



DOCUMENTO INFORMATIVO 12/2010

EL MANDO DE TRANSPORTE AÉREO EUROPEO (EATC)

(SEPTIEMBRE 2010)

El 1 de septiembre de 2010 tuvo lugar, en la ciudad holandesa de Eindhoven, la inauguración del EATC (*European Air Transport Command*, Mando de Transporte Aéreo Europeo)¹. Este mando, en el que participan cuatro naciones de la Unión Europea (Alemania, Francia, Bélgica y Holanda) nace con el objetivo declarado de obtener una distribución más eficiente y una mejor coordinación de las aeronaves de transporte aéreo y reabastecimiento en vuelo de los cuatro países miembros.

El EATC comenzó su andadura en abril de 2006, cuando Francia y Alemania firmaron una Declaración de Intenciones (*LoI – Letter of Intent*) para su desarrollo, invitando a los restantes miembros del EAC (*European Airlift Centre*, Centro de Transporte Aéreo Europeo, al que nos referiremos más adelante) a adherirse a ella. Bélgica aceptó el envite adhiriéndose en julio de 2006 y Holanda lo hizo en enero de 2007. El 11 de mayo de ese año, los cuatro países firmaron un documento, denominado “Concepto EATC”, en el que se plasman las directrices a seguir para su implementación, definiendo sus objetivos, principios de empleo, estructura, campo de acción, etc.

El origen del EATC, sin embargo, se remonta a la Cumbre Franco-Germana celebrada en Estrasburgo en noviembre de 1999, en la que los ministros de defensa y los jefes de gobierno de ambos países anunciaron su interés en la creación de un Mando de estas características.

Como consecuencia de este interés, a comienzos del año 2000 la UE encargó al EAG² (*European Air Group*, Grupo Aéreo Europeo, creado a finales de 1994 por iniciativa franco-británica y en el que participan actualmente siete países: Alemania, Bélgica, Francia, Gran Bretaña, Holanda, Italia y España) la realización de un estudio para solucionar la carencia europea de medios de transporte aéreo estratégico, una carencia que se había puesto claramente de manifiesto en las cumbres celebradas en 1999 por la OTAN y la Unión Europea en Washington y Helsinki respectivamente.

Como resultado de este estudio, en septiembre de 2001 los siete países miembros del EAG crearon el EACC (*European Airlift Coordination Cell*, Célula de Coordinación de

¹ Puede consultarse información sobre el EATC en la web <https://eatc-mil.com/>

² Puede consultarse información sobre el EAG en la web www.euroairgroup.org

Transporte Aéreo Europeo) en la ciudad holandesa de Eindhoven. Esta célula, que se ocupaba de la coordinación de misiones de transporte aéreo y reabastecimiento en vuelo entre los países miembros, podría considerarse como el germen del Mando que acaba de ser inaugurado nueve años más tarde.

Durante el año 2003 el EACC se convierte, con la ampliación de sus campos de actuación y la asunción de mayores responsabilidades, en el EAC (al que nos referíamos anteriormente). Los siete países miembros se convertirían en ocho en mayo de 2004, con la adhesión de Noruega, a la que se sumaría la de Dinamarca en el año 2006.

El 1 de julio de 2007, con la fusión entre el EAC y el SCC (*Sealift Coordination Cell*, Célula de Coordinación de Transporte Naval, organismo de características similares al EAC creado el 1 de abril de 2002 para la coordinación de los movimientos navales de los países miembros) se crea el MCCE³ (*Movement Coordination Centre Europe*, Centro Europeo de Coordinación de Movimientos) que se encarga de coordinar el uso de las capacidades de transporte aéreo, transporte de superficie (principalmente naval, pero también terrestre) y reabastecimiento en vuelo de los 24 países⁴ que lo integran. Las labores de coordinación que realiza este organismo se centran principalmente en los movimientos estratégicos, aunque no se excluyen los movimientos operacionales y tácticos.

Todos estos organismos (EACC, EAC, MCCE) han ido realizando labores de coordinación, cada vez más amplias, del movimiento de los medios de transporte de los distintos países miembros, para tratar de optimizar su empleo maximizando la carga que se transporta y minimizando los desplazamientos necesarios, sin que ejerzan ningún tipo de mando sobre los medios de transporte empleados.

Esta es, precisamente, la gran novedad que supone la creación del EATC, el hecho de que tendrá mando efectivo sobre los medios de transporte aéreo y reabastecimiento en vuelo que los países participantes integren en él.

Para cumplir su misión, el EATC se asienta sobre dos pilares: el pilar operacional y el pilar funcional. El pilar operacional se ocupará del empleo de los medios, realizando el planeamiento y asignación de misiones a los medios aéreos puestos bajo su mando por las naciones participantes, así como del control, seguimiento y análisis posterior de dichas misiones. El pilar funcional se ocupará de la preparación de los medios, mediante el desarrollo de doctrina, conceptos de empleo, normas y procedimientos propios, así como realizando las tareas de preparación, entrenamiento y apoyo de los medios aéreos que formen parte del mando. Todo ello en función del alcance de las responsabilidades que las naciones participantes deleguen en el EATC.

³ Puede consultarse información sobre el MCCE en la web <http://www.mcce-mil.com>

⁴ En el MCCE comenzaron integrándose los 15 países que formaban parte del EAC o del SCC (Alemania, Bélgica, Canadá, Dinamarca, Eslovenia, España, Francia, Gran Bretaña, Holanda, Hungría, Italia, Letonia, Noruega, Suecia y Turquía) adhiriéndose Luxemburgo, Estonia y Finlandia en el otoño de 2007; Rumanía, Estados Unidos y Polonia en 2008; Portugal y Austria en enero de 2010 y la República Checa el 1 de septiembre de 2010.

Para el cumplimiento de los objetivos planteados, está previsto que los países miembros puedan transferir al EATC, bajo OPCON⁵, una parte sustancial⁶ de sus medios de transporte aéreo y reabastecimiento en vuelo (sin descartar la posibilidad de incluir también helicópteros en un futuro).

Enlazadas con ésta, hay en marcha otras iniciativas de la UE en el campo del transporte aéreo. Las más significativas, desde el punto de vista de este artículo, son el concepto EATF (*European Air Transport Fleet*, Flota Europea de Transporte Aéreo) en el que podría llegar a integrarse el EATC (constituyendo su estructura de Mando y Control) y la idea de crear una Unidad Multinacional de Transporte Aéreo que, equipada con aeronaves Airbus A-400M, se integraría, bajo OPCOM⁷, en el EATC.

España ha participado en el EATC, con la consideración de observador, desde el primer momento, con un Oficial del Ejército del Aire formando parte del Equipo de Implementación. No se descarta la integración futura de nuestro país como miembro de pleno derecho del EATC, aunque seguramente habrá que esperar a la entrada en servicio del Airbus A-400M para ello.

Por sus características, el EATC supone un avance de notable importancia hacia la consecución de una defensa común europea y su consolidación y desarrollo futuros pondrían en manos de la Unión Europea una herramienta de primer orden en apoyo de la Política Común de Seguridad y Defensa.

Madrid, a 27 de septiembre de 2010
Policarpo Sánchez Sánchez
Teniente Coronel del Ejército del Aire
Analista Principal del IEEE

⁵ Según el AAP-6 (Glosario de Términos y Definiciones de la OTAN) OPCON (*Operational Control*, Control Operativo) es la autoridad delegada a un comandante para dirigir las fuerzas que le son asignadas, de modo que pueda cumplir unas misiones o tareas específicas, que están normalmente limitadas por función, tiempo o localización. También comprende la autoridad para desplegar esas unidades y para retener o asignar el Control Táctico (TACON) sobre ellas. Por sí mismo, el OPCON no incluye el control administrativo o logístico de las unidades asignadas bajo esa modalidad de mando. Puede consultarse la definición exacta de este término, así como la de los otros términos asociados (*Full Command*, OPCOM, OPCON, TACOM y TACON) en el AAP-6, accesible en la página web www.nato.org.

⁶ Está previsto que Alemania, Bélgica y Holanda puedan llegar a transferir la totalidad de su flota, desactivando sus propios mandos de transporte aéreo, mientras que Francia tiene previsto transferir el grueso de la suya.

⁷ Según el AAP-6, OPCOM (*Operational Command*, Mando Operativo) es la autoridad concedida a un comandante para asignar misiones o tareas a sus comandantes subordinados, desplegar unidades, reasignar fuerzas y retener o delegar el Control Operativo (OPCON) y/o Táctico (TACON) de los medios asignados según considere necesario.