



Mando de Transporte Aéreo Europeo

Impulsando la interoperabilidad del A400M

RAFAEL E. SÁNCHEZ GÓMEZ
Coronel del Ejército del Aire

Una movilidad estratégica y táctica eficaz es un requisito esencial para la defensa europea. El A400M ofrece, por un lado, una capacidad de despliegue rápida y eficaz de fuerzas y sus apoyos logísticos a distancias estratégicas, al mismo tiempo que proporciona, por otro lado, capacidades para el transporte intrateatro. El A400M es un avión versátil, definiéndose como un elemento clave en la respuesta rápida ante crisis emergentes, conflictos o situaciones que requieran de una intervención inmediata y decisiva. En este contexto, el A400M se convertirá en el núcleo del despliegue estratégico del transporte *oversize*, la movilidad intrateatro, el suministro

aerotransportado, el reabastecimiento en vuelo táctico, la aeroevacuación médica y del apoyo a las fuerzas de operaciones especiales de las naciones EATC.

Para el EATC, el A400M constituirá la columna vertebral de su flota. En 2025, aproximadamente 90 aviones A400M estarán bajo el control operativo del EATC.

EL EATC ACTUAL

Como marco legal, el EATC dispone de un acuerdo técnico (AT) de 2010, actualizado en 2014 con la adhesión de Luxemburgo, Italia y España. Dicho AT establece como pro-

pósito general la transferencia e integración en un único mando de las responsabilidades más relevantes con respecto al transporte aéreo militar de ala fija, la dirección de la generación de fuerza y la ejecución de la misión, gestionando las capacidades combinadas de transporte aéreo de las siete naciones participantes (PN). El objetivo global es gestionar los recursos de transporte aéreo tan eficazmente como se necesite, y tan eficientemente como sea posible, con la finalidad de reducir tanto la dependencia en la externalización de medios civiles como la huella logística e impulsar la mejora de un entrenamiento orientado a la misión.



El AT establece un sistema de gobierno constituido por un Comité de Transporte Aéreo Multinacional (Multinational Air Transport Committee), como órgano director. El MATraC, que se reúne al menos una vez al año, se constituye a nivel de jefes de Fuerza Aérea, y requiere la unanimidad de sus miembros en la toma de decisiones. El MATraC es presidido por un presidente sin derecho a voto, con la limitación de que el comandante del EATC y el presidente del MATraC tienen que ser de PN distintas. El cometido del MATraC es similar al de un *steering board*, discutiendo cualquier cambio en la estructura del EATC, aprobando el presupuesto común y definiendo el

esquema rotacional de las posiciones de dirección que equilibra el nivel de representación de las PN.

El MATraC también establece las directrices para el comandante del EATC (COM), general de división, responsable de la ejecución de las misiones del EATC. Para llevar a cabo dichos cometidos, el comandante es asistido por dos generales de brigada, cubriendo, respectivamente, los puestos de jefe de Estado Mayor (COS) y director funcional y de Planes y Apoyo, y de segundo comandante del EATC (DCOM) y director de Operaciones. Los puestos de COM y COS son ocupados alternativamente por generales franceses y alemanes; en tanto que el puesto de ter-

cer general, de reciente creación, será cubierto de manera rotacional por Bélgica, España, Italia y Países Bajos.

En relación a la estructura del EATC propiamente dicha, el mando tiene un presupuesto anual de cinco millones de euros. Casi el 50 % de este es absorbido por los costes asociados a las herramientas de trabajo MEAT (Management of European Air Transport) y MPT (Military Planning Tool) utilizadas para el planeamiento y ejecución de las misiones aéreas. Además, el EATC tiene una cobertura de personal de 214. Esta cifra incluye los siete representantes nacionales (*senior national representative*, SNR), uno por cada nación participante.

El SNR constituye un elemento integral importante del EATC y tienen varios cometidos, entre los cuales está la aplicación de competencias tanto administrativas como disciplinarias. También pueden actuar como *red card holder* nacional para garantizar que cualquier limitación nacional es respetada en el desarrollo del planeamiento y ejecución del EATC, así como oficial nacional con la competencia para hacerse cargo de una célula nacional ubicada en las instalaciones del EATC, cuando su PN decide ejecutar una misión autónoma *only national eyes* empleando el personal nacional asignado al EATC. Los SNR, además de sus responsabilidades nacionales, también tienen cometidos específicos dentro de la estructura orgánica del EATC. A excepción de Luxemburgo, que tiene como SNR un civil, el cual es jefe de la Oficina de Relaciones Públicas, el resto de los SNR son coroneles, desarrollando su trabajo como jefes o segundo jefes de las tres divisiones que componen el mando.

LA DIVISIÓN DE PLANES Y APOYO

Operativa desde el 1 de septiembre de 2016, la División de Planes y Apoyo constituye el cambio más importante en la estructura del EATC desde su constitución. Aglutina una serie de secciones que se ocupan del funcionamiento del EATC en sí mismo, como la Sección de Planes, de Asesoría Jurídica, de Apoyo General y de Finanzas.

Las principales razones para la creación de esta nueva división están relacionadas, de manera directa, con la ampliación del EATC, con la adhesión de Italia y España, así como con la proyección internacional del EATC como modelo de cooperación multinacional.

LA DIVISIÓN DE OPERACIONES

La División de Operaciones (OPSD) constituye el pilar por el cual el nombre *EATC* incluye el término *mando*. Su misión es gestionar los aviones bajo el control operativo del EATC. Dicho control es delegado por medio de un mensaje de transferencia de autoridad (*Transfer of Authority*, ToA) que cada PN remite y mantiene actualizado. La ToA especifica los medios aéreos cuyo OPCON ha sido transfe-

rido al EATC, así como cualquier restricción o limitación nacional para su empleo. Los elementos fundamentales de la ToA son: en primer lugar, la referencia individualizada de cada avión, identificado por su número de cola, y, en segundo lugar, su carácter dinámico, pudiendo ser actualizada en cualquier momento, sin aviso previo. Esto significa que cualquier PN puede, en cualquier momento, incorporar (ToA)

o retirar (*revoke of ToA*, RToA) del conjunto de los medios transferidos cualquier número de sus aviones, desde un único avión a, potencialmente, la flota completa.

La OPSD gestiona todo el proceso de planeamiento y ejecución de las misiones de transporte aéreo. Cada nación EATC identifica un centro nacional de coordinación de transporte y movimiento (*National Movement*



and Transport Coordination Centre, NMTCC), uno de los cuales es la Jefatura de Movilidad Aérea del Mando Aéreo de Combate, que tiene la responsabilidad de remitir las peticiones de transporte aéreo (*Air Transport Request, ATR*) al EATC. Como el mismo nombre indica, un ATR es una solicitud de transporte que puede abarcar desde un simple *pallet* de carga al transporte de un jefe de Estado.

El ATR, así como las peticiones procedentes de otras entidades operativas, como por ejemplo una unidad necesitando ejecutar una misión de entrenamiento, son transmitidas al EATC. Usando la herramienta de trabajo MEAT, la OPSD identifica qué avión, entre los que están bajo su control, es el mejor situado para ejecutar la misión requerida, distribuyendo finalmente la orden de misión (*Air*

Transport Mission Order, ATMO). En dicho proceso de planeamiento, evalúa aspectos como el tipo de carga, la necesidad de autorización diplomática y la eficiencia; es decir, si un avión ya ha sido programado para volar en la misma dirección o destino. Una vez que el ATMO es distribuido a la unidad implicada en la misión, el EATC asume el control de la misión o delega el TACON, por eficiencia operativa, a otra



autoridad determinada por cada nación EATC. De cualquier manera, una vez que la misión ha sido completada, la OPSD realiza un análisis de la misma con objeto de identificar e implementar aspectos que ayuden a mejorar tanto el proceso de planeamiento como de ejecución de las misiones. En dicho proceso también se actualiza la contabilidad ATARES, de ser necesaria.

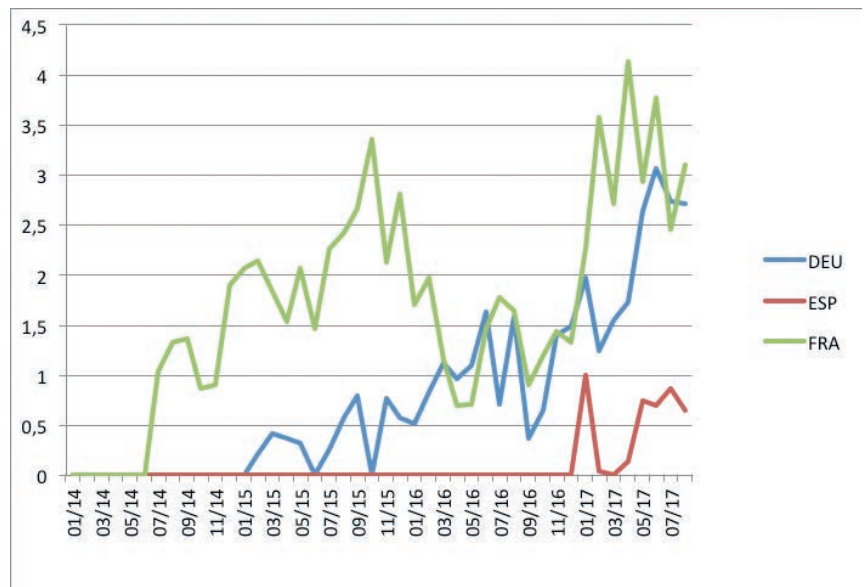
LA DIVISIÓN FUNCIONAL

La División Funcional (FUND) es la principal innovación del EATC. Está construida bajo el concepto de que, mientras los beneficios de la armonización de regulaciones y de una interoperabilidad mejorada son evidentes por sí mismos, estos se hacen más evidentes cuando, como es el caso para el EATC, las capacidades en cuestión están siendo empleadas de manera continua. No obstante, la armonización de normativas y procedimientos y la ejecución de una adquisición común son mucho más complejas de conseguir que transferir el OPCON de una flota de aviones. Con la finalidad de ofrecer una solución con la suficiente flexibilidad a este reto, el concepto del EATC prevé tres niveles de responsabilidad que las PN pueden delegar al EATC.

En el nivel inferior se define la autoridad de recomendación (*Recommending Authority*). En este nivel, el EATC tiene la capacidad de analizar y solicitar información de las PN. Puede proponer cambios que las PN pueden aprobar o no. En un nivel más alto se encuentra la autoridad de coordinación (*Coordinating Authority*). En este nivel, el EATC tiene la potestad de coordinar estudios y actividades entre las diferentes PN y solicitar la implicación de los organismos nacionales más relevantes, dependiendo, finalmente, de los participantes si se aceptan los resultados del trabajo realizado. El nivel más alto es la autoridad de mando (*Command Authority*). En este nivel, el EATC puede distribuir directrices y líneas de acción de aplicación directa, aunque la autoridad para su implementación permanece siempre en las PN. Esta aproximación modular se aplica para cada nación y dominio, y es recogida en el documento de ToA de cada país.

Esta fórmula de diferente autoridad o responsabilidad, aunque compleja, ha permitido a la División Funcional aproximar a las siete naciones EATC a una postura común sobre diferentes retos con unos resultados positivos. El trabajo de esta división también ha hecho posible que el EATC sea considerado como el candidato natural a convertirse en el centro de experiencia europeo en el campo del transporte aéreo. A ello también contribuye tanto el hecho de que, desde la adhesión de España e Italia, el EATC controla más del 60 % de la capacidad de transporte aéreo militar europea, y que la mayoría de los usuarios del A400M pertenecen

Las capacidades del A400M como respuesta a los futuros retos de movilidad aérea han sido resaltadas en un documento elaborado conjuntamente por OCCAR y el EATC. Dicho documento se basa en el supuesto de una crisis internacional ficticia como hilo conductor, que requiere el despliegue de una fuerza de entidad brigada como fuerza de separación de las partes en conflicto, la seguridad y protección de las instalaciones críticas y la extracción de aproximadamente 15.000 ciudadanos de la Unión Europea. Este escenario permite resaltar las ventajas de operar con un avión común e interoperable, utilizado como una única



al EATC. Esta concentración crea una gran oportunidad para el desarrollo de prácticas comunes, materializándose el papel primordial del EATC en el programa del A400M por el hecho de presidir el grupo de usuarios operativos del A400M.

OPERACIONES RUTINARIAS Y ESCENARIOS FUTUROS

Como proyecto colaborativo europeo, el A400M traerá ventajas inherentes en términos de interoperabilidad siempre que haya asociación en la configuración de los equipos. Es esencial que las naciones EATC apuesten por la interoperabilidad en base a líneas de desarrollo a través del ciclo de vida del programa.

flota, al mismo tiempo que se reduce la huella logística en el terreno, disminuyendo los costes operacionales con el uso común de piezas compartidas, equipo de tierra y personal entrenado y cualificado multinacionalmente. El entrenamiento y la cualificación común de las tripulaciones aéreas mejorarán la seguridad de vuelo e incrementarán la efectividad.

Pero no solo los escenarios futuros exigen una flota A400M interoperable, hoy, la interoperabilidad ya es un prerequisite de eficiencia en las operaciones rutinarias en el EATC.

La media diaria de aviones disponibles de la flota A400M bajo control operativo del EATC indica que, aunque el programa A400M y las respec-

tivas naciones comparten problemas comunes de disponibilidad, una misión A400M podría ser transferida de una nación a otra debido a la disponibilidad de sus flotas de A400M. Dicha transferencia, rápida y sin fricciones, de una nación A400M a otra, solamente podría ser asegurada, si son establecidos una serie de criterios:

- implementación de regulaciones, procedimientos y manuales de operación comunes;
- reconocimiento mutuo de entrenamiento y certificación;
- establecimiento de un proceso estructural de información;
- compartir bases de datos de uso común.

INTEROPERABILIDAD Y ESTRUCTURA DEL EATC

La importancia que para el EATC representa la armonización y estandarización se refleja en la propia estructura orgánica de este mando operacional. La División de Operaciones asegura el planeamiento, asignación y control de las misiones en representación de las naciones EATC, tanto en tiempo de paz como en crisis. La División Funcional, compuesta por las Secciones de Empleo, Entrenamiento y Ejercicios (TREX), y Técnico-Logística (TECLOG), mejora la interoperabilidad requerida.

Ambas divisiones interactúan de manera estrecha, trabajando codo con codo, aumentando, de este modo, la eficacia y eficiencia dentro del EATC.

Esta estructura, el personal y la concentración de experiencia en el transporte aéreo multinacional dentro de un cuartel general es la razón de por qué el EATC está liderando en varios dominios la interoperabilidad del A400M, impulsando y mejorando su interoperabilidad operacional mediante múltiples aproximaciones.

Se están llevando a cabo estudios internos para investigar y promover la interoperabilidad técnico-logística y operativa del A400M. La División Funcional del EATC no es únicamente un catalizador dentro de estos grupos de trabajo –fusionando todos los datos de las naciones EATC–, sino también la mano de obra y el punto focal de la experiencia en el transporte aéreo

(TA), el reabastecimiento en vuelo (AAR) y la aeroevacuación médica (AE) para las naciones EATC.

Los estudios liderados por el EATC son amplios, fluctuando entre borradores de temas puntuales a la implementación de un Manual de Operaciones¹ (MO) para la operación de una flota de transporte aérea genérica. Dicho MO desarrolla un concepto de entrenamiento de tripulación aérea de A400M, incluyendo el entrenamiento basado en ordenador (*Computer-Based Training*, CBT). El empleo de especialistas para el mantenimiento y servicio común es otro estudio de importancia que impulsa la interoperabilidad del A400M.

el cual promueve el diálogo entre dichas organizaciones y la industria.

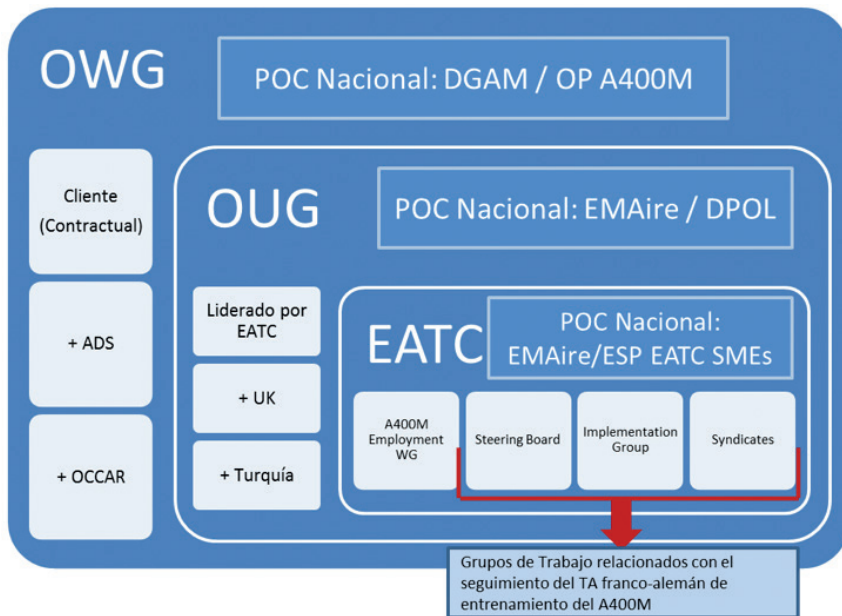
El grupo de trabajo A400M Operational User Group (A400M OUG), presidido por el EATC, ofrece una excelente oportunidad de colaboración entre las naciones usuarias del A400M. Se estableció para proporcionar un foro permanente en el cual estén representados los intereses de los usuarios operativos. Su objetivo final es desarrollar la capacidad de operar conjuntamente en operaciones de despliegue combinadas, identificando sinergias y mejorando la eficiencia en las operaciones rutinarias y de entrenamiento. Aunque hasta



El EATC también participa en diferentes grupos de trabajo, cooperando con otras organizaciones multinacionales con un fuerte apoyo para obtener un A400M interoperable. Varios grupos de trabajo (GT), como el Integrated Logistics and Support (ILS), el Technical Operational Coordination (TOC) y el subsistema de Defensive Aids (DASS), son dirigidos por la OCCAR (Organisation Conjointe de Cooperation en Matiere d'Armement) que están estrechamente unidos a las Direcciones de Adquisición de Armamento y Material de las naciones A400M. El EATC asiste regularmente al grupo de usuarios del A400M, esponsorizado por Airbus Defence and Space,

la fecha ha sido empleado principalmente como consulta, intercambio de información y coordinación en el futuro se impulsarán aspectos como la producción de documentos y procedimientos aceptados conjuntamente. La implementación y revisión recurrente de los documentos *EATC A400M Atlas Common Concept* y *EATC A400M Atlas Common Doctrine* ilustra la voluntad de las naciones participantes en el GT A400M OUG en la búsqueda de un mayor nivel de estandarización.

El compromiso nacional en alcanzar una mayor interoperabilidad ha sido plasmado en el documento *A400M Interoperability Framework*, preparado por el GT A400M OUG, y firmado por los



jefes de Fuerzas Aéreas de las Naciones Participantes en el OUG. El grupo de trabajo OUG propuso complementar dicho documento con el *A400M Standardisation Framework*, que identifica los dominios esenciales de dicha interoperabilidad, aspirando a proporcionar un mayor detalle para futuras cooperaciones entre las naciones A400M OUG. Se enfoca en cuatro líneas de desarrollo: estandarización de la documentación, armonización del planeamiento/preparación de la misión, puesta en común de las bases de datos/información del A400M y armonización de los procedimientos de mantenimiento.

Con su firma, las naciones acuerdan que el EATC coordine los estudios que se desarrollen en las áreas de cooperación mencionadas, asumiendo que el EATC tendrá autoridad de coordina-



ción (Coordination Authority)² sobre dichas líneas de trabajo. A este respecto, el EATC creará cuatro grupos de trabajo con representantes de cada una de las naciones usuarias del A400M. Dichos GT elaborarán recomendaciones, creando doctrina para las naciones. Además, el documento establece que, con dicha firma, las naciones también acuerdan que los resultados de estos estudios serán, cuando sea posible, adoptados como doctrina de obligado cumplimiento. Si no fuera el caso, esta doctrina multinacional, al menos, debería ser tenida en cuenta en los procedimientos nacionales afectados.

Finalmente, el EATC también se ha volcado en el fortalecimiento de la cooperación con agencias relacionadas con el programa A400M. El documento *EATC-OCCAR Vision Paper*

plasma el interés común de múltiples organizaciones esforzándose por mejorar la interoperabilidad del A400M. Para consolidar estas relaciones, el EATC ha establecido, con objeto de impulsar el diálogo y el intercambio de información, una asociación en relación al A400M, por medio de *Letter of Intent*, tanto con el Estado Mayor de la Unión Europea (EUMS) como con el Centro de Coordinación de Movilidad Aérea (AMCC) de la OTAN. Es de esperar que la OCCAR y la Agencia de Defensa Europea (EDA) sigan el ejemplo. Esta mayor cooperación traerá un mayor valor añadido a las naciones EATC a través de la creación de sinergias, evitando duplicaciones de esfuerzos y facilitando la acción común, allí donde sea posible.

EL FUTURO DEL EATC

La principal prioridad del EATC es la consolidación de los logros que se han alcanzado hasta el momento. ¿Qué retos se pueden prever para el EATC? A corto plazo, mantener el nivel de resultados alcanzado hasta la fecha en las áreas de transporte aéreo, evacuación aeromédica y AAR. A medio plazo, continuar con el desarrollo de los conceptos del EATC sobre la manera de armonizar y estandarizar regulaciones y procedimientos comunes con respecto al entrenamiento, ejercicios y operación de nuestras futuras plataformas de AT, beneficiándose del momento de la implementación del A400M y A330 MRTT para impulsar la integración de los procesos funcionales. Finalmente, a largo plazo, investigar nuevos conceptos de cooperación con una visión común entre las EATC PN sobre una flota mixta de transporte aéreo optimizada y eficaz que permita seguir progresando en una mayor integración del EATC.

CONCLUSIÓN

La interoperabilidad no solo aumenta la flexibilidad operacional y eficiencia, sino también refuerza la confianza y el compromiso entre las PN, superando, de este modo, barreras y obstáculos. Solamente a través de innovación, soluciones creativas y nuevas maneras de pensar podrán enfrentarse a los retos que se les plantean. Las oportunidades resultantes de la aproximación multinacional variarán entre sinergias en operaciones en tiempo de paz a despliegues con una huella logística reducida. Antes de que los beneficios puedan apreciarse, las PN tendrán que cumplir con ciertos prerrequisitos. Interoperabilidad es la palabra clave y el reto es mantener a las naciones en la visión inicial, facilitando el necesario marco de interoperabilidad. •

NOTAS

¹El *manual de operaciones* incorpora múltiple subpartes. Actualmente, están siendo elaboradas la subparte A de generalidades; la subparte D, regulación de entrenamiento; y la subparte T, procedimientos tácticos.

²Coordination Authority implica la autoridad para coordinar actividades, estudios y desarrollos dentro de un dominio funcional. El EATC puede requerir la participación de las naciones pero los resultados de los trabajos están sometidos a la aprobación de los países participantes.

