



«Un excelente modelo de cooperación basado en compromiso, confianza y transparencia»

El Mando Europeo de Transporte Aéreo

RAFAEL E. SÁNCHEZ GÓMEZ
Coronel del Ejército del Aire

En cualquier discusión mantenida en el pasado acerca de las capacidades de defensa europeas, el argumento normalmente sostenido era el de un mayor gasto en defensa. También se manifestaba el beneficio de una mayor integración de las industrias de defensa europeas. Ninguna aproximación resultó determinante a la hora de generar mejoras reales en capacidad militar al adolecer de una clara reestructuración radical. Poniendo a un lado las dificultades políticas, Europa podría sin duda organizar su defensa, gastando más eficientemente, de una manera integrada, del mismo modo que los Estados Unidos organizan sus fuerzas armadas en el ámbito federal.

En este sentido, se ha necesitado de iniciativas para mejorar la capacidad militar sin asumir importantes aumentos en los presupuestos de defensa. Para ello, se han buscado caminos para reducir gastos mediante la racionalización, evitando la duplicación de cuarteles generales, planeamiento, entrenamiento, apoyo logístico, adquisición, investigación, bases aéreas y otros servicios. Ha sido y sigue siendo un proceso muy doloroso. No obstante, ha sido la única opción, de carácter inmediato, disponible, la cual ha podido ser realizada de una manera relativamente rápida dada la voluntad política, materializándose en la iniciativa europea de “Pooling and Sharing”.





UN LARGO Y SINUOSO CAMINO AL EATC

1999

En la cumbre anual franco-alemana de Jefes de Estado se anunció la iniciativa político-militar que inició "la preparación del establecimiento de un Mando Europeo de Transporte Aéreo". Las conclusiones de la cumbre del Consejo Europeo en Helsinki ese mismo año hicieron mención a la voluntad expresada de los Estados Miembros de desarrollar objetivos colectivos para capacidad de reacción rápida, incluyendo el área del transporte estratégico.

2000

Un estudio dirigido por el Grupo Aéreo Europeo (EAG) en 2000 llegó a la conclusión que sería beneficioso coordinar los requisitos y medios del transporte aéreo militar internacional. Se recomendó una aproximación por fases para el establecimiento de un Mando que permitieran una transferencia progresiva de competencias de las estructuras nacionales existentes. El primer paso consistió en la creación de una entidad coordinadora.

2001

Los miembros del EAG decidieron en junio de 2001 establecer la Célula Europea Coordinadora de Transporte Aéreo (European Airlift Coordination Cell-EACC) como el primer paso de coordinación mediante la implementación del mecanismo de intercambio permitiendo a las naciones intercambiar servicios de transporte aéreo sin pago alguno (ATARES). Esta organización demostró su viabilidad al obtener ahorros que excedieron, en el primer año, los costes operativos de esta Célula.

2003

De acuerdo a la aproximación por fases recomendada en 2000 por el EAG, las Naciones miembro del EACC decidieron en junio de 2003 dar un paso adelante aumentando el alcance y responsabilidad de esta Célula. Se estableció el Centro Europeo de Transporte Aéreo (European Airlift Centre-EAC) con un aumento de la responsabilidad en el planeamiento de las solicitudes de transporte aéreo y una responsabilidad adicional en la armonización de las regulaciones relacionadas con el transporte aéreo.

2006

Fracaso relativo en la decisión, en 2006, de Bélgica, Francia, Alemania y los Países Bajos de iniciar el proceso de establecimiento del Mando, al mismo tiempo que de la fusión del EAC con una organización gemela de movimiento marítimo emergió una estructura de coordinación de movimiento multimodal, llamada "Movement Coordination Centre Europe-MCCE", y por lo tanto, volviendo a una coordinación del tipo EACC.

2007

En mayo 2007, los Jefes de Defensa (CHOD) de las cuatro naciones participantes (BE, DE, FR, NL) aprobaron el concepto EATC. Un equipo de implementación internacional, ubicado en Beauvechain (Bélgica), facilitó la decisión final para establecer el Mando en Eindhoven, así como su inauguración en septiembre de 2010.

1 DE SEPTIEMBRE DE 2010

Establecimiento del EATC.

11 DE MAYO DE 2011

El EATC alcanza su Capacidad Operativa Inicial (IOC).

22 DE NOVIEMBRE DE 2012

Incorporación de Luxemburgo.

28 DE NOVIEMBRE DE 2013

El EATC declara su Capacidad Operativa Final (FOC).

3 DE JULIO DE 2014

Incorporación de España.

4 DE DICIEMBRE DE 2014

Incorporación de Italia.

CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DEL EATC

- El EATC reemplaza parcialmente o totalmente a las estructuras nacionales de transporte aéreo nacionales dependiendo de la decisión de la Nación Participante (PN).
- *El EATC está diseñando para gestionar una capacidad completa: equipamiento y tecnología, personal, formación y entrenamiento, conceptos y doctrina, disponibilidad y despleabilidad, organización y estructura, infraestructura.*
- El EATC es un Mando al cual las Naciones Participantes delegan ciertos niveles de responsabilidad.
- Las actividades operativas del EATC descansan en un mecanismo ATARES para equilibrar las contribuciones proporcionadas por las PNs sobre los servicios recibidos.
- El perímetro de actuación del EATC va más allá del puro role de transporte aéreo como la aeroevacuación médica y el reabastecimiento en vuelo.
- El EATC acomoda las limitaciones nacionales a los procedimientos operativos en vigor al mismo que mantiene el potencial para futuros desarrollos basado en la confianza, transparencia y compromiso de las PNs.
- El EATC mantiene una actitud activa en desarrollar formas de cooperación con no-PNs y otras organizaciones que mejoren la coordinación de servicios (pilar operacional), así como actividades (pilar funcional) en beneficio de una comunidad de mayor entidad.
- El valor añadido del EATC:
 - A. Estructura más ligera con menos costes de operación
 - B. Optimización del resultado operativo: menos externalización, menos espacio vacío, mismos resultados de transporte (carga/pasajeros transportados) con menos medios aéreos y menos horas de vuelo. Oportunidades de entrenamiento adicionales...
 - C. Solidaridad operativa.
 - D. Procedimientos y regulaciones armonizadas (dominio funcional) permiten aumentos del nivel de interoperabilidad la cual en sí mismo contribuye a mejorar los resultados operativos.
 - E. Desarrollo de un entendimiento común basado en compromiso y confianza dentro de la comunidad de transporte aéreo, lo cual en el largo plazo facilita una aproximación común.
 - F. Factores clave del EATC:
 - Continuo empuje político.
 - Combinación de aproximaciones top-down y bottom-up.
 - Existencia de un mecanismo (ATARES) para el intercambio de servicios.
 - La implementación del programa principal A400M es un gran elemento conductor. No obstante, su potencial beneficio en las áreas funcionales no ha producido hasta el momento los beneficios esperados debido a los puntos no resueltos relacionados con el apoyo común y la creación de una unidad multinacional.
 - Preservación de la soberanía nacional:
Aunque el modelo EATC supone una significativa transferencia de autoridad, la propiedad de los medios permanece con las EATC PNs. No hay impacto en el registro de los aviones, ni en las unidades aéreas (localización, estructuras, personal). La generación de fuerza anual (número anual de horas de vuelo) continúa siendo una prerrogativa nacional. Existen mecanismos que salvaguardan la soberanía nacional:
 - A nivel estratégico:
Existen dos Acuerdo Técnicos. El primero impide que el personal del EATC sea desplegado a operaciones en el exterior sin consentimiento previo de sus respectivos gobiernos. El segundo garantiza que el EATC pueda apoyar una operación, en la cual no todas las EATC PNs tomen parte. El EATC pasó el test de Libia con éxito (figura 9a/b/c).
 - A nivel operacional:
Cada EATC PN puede recuperar el OPCON (Revoked Transfer of Authority-RToA) en cualquier momento y sin explicación alguna de todos o parte de sus medios transferidos.
 - A nivel táctico:
Cada EATC PN autoriza a un representante nacional (Red Card Holder) a verificar que las misiones son planeadas y asignadas de acuerdo a las directivas y regulaciones nacionales.

En la búsqueda de opciones para obtener un poder militar europeo más efectivo, el reto ha sido frecuentemente dirigido hacia un ejército europeo totalmente integrado. Pero, a corto-medio plazo, ha parecido mucho más productivo buscar iniciativas para racionalizar las fuerzas existentes,

las cuales puedan ser utilizadas más eficazmente en un entorno multinacional. Un modelo para dicha actividad supranacional lo ha constituido, durante mucho tiempo, la fuerza AWACS de la OTAN, que ha proporcionado con eficacia una capacidad de alerta temprana aerotranspor-

tada a los miembros de la OTAN a un coste de operación mucho más asequible que el que hubiera necesitado una aproximación nacional independiente. En este punto, a la pregunta ¿qué capacidad necesita Europa que pudiera operar, en el corto-medio plazo, de modo similar a la fuerza AWACS OTAN? La respuesta ha sido unánime, viéndose el transporte aéreo militar como un claro ejemplo y materializándose en el Mando de Transporte Aéreo Europeo (European Air Transport Command-EATC).

Con la inauguración del EATC el 1 de septiembre de 2010 en Eindhoven (Países Bajos), se abrió un nuevo capítulo en el libro de la Política de Seguridad y Defensa Europea. El establecimiento de este nuevo Mando representa un hito en el desarrollo de la iniciativa europea de "Pooling and Sharing" de medios militares nacionales, y marca la primera vez que naciones europeas delegan el Control Operativo (OPCON), de manera permanente, a un mando multinacional.

Si se analiza el proceso para el establecimiento del EATC, factores como la limitada disponibilidad de medios de transporte aéreo militar y la necesidad operativa de coordinarlos de manera precisa, han contribuido significativamente a dicho proceso. En el pasado, las operaciones combinadas mostraron claramente una carencia





Contingente español en el EATC.

significativa en la armonización y estandarización de los procedimientos en el área de entrenamiento, empleo y apoyo logístico con consecuencias directas en la ejecución de la misión. En el futuro, las flotas de transporte aéreo (TA) de las Naciones EATC Participantes (EATC PN)¹ serán instruidas, entrenadas y operadas conjuntamente, tanto en tiempo de paz como en operaciones. Esto ha llevado a un entendimiento compartido de la tercera dimensión, el cual ha de evolucionar posteriormente hacia el desarrollo

de técnicas, tácticas y procedimientos comunes. El control centralizado y la ejecución descentralizada sigue siendo el principio básico de empleo de cualquier fuerza aérea. Además, los cortes en los presupuestos de defensa y determinadas iniciativas políticas de la Unión Europea (UE) han contribuido, de manera decisiva, en la decisión de crear un Mando Europeo de Transporte Aéreo. Su establecimiento requirió una larga y sinuosa aproximación por fases cuyo primer hito más significativo fue la creación de una Sección de Coordinación de Transporte Aéreo Europeo (EACC-European Airlift Coordination Cell) en Eindhoven en 2001; posteriormente, se transformó en el Centro de Transporte Aéreo Europeo (European Airlift Centre-EAC); en 2006 se firmó una Carta de Intenciones (Letter of Intent-LOI) por Francia y Alemania para crear el EATC; y finalmente, en 2010, la firma de un Acuerdo Técnico (Technical Agreement-TA) que proporcionó el marco legal interino para su establecimiento.

Pero ¿qué es el EATC? ¿Cuáles son sus objetivos? ¿Cómo funciona? ¿Qué beneficios tiene? ¿A qué retos se enfrenta? Estos interrogantes tratarán de ser respondidos de manera sencilla y directa, de forma que pro-

porcione al lector una clara perspectiva del EATC, un excelente ejemplo de cooperación multinacional “Pooling and Sharing” en Europa.

OBJETIVOS DEL EATC

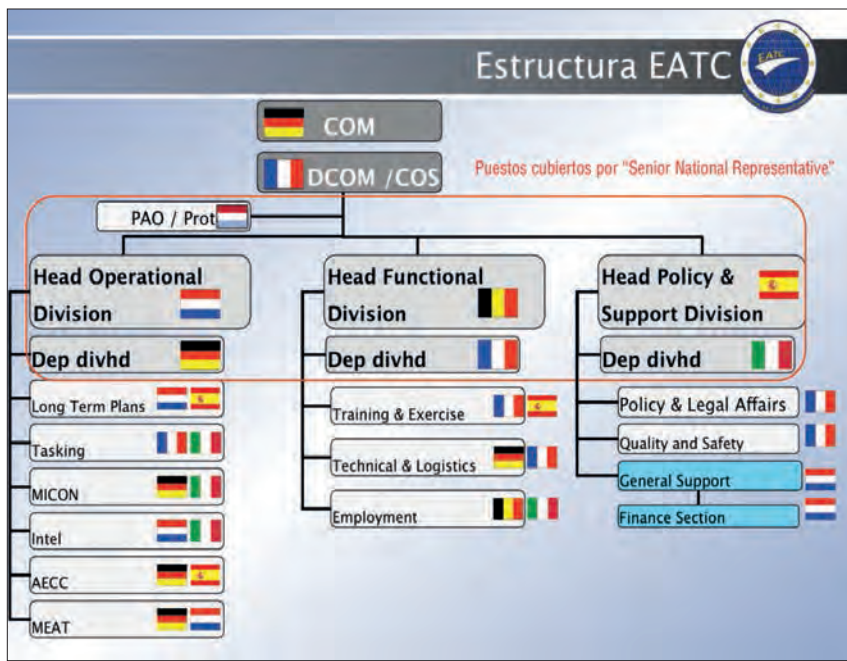
El EATC se crea con el objetivo de transferir e integrar en un único mando las responsabilidades más relevantes con respecto al transporte aéreo militar de ala fija; dirigir la generación de fuerza, y ejecutar la misión gestionando las capacidades combinadas de transporte aéreo de las siete EATC PN. El objetivo global es gestionar los recursos de “transporte aéreo” tan eficazmente como se necesite y eficientemente como sea posible, con el objetivo de reducir tanto la dependencia en la internacionalización de medios civiles como la huella logística e impulsar la mejora de un entrenamiento orientado a la misión.

LA ESTRUCTURA DEL AT MILITAR NACIONAL Y EL EATC

A diferencia de la mayoría de organizaciones militares similares, el EATC, por diseño, es parte integral de las estructuras de mando y control (C2) militar de TA de las EATC PN. Para ello, el EATC ha de integrarse en las respectivas estructuras nacionales como un eslabón más entre los niveles C2 correspondientes al Mando Aéreo de Combate (Air Staff/Air Force Command) y las Alas/Escuadrones TA.

¹Alemania, Bélgica, Francia, Italia, Luxemburgo, Países Bajos y España.





de las naciones. La clave del éxito ha sido hallar un espacio de acuerdo para establecer un concepto de operación con un diseño inteligente e innovador, el cual ha dado a las EATC PN la garantía de un propósito y una unidad de esfuerzo definidos ambos en común, así como del privilegio para mantener o recuperar la soberanía nacional.

En primer lugar, depende de cada EATC PN la decisión sobre qué medios AT transferirá el OPCON al EATC. Es posible la transferencia de una flota en su totalidad o solamente una parte de ella. En cualquier momento y sin obligación alguna de justificar las razones, cada EATC PN puede recuperar el OPCON sobre los medios transferidos al EATC. Esta revocación de la Transferencia de Autoridad (Revoke Transfer of Authority-RToA) puede ser aplicada a cualquier número de medios sin limitación en su duración.

El EATC asigna medios o unidades de acuerdo al planeamiento del EATC. Para su desarrollo, el EATC tiene que tener en cuenta cualquier limitación (caveat) nacional. Las restricciones nacionales, de ser necesario, podrían llevar al ajuste del propio planeamiento del EATC. Por lo tanto, cada EATC PN ha de nominar, dentro de su personal destinado en el EATC, un "Red Card Holder" nacional para garantizar que dichas "caveats" nacionales son respetadas. También cada EATC PN puede decidir usar los recursos del EATC para planear, ordenar y controlar los aviones nacionales que hayan sido RToA. Para este fin, se habrá identificado un Oficial nacional, como "Head of the National Chain of Command", dentro del EATC con la competencia para hacerse cargo de dicha responsabilidad en caso de que se produjera en cualquier momento dicha situación. Este Oficial nacional dejaría, temporalmente, de estar bajo la autoridad del Comandante del EATC, liberándole de sus responsabilidades EATC y actuando de acuerdo a las directivas nacionales. Además, podría desarrollar dichos cometidos nacionales en un "Black Cell" nacional, teniendo la posibilidad de disponer de personal EATC nacional como apoyo,

El comandante del EATC recibe únicamente directrices y asesoramiento del Comité Multinacional de Transporte Aéreo (Multinational Air Transport Committee-MATraC), el cual está constituido por representantes de las EATC PNs a nivel de Jefe de Fuerza Aérea (Air Chief).

ARQUITECTURA DEL EATC

El concepto del EATC descansa en dos pilares interdependientes (figura 1):

- En el pilar operacional se realiza el planeamiento, asignación, seguimiento y control de todas las misiones empleando todos los medios aéreos transferidos al EATC. En la práctica, significa que el Comandante del EATC tiene delegado el Control Operativo (OPCON) de más de 200 medios aéreos tácticos y estratégicos de transporte aéreo de ala fija.

- El pilar funcional aspira a desarrollar directivas y estándares comunes relacionados con el empleo, entrenamiento, apoyo técnico y logístico del transporte aéreo. En este dominio, el EATC está en la senda de convertirse en el Centro de Competencia Europeo en representación de las EATC PN para cuestiones asociadas a la armonización, interoperabilidad y estandarización del transporte aéreo.

APROXIMACIÓN MODULAR

El fortalecimiento del nivel y profundidad del concepto "cooperación" en Europa es una historia de voluntad político-militar para ceder o no soberanía nacional, especialmente en el área de la generación de la fuerza, la cual incluye tanto el planeamiento como los aspectos funcionales. Esto ha sido siempre el reto al que han tenido que hacer frente las organizaciones que han precedido al EATC, por ejemplo, el EAC o cualquier otra organización de defensa multinacional.

Para establecer el EATC se tuvo que encontrar una salida a las dudas



pero tratando que el impacto en la operación del EATC sea el mínimo posible.

La Transferencia de Autoridad (ToA) en cuestiones funcionales en el EATC se materializa en la práctica con la recepción de delegación de autoridad de cada EATC PN para contribuir e incluso producir documentos de dirección, regulación y asesoramiento. El grado de implementación de dichos documentos/recomendaciones en las estructuras nacionales, dependerá del nivel de autoridad transferido al EATC en cada dominio y área funcional.

PILAR OPERACIONAL

La transferencia del OPCON, el “Pooling and Sharing” de los medios de transporte aéreo y la unidad de propósito y esfuerzo permiten el uso eficaz y eficiente de los medios disponibles, lo cual ha de conducir a una menor contratación de transportes comerciales, a la mejora de las estadísticas en términos del número de pasajeros y carga de pago transportados, reduciendo el espacio no utilizado en los vuelos y, por consiguiente, a mayores oportunidades para el entrenamiento de las unidades de transporte aéreo.

La flota EATC transferida está compuesta de una excelente combinación de diferentes tipos de aviones de transporte aéreo. Existen aviones “Wide Body” de pasajeros y carga, tipo A310; de reabastecimiento en vuelo, tipo KDC-10; aviones tácticos medios y ligeros, tipo C-295; así como aviones VIP, tipo Embraer, Falcon 900. La RToA ha sido aplicada, hasta la fecha, a muy pocos



Flotas asignadas al EATC 2015-2016.

aviones. En aquellos casos en los que se ha ejecutado la RToA, el principal motivo ha sido el apoyo a operaciones internacionales o, como es el caso de Francia, en apoyo a sus mandos regionales fuera del territorio nacional.

PILAR FUNCIONAL

En el pilar funcional, la Transferencia de Autoridad en cuestiones funcionales permite al EATC armonizar el empleo, entrenamiento y apoyo logístico de la fuerza multinacional, y proporciona al EATC una sólida base para desarrollar políticas y estándares comunes relacionados con el empleo del transporte aéreo militar.

Por consiguiente, el EATC se convertirá, paso a paso, en el punto central para la interoperabilidad y la estandarización del transporte aéreo militar. En la actualidad, está en la senda de convertirse en un “Centro de Experiencia (Centre of Expertise)” único con respecto al transporte aéreo militar. La armonización de las normativas y documentos nacionales, en la que un gran número de expertos nacionales están inmersos, requiere de mucha confianza y transparencia en las capacidades de cada EATC PN y, por lo tanto, llevará su tiempo. No obstante, es un campo de grandes oportunidades y, en un horizonte con perspectiva, será posible una mayor eficiencia en la utilización de los recursos en el dominio funcional.



Figura 1.

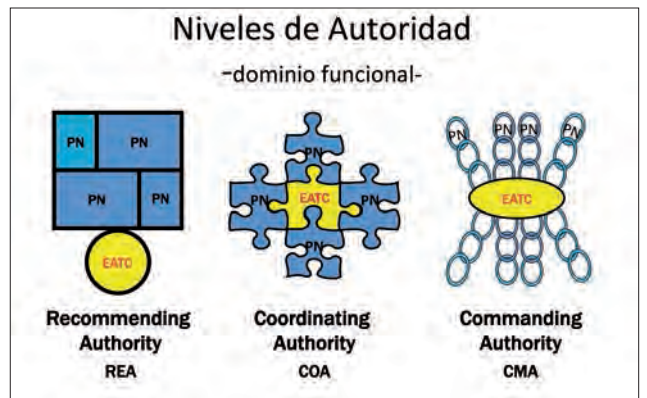


Figura 2.

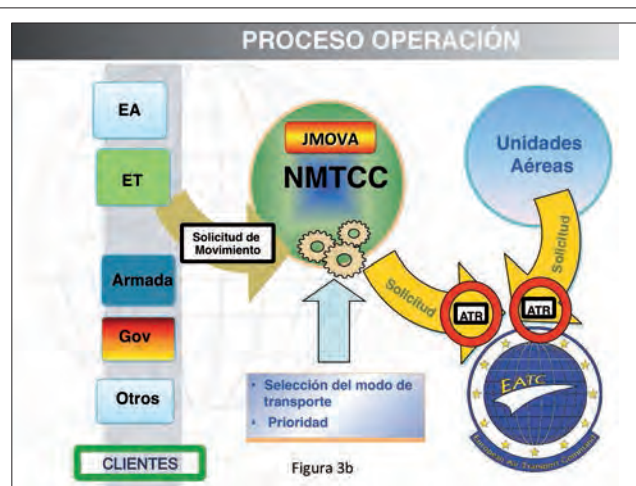


Figura 3a.

Figura 3b.

NIVELES DE AUTORIDAD

El concepto del EATC proporciona tres niveles de autoridad en el área funcional (figura 2):

- En el nivel inferior, la “Recommending Authority”, el EATC actúa como consejero de las EATC PNs.

- En el nivel intermedio, “Coordinating Authority”, el EATC es la agencia de coordinación para asuntos, estudios y desarrollos seleccionados por las EATC PNs. En este nivel, las EATC PN han de implicar al EATC desde el principio en el proceso de análisis y desarrollo de nuevas regulaciones y procedimientos.

- En el nivel superior, la “Commanding Authority”, el EATC inicia los procesos de análisis bajo iniciativa propia y está autorizada para distribuir directivas de las EATC PN. De esta manera, dentro del EATC, la nación EATC con mayor nivel de ambición establece el ritmo de trabajo.

PROCESO OPERACIONAL

Uno de los principales retos que el EATC tenía, y a veces todavía tiene, es controlar la organización y armonización de todos los procesos relacionados con el transporte aéreo multinacional (figura 3a y 3b). En principio es un proceso sencillo: Solicitar, Planear, Asignar, Controlar e Informar, pero en la práctica es altamente complejo debido al hecho de que no solamente la EATC PN –en general con diferentes mentalidades en relación a los horizontes de planeamiento en general– alimenta dicho proceso, sino que, además, dentro de las EATC PN, apoyan-

do en parte y contradiciendo parcialmente los procesos, se hace emerger el proceso común del EATC.

El proceso operacional se gestiona, de manera eficaz y eficiente, por medio de una moderna, potente y eficiente herramienta de información (IT) que es utilizada por todas las organizaciones y personal de las EATC PNs implicadas en el dominio del transporte aéreo. Las EATC PNs invirtieron en el desarrollo de una nueva herramienta IT propiedad del EATC, la cual sirve al propósito y al objetivo del EATC bajo el nombre de MEAT (Management of European Air Transport).

Pero no menos importante es el hecho de que la visión, el concepto y el trabajo rutinario solamente puedan ser realizados de manera satisfactoria si están asistidos por un conjunto de procedimientos operativos y funcionales comunes, así como por un lenguaje común. El EATC solo puede funcionar bien si los Procedimientos de Operación Estándar (Standard Operating Procedures-SO) son seguidos con exactitud. El resultado final es extremadamente dependiente del uso de una lengua común: el inglés. El inglés ha sido normalmente la herramienta de comunicación de las tripulaciones aéreas; sin embargo, hoy ha de convertirse, además, en el lenguaje de los especialistas y de la narrativa para la elaboración de los principales documentos.

RELACIONES DE TRABAJO

Después del establecimiento del EATC se constituyeron, de manera in-

mediata, relaciones de trabajo con otras organizaciones de transporte aéreo.

Ni la OTAN ni la Unión Europea (UE) tienen autoridad sobre el EATC. En caso de requerirse transporte aéreo militar, han de tramitar sus necesidades de transporte aéreo a través de una de las EATC PNs. Especialmente existen excelentes relaciones de trabajo con la Agencia de Defensa Europea (European Defense Agency-EDA) y el Grupo Aéreo Europeo (European Air Group-EAG),



así como con las iniciativas “European Air Transport Fleet (EATF)” y “European Advanced Tactics Training Course” (EAATTC), ambas de la EDA. Todo el esfuerzo realizado ha sido enfocado con la idea principal de encontrar sinergias y evitar la duplicación del trabajo.

Existe también una estrecha relación de trabajo con el Centro Europeo de Coordinación de Movimiento (Movement Coordination Centre Europe-MCCE) establecido en Eindhoven con la finalidad de mejorar el intercambio de horas de vuelo entre naciones, incluso con naciones no pertenecientes al EATC.

Otro importante cometido de la División Funcional es proporcionar propuestas y personal experto en asuntos relacionados con el A400M. El EATC preside, entre otras iniciativas, el Grupo de Usuarios Operativos del A400M (A400M Operational User Group-OUG) y lidera el desarrollo de algunos conceptos relacionados con este futuro avión europeo, que se convertirá en la columna vertebral del EATC en los próximos años, cuando aproximadamente 80 aviones vuelen bajo OPCON del EATC.

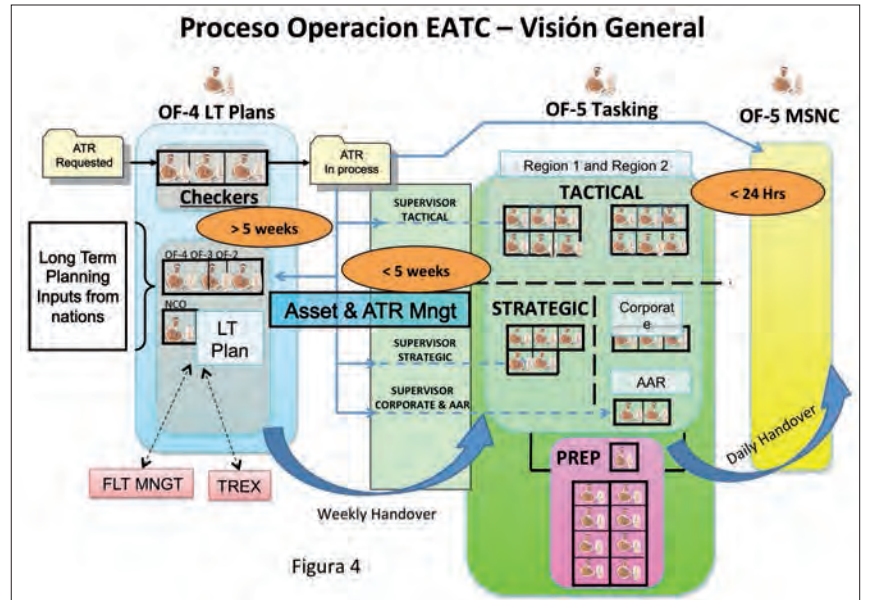


Figura 4.

DIVISIÓN DE OPERACIONES

La División de Operaciones es el punto central de todos los procesos relacionados con la ejecución del transporte aéreo militar en el EATC: planeamiento, asignación, control y análisis de la misión, con la finalidad de satisfacer las necesidades de las

EATC PN. Durante el proceso, los medios aéreos más adecuados bajo el control operativo del EATC son seleccionados y asignados para la ejecución de las misiones de TA, al mismo tiempo que se realiza el esfuerzo de cumplimentar las peticiones recibidas de la manera más eficiente posible. La División Operacional tiene diferentes secciones, cada una ocupándose con aspectos específicos del ciclo de Planeamiento de la Misión de Transporte Aéreo (figura 4).

PLANEAMIENTO A LARGO PLAZO SECCIÓN DE PLANEAMIENTO A LARGO PLAZO

La Sección de “Long Term Plan-LTP” evalúa y procesa las peticiones de TA (ATR) y de reabastecimiento en vuelo (AAR) y requisitos permanentes, para posteriormente desarrollar los planes de transporte aéreo. Para el desarrollo de los planes de AAR y VIP los ATRS son remitidos directamente a la Sección de Tasking. Cada seis meses se celebra una conferencia con las EATC PN para predeterminedar las futuras necesidades de TA y considerarlas con el suficiente tiempo de antelación para asegurar un eficiente uso de los medios disponibles (figura 5). Paralelamente, se identifican posibles carencias o duplicación de requisitos las cuales son gestionadas mediante acciones coordinadas con la EATC PNs.



Despegue en Libreville

Las peticiones de transporte aéreo (Air Transport Request-ATR) recibidas con una fecha de ejecución de más de 5 semanas de antelación son procesadas y comprobadas para garantizar que todos los datos esenciales están recogidos en el ATR. En caso de alguna discrepancia, y ser necesario introducir cambios en los ATR remitidos, se informa a las EATC PN sobre el estado de su ATR. Cualquier cambio o corrección propuesta por el EATC ha de ser aprobada expresamente por la EATC PN en cuestión. Una vez validado, el estado del ATR cambia a “in Process”, y se inicia el proceso de planeamiento y asignación de misión.

Debido al elevado número de ATR manejados por el EATC es necesario priorizar las peticiones entrantes. Además, el proceso en su conjunto requiere una estrecha comunicación con los Centros Nacionales de Coordinación de Movimiento y Transporte (National Movement and Transportation Coordination Centre-NMTTC)². En resumen, el trabajo realizado por la Sección de Planeamiento a Largo Plazo es el primer paso para generar sinergias y garantizar el mejor empleo de los medios asignados a fin de cumplir con el mandato dado al EATC por las EATC PN.

SECCIÓN DE TASKING

Cinco semanas antes de la fecha de ejecución de una misión de TA la Sec-

ción de “Tasking” se hace cargo de la preparación de la misión. Dentro de la Sección de Tasking se produce la Orden de Misión de Transporte Aéreo (Air Transport Mission Order-ATMO), especificando en detalle la programación del vuelo, la carga de pago, las autorizaciones diplomáticas, rutas, gestión del pasaje, etc. Entonces, el ATMO es remitido a las Unidades Aéreas de Transporte Aéreo (Executing Agencies-EA). Todo el trabajo que se vuelca en el ATMO proporciona la base para la correcta ejecución de la misión (figura 6).

La Sección de Tasking está dividida, a su vez, en dos Secciones: Preparación de Misión y Tasking; ésta última formada por 4 Células según el tipo de flota/misión que gestionan: aviones tácticos (C130, A400), estratégicos (A340, B707), VIP y AAR. Esta distribución proporciona un doble efecto; por una parte equilibra la carga de trabajo, y por otra, maximiza el conocimiento general del personal de planeamiento para realizar el mejor empleo de los medios asignados.

La Sección de Tasking es organizada en dos regiones: una, se encarga de las misiones en Europa, así como de todos los vuelos VIP y de AAR; la otra, gestiona las misiones fuera de Europa. Esta distribución proporciona un doble efecto; por una parte, equilibra la carga de trabajo, y por otra, maximiza el conocimiento general del personal de planeamiento para realizar el mejor empleo de los medios asignados.

Finalmente, 24 horas antes de la hora de despegue programada, todas las



misiones son transferidas a la Sección de Control de Misión (Mission Controlling-MSCN) para su ejecución.

CONTROL DE MISIÓN

La Sección de Control de Misión (Mission Control Branch) está activa permanentemente (24/7). Misión

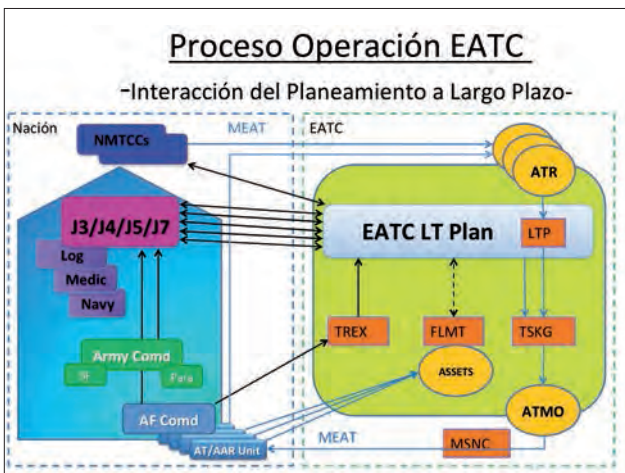


Figura 5.

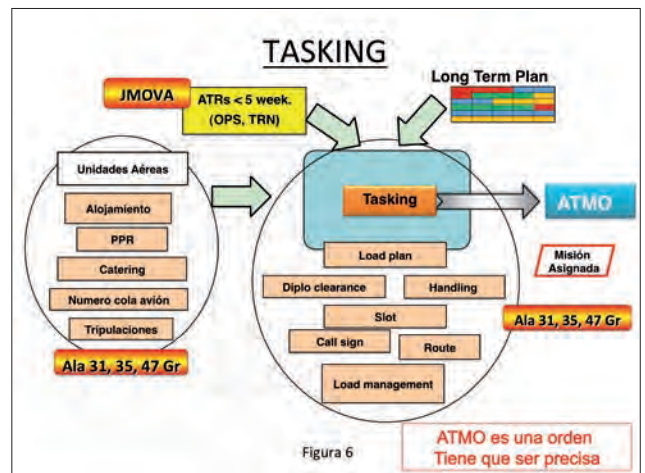


Figura 6.



Control, también conocida en el EATC como MICON, controla y supervisa todas las actividades de vuelo bajo responsabilidad del EATC. Si una misión no se desarrolla de acuerdo al plan previsto, lo cual es bastante frecuente, MICON se hace cargo y busca soluciones para llevar a buen término la misión programada.

MICON también juega un papel esencial en la gestión de situaciones imprevistas o de ATRs urgentes con menos de 24 horas de antelación al inicio de la misión. En un ciclo más reducido, el personal de MICON está capacitado para intervenir y tomar las acciones necesarias para llevar la misión a buen término, planeando vuelos y produciendo los ATMO correspondientes en respuesta a peticiones de TA con poco tiempo de reacción.

CENTRO DE CONTROL DE EVACUACIÓN MÉDICA ESTRATÉGICA

Para el transporte y evacuación de pacientes militares por vía aérea, está

activado permanentemente en el EATC un equipo de Médicos de Vuelo. Este equipo médico, conocedor de los requisitos específicos en los trans-

portes de aeroevacuación estratégica (AE), tiene por misión planear, coordinar y/o controlar la ejecución de la misión de AE en términos de coste-eficacia e idoneidad, en coordinación estrecha con el resto de las Secciones del EATC y las autoridades nacionales implicadas (figura 7).

Antes de solicitar un vuelo de AE, la EATC PN implicada ha de informar del estado médico del paciente mediante un informe para su movimiento (Patient Movement Request-PMR). Después de la recepción del PMR, el AECC evalúa la disponibilidad de los medios necesarios (avión, equipo médico y soporte médico). En estrecha coordinación con el Centro de Coordinación Nacional de Evacuación de Pacientes (National Patient Evacuation Coordination Centre-PECC), y si es necesario con la autoridad nacional solicitante, el Centro de Control de Aeroevacuación Estratégica (Aeromedical Evacuation Control Centre-AECC) apoya todas las medidas médicas y logísticas necesarias para la ejecución de la misión de AE. Finalmente, el AECC evalúa el estado médico del paciente y los riesgos fisiológicos del vuelo con el objeto de seleccionar el tipo de avión y su configuración médica más idónea de acuerdo a las necesidades médicas del paciente. Dicha selección es realizada conjuntamente con la Sección MICON/OPSD.

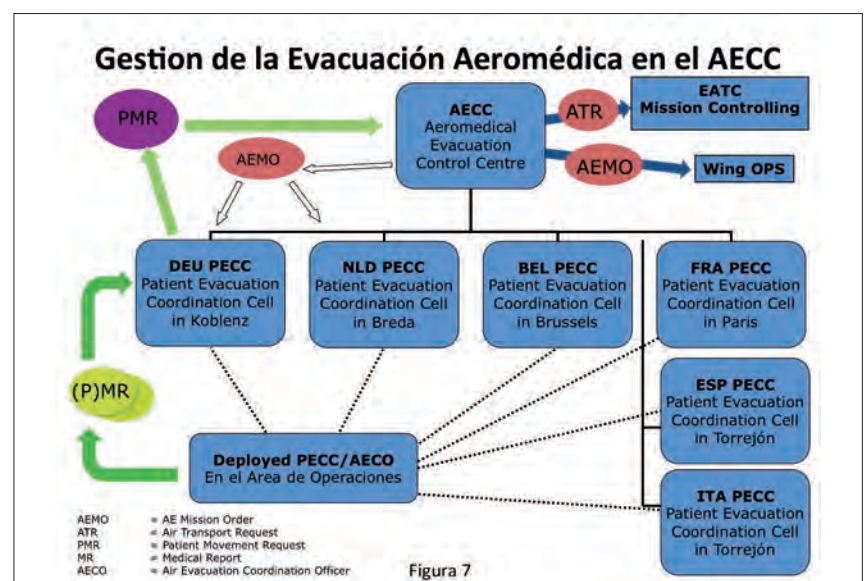


Figura 7

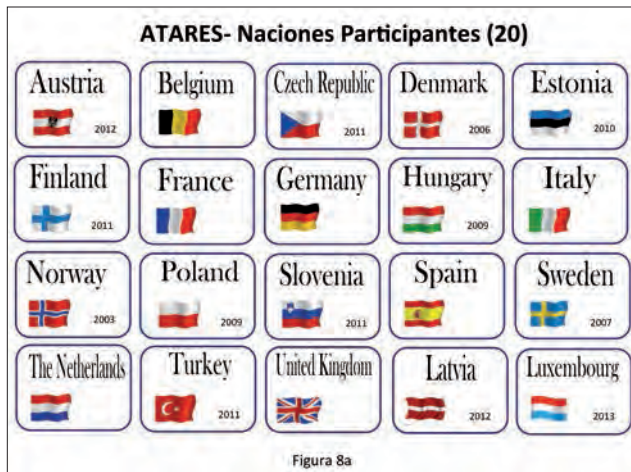


Figura 8a.

Figura 8b. ATARES.

Además de los aspectos operativos, el AECC también contribuye con su experiencia AE al desarrollo de estudios en el área funcional, impulsando la interoperabilidad y estandarización en el campo de la medicina aeroespacial en general, y de la AE en particular. Como resultado, se aumentarán los efectos sinérgicos a través de la utilización de vuelos AE dedicados de nacionalidad distinta a la del paciente (cross-national AE). Para su ejecución, el personal médico habrá de estar entrenado y certificado en los aviones de las EATC PN, cumpliendo con la normativa tanto multinacional como nacional. En esta línea, se está impulsando el desarrollo de cursos para el entrenamiento del

personal AE en los aviones de AE de las EATC PN.

SECCIÓN DE ANÁLISIS E INFORMES

La Sección de Analisis e Informes es una pieza importante de la Jefatura de la División de Operaciones para la mejora constante de los procesos de TA llevados en el EATC. Estudia y analiza los informes de misión y produce estadísticas las cuales son remitidas tanto a la EATC PNs como al Comandante del EATC. Se identifican carencias y se establecen indicadores críticos los cuales están bajo constante supervisión con objeto de aumentar la eficiencia de los medios asignados al EATC por las EATC PN. Este proceso de lecciones identi-

ficadas y aprendidas es de gran importancia y utilidad en el camino a la eficiencia, puesto que ayuda a identificar áreas de mejora y de actualización o elaboración de nuevos procedimientos de operación.

SECCIÓN DE INTELIGENCIA

La Sección de Inteligencia monitoriza la situación de seguridad en el mundo y en particular en las áreas en las que los medios TA del EATC son empleados o que podrían convertirse en futuros campos de destino. Asesora al personal de la División de Operaciones durante la fase de planeamiento. Con un constante análisis de inteligencia, la Sección de Intel proporciona alertas a MICON sobre rá-



pidos cambios en la situación de seguridad, y de esta manera, juegan un papel esencial para la correcta ejecución de la misión y la seguridad tanto de las tripulaciones aéreas como de los propios medios de TA.

La Sección de Inteligencia trabaja en estrecha coordinación con los servicios de inteligencia aérea nacionales por medio de diversos sistemas de información y comunicación segura que tienen a su disposición.

centros de coordinación multinacionales como el Centro Europeo de Transporte Aéreo (European Airlift Centre-EAC) y el Centro de Coordinación de Transporte Marítimo (Sea-lift Coordination Centre-SCC), que posteriormente se fusionaron, en julio de 2007, en el Centro Europeo de Coordinación de Movimiento (Movement Coordination Centre Europe-MCCE). El MCCE está ubicado en la Base Aérea de Eindhoven, muy pró-

mediante el intercambio de servicios, en el seno de la actividad de la fuerza aérea, basado en previsiones aceptadas mutuamente.

El intercambio de servicios está basado en el concepto de “Horas de Vuelo Equivalente” (Equivalent Flying Hours-EFH) asignado a cada medio aéreo nacionalmente identificado. La referencia es el coste de una hora de vuelo de C-130/160 (EFH=1). El resto de los medios aé-



ATARES

Hace ya más de una década se hizo patente tanto para la OTAN como para la UE la necesidad de buscar medidas que solucionaran, o al menos mitigaran, una carencia importante en el aseguramiento de una capacidad de transporte aéreo estratégico, así como en la coordinación de los medios AT estratégicos existentes. Para generar dicha capacidad, proyectos como SALIS (Strategic Air Lift Interim Solution) y SAC (Strategic Airlift Capability) fueron impulsados en el campo del AT. Para mejorar la coordinación en el empleo de los medios AT, las naciones interesadas establecieron

ximo al Cuartel General del EATC.

En el seno del EATC se planteó enseguida la necesidad de buscar mecanismos de repartición de los esfuerzos realizados por las EATC PN, dada la dificultad de gestionar flotas de AT distintas en términos de medios aéreos y de sus capacidades asociadas. La solución fue la implantación del acuerdo ATARES para dicho fin (figura 8a).

ATARES (Air Transport & Air-to-Air Refueling and other Exchange Services) es un acuerdo entre naciones MCCE que tiene como finalidad proporcionar una estructura multinacional que facilite el apoyo mutuo

reos nacionales son referenciados en relación al coste de la EFH de C-130/160. Es muy importante el hecho de que el sistema ATARES no está basado en una reciprocidad bilateral, sino que se supone que cada nación participante proporcionará a la comunidad ATARES tantas EFHs como las que recibirá de dicha comunidad. De esta manera, el acuerdo ATARES ofrece la posibilidad de que un B-707 español –avión estratégico de AT/AE– haga un servicio a Francia, al mismo tiempo que Francia ofrece uno de sus C-130 a Bélgica, y España solicita el servicio de un Embraer belga, avión VIP (figura 8b).

Uno de los objetivos del EATC es mejorar la eficacia y eficiencia de los medios aéreos de TA militar de las EATC PN. El acuerdo ATARES es un buen mecanismo para la selección eficaz y eficiente de los medios aéreos en términos de disponibilidad e idoneidad para la carga/pasaje a transportar. Dicha selección es realizada en la División de Operaciones del EATC.

El convencimiento de su beneficio y su utilización por las EATC PN llevará a reducir los esfuerzos nacionales en externalización de medios aéreos, reducción de tramos con aviones vacíos y mayor disponibilidad de oportunidades para el entrenamiento de las tripulaciones aéreas. Los informes del EATC muestran que desde 2011 a 2014 se han obtenido resultados operativos similares (carga de pago y pasajeros transportados) con una reducción del 18% en relación a los medios disponibles y de una disminución del 14% en horas de vuelo. Aproximadamente unas 4.000 horas de vuelo son intercambiadas anualmente con el mecanismo ATARES. Estas cifras resaltan la importancia del acuerdo ATARES y por qué el EATC lo utiliza. El futuro, una vez que se alcancen mayores cotas de integración, interoperabilidad y estandarización de los medios aéreos y tripulaciones aéreas de las EATC PN, segura-

mente nos ofrezca mecanismos de intercambio más innovadores.

MEAT

El MEAT (Management European Air Transport) es un software diseñado para apoyar las actividades del transporte aéreo, las operaciones militares, la evacuación médica y el AAR dentro del EATC y sus EATC PN. El MEAT ha sido diseñado y desarrollado, desde 2008, por un equipo de implementación del EATC (EATC Implementation Team – EATC IMT) de acuerdo a requisitos operativos que están en continua evaluación.

El software MEAT consta de una base de datos de seis módulos principales que responden a los procesos de planeamiento del transporte aéreo de aplicación en el EATC.

1. Módulo de Peticiones Transporte Aéreo.

2. Módulo de Gestión de Medios Aéreos.
3. Módulo de Planeamiento.
4. Módulo de Asignación de Misiones.
5. Módulo de Control de Misión.
6. Módulo de Informe de Misión.

Los módulos MEAT están diseñados en formato de catálogos. Estos catálogos son de diferentes tipos y son empleados en cada nivel de la cadena de operación del transporte aéreo, por ejemplo campos, tipos de aviones, aviones transferidos, localización de Bases Aéreas, unidades de vuelo, indicativos de vuelo, disponibilidad de los medios aéreos o la gestión de usuarios.

En resumen, el MEAT, desplegado a lo largo de todas las EATC PN, es la herramienta que gestiona y apoya la totalidad del proceso de TA, desde el ATR al ATMO, así como al proceso de análisis e informes.



DIVISIÓN FUNCIONAL

La División Funcional tiene por cometidos fundamentales, a fin de facilitar las operaciones multinacionales, la armonización de normativas, el impulso del desarrollo de un entrenamiento común y la estandarización de procedimientos, técnicas y tácticas.

EMPLEO

La Sección de Empleo (Employment Branch-EMPL) define normas y re-





Misión en Mali del A400M francés.

gulaciones para la operación del EATC con sus usuarios y viceversa. Analizan las regulaciones nacionales relacionadas con la operación del transporte aéreo, identificándose duplicaciones y carencias a fin de combinarlas en una regulación común. De esta manera, se puede reducir la burocracia y las incompatibilidades de regulaciones en situaciones similares pueden ser puestas en común. Todo ello en conjunto conducirá a una mayor eficiencia en el TA.

La implantación del A400M en la mayoría de las EATC PN abre una ventana de oportunidad en el EATC para el desarrollo de una base sólida para una operación común y mayor integración. El EATC mantiene fuertes relaciones de trabajo con las instituciones responsables con objeto de proporcionar su experiencia en los dominios de armonización y estandarización.

LOGÍSTICA Y ASUNTOS TÉCNICOS

La Sección de Asuntos Técnicos y Logística (Technical and Logistics Branch-T&L) centra sus estudios en

las regulaciones logísticas de las naciones. Esto incluye, por ejemplo, los procedimientos para el intercambio de piezas de repuesto y el transporte de mercancías peligrosas, por citar algunos. Por lo tanto, es esencial un programa común y global de certificación que proporcione una base sólida para el mutuo reconocimiento de competencias extranjeras. Esto es de hecho el elemento guía para esta Sección que trabaja activamente los efectos sinérgicos a fin de hacer un uso más eficaz de los recursos disponibles en el dominio de la capacidad de transporte aéreo.

ENTRENAMIENTO Y EJERCICIOS

El EATC está activamente comprometido en el área del entrenamiento con objeto de concentrar los esfuerzos individuales de las EATC PN. La Sección de Entrenamiento y Ejercicios (Training & Exercises Branch-TREX) recoge la información acerca de los ejercicios nacionalmente planeados y mantiene un estrecho contacto con las EATC PN. La armonización de los procedimientos de en-

trenamiento nacionales y el impulso de iniciativas multinacionales (European Air Transport Training-EATT, European Advanced Airlift Tactics Training Course-EAATTC, European Tactical Airlift Centre-ETAC, European Air-to-Air Refuelling Training-EART) para ejercicios facilitan la implementación de nuevos estándares, así como de nuevas tácticas, técnicas y procedimientos. Para conseguir este objetivo, el EATC está profundamente comprometido en toda actividad de entrenamiento multinacional de transporte aéreo de entidad.

REGULACIÓN DE LA ACTIVIDAD DE VUELO

La Regulación de la Actividad de Vuelo en el EATC (EATC Flight Duty Regulation-FDR), una pieza fundamental en la operación del AT, ha conseguido lo que ninguna otra organización, ni civil ni militar, ha podido hacer hasta la fecha: permitir la asignación multinacional de medios aéreos transferidos sin tener que solventar el empleo del mínimo común denominador en lo que respecta



a las Regulaciones nacionales de la Actividad de Vuelo.

La estandarización en el dominio de la regulación es un trabajo esencial en el EATC, el pilar del empleo eficiente de las capacidades del transporte aéreo. Las Regulaciones nacionales de la Actividad de Vuelo es un dominio en el que el EATC está activamente implicado a fin de alinear, lo máximo posible, en un único documento, tanto en definiciones como en limitaciones, las FDR de las EATC PN. En la actualidad, las EATC PN han alcanzado un acuerdo en definiciones y limitaciones comunes utilizando, como base, la regulación civil contenida en la “SubpartQ EU-Ops”, no siendo necesario, por el momento, aplicar las normativas más recientes desarrolladas por la EASA “European Aviation Safety Authority”.

EL FUTURO DEL EATC

El EATC es un excelente ejemplo de cooperación militar europea a un nivel sin precedentes. Cuando las EATC PN tomaron la decisión de constituir el EATC, se aceptó el riesgo en algo muy nuevo e innovador en el mundo militar. Pero los esfuerzos realizados están produciendo sus frutos: pocos años más tarde de su inauguración, en 2010, se cuenta con una organización madura y operativa que permanece en continua evolución como organización líder en Europa para el Transporte Aéreo, el Reabasteci-

miento en Vuelo y la Aeroevacuación Médica. Hoy, el EATC es un modelo de cooperación que ha abierto la puerta a la exploración de otras posibles iniciativas de cooperación multinacional (Movimiento logístico terrestre y naval de medios militares, Vigilancia Aérea, Helicópteros y Aviación Naval embarcada, Helicópteros de Transporte/Maniobra, Asociación regional de aviones de combate, etc.) en el entorno europeo de defensa.

Esto no significa que el EATC pueda dormirse en sus laureles. La principal prioridad del EATC es la consolidación de los logros que se han alcanzado hasta el momento. Con siete naciones miembro, es de extraordinaria importancia que éstas armonicen y optimicen tanto sus procedimientos como sus estructuras de operación para garantizar un personal totalmente integrado con todas las EATC PN. Se han asignado muchos recursos al EATC en términos de personal, recursos económicos y aviones de TA, y es necesario que todos aquellos implicados en el proceso del transporte aéreo comprendan y acepten el cometido y posición del EATC. El EATC no es un elemento cooperador más, sino que es parte integral de las estructuras nacionales. Solamente si el EATC continúa demostrando su valor, especialmente en una época en la que la flota EATC táctica de Transporte Aéreo envejece y la demanda aumenta, y es reconocido como una parte integral de cada

estructura nacional, el éxito estará garantizado.

¿Qué retos se pueden prever para el EATC? A corto plazo, el reto será, como ya se ha comentado, mantener el nivel de resultados alcanzado hasta la fecha en las áreas de Transporte Aéreo, Evacuación Aeroméica y AAR. A medio plazo, se tendrá que 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 A330MRTT para impulsar la integración de los procesos funcionales. Finalmente, a largo pla-



zo, habrá de investigar nuevos conceptos de cooperación con una visión común entre las EATC PNs sobre una flota mixta de transporte aéreo optimizada y eficaz, que permita seguir progresando en una mayor integración del EATC.

CONCLUSIÓN

El mundo que nos rodea está en continuo cambio, resultado de innovaciones tecnológicas, económicas, sociales y ambientales que parecen imprimir un régimen de aceleración constante. Para mantenerse fuertes, eficaces y sostenibles en el futuro, las Fuerzas Aéreas han de saber adaptarse a estos retos de una manera proactiva más que reactiva. A causa de es-

tos rápidos cambios en procesos y procedimientos ya existentes, la integración de unas fuerzas armadas europeas dependerá de su capacidad de adaptarse al mundo moderno que nos envuelve. Solamente a través de innovación, soluciones creativas y nuevas maneras de pensar, podrán enfrentarse a los retos que se les plantean. Mejor todavía, habrán de anticiparse al cambio e innovación a fin de liderar en lugar de simplemente dejarse llevar. En consecuencia, dependerán de la cooperación, entre otras cosas. Pero no la cooperación como un objetivo en sí mismo, sino como un medio para aumentar la eficacia dentro de límites definidos, entendiéndose la cooperación en términos de fortaleza y no de poder.

El “Pooling and Sharing” de medios militares nacionales en el marco del EATC representa dicha fortaleza, permitiendo a cada EATC PN el acceso a un número significativo de aviones de transporte aéreo para ser empleados de la manera más eficaz y eficiente posible. Al mismo tiempo, el EATC recoge en su dominio funcional todas las competencias necesarias para dar forma al Transporte Aéreo Militar Europeo de mañana. De esta manera, el EATC se constituye en un elemento multiplicador de la fuerza, en el dominio del transporte aéreo militar, reforzando la política nacional y de defensa europea al constituirse como uno de los mejores proveedores de nuestras fuerzas armadas, con capacidad global y operación 24/7. •

