

104/2019

15 de noviembre de 2019

*Juan Manuel Chomón Pérez**

El European Air Transport Command, un modelo exitoso en el ámbito de la cooperación de defensa europea

[Visitar la WEB](#)

[Recibir BOLETÍN ELECTRÓNICO](#)

El European Air Transport Command, un modelo exitoso en el ámbito de la cooperación de defensa europea

Resumen:

Mediante una comparación de los diferentes tipos de iniciativas de cooperación, del sector aéreo militar europeo, en función de cómo fueron creadas, podemos intuir como el European Air Transport Command (EATC) ha llegado a convertirse en un modelo de cooperación fuertemente consolidado. A su vez, desde la comprensión de este programa, su estructura, gobernanza, modus operandi y logros conseguidos podremos explicar el éxito que representa hoy en día el EATC en el ámbito de la defensa europea.

Palabras clave:

EATC, cooperación militar, A400M, CSDP, Política Común de Seguridad y Defensa, *pooling and sharing*.

***NOTA:** Las ideas contenidas en los **Documentos de Opinión** son responsabilidad de sus autores, sin que reflejen, necesariamente, el pensamiento del IEEE o del Ministerio de Defensa.

The European Air Transport Command, a successful model in the environment of european defense cooperation

Abstract:

Through the comparison of the different types of initiatives of cooperation, in the military air sector, attending at the origin of its creation, we can guess how the EATC has managed to turn into a strongly consolidated model. Meanwhile, thanks to the understanding of this program, its structure, governance, modus operandi and its achievements, we will be able to explain the success that nowadays represents the EATC itself in the sector of European military defense.

Keywords:

EATC, cooperación militar, A400M, CSDP, Política Común de Seguridad y Defensa, pooling and sharing.

Cómo citar este documento:

CHOMÓN PÉREZ, Juan Manuel. *El European Air Transport Command, un modelo exitoso en el ámbito de la cooperación de defensa europea*. Documento de Opinión IEEE 104/2019. [enlace web IEEE](#) y/o [enlace bie³](#) (consultado día/mes/año)

Introducción

La crisis económica ha provocado en la última década una clara reducción de los presupuestos para Defensa europeos, mientras que las capacidades de defensa siguen debiendo responder a amenazas cada vez más variadas. La coyuntura europea nos ha mostrado, por lo tanto, la utilidad de compartir capacidades de defensa entre países. Sin embargo, no todas las iniciativas de cooperación militar que han surgido en el ámbito europeo han fructificado del modo que lo ha hecho el EATC. ¿Qué factores son responsables del éxito EATC?

Funcionamiento y estructura del EATC

A fin de poder comprender el éxito consolidado que representa hoy en día el EATC, debemos tener una somera visión de su funcionamiento y estructura. El EATC¹ es un mando operacional multinacional que ejerce el Control Operativo (OPCON, por sus siglas en inglés) sobre gran parte de las aeronaves de transporte militar de las actuales siete naciones participantes con la finalidad de optimizar su utilización por ser consideradas medios críticos.

Esta colaboración se plasma en la firma de un *Technical Agreement* (TA) por todas las naciones, el cual previsiblemente será reemplazado en un futuro próximo por un tratado que consolide su marco legal.

Como modelo cooperativo se define² por cuatro características principales:

1. La presencia de un acuerdo permanente que permite el uso conjunto constante y duradero de aeronaves.
2. Una estructura de gobernanza en la que el comandante tiene control operacional³ sobre esas aeronaves.

¹ El EATC comenzó a funcionar el 01 de septiembre de 2010 en la Base Aérea de Eindhoven (Países Bajos), desde entonces se han realizado misiones de apoyo a lo largo de todo el mundo y tan significativas como las originadas por las crisis de Libia y Mali, y las catástrofes de Fukushima y Filipinas.

² RICCI, M. "The European Air Transport Command: A Viable Model for Promoting European Military Cooperation", *Department of EU International Relations and Diplomacy Studies*, Bruges, 2016.

³ Los participantes proceden a la transferencia de autoridad en beneficio del comandante de la EATC, como se estipula en el Acuerdo Técnico concerniendo al EATC.

3. La rotación del comandante queda asegurada por un comité, denominado *Multinational Air Transport Command (MATraC)*⁴.
4. Un sistema de compartición y mancomunación en que todas las unidades se utilizan como partes de una sola flota pudiendo cada país miembro disponer de ellas o compartirlas. Sin embargo, cualquier miembro puede retirar sus aeronaves, reteniendo el OPCON sobre ellas si lo necesitase.
5. La presencia de una división funcional que promueve la armonización y que funciona como un repositorio de experiencia y conocimientos.

El objetivo general del EATC es minimizar la carencia actual de capacidades, asociadas al transporte militar aéreo, mediante la búsqueda de sinergias, fruto de la cooperación internacional. Sus principales misiones, se pueden resumir en:

- Optimizar el empleo de los medios de transporte, buscando la eficiencia.
- Ordenar y controlar los medios de transporte transferidos por las naciones, buscando la eficacia.
- Homogeneizar normativa y procedimientos en busca de una futura operación común (interoperabilidad).

El EATC entre los modelos cooperativos en el entorno del transporte aéreo militar europeo

Podemos dividir los modelos de cooperación en el entorno del transporte militar europeo, atendiendo a su modo de creación, entre modelos descendentes *top-down* (de arriba abajo) y ascendentes *bottom-up* (de abajo arriba)⁵. El EATC se clasifica como un modelo *bottom-up* y al igual que otros que se citan a continuación son viables gracias a que son creados en aras de la eficiencia y eficacia, criterios que los mantiene activos. Nacen a su vez con una necesidad muy claramente identificada y con mayor libertad al no tener imposiciones comunitarias o esquemas predeterminados, como sí que sucede en las iniciativas tipo *top-down* auspiciadas por la UE. Por ello, las iniciativas *bottom-up* se convierten en un buen camino a seguir y un modelo a imitar en el ámbito de la

⁴ El MATraC es el nivel más alto de toma de decisiones del EATC, y está compuesto por un representante de cada uno de los participantes y un presidente. Las decisiones de MATRAC se toman por unanimidad, como se estipula en el Acuerdo Técnico concerniendo al EATC.

⁵ RICCI, M., "The European Air Transport Command: A Viable Model for Promoting European Military Cooperation", *Department of EU International Relations and Diplomacy Studies*, Bruges, 2016.

cooperación de defensa europea, aunque alcanzan un beneficio solo parcial para la UE si no son puestos de algún modo a disposición de esta.

Estudiando ambos tipos de programas, según su nacimiento, tipo *top-down* o *bottom-up*, podemos observar como en el ámbito de la CSDP, existen algunos programas ambiciosos dirigidos por organismos de la UE, como la Agencia de Defensa Europea (EDA, por sus siglas en inglés), que se crean tratando de ser de aplicación extensiva a los miembros de la UE, pero que no consiguen en ocasiones fructificar con facilidad o acaban fracasando. Un buen ejemplo sería el programa *Advanced European Jet Pilot Training* (AEJPT)⁶. Estos programas se basan en una aproximación *top-down*, en la que la idea es concebida por un órgano o entidad central que posteriormente dirige u orienta su desarrollo.

Existe otra nueva iniciativa de cooperación, tipo *top-down*, que lanzada por la EDA y centrada en el sector militar aéreo se encuentra, hoy en día, dedicada a tratar de paliar las carencias existentes europeas en cuanto a la capacidad de Reabastecimiento en Vuelo⁷ y al Transporte Estratégico. Es el proyecto, denominado *Multinational Multi-Role Tanker Transport Fleet*⁸ (MMF) y consiste en la adquisición por parte de una serie de países de aviones cisterna de la compañía Airbus, gestionado por la *Organisation Conjointe de Coopération en matière d'Armement* (OCCAR) a través de la OTAN, estacionándolos en Eindhoven y Colonia y poniéndolos a disposición, como clientes, de los países europeos principalmente, cubriendo el déficit existente en la actualidad en esta área.

Pese a que Alemania y Noruega, y más recientemente Bélgica, se han adherido al programa con posterioridad a los Países Bajos y Luxemburgo, elevando la cantidad de

⁶ Un ejemplo de ello es la futura escuela de aviones de caza europea o *Advanced European Jet Pilot Training* que fue adoptado como proyecto por la EDA en el 2009 y que se consideró como fracasado en el 2012: «The year 2012 marked the end of the effort to create the *Advanced European Jet Pilot Training System* (AEJPT) or Eurotraining program...». «*Advanced European Jet Pilot Training System* (AEJPT)». Disponible en: <http://www.gobalsecurity.org> Fecha de consulta 02.05.2018.

⁷ «Air-to-Air Refueling is an area where Europe faces critical capability shortfalls. This has been exposed in operations in Mali, Libya, and Kosovo, where European forces had to rely heavily on US assets». EDA. «Air-to-Air Refueling», junio 2016. Disponible en: <https://www.eda.europa.eu>

⁸ «El proyecto MMF fue iniciado por la Agencia Europea de Defensa (AED) en 2012 y la *Organisation Conjointe de Coopération en matière d'Armement* (OCCAR) gestiona la adquisición como agente ejecutor del contrato de la Agencia de Apoyo y Adquisición de la OTAN» EDA., «Multi-Role Tanker Transport Fleet (MMF) expands significantly». Disponible en: <https://www.eda.europa.eu>, Fecha de consulta 25.09.2017.

aeronaves inicialmente compradas, la iniciativa no acaba de tener el éxito esperado desde que fue lanzada por la EDA⁹.

Los otros cinco países, que en el año 2012 firmaron la *Letter of Intent*¹⁰ que marcaba oficialmente el inicio del programa, no acaban de sumarse a la iniciativa, no consiguiéndose, por tanto, el esperado abaratamiento de los costes de compra.

Entre los principales motivos que subyace en el limitado éxito del programa MMF, se encuentra la solución interina de desarrollo de la capacidad de AAR del A400M, en su nueva versión de reabastecimiento en vuelo¹¹ que, por el momento, podría paliar las necesidades en este terreno de países como Francia, España o Bélgica.

Otro de los motivos es la adquisición por parte de los países de sus propios medios de *Air to Air Refuelling* (AAR) de manera individual. Mientras se estudia la posible articulación del uso de esa «futura» flota desde el EATC para darle una utilización adecuada¹² y centralizada. El hecho de que solo la mitad de los países que declararon su intención de adherirse al proyecto lo hayan hecho, hace que no se alcancen las sinergias e interoperabilidad deseadas con las que la EDA desarrolló la iniciativa, no cubriéndose con una única iniciativa europea la necesidad de capacidad de reabastecimiento en vuelo existente hoy en día.

⁹ «Nosotros (EDA, OCCAR, NSPA, Airbus Defence and Space) damos la bienvenida a este acuerdo para adquirir aeronaves para que la OTAN las utilice, siguiendo un proceso facilitado por la EDA» EDA, “Multinational Multi-Role Tanker Transport Fleet (MMF) takes shape”. Disponible en: <https://www.eda.europa.eu>. Fecha de consulta 28.07.2016.

¹⁰ «En noviembre de 2012, los Ministros de Defensa de 10 Estados miembros de la EDA (Países Bajos, Bélgica, Francia, Grecia, España, Hungría, Luxemburgo, Polonia, Portugal y Noruega) firmaron una carta de intención en la que acordaron trabajar para agrupar los requisitos nacionales y adquirir juntos un nuevo avión multifunción, bajo la dirección de los Países Bajos. El objetivo declarado siempre fue alcanzar una capacidad estratégica europea inicial de aviones cisterna para 2020». SPACE, A. D. “Flashback: From Acknowledging Europe’s Air-to-Air Refuelling Gap to Today’s MMF Signing.” <http://www.defense-aerospace.com>. Fecha de consulta 18.07.2016

¹¹ «El A400M proporciona a las fuerzas aéreas una forma rentable de adquirir una capacidad de reabastecimiento de combustible aire-aire (AAR), además de un avión de transporte aéreo logístico táctico y versátil. El avión estándar A400M tiene gran parte del equipo y software necesario para operaciones de reabastecimiento en vuelo de dos puntos ya instalado de serie. Cualquier A400M puede reconfigurarse rápidamente para convertirse en un avión cisterna táctico de 2 puntos capaz de recargar a los receptores equipados con el sistema “probe” a sus velocidades y altitudes preferidas». Airbus Military, “Air to Air Refuelling Mission Capability”. Disponible en: <http://www.airbus.com/defence/a400m>. Fecha de consulta: 02.08.2018

¹² Tal y como se muestra en la presentación oficial del EATC aprobada por el general jefe del EATC, general Chiffolleau, consultada a 20 feb 2018.

En materia de transporte aéreo militar europeo los proyectos desarrollados desde una aproximación *bottom-up* tienen mayores posibilidades de éxito, por un motivo fundamental: responden de forma concisa a las necesidades de los que los desarrollan, por ser quienes mejor conocen en profundidad esas necesidades, iniciándose los mismos desde una realidad más eficiente y eficaz. Se inician por un grupo reducido de países que comienzan así con mayor facilidad a implementar medidas, alcanzando con facilidad el consenso y cuando ya el proyecto alcanza su *Final Operational Capability*¹³ (FOC), es decir, cuando está funcionando plenamente se le suman nuevos miembros que lo refuerzan, pero que se adaptan al esquema con el que fusionan.

Ni la EDA, ni ninguno de los otros órganos que pudieran estar involucrados en el desarrollo de estos proyectos (EMUE, Comité Militar EU o el propio EEAS) tienen capacidad real de representar ni la voluntad total ni las decisiones de los Estados miembros que preservan su soberanía sin ceder esa capacidad a la UE.

Así, a excepción del MRTT, cuyo proyecto y aeronaves que no acaban de despegar, el resto de modelos de cooperación exitosos en este ámbito ha nacido desde la aproximación *bottom-up*.

Estos modelos cooperativos han nacido de iniciativas sectoriales con un carácter reducido, comenzando con un pequeño grupo de Estados miembros, creciendo posteriormente a medida que se desarrollan. Este último tipo de proyectos o programas, tipo *bottom-up*, se han producido en el pasado a nivel intraeuropeo y siguen funcionando con éxito hoy en día.

Hasta ahora, la cooperación intraeuropea en el transporte aéreo militar había tenido lugar fundamentalmente en el desarrollo de sistemas de armas, en los que la inversión en investigación y desarrollo conjunto, la compartición de costes de producción y la economía de escala generada hacían que esta cooperación fuese muy provechosa. La aproximación a este tipo de iniciativas ha sido siempre del tipo *bottom-up*, en el sentido de que nunca han sido dirigidas desde la UE. Ejemplo de ello fue el desarrollo de la aeronave C-160 Transall, ciñéndonos al sector del transporte europeo militar.

¹³ Los orígenes del EATC se encuentran en la cumbre francoalemana realizada en Estrasburgo en noviembre de 1999 como iniciativa político-militar. Inicialmente participaron de la idea cuatro naciones (Alemania, Bélgica, Francia y Países Bajos) incorporándose poco después, el 22 de noviembre de 2012, un quinto país (Luxemburgo). Con la incorporación de España en julio de 2014 y poco más tarde la de Italia.

Hoy en día, entre los programas cooperativos para desarrollo de aeronaves, tenemos el avión A400M y el helicóptero NH90, ambos en su estadio final, nacidos desde el principio *bottom-up*. Ambos, pese a las dificultades en su lanzamiento están siendo un éxito. Este éxito resulta, por un lado, del alto grado de interoperabilidad alcanzado al utilizar varias naciones un mismo sistema de armas que a su vez ha sido desarrollado por la industria europea. Esto permite enfocar ciertas áreas del mantenimiento de forma conjunta, desplegar material y personal de manera conjunta a las zonas de misión, lanzar paracaidistas de otras naciones que poseen A400M, repostar aeronaves de otros países dentro del programa con gran facilidad y llevar a cabo entrenamientos o formación de tripulaciones conjuntos como se puede observar en la figura:

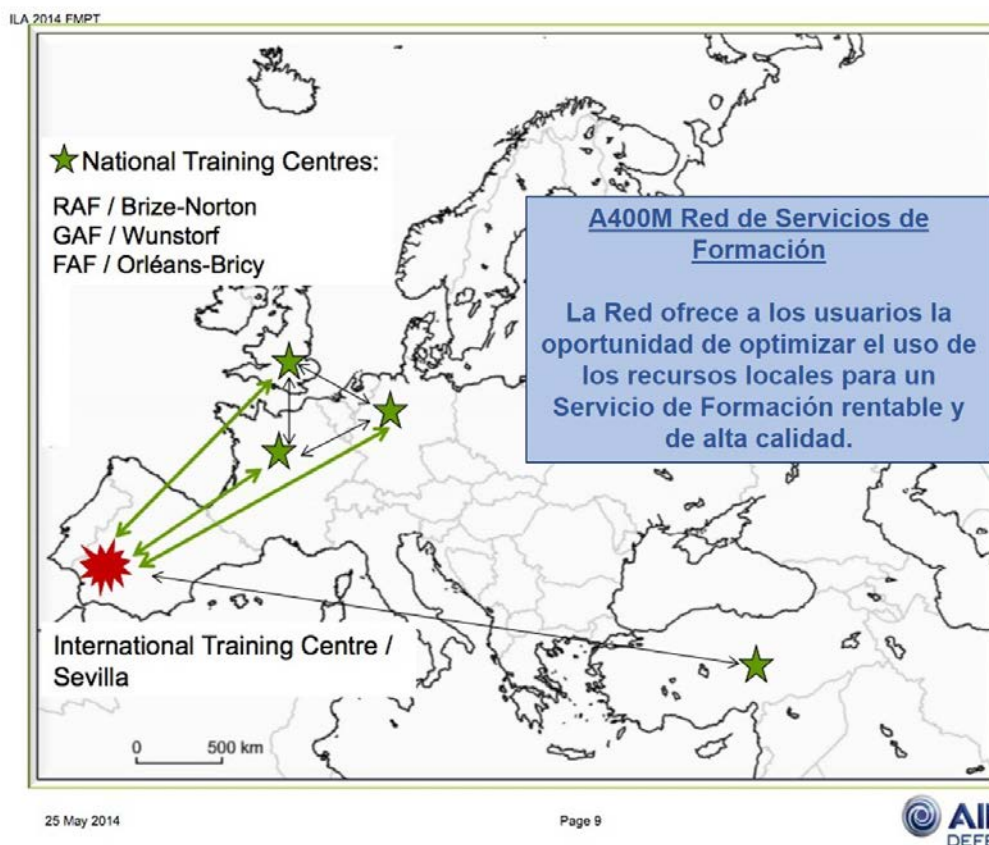


Figura 1. Red de servicios de entrenamiento de A400M. Fuente. Airbus Defence & Space.

Por otro lado, los países que van recibiendo los A400M están consiguiendo cubrir las carencias de transporte aéreo existentes en el pasado, objetivo principal de su desarrollo.

Por citar las principales, el transporte estratégico, incluyendo *oversized material* como helicópteros¹⁴ a las zonas de misión, y el reabastecimiento en vuelo¹⁵.

Los resultados de este programa que ya está dando frutos, se pueden considerar como uno de los pilares de la creación del EATC.

Pero, al igual que se crean modelos cooperativos para desarrollar sistemas de armas, también existen modelos cooperativos para la compartición de capacidades asociadas al transporte aéreo militar. Es decir, modelos cooperativos orientados a la compartición y/o puesta a disposición de terceros de capacidades asociadas a otros sistemas de armas ya existentes en el terreno de la aeronáutica militar. Los principales, por ser puramente europeos, son el EATC y el *Movement Coordination Center Europe* (MCCE). Ambos son modelos de cooperación tipo *bottom-up* en que los conceptos relacionados de *pooling & sharing* y de *smart defense* son usados con frecuencia.

También observamos cómo, tratando de paliar las carencias de transporte estratégico, algunos países europeos se han involucrado en otras terceras iniciativas. Sin entrar en detalle, podemos citar algunas iniciativas multinacionales como son el *Strategic Airlift Interim Solution* (SALIS)¹⁶ o el *Strategic Airlift Capability* (SAC)¹⁷. Ambas escapan al

¹⁴ CASTELLÓ, M. G., "Airbus Military A400M muestra con éxito las cargas y descargas de los helicópteros NH90 y EC725", junio 2012. Disponible en: <http://www.cisde.es>

¹⁵ «Un Airbus A400M ha reabastecido exitosamente seis cazas F-18 de la Fuerza Aérea Española en una sola misión». "A400M refuels six F-18 fighters in one flight", diciembre 2017. Disponible en: <http://www.airbus.com>

¹⁶ Strategic Airlift Interim Solution: Se denomina al consorcio multinacional formado por doce naciones OTAN que utiliza seis aviones tipo Antonov An-124-100 fletados a dos compañías civiles, con capacidad de transportar carga de grandes dimensiones y cuyo Memorandum of Understanding se firmó en el 2004 teniendo en cuenta los Acuerdos Berlín Plus de utilización compartida de medios entre la OTAN y la Unión Europea. «El 23 de marzo de 2006, la OTAN estableció un contrato multinacional de transporte aéreo. Tal como están las cosas ahora, seis gigantes aéreos estratégicos Antonov An-124-100 estarán disponibles para los miembros de la OTAN Bélgica, Canadá, República Checa, Dinamarca, Alemania, Gran Bretaña, Francia, Hungría, Luxemburgo, Holanda, Noruega, Polonia, Portugal, Eslovaquia y Eslovenia. Los países no pertenecientes a la OTAN Finlandia y Suecia también forman parte del "Strategic Airlift Interim Solution external link" (SALIS), llamado así porque está diseñado para cubrir huecos hasta que se puedan desplegar nuevos aviones tácticos A400M u otras opciones de transporte aéreo alrededor de 2025». Defense Industry Daily, "NATO's AN-124s: A Russian Solution to the Airlift Problem... And More?". Disponible en: <https://www.defenseindustrydaily.com/> Fecha de consulta. 13.04.2006.

¹⁷ Proyecto formado por diez naciones OTAN más dos socios, que supuso la adquisición de tres aviones Boeing C17 en el año 2009 y que desde entonces operan desde Hungría. «La Capacidad Estratégica de Transporte Aéreo (Strategic Airlift Capacity), establecida en septiembre de 2008, es un programa independiente y multinacional que brinda esta capacidad crucial a sus 12 países socios al poseer y operar tres aviones de carga de largo alcance Boeing C-17 Globemaster III. SAC tiene su base en la Base Aérea Pápa de las Fuerzas Armadas de Hungría (HDF) en Pápa, Hungría Occidental. Los países del SAC están compuestos por miembros de la OTAN Hungría, Bulgaria, Estonia, Lituania, los Países Bajos, Noruega,

ámbito exclusivo europeo y, por tanto, al dominio de estudio pues pertenecen al ámbito de la OTAN.

Refiriéndonos al EATC y al MCCE, podemos afirmar que la necesidad de tener capacidad de proyección ha originado nuevas estructuras y modelos de organización que garantizan una mejor gestión del transporte aéreo militar. Se ha identificado que, gestionando de forma colectiva el empleo de los medios de transporte, resulta factible aumentar la capacidad de Movimiento y Transporte (M&T) de las naciones. Al mismo tiempo se consigue un ahorro gracias a las sinergias obtenidas entre ellas. Por tanto, las organizaciones han adquirido un importante papel en el planeamiento, coordinación y ejecución, fundamentalmente en los transportes a las zonas de operaciones (interteatro). Cabe destacar que el EATC parece configurarse como el pilar del futuro del transporte aéreo militar¹⁸, mientras que el MCCE continúa siendo un modelo de cooperación exitoso, más al estilo *broker*, pues pese a no tener aeronaves bajo su mando, a diferencia del EATC, alberga una gran capacidad de actuación como intermediario entre los ejércitos de muchos países.

El objetivo principal del MCCE, creado en el 2007, es dar respuestas rentables a las solicitudes de transporte de sus 27 naciones participantes utilizando medios aéreos, terrestres y marítimos propios o en leasing de las FAS de las naciones participantes, o de las agencias de apoyo, entre las cuales figura en lugar privilegiado el EATC.

Realiza, para ello, tareas de coordinación, tratando de optimizar la carga y los trayectos, pero sin ejercer ningún tipo de mando sobre los medios de transporte empleados, ni de autoridad para planear la ejecución de los movimientos.

El principio *bottom-up* se puede observar en sus orígenes¹⁹ en la fusión del Centro de Coordinación de Transporte Naval (SCC, por sus siglas en inglés) y el Centro Transporte Aéreo Europeo (EAC, por sus siglas en inglés).

Polonia, Rumania, Eslovenia y los Estados Unidos y las naciones de la Asociación para la Paz (PfP) de la OTAN, Finlandia y Suecia». Strategic Airlift Capability, "The Strategic Airlift Capability (SAC)". Disponible en: <http://www.sacproprogram.org>. Fecha de consulta 03.06.2018.

¹⁸ La eficacia del modelo cooperativo del EATC fue puesta de manifiesto por el Consejo Europeo en diciembre de 2013. «El Consejo Europeo acoge con satisfacción los modelos cooperativos en vigor, como el Mando Europeo del Transporte Aéreo (EATC), y anima a los Estados miembros a que estudien formas de reproducir el modelo del EATC en otros ámbitos». Consejo Europeo" Parte I, puntos 1-22 de las Conclusiones del Consejo Europeo", diciembre 2013. Disponible en: <http://www.consilium.europa.eu/uedocs/>

¹⁹ Movement Coordination Centre Europe Technical Arrangement. June 2007.

Por último, dentro de los modelos de cooperación debemos citar al *European Air Group*²⁰ (EAG) que, fuera también del espectro de la UE, agrupa a siete fuerzas aéreas europeas. Resulta interesante señalar que fue precisamente el EAG el creador, tanto de la iniciativa EAC como del sistema ATARES²¹ (*Air Transport, Air Refueling & other Exchange of Services*), que utilizan tanto el EATC como el MCCE en su funcionamiento diario. Este mecanismo, ATARES, permite que los servicios prestados por un país a otro, de transporte aéreo, aeroevacuaciones médicas o repostaje en vuelo sean compensados mediante la realización de servicios del mismo valor o equivalente. Este valor equivalente se calcula tomando como referencia la hora de vuelo de la aeronave Hércules C-130 y se denomina *Equivalent Flying Hour* (EFH)²².

Haciendo un somero resumen, podemos identificar iniciativas *bottom-up* como el MCCE, el EATC, el EAG y, si incluyésemos los programas de desarrollo de sistemas de armas, el programa del C-160, el A400M y el NH-90; programas todos ellos de éxito pese a que hayan tenido que sortear dificultades en su desarrollo. Por otro lado, se identifican como iniciativas *top-down* el fracasado programa EAJPT y el actual MMF de limitado éxito.

Logros del EATC

El EATC representa un gran avance como sistema de compartición de medios militares y un paso a delante en la cooperación europea en materia de Defensa, convirtiéndose en un buen modelo, no solo teórico, sino práctico de *pooling & sharing*, allanando el terreno hacia la integración militar en otros ámbitos²³.

²⁰ Con el objetivo de “identificar, mediante estudios y proyectos, formas realistas de mejorar la interoperabilidad e integración entre las naciones participantes” EAG. Disponible en: <http://www.euroairgroup.org>. Fecha de consulta: 25.01.2018.

²¹ Este Acuerdo Técnico fue formalizado el 08 de febrero de 2001. En la actualidad veinte países participan en él, considerándose un verdadero logro del EAG en el ámbito de la cooperación.

²² Cada nación establece una tabla de factores de conversión de las horas de vuelo de sus aviones, en base al tipo de aeronave y el role del servicio prestado. Los servicios prestados no tienen por qué reintegrarse de inmediato, ni se debe devolver el mismo tipo de servicio, ni a la misma nación que lo proporcionó. La idea más gráfica es imaginar que se trata de monedas. Sólo se intercambian EFH, cuyo balance es controlado por el MCCE, fijándose un límite negativo y positivo a no pasar

²³ Como las Academias Militares, la formación inicial de pilotos o la compartición de capacidades de vigilancia marítima, tal y como citaban Alemania y Suecia en noviembre del 2010 en la “Ghent Initiative” en el documento titulado “European Imperative. Intensifying Military Cooperation in Europe”.

Diariamente, el principal beneficio obtenido consiste en la optimización conjunta en el uso de las aeronaves, pertenecientes a las PN del EATC, gracias a la planificación²⁴ y supervisión de la ejecución conjuntas de las misiones de transporte aéreo. Es decir, se consigue dar una mejor respuesta a los ATR de cada nación compartiendo muchas aeronaves de transporte y sus capacidades, utilizándolas en común, que atendiendo solo cada país a sus necesidades.

El concepto de uso de la cuenta ATARES en el EATC, que permite a cada uno de sus miembros utilizar las aeronaves y capacidades de todas las otras PN, también sirve, en muchas ocasiones, para evitar el recurso a la subcontratación de medios civiles para llevar a cabo una determinada misión, reduciéndose por consiguiente la externalización y la dependencia de medios civiles.

Por otro lado, se ha conseguido aumentar las oportunidades de entrenamiento conjunto, apoyando o lanzando iniciativas²⁵ en esta área y permitiendo la participación de todos las PN en algunos de los ejercicios nacionales ya existentes.

Cabe asimismo destacar el desarrollo de principios y estándares comunes relacionados con el aerotransporte, los lanzamientos paracaidistas, las aeroevacuaciones médicas y el AAR. Todo esto, no solo en la utilización de la flota²⁶, sino también a nivel logístico²⁷, técnico, de operaciones en tierra²⁸ y de entrenamiento, armonizando así las variadas normativas nacionales e incrementando la interoperabilidad.

Así lo prueba, entre otros, el estudio para la implementación de los Requisitos de Aeronavegabilidad Europeas Militares (EMAR)²⁹.

²⁴ Ejemplo de ello es la utilización de los vuelos “de vuelta” de algunas misiones, inicialmente vacíos, para desviándose, de su ruta inicial de regreso a la base de origen, recoger carga perteneciente a otras PNs. Se reducen así ineficiencias relacionadas con la capacidad de carga.

²⁵ Programas de entrenamiento conjunto como el *European Air Tactical Transport Training Course (EATTC)*, el *European Transport Air Program (ETAP)* en sus modalidades *Pilot, Training* y *Course* y el *European Air to Air Refueling Training (EAART)*. En todos ellos, el EATC coordina la estandarización del syllabus del plan de entrenamiento de las tripulaciones aéreas y de tierra.

²⁶ Un ejemplo serían los estudios llevados a cabo para agilizar el transporte de mercancías peligrosas por las aeronaves del EATC.

²⁷ Con por ejemplo procedimientos para intercambio de repuestos, lo cual favorece la reducción de la huella logística en las operaciones conjuntas.

²⁸ Un nuevo manual de Operaciones en tierra, *European Ground Operations Manual (EGOM)*, publicado en enero de 2015.

²⁹ «Los EMAR son adaptaciones militares de las normas de aeronavegabilidad EASA aprobadas, detrás de cada una de las cuales se encuentra la intención de realizar la actividad aprobada de una manera segura y eficiente, lo que resulta en los más altos niveles de aeronavegabilidad». “European Defence

Además de emitir recomendaciones y directrices a las PN, en base a los estudios realizados, el EATC ha desarrollado un manual de operaciones que consta de diferentes secciones las cuales pueden ser progresivamente aprobadas e implementadas por las naciones. Se trata pues de un documento vivo que crece siendo actualizado periódicamente por el EATC.

Dado el éxito de este mando, quedan abiertas muchas posibilidades de cara al futuro como puede ser su integración en la Política Común de Seguridad y Defensa de la UE, la interacción con su *Permanent Structured Cooperation* o, simplemente, la ampliación puntual a nuevos miembros europeos.

*Juan Manuel Chomón Pérez**
Comandante del Ejército del Aire
Máster en Paz, Seguridad y Defensa de la UNED
Controlador de Misiones en el EATC

Agency selects Baines Simmons for important EMAR M Regulatory Support". Disponible en: <https://www.bainessimmons.com/>, Fecha de consulta 11.11.2018