

Dos organizaciones distintas, un objetivo común: relaciones ETAC & EATC

ÓSCAR RUIZ GONZÁLEZ

*Teniente coronel del Ejército del Aire
Functional Division/Training &
Exercises Branch (EATC)*

En un mundo globalizado como el actual, donde las iniciativas unilaterales por parte de los países son cada vez más escasas debido a su elevado coste, no solo en términos monetarios sino también de personal y material, la coordinación entre diferentes entidades, ya sea entre estados soberanos o entre organizaciones multinacionales se hace, no solo deseable, sino muchas veces obligatoria. Es el caso que aquí nos ocupa, la relación existente entre dos organizaciones, el Centro Europeo de Transporte Aéreo Táctico (ETAC) y el Mando Europeo de Transporte Aéreo (EATC, European Air Transport Command).

Como centro de experiencia, el Mando Europeo de Transporte Aéreo es responsable de la armonización y la optimización del movimiento aéreo a través de la estandarización y la interoperabilidad, sin olvidar la coordinación de las operaciones. En el campo del entrenamiento del transporte aéreo, de acuerdo a su doctrina y concepto, busca sus metas mediante:

- el desarrollo de estándares y objetivos anuales de entrenamiento,
- la promoción y el apoyo a las oportunidades de entrenamiento ya existentes
- y el planeamiento y la ejecución de ejercicios complejos y programas específicos de entrenamiento en aquellas áreas carentes de los mismos.

En los dos primeros puntos es dónde se debe de centrar la relación entre el ETAC y el EATC¹, dos organizaciones diferentes y autónomas en cuanto a su gestión, pero totalmente interrelacionadas en cuanto a sus objetivos.

Dos organizaciones diferentes, puesto que sus estructuras y sus textos fundacionales así lo establece, y además autónomas, puesto que los órganos de decisión son diferentes. Por un lado, el EATC responde a las decisiones tomadas por el Comité Internacional de Transporte Aéreo (MATraC, Multinational Air Transport Committee) a nivel de jefes de Estado Mayor de los Ejércitos del Aire o



Fuerzas Aéreas de sus naciones participantes: Alemania, Bélgica, España, Francia, Italia, Luxemburgo y los Países Bajos. El ETAC responde ante la Junta Directiva (SB, SteeringBoard²) formada por representantes de los 13 países que a día de hoy se han adherido al Programa Europeo de Transporte Aéreo Táctico: los siete anteriormente nombrados por su pertenencia al EATC más Austria, Bulgaria, Noruega, Portugal, la República Checa y Rumanía.

Pero dos organizaciones interrelacionadas. Por un lado, ambas comparten el objetivo de que los países entrenen juntos e intercambien sus experiencias a nivel operador para aumentar la interoperabilidad y la conciencia táctica, tanto en las operaciones como en los ejercicios, mediante el establecimiento de procedimientos estandarizados. El Mando en todo el elenco de posibilidades de la movilidad aérea y el centro en el área específica del entrenamiento aéreo táctico. Por otro lado, ya el propio Acuerdo Técnico de fundación del ETAP/ETAC establece que el mando estará representado en la Junta Directiva del ETAP (con voz pero sin voto) y que a su vez podrá representar en dicha junta a sus siete naciones participantes, cuando así ellas lo determinen, en los asuntos relacionados con:

- la aprobación del Programa de Trabajo del centro,
- el compromiso del personal del mando en los proyectos organizados por el centro,
- el planeamiento de los proyectos (localización, fechas, número de proyectos, estructura de mando y control, herramientas CIS y documentación de referencia),
- evaluación de las lecciones identificadas y lecciones aprendidas del desarrollo de los proyectos,
- certificación de los cursos y sus sílabos,
- y decisiones que tengan consecuencias en el presupuesto común del mando.

Esta interrelación está en la base misma de las dos organizaciones. Mientras que el mando establece el modo de operar de al menos siete países europeos, escribiendo y promulgando el Manual de Operación³, el centro toma dichos manuales como referencia, en especial la subparte T, teatro de operaciones que incluyen las tácticas, técnicas y procedimientos (ETAP tactics, techniques and procedures, ETTP) del programa de transporte aéreo táctico de obligado conocimiento y aplicación por parte de todas las tripulaciones que participan en los proyectos del centro. Por eso la colaboración entre las dos organizaciones debe ser estrecha, ya que «nadie debería de operar de forma diferente a como se adiestra, ni nadie debería de adiestrarse de forma diferente a como vaya a operar». Al mismo tiempo los proyectos ETAP ofrecen el necesario realismo para probar nuevas tácticas, técnicas y procedimientos que serán incorporados a los manuales de operaciones relacionados. Se producen por la tanto una extraordinaria simbiosis entre las dos organizaciones que no se debe desperdiciar.

Descendiendo desde el plano conceptual a la realidad, el mando, mientras se le requiera, seguirá apoyando al centro escribiendo los sílabos de los cursos y certificando la consistencia del entrenamiento impartido. Apoyará la realización de los proyectos con personal, que estará involucrado en los mismos desde sus fases iniciales de planeamiento hasta finalizar la ejecución de los mismos.





Pero, el lector se podría preguntar a qué se debe esta dicotomía, si parece lógico que ante mismos objetivos y similares funciones las dos organizaciones se deberían fundir en una. La respuesta no es fácil y hay que buscarla⁴ en la forma en que se generaron ambas organizaciones:

El EATC comenzó siendo una iniciativa bilateral entre Alemania y Francia a la que se unieron desde su fundación (2010) Bélgica, Luxemburgo y los Países Bajos. En una posterior fase de ampliación, España e Italia (2014) pasaron a formar parte del EATC. En ese momento se decide congelar el proceso de nuevas adhesiones hasta consolidar el proyecto del Mando Europeo de Transporte Aéreo, sobre todo en sus procedimientos de decisión. Además, el Mando Europeo de Transporte Aéreo presentaba una serie de dificultades tanto legales (falta de entidad jurídica y necesidad de modificación de su Acuerdo Técnico de creación para establecer una relación especial con aquellas naciones no EATC), como logísticas (no tiene una base como propia ni unas instalaciones operativas similares a las de una nación anfitriona) para comprometerse con la creación del centro.

El Programa de Transporte Aéreo Táctico nace de la iniciativa de la Agencia de Defensa Europea (European Defence Agency, EDA), la cual promueve el desarrollo de la flota europea de transporte, como ya ha sido explicado en artículos previos a este dossier. Solicitó al EATC el personal experto para formar el núcleo principal de planeamiento, y a España su espacio aéreo, sus instalaciones y su apoyo para dar los primeros pasos. Como todo proyecto EDA, la gestión del mismo, una vez maduro, debe pasar a un estado miembro del proyecto o a una organización que incluya el mayor número

de participantes. Es en ese momento cuando España, siendo la nación anfitriona de la mayoría de los eventos iniciales, y posiblemente de los futuros, da un paso más al frente y propone su candidatura como nación anfitriona, tanto del programa como del centro. La solución a la que se llega es instalar el centro en Zaragoza con 11 personas en su organigrama, dos de las cuales serán proporcionadas por el EATC. El tiempo ha demostrado que, si bien se consiguió avanzar en el programa, no fue la solución ideal puesto que, aún hoy, no se ha llegado al consenso completo de cómo integrar a las dos personas del mando en la estructura del centro.

Es por ello que en los próximos años se deberán dar los pasos para conseguir la coordinación «fina» de estas dos organizaciones independientes pero interrelacionadas. Se deberán buscar consensos entre todos los miembros del programa, tanto los que pertenecen al mando como los que no, teniendo en cuenta un gran número de variables como son:

- el nivel de ambición del programa,
- el compromiso de las naciones, en especial con respecto la dotación de personal,
- las sinergias buscadas y las duplicidades existentes,
- los costes totales de funcionamiento,
- la sincronización entre las operaciones reales y el entrenamiento y adiestramiento relacionado.

Una idea interesante sería desarrollar y adaptar el concepto OTAN de unidad apoyada/unidad que apoya (*supported/supporting relationship*⁵) a la relación que debe existir entre el centro (organización apoyada) y el mando (organización que apoya). La palabra adaptar es clave en el contexto al que se refiere este párrafo. Hay que entender que las relaciones de mando y el resto de relaciones definidas en el AJP-3 se refieren a las ya existentes o aquellas que pudieran existir dentro de una misma organización muy específica y compleja como es la OTAN. Cuando nos referimos a organizaciones diferentes se suele hablar de acuerdos de colaboración, pero sería interesante estudiar su desarrollo en base a los criterios y variables establecidas en el concepto *supported/supporting relationship*. Si bien en el ambiente OTAN suele ser el propio SACEUR o el mando operacional designado quien define y establece dicha relación dentro de su marco temporal, su alcance u otras varia-

bles, en el caso de la relación entre el ETAC y EATC, a falta de un mando común, deberían ser sus órganos de decisión, *steering board* y MATraC, quienes definirían claramente la relación directa. Con ambos órganos en sintonía, la escritura de un acuerdo marco de cooperación entre ambas organizaciones sería sencilla y pondría «negro sobre blanco» el desarrollo específico en esta área del Acuerdo Técnico del ETAP/ETAC.■

NOTAS

¹Debido a la similitud en cuanto a los acrónimos utilizados para la denominación de estas dos organizaciones, y en aras de no llevar al lector al lógico error, en el presente artículo nos referiremos al Mando Europeo de Transporte Aéreo como «el mando», y al Centro Europeo Transporte Aéreo Táctico como «el centro».

²La traducción de *steering board* como comité director también puede encontrarse en otros documentos o artículos, siendo la denominación de junta directiva la establecida en el la redacción en español del TA.

³El Manual de Operaciones del EATC (Operations Manual, OM) se divide en cinco subpartes:

– subparte A - Reglas Generales,

- subparte D - Calificaciones,
- subparte H - Handling,
- subparte O - Gestión de Riesgo Operativo,
- subparte T - Teatro de Operaciones.

El Manual de Operaciones es de obligado cumplimiento para los países signatarios del EATC con respecto a la flota que hayan transferido al mando y con las excepciones establecidas en los anexos nacionales. El resto de naciones que no forman parte del EATC (y sí del ETAC) toman la documentación de este como referencia, y ciertos de sus manuales y documentos se han adoptado por muchos países del entorno europeo, sea el caso de las tácticas, técnicas y procedimientos de transporte aéreo táctico incluidos en la subparte T o del Manual de Operaciones en Tierra del EATC, comúnmente conocido como EGOM (EACT Ground Operation Manual) y que se encuentra incluido en la subparte H.

⁴En este sentido resultan de especial interés las minutas de las reuniones del Grupo de Gestión para la creación del ETAC generado en la EDA (PMG, Project Management Group), la consulta directa a los representantes nacionales que participaron en dichas reuniones y el artículo en este dossier del coronel Fco. Javier Fernández Fernández sobre la génesis del ETAP/ETAC.

⁵AJP-3, Allied Joint Doctrine for the Conduct of Operations, Edition C Version 1, February 2019.



(Imagen: Miguel A. Blázquez Yubero)