

# MMF, un programa OTAN con patente de curso europea

**JUAN MANUEL CHOMÓN PÉREZ**  
*Teniente coronel*  
*del Ejército del Aire*

El Multinational Multirol Tanker Transport Fleet (MMF) es un programa internacional de cooperación aérea de la OTAN basado en la adquisición, gestión y operación de una flota de aeronaves Airbus 330-200 Multi Roll Tanker Transport (MRTT).

El proyecto se puso en marcha en 2016 con la firma del *memorandum of understanding* entre Holanda y Luxemburgo, uniéndose posteriormente en los años siguientes otros estados europeos (Bélgica, Alemania, Luxemburgo, Holanda, Noruega, República Checa).

Su creación responde a la necesidad a nivel europeo de cubrir la falta de capacidades estratégicas de transporte aéreo, o renovar las existentes, en particular las capacidades de reabastecimiento en vuelo, evacuación aeromédica y transporte aéreo de pasajeros y material.

A la hora de crear el proyecto MMF, Holanda y Luxemburgo siguieron pautas muy similares a las de otro modelo de cooperación aérea de la OTAN, el Strategic Airlift Capability (SAC) del que Holanda también forma parte.

Así pues, durante la fase inicial, la agencia NATO Support and Procurement Agency (NSPA) adquirió ocho aviones del tipo A330-200 (con la posibilidad de ampliarlos a 11). Para ello, la NSPA reunió los fondos de las naciones participantes y procedió a la compra de los aviones a Airbus a través de la agencia OCCAR (Organisation Conjointe de Coopération en matière d'Armement).

Al igual que en el programa SAC, la NSPA no solo gestiona la compra de las aeronaves, sino que también proporciona apoyo global al programa con la contratación de servicios de mantenimiento, infraestructuras, personal técnico necesario para otras tareas de apoyo, etc.

Del mismo modo que la adquisición final del avión, varios de los contratos de apoyo recaen también en la empresa Airbus. El resultado es que, por un lado, un programa europeo, orquestado a través de la OTAN, potencia la industria de defensa europea y, por otro, permite a las naciones participantes beneficiarse de las ventajas económicas de una compra unificada con el sello de la OTAN. Entre otras, un pago de menores tasas fiscales.

La operación de estos aviones se lleva a cabo desde la MMU (Multinational MRTT Unit) que consta de dos unidades aéreas. Una MOB (Main Operational Base) se encuentra en Eindhoven, Países Bajos, y operará cinco aviones. Una segunda base, FOB+ (Forward Operational Base+), situada en la base aérea de Colonia, Alemania, desde la que operarán otros tres aviones.

A pesar de la relevancia de estas dos bases aéreas, el programa permite a sus miembros operar los aviones desde cualquier otro aeropuerto nacional adecuado.

Como las aeronaves son propiedad de la OTAN, lo que los miembros obtienen es la capacidad de operarlos. Este uso, así como la distribución



del personal, es siempre proporcional a la contribución económica de cada nación en el programa, lo que les puede permitir operar un avión con una tripulación exclusivamente nacional, si fuese necesario.

De este modo, cada país puede utilizar sus horas de vuelo tanto para realizar misiones nacionales como internacionales. El programa suma actualmente un total de 9900 horas de vuelo anuales.

Si dadas las circunstancias no se pudieran satisfacer simultáneamente todas las solicitudes de vuelos recibidas en la MMU, en la base del programa se define un orden de priorización.

Así, las misiones fundamentales son: la respuesta a una emergencia o crisis nacional y/o la respuesta a un conflicto armado o a una crisis en la que esté involucrado un participante, el uso de la aeronave como apoyo nacional a las operaciones marco de la UE/OTAN/ONU, el apoyo nacional a una operación humanitaria y las necesidades nacionales como el transporte de personal VIP.

Dentro de estas prioridades, las aeroevacuaciones médicas y el reabastecimiento en vuelo tendrán prioridad sobre otras necesidades de transporte.

Una de las grandes ventajas del programa MMF es que permite la

venta de horas de vuelo a terceros países, que pueden realizar el pago tanto en efectivo como a través del sistema internacional ATARES (Air Transport and Air to Air Refueling Exchange of Services). Este hecho posibilita no solo la compartición del costoso peso de este sistema de armas (*burden sharing*), sino también dar acceso a sus capacidades a todos los países de la OTAN y de la UE, con gran flexibilidad.

Ejemplo de esta gran ventaja asociada al MMF es la participación de la República Checa. Con una participación económica comparativamente menor a la de otros países miembros del programa,

*A330 MRTT despegando desde Eindhoven*





F-16

equivalente a 100 horas de vuelo, tiene acceso a todo el espectro de capacidades de la flota MRTT.

El Mando Europeo de Transporte Aéreo (EATC), también ubicado en Eindhoven, se encargará diariamente de la planificación, asignación de tareas y control de la misión de esta flota de MRTT. Para ello, en su momento, el comandante del EATC recibirá el control operativo de cada una de las aeronaves MRTT, que actualmente ejerce el comandante del MMU.

El EATC es un mando operativo multinacional que ejerce el control operativo sobre gran parte de las aeronaves de transporte militar de sus siete naciones participantes, todas europeas, con el fin de optimizar su uso.

En este sentido, la MMU operará bajo el paraguas del EATC como una unidad aérea más, con la peculiaridad de que es una unidad multinacional en sí misma.

Actualmente, los proyectos relacionados con la infraestructura del MOB y FOB+ del MMU ya han sido completados, múltiples tripulaciones han recibido el entrenamiento inicial en las instalaciones de Airbus en Sevilla y continúan entrenando

desde Eindhoven a bordo de las cinco aeronaves ya recepcionadas.

Habiendo ya alcanzado la Initial Operational Capability, el MMU espera obtener la *Final Operation Capability* en el año 2024.

Una interesante característica de este programa es que sus aviones MRTT operan bajo bandera holandesa, es decir, su número de cola o matrícula y su certificación de aero-

navegabilidad son emitidos por las autoridades holandesas. Por lo tanto, la normativa aplicable para la operación está determinada por la legislación vigente en los Países Bajos.

#### NECESIDAD OPERATIVA DEL MMF

Durante la Guerra Fría el transporte aéreo, tanto estratégico como táctico, no tenía un papel prioritario para los países europeos debido a



F-16



su naturaleza estática. Con la caída del Muro de Berlín y tras el progresivo desarrollo de la UE, las capacidades de transporte aéreo de los países eu-

ropeos fueron puestas a prueba en su participación en misiones en Afganistán bajo la bandera de la OTAN tras los atentados del 11-S en 2001.

Las carencias de transporte aéreo estratégico en Europa fueron evidentes. Los países tuvieron que recurrir a la contratación de vuelos chárter civiles o a programas ajenos a los Estados Miembros de la UE como los Antonov del programa SALIS (Strategic AirLift Interim Solution).

En pocas palabras, podríamos decir que entre los principales déficits europeos para llevar a cabo con éxito las operaciones militares se encuentran las capacidades estratégicas de reabastecimiento en vuelo, el transporte aéreo, y la evacuación aeromédica. Las dos primeras son vectores de proyección de la fuerza, ya que permiten la proyección del poder aéreo y del personal militar, a menudo en forma de coalición internacional, a las zonas de conflicto.

La disponibilidad de la capacidad de aeroevacuación médica es en la mayoría de los casos un requisito *sine qua non* para iniciar una misión.

Otro ejemplo de estas carencias, en este caso referidas al AAR, han sido las operaciones aéreas aliadas en Kosovo, Libia, o más recientemente en Mali, en las que algunos miembros de la UE han tenido que depender de aviones de reabastecimiento estadounidenses.

Tradicionalmente, la capacidad del transporte aéreo estratégico para llevar a cabo las misiones de la UE se ha basado siempre en la contribución de los distintos países miembros, lo que ha puesto de manifiesto las lagunas y retrasos en el proceso de generación de fuerzas para llevar a cabo las misiones bajo bandera de la OTAN o de la UE.

En el año 2017, según la Comisión Europea, menos del 3% de las tropas europeas (40 000) estaban



MMF desde un F-16 (Credits RNLAf)(1)



desplegadas, en parte debido a la baja interoperabilidad y a la escasez de aeronaves de transporte estratégico. Esta cifra contrasta, cuanto menos, con las 200 000 tropas estadounidenses desplegadas en aquel momento el extranjero.

Hasta hace poco, los estados miembros de la UE adquirían sus aeronaves o desarrollaban sus capacidades en función de las necesidades nacionales. El caso del A400M y del A330-200 MRTT son quizás un paso intermedio, que significa un avance hacia la compatibilidad de los objetivos nacionales, de la UE y de la OTAN.

Por otro lado, el diseño común de capacidades (*smart defense*), su puesta en común y su reparto a través de modelos de cooperación aérea (*pooling and sharing*) permite a algunas de las naciones mantener un conjunto de capacidades o desarrollar otras nuevas que no podrían por sí solas.

Teniendo en cuenta que menos del 60% de los usuarios finales europeos, países receptores de reabastecimiento en vuelo, no poseen esta capacidad, el MMF representa para ellos una solución innovadora y rentable.

El MMF ayuda a las naciones europeas a obtener las mencionadas capacidades de transporte aéreo estratégico y unirse a las misiones de la UE o de la OTAN. El MMF permite adquirir capacidades aéreas a terceros países aliados, ajenos al programa, poniéndolas estos luego a disposición del conjunto de los miembros de la UE o de la OTAN.

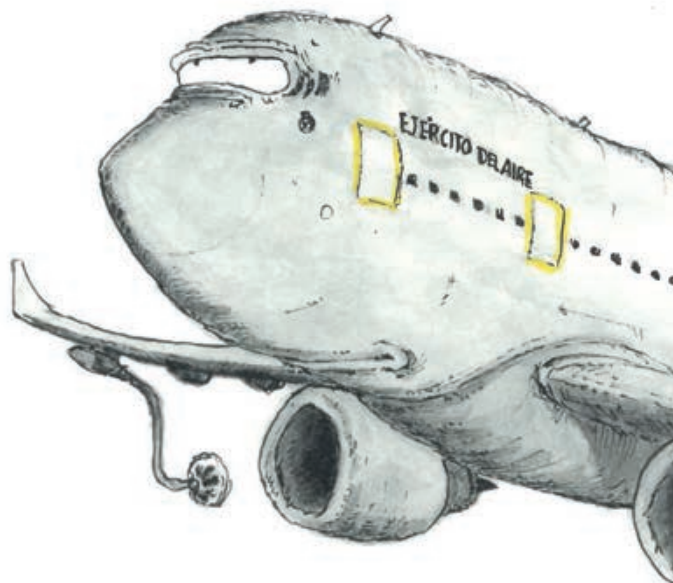
Los puntos fuertes de las capacidades estratégicas del MRTT son primero el reabastecimiento en vuelo, siendo compatible con casi cualquier aeronave moderna, gracias a sus dos sistemas instalados de *probe-drogue* y *boom*. Segundo la capacidad de aeroevacuación médica, con hasta nueve unidades de cuidados intensivos. Por último, la capacidad de

transporte de pasajeros, añadiendo la capacidad *multi-role* sin necesidad de reconfigurar el avión. Estas características se verán optimizadas gracias a la cooperación entre el EATC y la MMU.

Sin embargo, el transporte de carga de material sobredimensionado es una carencia de capacidad del programa, debido a la disposición y escasa capacidad de su bodega de carga. Las misiones europeas de transporte estratégico de carga seguirán dependiendo de

los programas SALIS, el SAC, los medios civiles y/o las Fuerzas Aéreas estadounidenses.

En comparación con la flota de la Fuerza Aérea de los EE.UU. con más de 400 KC135 y su nueva flota de KC-46A, esta flota de MRTT podría parecer una pequeña aportación. Sin embargo, teniendo en cuenta la situación de la flota estratégica de reabastecimiento de los Estados miembros de la UE, antes de la iniciativa MMF, podemos observar que no llegaba a 30 aeronaves.



ves, que se concentraban en cinco países (Francia, Italia, Alemania, Países Bajos y España). El MMF y sus entre ocho y 11 aviones MRTT representan por lo tanto un salto cuantitativo y cualitativo para la UE. Es, además, la primera vez que un programa OTAN de transporte aéreo en suelo europeo no es liderado por EE.UU., quien tampoco es miembro del programa. La nación líder, Países Bajos, y la nación con más peso, Alemania, son ambas miembros de la UE.

#### **CAPACIDADES DEL MMF A DISPOSICIÓN DE LOS PAÍSES ALIADOS. NECESIDAD ESTRATÉGICA**

Los estados miembros de la UE, gracias al MMF, podrán reducir parcialmente la dependencia de los medios estratégicos del gran hermano estadounidenses y no tendrán que recurrir a sus propios medios tácticos para cubrir carencias, como ha ocurrido en el pasado con los Hércules C130 o C160 y ocurre todavía hoy con el A400M.

Por otra parte, el MMF permitirá movilizar un gran número de tropas y aeronaves de terceros países europeos que no disponen de medios propios de transporte aéreo estratégico a fin de llevar a cabo misiones de la OTAN/UE.

Las carencias de aerotransporte europeo, identificadas inicialmente por la OTAN, fueron recogidas por la UE, concretamente por la Agencia Europea de Defensa (EDA), quien promovió la creación del MMF.





MRTT-F35

La UE se está convirtiendo progresivamente en un actor global más fuerte que refuerza la proyección de su Política Común de Seguridad y Defensa más allá de sus fronteras, como se describe en el documento de Estrategia Global de la UE.

Como resultado, los Estados miembros de la UE han proyectado a menudo en la última década su fuerza utilizando medios aéreos, no solo bajo la OTAN sino también bajo la bandera de la UE.

De acuerdo con esta política, la UE está desarrollando nuevos programas como la PESCO (Cooperación Estructurada Permanente) que precisamente apuntala el camino de la cooperación entre los Estados miembros o creando nuevos organismos como el cuartel general operativo permanente de la UE, Military Planning and Conduct Capability (MPCC).

Pero mientras el centro de gravedad de los intereses estadounidenses ha pivotado hacia el Pacífico, el de la UE oscila entre las regiones

del norte de África-Sahel y la contención de las ambiciones territoriales rusas.

En consecuencia, EE.UU. exige a Europa que refuerce su posición como actor global de la defensa y que asuma un papel relevante en la gestión de sus propias fronteras.

El MMF posee las capacidades de transporte aéreo que, integradas, puestas a disposición de la UE, permiten aumentar su autonomía y su capacidad de reacción, favoreciendo así su papel dentro de la OTAN como aliado. De este modo, a través del MMF la UE podría desplegar sus Battle Groups, el Eurocuerpo o las tropas y capacidades asociadas al proyecto EU Forces for Crisis Response Operation (EUFOR CROC), también bajo el paraguas de la PESCO.

En consecuencia, las capacidades de transporte aéreo del MMF deberían considerarse como factores clave (*key enablers*) para posibilitar las misiones de los estados europeos, ya sea en el marco de la UE o de la OTAN, facilitando el

desarrollo de políticas de defensa alineadas.

El futuro del programa MMF, según el coronel Jurgen Van der Biezen, jefe del MMU, prevé una estrecha cooperación entre el MMU y otros operadores de MRTT como Francia, o quizás España. La cooperación con Francia, que ya ha recibido cuatro de sus 12 MRTT Phenix, se ha iniciado recientemente en los ámbitos de la adquisición de piezas de repuesto, el mantenimiento, la formación y el uso de procedimientos operativos estándar.

El Ministerio de Defensa español, por su parte, ha llevado a cabo recientemente la compra de tres Airbus 300-200 a la compañía Iberia, y ha formalizado con Airbus un acuerdo de reconversión de estas aeronaves al modelo MRTT. Su entrega, prevista entre los años 2023 y el 2025, dejará abiertas las puertas para la colaboración con el MMF y su MMU, pese a que España se haya asegurado previamente la total soberanía de estas aeronaves. ■