

---

## El «EUROAIRGROUP», futuro de la Aviación Militar Europea

*Luis Llanos Morán*

---

Arbor CLXXI, 674 (Febrero 2002), 387-400 pp.

*El nacimiento del concepto de Seguridad y Defensa Común Europeo ha dado origen a la creación de numerosas organizaciones que contribuyen a potenciar la capacidad operativa conjunta de las Fuerzas Aliadas. La idea de este artículo es dar a conocer una de esas nuevas organizaciones, el Grupo Aéreo Europeo (EAG), que actualmente favorece la interoperabilidad y la capacidad de empleo conjunto de los efectivos aéreos de sus miembros. Entre dichos miembros, desde el año 1998, se encuentra España, actualmente en proceso de adhesión, pendiente exclusivamente de que el Ministerio de Asuntos Exteriores tramite y deposite el «Instrumento de Adhesión».*

*También se definen los objetivos del EAG, su financiación y organización, su modo de funcionamiento, los programas y proyectos en los que ha participado y continúa haciéndolo, así como la normativa que le es de aplicación.*

*El artículo narra el nacimiento del Grupo a través de acuerdos bilaterales que con su consolidación y ampliación le constituyen en el embrión de la futura Fuerza Aérea Europea. De su plan de trabajo citaremos, por su importancia, el proyecto ATARES (para intercambio de servicios de transporte aéreo y de reabastecimiento en vuelo) que es apoyado por el EACC (Célula de Coordinación del Transporte Aéreo Europeo).*

*Es también digno de mención el hecho de que ya esté en funcionamiento el acuerdo EUROFIGHT para el desarrollo de maniobras combinadas, a fin de facilitar la preparación y entrenamiento en temas de Defensa y que cuenta con varios grupos de trabajo en diferentes áreas, algunos ya muy avanzados.*

---

## Introducción

Hoy en día, cualquier suceso, ocurra donde ocurra, tienen una gran repercusión en las naciones desarrolladas. Los conflictos regionales, las crisis políticas, los desastres naturales, los problemas del medio ambiente, la escasez de recursos, los desplazamientos de población, el narcotráfico, el contrabando, los delitos financieros, los extremismos ideológicos, y un largo etcétera de fenómenos actuales afectan a la seguridad de los países.

El espacio estratégico de las naciones se ha ensanchado y el concepto de defensa «en y desde el territorio» ya no tiene cabida.

Por otra parte, a pesar de vivir en un mundo de múltiples riesgos, los recursos de las naciones son limitados, y esto hace que, en la actualidad, los países, más que protegerse de la inestabilidad, busquen crear buenas condiciones de estabilidad y una de las formas de lograrlo es fortaleciéndose a través de las alianzas.

A la pregunta de, ¿qué es Europa?, se podía responder diciendo, que Europa no es más que una comunidad de pueblos, de democracias, de pluralismos, en la que convergen valores e intereses de seguridad, siendo precisamente esta coincidencia, la que impulsa a sus pueblos a aliarse dando forma a su Política de Defensa. Por eso, aunque la Unión Europea comenzó como un proyecto económico fue poco a poco vertebrándose en un edificio que contaba con el concepto de seguridad y defensa como uno de sus pilares básicos<sup>1</sup>.

Este pilar estará, principalmente, constituido por la integración de las existentes fuerzas multinacionales europeas en una sola. En lo que respecta al componente aéreo, su embrión será sin duda una organización europea que en su momento, se constituyó para conseguir capacidad de actuación en las misiones Petersberg aprobadas por la UEO y que actualmente contribuye a potenciar la interoperabilidad y la capacidad de empleo conjunta de los efectivos aéreos de sus miembros. Esta organización, se denomina Grupo Aéreo Europeo (GAE) y puede realizar las mismas misiones que realizan las Fuerzas de sus países miembros, con la excepción de las operaciones nucleares y las del Artículo V de la OTAN.



Aunque a decir verdad, no puede considerarse al GAE como una Fuerza Internacional, sino más bien como un foro de pensamiento y colaboración, no cabe duda, que en tiempos de crisis y dentro del concepto CJTF (Combined Joint Task Force), el GAE puede prestar una valiosa colaboración en la formación del Componente Aéreo de las Fuerzas Conjuntas (JFACC) para la ejecución de operaciones tanto de la OTAN como de la Unión Europea. Por tanto, podemos decir que el futuro de la aviación militar europea pasa por el EUROAIRGROUP o Grupo Aéreo Europeo, cuya estructura, funcionamiento y perspectivas de futuro se tratan a continuación.

### **Creación del Grupo Aéreo Europeo**

Si repasamos la historia reciente vemos que tras la caída del muro de Berlín, en el año 1992, Europa, que cierra un capítulo de su historia, se encuentra preparada para afrontar profundas transformaciones en los ámbitos de seguridad y de relaciones de poder. Fue, en este año y por una iniciativa franco-alemana, cuando nació el Eurocuerpo (CEUR), organismo, que venía a reforzar los lazos, ya existentes en materia de defensa, entre Francia y Alemania y, que vería como en los años siguientes se unían al proyecto, Luxemburgo, Bélgica y España, hasta alcanzar su plena operatividad en el año 1995. Un año antes y en la Cumbre de Bruselas, se asentaban las bases para el desarrollo de una Identidad Europea de Seguridad y Defensa (IESD), dentro de la Alianza Atlántica, permitiendo poner los medios de la OTAN, las que se llamarían fuerzas «separables, pero no separadas», a disposición de la UEO.

Hasta ese año, 1995, la doctrina aérea de la mayoría de los países se centraba en la defensa de sus territorios, no obstante, de los acontecimientos que habían tenido lugar, Guerra del Golfo, Bosnia, etc., se extrajeron varias enseñanzas, entre otras, la toma de conciencia de que el lugar de actuación de las fuerzas propias, sería, la mayoría de las veces, fuera de territorio nacional y, que había que encontrar solución a los fallos existentes en la gestión de crisis. Las situaciones y escenarios no previstos en las doctrinas de empleo mostraron a las Fuerzas Aéreas Francesa y Británica sus fallos y con la finalidad de solucionar los mismos, organizaron un grupo de trabajo, que recibió, mediante la Declaración Ministerial de Londres el 27 de Junio de 1995 el nombre de Grupo Aéreo Franco-Británico (FBEAG).

Desde el principio, el FBEAG tuvo dos niveles, uno político-militar, cuyos miembros formaban el denominado Grupo de Dirección o Steering

Group (SG) y, otro, integrado por personal de ambas Fuerzas Aéreas que trabajaban en un pequeño Estado Mayor (Staff) en High Wycombe, Reino Unido, nación de la que recibían el apoyo necesario. Cuando la profundidad de los temas o la complejidad de los mismos, así lo requería, representantes de ambos países se reunían para tratarlos en una comisión denominada Working Group (WG). La regulación relativa al FBEAG se plasmó en un documento firmado por los Jefes de Estado Mayor de la Royal Air Force y de l'Armée de l'Air el 30 de Octubre de 1995.

El GAE, a pesar de haberse creado como una organización de carácter bilateral, contempló, desde el principio, la posibilidad de ampliación a naciones que, perteneciendo a la Unión Europea Occidental (UEO), tuviesen la capacidad militar y la voluntad de participar colectivamente en las operaciones definidas en Petersberg. Así, mediante la unión, se mitigaban las carencias que individualmente mostraban las fuerzas aéreas miembros, se creaba un efecto multiplicador y se aumentaba el rendimiento y eficacia de las mismas. Por tanto, «El Grupo Aéreo Europeo existe, para ayudar a mejorar, la interoperabilidad, el rendimiento y la eficacia de sus miembros a través de la acumulación de conocimientos, experiencias y recursos, cooperando y compartiendo ideas e iniciativas, y fomentando el entendimiento de las doctrinas y culturas propias de cada fuerza aérea».

En esa búsqueda de socios, los primeros invitados a participar fueron Italia y Alemania, esto sucedió en 1997 y para reflejar su posible inclusión en el Grupo, el 1 de Enero de 1998, el FBEAG cambió su nombre por el de European Air Group (EAG) o Grupo Aéreo Europeo (GAE) que es el que se mantiene en la actualidad. Posteriormente, en 1998, serían invitados España, Bélgica y Holanda. La condición de miembros de pleno derecho la adquirieron, Italia, en Julio de 1998, y España, junto a los países restantes, en la reunión plenaria del Grupo Aéreo celebrada en Roma el 12 de julio de 1999. Este proceso de expansión hizo necesario revisar las cláusulas originales que formaban la normativa de ambos Grupos, el de Dirección y el de Trabajo.

Mientras tanto, las cinco naciones que constituían el EUROCUERPO (CEUR) declaraban, con ocasión del Consejo Europeo de Colonia del año 1999, su decisión de adaptar esta unidad multinacional al nuevo entorno estratégico para conseguir hacer de ella el Cuerpo de Reacción Rápida Europeo (CRRE). Así, se daba respuesta al deseo de la Unión Europea de disponer de fuerzas, que adaptadas a las operaciones de gestión de crisis, le permitiesen desempeñar, en la escena internacional el papel que le corresponde.

Los problemas que plantea la creación de un Cuerpo de Reacción Rápida Europeo, son los derivados de las características propias de unida-

des de este tipo, es decir, de su disponibilidad y de su flexibilidad. Estas características obligan, aún manteniendo las mismas misiones, a modificar algunos aspectos del propio CEUR, como su estructura, sus procedimientos y los medios, casi todos mecanizados/acorazados, asignados. Para llevar a cabo cambios en los criterios de disponibilidad y poder reducir los plazos de intervención, se necesita mejorar la capacidad de transporte, lo que se traduce en disponer de medios aéreos adecuados, que lógicamente serán aportados por las Fuerzas Aéreas del conjunto de naciones que en su momento formen el CRRE.

### **Objetivo del GAE**

A pesar de la profundidad de la implicación del GAE en asuntos de fuerza aérea europeos, los recursos de sus países miembros son limitados, considerándose esencial, que dichos recursos estén dirigidos y empleados de la manera más efectiva posible. Para ello, el GAE dispone de dos herramientas fundamentales, una, su organización, y otra, el documento «Plan de Trabajo», en el que se recogen, las actividades cotidianas, el programa de proyectos y, se identifican las áreas a colaborar en el futuro. De este Plan de Trabajo y del resto de documentos que forman la normativa del GAE y que se verá más adelante, se puede extraer el objetivo del Grupo y que no es otro que:

«Construir sobre la existente complementariedad de las Fuerzas Aéreas Miembros y mejorar significativamente su capacidad para llevar a cabo operaciones combinadas, persiguiendo intereses compartidos, principalmente a través de mecanismos que acrecienten la interoperabilidad y desarrollen una aproximación común a temas de fuerza aérea».

A continuación vamos a ver cuál es la organización del GAE, cuales son sus órganos de trabajo y qué cometidos tienen cada uno de ellos.

### **Organización y financiación del GAE**

Habíamos visto que desde un principio se establecieron tres niveles de trabajo, uno denominado Grupo Director y que se encuentra a un nivel más alto, otro, denominado Grupo de Trabajo, que asiste al anterior y es el enlace natural entre los países y, por último, el Estado Mayor del GAE, cuya limitada plantilla está integrada, de forma permanente, por personal de las diferentes fuerzas aéreas miembros. Las naciones, de manera compartida, proporcionan la financiación y la dotación de personal.

En el Grupo Director (SG), cada país tiene tres representantes pertenecientes, al Ejército del Aire (su Jefe de Estado Mayor que ejerce a la vez como Jefe de la Delegación), al Ministerio de Asuntos Exteriores y al Ministerio de Defensa. España es un caso atípico al existir un cuarto representante perteneciente al Estado Mayor Conjunto. El Steering Group, que se encarga de establecer las condiciones de empleo del GAE, se reúne una vez al año o cuando lo solicite, cualquier Jefe de Estado Mayor o el Director del GAE, figura que veremos a continuación.

### **El Director del Grupo Aéreo Europeo**

El Director del GAE es un general de 2 ó 3 estrellas que pertenece a una de las naciones miembros, efectúa este trabajo como función secundaria, ya que mantiene el de su país de origen, donde tiene localizada su oficina. Este puesto, que es rotativo entre las naciones miembros, será ocupado en el año 2002 por el Teniente General Jefe del Mando de Combate del Ejército del Aire español.

Su misión, además de ser el responsable de la implantación de las directrices y directivas facilitadas por el SG, es apoyar a los Jefes de los Ejércitos del Aire de las naciones miembros. También tiene otras tareas como, representar al GAE en los foros internacionales y, colaborar en las directrices, en el control y en la revisión del plan de trabajo anual promoviendo iniciativas para aumentar las capacidades de las fuerzas aéreas. Entre sus potestades no entra la disciplinaria, ya que en el GAE, el oficial de más alto rango de una nación es el responsable de su personal.

El Director del GAE trata más específicamente las siguientes áreas: **Interoperabilidad**, proporcionando un foro para aumentar la misma. **Fuerza de Proyección**, estudiando y planificando la utilización de la misma. **Complementariedad**, en especial, en temas de mando, control y sistemas de información. **Estudios** tendentes a la constitución de un **JFAC**, parcial o completo. **La dirección**, en coordinación con maniobras nacionales y/o de la OTAN, **de un ejercicio anual del GAE<sup>3</sup>** y por último, **la integración** de los **países** que adquieren la condición de miembros del GAE.

Asimismo y con el fin de permitir al GAE proporcionar una respuesta rápida y efectiva en tiempo de crisis, su Director tiene la autoridad, delegada por el SG, para, una vez consultadas las naciones y que éstas hayan decidido involucrarse en las estructuras que hagan frente a la crisis, destinar a elementos nacionales de entre el personal del STAFF a dichas estructuras.

Existe otra figura, la del Subdirector del EAG, general de una estrella, que, destinado de forma permanente en High Wycombe, mantiene al Director informado del progreso y resultados de los trabajos, además de coordinar las actividades cotidianas y desarrollar la programación a largo plazo.

### **Funcionamiento del Working Group**

El Grupo de Trabajo o Working Group (WG) es un elemento de control que trabaja para establecer los fundamentos que faciliten la toma de decisiones del SG. Lo integran representantes de las naciones miembros, en número de tres a cuatro por nación, que, al igual que en el SG, pertenecen a los MAE, MOD, CHOD y EA correspondientes. Mantiene una estrecha relación con el personal del Staff del GAE, personal que participa de forma esporádica en las reuniones del WG a excepción de su Jefe de Estado Mayor (Chief of Staff- COS) que lo hace de forma habitual.

Para su funcionamiento, el WG cuenta con un Presidente (Puesto rotativo) y con una Secretaría que se encarga de prestar los apoyos necesarios. Entre sus funciones se encuentran las de: Prestar apoyo al SG, proporcionándole la información necesaria para la toma de decisiones. Controlar el trabajo de los proyectos. Preparar y revisar los documentos básicos sobre organización, estructura y expansión. Potenciar las relaciones externas del GAE. Aprobar el programa a largo plazo. Controlar el presupuesto. Proponer los estudios necesarios y resolver, si es posible, cualquier discusión que surja entre las naciones.

Para desarrollar su tarea, los miembros del WG se reúnen normalmente dos veces al año. En estas reuniones exponen las opiniones nacionales y liman las diferencias hasta alcanzar acuerdos de interés común. Lógicamente, los diferentes representantes del WG han preparado los temas a discutir en sus países hasta adoptar una postura nacional, acudiendo después a las reuniones internacionales con la autoridad necesaria para aprobar las decisiones que se tomen, evitando así una interminable lista de consultas con sus países. Las reuniones que tratan asuntos demasiado específicos pueden contar con la presencia de expertos.

### **Estado Mayor del GAE**

El «Staff» del GAE está integrado por una plantilla multinacional, permanente y reducida de oficiales de los diferentes países que desa-

rrollan su trabajo en la B.A. de High Wycombe (Reino Unido). Bajo el mando de un Coronel, consta de una Jefatura, de la que dependen las típicas secciones de un Estado Mayor y los órganos de apoyo correspondientes. La contribución española consiste en tres oficiales superiores que trabajan en las secciones de logística, análisis y operaciones.

### **Plan de trabajo**

Desde su ampliación a 7 naciones, el GAE ha ido experimentando un sustancial incremento en sus actividades y tareas haciendo necesario elegir algunos proyectos y rechazar otros, por eso y con el fin de seguir una línea de acción coherente, el GAE se ha marcado una serie de objetivos a lograr en los próximos tres años, siendo los más importantes: en primer lugar, continuar promoviendo el entendimiento y cooperación entre las Fuerzas Aéreas miembros; en segundo lugar, adoptar el concepto NATO CJFACC y, dentro del mismo, facilitar el desarrollo de maniobras y ejercicios; en tercer lugar, mejorar el conocimiento del GAE en los diferentes foros de defensa y seguridad; en cuarto lugar, preparar la posible ampliación del Grupo y, finalmente, continuar contribuyendo al desarrollo de la IESD, sin dejar de tener en cuenta la política, doctrina y procedimientos de la OTAN.

El logro de estos objetivos se consigue a través de la realización de una serie de actividades y proyectos pero para embarcarse en los mismos, el GAE sigue el siguiente proceso:

Primero, se destaca la fuente del proyecto, el alcance y los resultados deseados, después, se comparan los recursos con las necesidades y se establece un programa donde se marcan los hitos más relevantes, posteriormente, un mini equipo denominado «Project Management Board (PMB)», presidido por el Subdirector e integrado por el COS y sus Jefes de Sección, estudia la viabilidad, la prioridad y las implicaciones del proyecto y toda esta información que ya ha sido sometida a la aprobación del Director, se envía a las naciones que se encargan de rechazar, aplazar, o aceptar el Proyecto. Finalmente, si se acepta, se hace cargo de él, un «Equipo de Proyecto» y se introduce en el Plan de Trabajo.

El Plan de Trabajo se materializa en un documento que contiene los diversos proyectos y actividades cotidianas del GAE. A modo de ejemplo se expone el contenido de algunos de estos acuerdos y proyectos que ya han sido firmados o se encuentran en fase de desarrollo.

### *ATARES*

Es un Acuerdo Técnico para el Intercambio de Servicios de Transporte Aéreo y Reabastecimiento en Vuelo, siendo sus siglas en inglés las que le dan nombre, «Air Transport (AT) and Air-to-Air Refuelling (AAR) Exchange of Services». Nació de la búsqueda de un mejor uso de las capacidades del transporte y reabastecimiento de las naciones miembros; así, aviones que efectúan vuelos con parte de su bodega vacía son ofrecidos a otros países para ser compartidos. Un claro ejemplo de la utilidad de este Acuerdo lo constituye el último ejercicio Red Flag, en el que la coincidencia de desplazamientos, en dirección contraria, de las fuerzas aéreas francesas y españolas a los EEUU, permitieron a sus unidades ser repostadas por aviones del otro país. El acuerdo, que fue firmado por todos los países en una reunión extraordinaria del Steering Group el 8 de Febrero de 2001 en La Haya, establece un sistema de compensaciones por hora de vuelo según el tipo de avión.

### *European Airlift Co-ordination Cell (EACC)*

El establecimiento de una Célula de Coordinación del Transporte Aéreo Europeo ha sido uno de los últimos trabajos desarrollados por el GAE. Una comparación de las necesidades presentes y futuras con los medios disponibles muestra la necesidad de cooperación que en materia de Transporte Aéreo tienen las naciones europeas. Utilizando la herramienta ATARES como punto de partida, se llega más allá al formarse una célula europea de carácter permanente<sup>4</sup> en la que se centralizan necesidades y medios disponibles y, desde la que se gestionan los medios de transporte aéreo y reabastecimiento en vuelo. Este se considera el primer paso para la creación de la futura Fuerza Aérea de Transporte Europeo.

### *EUROFIGHT*

Es un Acuerdo Técnico que, mediante el desarrollo de maniobras conjuntas, pretende facilitar la preparación y entrenamiento en temas de Defensa Aérea Europea. Se encuentra en fase de puesta en práctica y su objetivo es reunir en un solo documento las reglas y metodología de trabajo que permitan mejorar el entendimiento mutuo, en misiones de interceptación, de combate, y en otras más complejas como las MFFO (Mi-

xed Forces Figther Operation), que son aquellas en las que participan distintos tipos de interceptadores obteniendo la ventaja que proporciona su diversidad.

#### *Combat Search and Rescue (CSAR).*

A pesar del éxito alcanzado por las coaliciones occidentales en los últimos conflictos, a veces, ha habido que lamentar derribos entre las tripulaciones; algunos supervivientes a estos derribos, han conseguido burlar al enemigo y permanecer ocultos durante horas a la espera de ser rescatados por las fuerzas propias. Para efectuar estos rescates, las fuerzas aliadas utilizan las fuerzas de combate denominadas de búsqueda y rescate o CSAR (Combat Search and Rescue Forces)<sup>5</sup>.

Está claro, que para buscar y extraer tripulaciones, de un territorio enemigo y en un ambiente hostil, se necesita personal capacitado, bien entrenado y perfectamente equipado. En la actualidad, sólo los EEUU cuentan con una buena capacidad CSAR y es obvio que en una crisis regional las fuerzas americanas pueden optar por no participar y mantenerse fuera del conflicto que afecte a los intereses europeos. Los sistemas de rescate que actualmente utilizan los países europeos tienen graves carencias en los sistemas de autoprotección, en las ayudas a la navegación, en los sistemas de comunicación, etc., no tienen por tanto capacidad CSAR y son, más bien, unos medios SAR (Búsqueda y Salvamento) adaptados. Con este proyecto se trata de incrementar la capacidad y cooperación europeas en materias CSAR por resultar obvio que en una crisis regional las fuerzas americanas pueden optar por no participar y mantenerse fuera del conflicto que afecte a los intereses europeos.

#### *Autonomous Air Combat Manoeuvring Instrumentation (AACMI)*

El GAE inició un proyecto encaminado a potenciar la cooperación de los países miembros en aspectos relativos al entrenamiento avanzado de las tripulaciones de combate, este tipo de entrenamiento es sumamente costoso al simularse situaciones prácticamente reales para lo cual se necesita disponer de una gran cantidad de medios. Para paliar la falta de entrenamiento de las tripulaciones y buscando optimizar los recursos disponibles entre las naciones miembros de la forma más eficiente, se conjugan las necesidades de espacio aéreo libre, las herramientas de

trabajo (polígonos<sup>6</sup>) y por supuesto, las escasas horas de vuelo disponibles.

Los aviones que operan en estos polígonos disponen de unos «pods» (sistemas emisores de datos) que integrados en los planos transmiten con exactitud las posiciones y actitudes de los aviones, permitiendo que en los centros de control se conozcan y puedan aparecer representados en una pantalla las posiciones de todos los aviones que en ese mismo instante se encuentran operando, lo que sin duda es una herramienta clave para estudiar «a posteriori» las tácticas y técnicas utilizadas durante la misión.

#### *Otros proyectos*

Otros proyectos que también están en estudio son: la protección de la Fuerza y su capacidad de supervivencia para continuar operando, concepto STO; Apoyo Logístico Desplegable; Interoperabilidad de Sistemas de Comunicaciones e Información; Medicina Aeronáutica; Sistemas de Mando y Control; Interoperabilidad de Sistemas Criptográficos; Concepto de Mando del Componente Aéreo de la Fuerza Conjunto-Combinada (Concepto CJFACC); Defensa Aérea basada en tierra (GBAD) y por último, se está estudiando la posible inclusión de los proyectos Utilización Militar del Espacio Aéreo Europeo y Vehículos Aéreos no Tripulados UAV (Unmanned Air Vehicles).

#### **Normativa del GAE**

Para finalizar y tras haber tratado la organización, la estructura y el método de trabajo del GAE, vamos a ver una serie de documentos y normas que regulan su funcionamiento.

Además de la **Doctrina** que inspira al GAE, y que es la común de la OTAN apoyada en los principios generales de la guerra y en el empleo eficaz del Poder Aéreo, hemos hablado ya del **Plan de Trabajo**, que es el documento en donde se vierte el programa de actividades y proyectos. Otros son:

El **Acuerdo Inter-Gubernamental**, que es el documento fundacional del Grupo Aéreo Europeo Franco-Británico (FBEAG) y que fue firmado por los dos Ministros de Defensa, de Francia y del Reino Unido, Alain Richard y George Robertson, en Londres el 6 de Julio de 1998. Posteriormente y con el fin de permitir el acceso de nuevas naciones al GAE,

ambos países firmaron en Londres el 16 de Junio de 1999 un **Protocolo de Enmienda**.

El **Concepto de Empleo**, que es sin duda, el documento más importante, por expresarse en él, cómo puede ser empleado el personal del GAE, en qué circunstancias, y por quién.

El documento en el que se establecen las estructuras ejecutivas del GAE es el denominado **Pliego de Cláusulas** o «**Provisions Paper**». La versión actual que fue aprobada, por el Steering Group el 15 de Junio del 2000 puede verse sujeta a los cambios motivados por una posible expansión del GAE, aspecto éste de la expansión que se trata en el documento denominado **Principios de Ampliación** o «**Principles of Enlargement**».

Los procedimientos presupuestarios y financieros del EAG quedan plasmados en el documento denominado **Procedimientos Financieros del GAE**.

Luego, existen unos documentos en los que se especifican o suministran al Director del GAE directrices y términos de referencia para el empleo del personal del GAE denominado **Directiva para el Director**.

En 1998, se realizó una Directiva de la WEU, **Directiva Especial** en donde se definían los acuerdos de cooperación entre el, entonces, FBEAG y la WEU, que fue firmada en 1998, y en la actualidad, ha sido revisada y ajustada a la ampliación del GAE. Y por último, están los documentos en donde se desarrollan los acuerdos que han adoptado los diferentes miembros y que se denominan **Acuerdos Técnicos**.

## Conclusiones

En la Iniciativa de Capacidades de Defensa (DCI) que lanzó la Alianza en la cumbre de Washington, se señalaban las características que deberían reunir las fuerzas aliadas para poder operar de forma conjunta y en ambiente multinacional, se hacía especial hincapié en el concepto de interoperabilidad y se trataban de mejorar otros aspectos tan importantes como, flexibilidad, movilidad, supervivencia y logística, todo ello, trabajando bajo la misma Doctrina y efectuando un entrenamiento común.

Todas estas características son aplicables a la fuerza de intervención rápida de la UE, Fuerza que para poder cumplir las misiones que le sean asignadas, en principio, las denominadas «misiones Petersberg», necesitará disponer de unas Fuerzas CSAR y reforzarse en los aspectos de Transporte estratégico, inteligencia y sistemas de mando y Control.

Como hemos visto, estos son los temas sobre los que inciden la mayoría de los proyectos que el GAE está llevando a cabo.

En el Documento, «El Poder aéreo, rápido, flexible y rentable»<sup>7</sup>, se comenta que las futuras operaciones de gestión de crisis, cualquiera que sea su objeto, se llevarán a cabo probablemente en el marco de una coalición multinacional, formada por países que, para alcanzar el adecuado nivel de integración, necesitan un largo periodo de entrenamiento con que poder normalizar, el idioma, la doctrina, los procedimientos y el material. Objetivos que, como se puede observar, son idénticos a los que el GAE ha declarado como suyos.

Pero, aunque el GAE no se hubiera creado, existen una serie de problemas y objetivos comunes cuya resolución, bastaría por sí misma para unir a los países europeos. Por ejemplo, la adquisición de medios comunes, como el Eurofighter, misiles, de medio y largo alcance, más allá del alcance visual, aviones de transporte (A-400), etc.; necesidades de, reforzar los medios de inteligencia, mejorar la precisión del armamento, disponer de capacidad de respuesta rápida y flexible, etc.

Por otra parte, aunque el futuro de la defensa europea pase por la resolución de una serie de acontecimientos políticos, como la entrada en la OTAN en marzo del 99 de Hungría, Polonia y de la República Checa, la pertenencia a la UE de países neutralistas y reticentes a incorporarse a organizaciones militares, el posible ingreso de Turquía, etc., lo que está claro es que el Poder Aéreo, por su forma de aplicación, por la estructura de mando y control requerida y por el idioma común del aire, tiene un carácter multinacional inherente y, si además le añadimos las diversas capacidades de cada nación para poder actuar de forma sinérgica en Operaciones Aéreas Combinadas, se deduce su necesidad para reforzar la credibilidad de cualquier coalición o alianza y, el Grupo Aéreo Europeo cumple con todos los requisitos para ser el embrión de esa futura Fuerza Aérea Europea.

## Notas

<sup>1</sup> Esto se pudo apreciar, primero, en el Tratado de Maastrich, en donde se recogía la europeización de la defensa como uno de los objetivos principales y, posteriormente, en el Consejo Europeo de Colonia y en la Cumbre de Helsinki, en donde ya, la UE decide tomar responsabilidades en materia de Política Exterior y de Seguridad Común (PESC) y dotarse de medios y recursos autónomos y llega, incluso, a decidir la entidad y los plazos en que su fuerza debería estar operativa. Por otra parte, dentro de las denominadas HELSINKI HEADLINE GOALS (HHG) se habla de la capacidad que tienen que tener los miembros de la UE para, en el año 2003, poder desplegar con rapidez y después apoyar una Fuerza capaz de llevar a cabo las tareas de Petersberg en los tres escenarios apro-

bados. Su tamaño es de 15 brigadas con efectivos de entre 50 y 60.000 personas que han de ser desplegadas en un plazo máximo de 60 días y por, al menos, un año y que contará con sistemas desplegables de, apoyo, mando y control, inteligencia y logísticos. Para todo ello se necesitará que la UE cuente con una Fuerza Aérea ágil y capaz.

<sup>2</sup> En la actualidad, España se encuentra en proceso de adhesión; el Consejo de Ministros autorizó al Ministro de Defensa, el 25 de junio de 1999, a suscribir los documentos necesarios para la incorporación de España. La incorporación definitiva se producirá cuando el MAE tramite y deposite el «Instrumento de Adhesión».

<sup>3</sup> Uno de los ejercicios multinacionales que mejor se ajustan al espíritu del GAE son los NOMAD, ejercicios dedicados al entrenamiento de tripulaciones y controladores de interceptación en misiones de combate. Constan de dos fases, teórica, que se realiza en la B.A. de Waddington (Reino Unido) y, práctica, que se realiza en el polígono ACMI del Mar del Norte.

Estos ejercicios fueron creados en 1995 por las fuerzas aéreas de Bélgica, Francia, Reino Unido y España. También se ha participado en otros ejercicios como el VOLCANEX, que utiliza como supuesto una operación fuera de área, conducida por una coalición multinacional y se utilizan medios e instalaciones de varias de las naciones participantes, para así determinar el grado de interoperabilidad de los sistemas de comunicación e información (CIS) de las mismas.

<sup>4</sup> La Célula se encuentra en proceso de formación en la B.A. de Eindhoven (Holanda) y la firma del Acuerdo está prevista para febrero del 2002.

<sup>5</sup> Las razones para la existencia de dichas fuerzas son de tipo político y militar. Así, a la obligación de evitar pérdidas propias, se une la escasez de personal entrenado, el tiempo necesario para su preparación y, la necesidad de mantener la moral de los combatientes evitando que el enemigo utilice a los prisioneros como fuentes de información, propaganda o escudos humanos. La opinión pública es reacia a admitir pérdidas cuando las tropas propias combaten a cientos de kilómetros de las fronteras.

<sup>6</sup> Los polígonos instrumentados son del tipo ACMI (Air Combat Maneuvering Instrumentation) y AACMI (Autonomous Air Combat Maneuvering Instrumentation). Generalmente el GAE utiliza un polígono en el Mar del Norte que, con sus instalaciones y medios, permite la participación de hasta 50 aviones de forma simultánea, contando entre sus características más relevantes, la capacidad de visualización del escenario en tiempo real.

<sup>7</sup> Es un documento elaborado bajo la dirección de la Conferencia de Jefes de Estado Mayor del Aire Europeos (EURAC).