: En principio es aceptable la existencia de instalaciones de esta especie. Es sin embargo necesario controlar, en el futuro, con todo rigor el acceso al disfrute de estas instalaciones. Ello puede ser reflejado en el texto futuro del Acuerdo de Desarrollo o bien mediante normas internas más rigurosas en cada Base para evitar el acceso de militares retirados o militares de paso sin misión especial que puede ser, y de hecho es, una fuente de contrabando.



En cuanto a los centros sociales y recreativos que, según el sistema norteamericano, deben financiarse así mismos, ello viene produciendo graves problemas con el personal laboral español en ellos empleado y que es despedido cuando el correspondiente centro pasa por dificultades financieras. Sería quizá deseable, a resultas de un estudio más definitivo por las Oficinas Laborales de cada Base, el recurrir a la contrata por concesión en vez de la contratación directa a través de las Fuerzas Armadas Españolas.

23.- Tránsito de aviones de las Fuerzas de Estados Unidos o fletados por las mismas "hacia otros puntos de destino": Los intercambios de cartas en la primavera del año pasado, a que se refiere el informe de la SGAS, sólo esclarecen en parte la situación pero no se comprometen a una conducta que queda indudablemente aceptada por el peligrosísimo canje de notas de 24 de Enero de 1976, que, a toda costa, debe suprimirse.

En todo caso se repite aquí la vaguedad en la definición general del uso de las facilidades "para los fines propios del Tratado" ya que, aún admitiendo que estos se refieran sólo a la seguridad de Occidente, este concepto es también lo suficientemente impreciso para justificar acciones en Oriente Medio o en otras regiones para asegurar, por ejemplo, la seguridad del suministro energético a Occidente.

Si se consigue una definición clara de las acciones concretas para las que se conceden las facilidades, gran parte de los problemas e interrogantes políticos que pesan en nuestra relación bilateral con Estados Unidos desaparecerían por su base.

24.- Presencia en España de Fuerzas de los Estados Unidos: En efecto, las "definiciones" del "preámbulo" del Acuerdo de Desarrollo son excesivamente generosas. Es razonable intentar suprimir el status privilegiado de los miembros de la Cruz Roja americana, universidades, etc. - El modelo OTAN debe seguirse de la manera más aproximada posible y a poder ser en su totalidad.

25.- Uso de servicios públicos españoles: Parece difícil terminar con la equiparación con las tarifas de las Fuerzas Militares del país visitado puesto que este principio también se concede, con variantes, en la OTAN. Sin embargo, en el terreno práctico, el principio de la equiparación encuentra dificultades de aplicación en muchos países por el régimen de libertad de empresa y ello ocurre también en España, por ejemplo con las tarifas de los remolcadores en que se está violando claramente lo pactado.

Habrá que buscar soluciones de compromiso. Por ejemplo en Francia las tarifas de la Marina Francesa se han elevado al nivel de la mercante, para evitar estos problemas, aunque luego bajo cuerda se les reintegra la diferencia.





26.- Depósitos de petróleo en El Ferrol, Cartagena, Rota, Loeches, La Muela y El Arahál: Según los Acuerdos de 19 de Diciembre de 1978, los depósitos de Loeches, La Muela y El Arahál han pasado a ser una instalación militar española administrada por CAMPSA.

También lo son los de El Ferrol-Lagraña y Cartagena-San Pedro pero en ellas las Fuerzas de los Estados Unidos tienen autorización para utilizarlos.

Con carácter provisional Estados Unidos sigue siendo responsable - del manejo, administración y mantenimiento del depósito de Cartagena y del terminal marítimo de petróleo de Rota aunque se prevé la transferencia a la Marina española. En estos momentos se está en negociaciones con la Marina española para que acelere la formación del personal necesario, que en todo caso sería muy escaso, que permita dicha transferencia en los plazos más breves posibles.

27.- Base Naval de Rota: Las facilidades existentes en la Base Naval de Rota además de las recogidas en los canjes de notas de 24 de Enero 1976 y en el reservado de 6 de agosto de 1970, son las siguientes, todas ellas recogidas en el inventario que lleva el Comité Conjunto para Asuntos Político-Militares Administrativos: el Fleet Ocean Surveillance Information Facility (FOSIF); Batallón Móvil de Construcciones (SEABEES); el Hospital y Clínica Dental; Laboratorio de calibración; Servicio Legal de la Marina; Escuelas y Universidades; Cárcel; Economato y supermercado y algunas otras. Las dos primeras son sin duda las más importantes. El FOSIF constituye el centro de procesamiento de datos para todo el Mediterráneo en comunicación permanente con el Cuartel General de la VI Flota en Nápoles. Procesa los datos no sólo del ASWOC de Rota sino los que recibe de todo el mundo. Nuestra Marina no tiene acceso a él, aunque recibe con posterioridad datos sobre la ubicación de submarinos "adversarios", aunque siempre con retraso. El FOSIF en cambio dispone, entre otros, de los datos que le pueda facilitar la Marina española, dentro de la colaboración que existe entre el ASWOC de Rota y nuestro servicio de guerra antisubmarina.

Por su lado, los Seabees están formados por uno de los ocho batallones de ingenieros de la Marina que tiene Estados Unidos. El que está estacionado en Rota (que se va turnando con los demás cada ocho o diez meses) cubre operaciones de construcción en las facilidades de España, Inglaterra, Escocia, Italia, Grecia, Turquía y Diego García. Su parque de obras públicas es muy superior a la dotación de hombres de un batallón, lo que supone que en caso de "reinforcement", Rota sería un punto de entrada importante para él, en condiciones de construir obras públicas de consideración en nuestro territorio.



El informe de la SGAS plantea en primer lugar si conviene a nuestros intereses que existan semejantes niveles de fuerza norteamericanas en Rota y en segundo lugar si nuestra Marina podría substituirlos. A este respecto habría que tener en cuenta la tendencia de nuestra Marina a dar a Rota el carácter de una importante Base española que quizá llegase a ser el punto de anclaje de nuestra Flota en lugar de Ferrol. Es indudable que éste es un objetivo a largo plazo y mientras no se construyan más muelles de acoderaje no se puede pensar en ello ni aunque se denegase la entrada a la VI Flota.

Aparte de esta idea u objetivo largo, actualmente la Base española de Rota va siendo cada vez más importante y la cooperación con la Marina norteamericana, en especial en la guerra antisubmarina, es importante.

El informe llega a unas conclusiones sobre la posibilidad de sustituir los servicios norteamericanos por españoles en las siguientes acciones:

- Estación de comunicaciones navales.- Es una pequeña estación que remite a la más importante de Morón los datos procesados en el FOSIF y cualesquiera otros de interés para la VI Flota. Indudablemente se trata de una facilidad que funciona en y para la OTAN. No parece que sea posible su sustitución ni por razones técnicas ni de seguridad. Otra cosa sería exigir que desapareciese de Es paña.
- Facilidades para vigilancia oceánica.- Como se ha dicho existe co laboración entre nuestros Oriones y helicópteros y los norteamericanos, aunque es dudoso que a corto plazo pudiéramos tener capacidad para substituirlos íntegramente. Este es un problema de mucha gravedad que implica el control del Estrecho de Gibraltar e incide en la presencia británica en el peñón.
- Depósito naval de combustible.- Aparte de los depósitos de la CAMPSA los norteamericanos son a veces utilizados por nuestra Ma rina.
- Estación meteorológica (hoy Centro Oceanográfico).- Ya se habló de ello en un párrafo precedente.
- Terminal de transporte aéreo.- Aquí si es concebible un mayor con trol español que elimine las posibles irregularidades que provoca la compañía americana DIEMCO, fletada por las Fuerzas Aéreas y que actúa en buena parte como empresa de transporte de militares y turistas militares.
- Fondeaderos del puerto.- Al parecer uno de los deseos de la Marina española es que la parte norteamericana construya 200 m. más de fondeadero con sus correspondientes servicios. En este momento, los actuales fondeaderos son utilizados indistintamente por nuestra flota y la VI Flota. Los servicios de agua, vapor y elec tricidad son facilitados por los norteamericanos.



En cuanto a las normas de uso de dicha Base, existen cerca de 20 protocolos, sobre distintas materias, firmados por ambas partes (sobre pases y documentos para el acceso a la Base, normas de seguridad, vigilancia de polvorines, etc.). No se han publicado. Efectivamente todas deberán ser repasadas y reformadas y sería deseable, como en muchas otras materias relativas al Acuerdo de Desarrollo y sus Anexos, que se negociasen paralelamente al nuevo Tratado en la medida mayor posible para evitar su revisión tras la firma de un nuevo texto básico, que siempre quita capacidad negociadora.

De acuerdo por último en renegociar el acceso de aeronaves norteamericanas a la terminal de Rota.

28.- Base Aérea de Torrejón: A grandes rasgos se puede repetir lo dicho sobre Rota. Es clara la inserción funcional del ala de Torrejón en el esquema OTAN. En cuanto a la utilidad " para España y para Europa" de Torrejón, en cierto modo es probablemente más útil Rota por su ubicación casi insustituible. En cambio Torrejón tiene unos servicios que podrían posiblemente estar situados con similar eficacia en Zaragoza o Morón, aparte de los gastos que conllevaría el traslado.

No hay que olvidar sin embargo que el centro de batalla de la red de alerta y control española está situada en Torrejón y, como se dijo antes, participa en él el mando americano.

En cuanto a los dos canjes de notas de 6 de agosto de 1970, uno público y otro reservado, sería deseable su supresión ya que el contenido de los mismos puede quedar reflejado en un canje similar al del 24 de Enero de 1976.

29.- Base Aérea de Zaragoza: La importancia de Zaragoza está hoy condicionada por las facilidades de entrenamiento en Bardenas Reales que provoca el régimen de rotación de unidades en aquella facilidad. El problema de los aviones cisterna es que, desde España, aprovisionan, fuera o dentro del espacio aéreo español (este es el caso de la zona entre Málaga y Alborán), a aviones cuyo destino no es desconocido. ¿Hasta qué punto no es ésta una utilización de bases españolas para vuelos a Medio Oriente o a otro zona ajena al Tratado?.

30.- Base Aérea de Morón: Las últimas visitas de personalidades norteamericanas a España, que son seguidas con la mayor atención posible por esta Secretaría Permanente, parecen demostrar un nuevo interés en Morón, lo que podría denotar la idea norteamericana de que fuera reactivado en sustitución de otras facilidades que el Gobierno español deseara cancelar.

Además de ello, siempre queda en el aire el deseo norteamericano algunas veces expresado de adecuar Morón para un posible uso de los F-111, estacionados en Inglaterra y cuya presencia en España supondría una impor-



tante alteración del nivel de fuerzas pactado.

La Base Aérea de Morón sólo tiene, por parte española, los viejos F-5 y los Saeta y Super-Saeta, aunque parece que se piensa que podría ser base de una parte de los FACA.

31.- Estación Meteorológica de Sonseca: Como es sabido se trata de una estación de detección de explosiones nucleares subterráneas y no de meteorología. Es una instalación operada exclusivamente por personal norteamericano y con aparatos algo anticuados. La parte norteamericana desea modernizarla y ampliarla y ofrecería como contrapartida el comunicar a nuestras Fuerzas Armadas los datos.

Ahora bien, si se trata de la información cruda (o sea "RAW") serviría de poco ya que existen otras estaciones similares y el conjunto de los datos obtenidos es procesado en Estados Unidos. Si se trata de la información final, obtenida en Estados Unidos, hay que estudiar el interés que pueden tener nuestras Fuerzas en conocerla a cambio de permitir una estación de información, en territorio español, para espionaje de URSS y China. El Ministerio de Defensa ha expresado su deseo de posponer esta decisión hasta una futura negociación.

32.- Estaciones de comunicaciones troposféricas de Hinoges, Menorca, Soller, Humosa: Las de Menorca y Humosa son exclusivamente norteamericanas. Las de Hinoges y Soller se comparten con terminales españolas de la red de alerta y control, aunque operan independientemente. Parece factible el que pasasen a manos españolas aparte del problema criptográfico de los mensajes norteamericanos.

33.- Estación de transmisiones de Guardamar: Esta estación es operada y utilizada ya exclusivamente por la Marina española para comunicaciones con nuestros submarinos sumergidos. Por previo acuerdo, los norteamericanos lo utilizan, en algunas ocasiones, para prácticas de comunicación con sus propios submarinos. Ellos sin embargo han desarrollado un sistema de comunicación por antena aerotransportada, más perfeccionada y sobre todo menos vulnerable que la gran antena, fija en tierra, de Guardamar. Para la Marina española ésta sin embargo es de gran utilidad.

34.- Estaciones Lorán de Estaca de Vares y de Estartit: Igualmente es deseable llegar a su control y operación español.

35.- Estación de comunicaciones de Morón: Véase lo dicho sobre su función al hablar de Rota, ya que su presencia en Morón es sólo para evitar interferencias y depende exclusivamente de aquella Base.



36. - Emisora de Pals: Terminado el contrato con los Estados Unidos hace tiempo, la emisora sigue en precario y por el destino y naturaleza de sus emisiones puede ser un motivo de irritación innecesario con la URSS. Sería deseable su supresión, más aún a la vista y en el ámbito de la futura reunión de la CESC en Madrid.

-----

Los datos de estos "Comentarios" están tomados del estudio que está realizando la Secretaría Permanente junto con miembros del Cuerpo Jurídico Militar y que contiene un análisis, artículo por artículo, del Acuerdo de Desarrollo y sus XVI anexos de Procedimiento y un estudio de la aplicación práctica de estas normas en cada una de las Bases españolas donde existen facilidades norteamericanas.

Madrid, 25 de Junio de 1980