

Los medios aéreos y la cooperación cívico militar

JAVIER GUISANDEZ GOMEZ
Coronel de Aviación



La versatilidad de los medios aéreos permite asegurar que *no importa qué actividad se invente o vaya a inventarse*, la realidad será que ellos estarán capacitados para operar en tales tareas.

Si a esta característica intrínseca le unimos el que la actual concienciación de la sociedad, conjuntando los principios de solidaridad y pragmatismo, quiere aprovechar los medios disponibles allá donde puedan considerarse útiles, hemos llegado al núcleo de este artículo, que no es otro sino el de analizar las posibilidades que los medios aéreos pueden aportar dentro del ámbito de la Cooperación Cívico-Militar.

Aunque inicialmente las CIMIC Operations fueron diseñadas para ser utilizadas durante un conflicto, su filosofía, capacidades y explotación pueden y deben ser aplicadas en todo tiempo; bien por un uso rígido de su doctrina, o bien por una adaptación de dichos términos y elementos a las distintas situaciones.

A veces la deformación profesional nos juega malas pasadas y nos fuerza a profundizar en aspectos que tal vez para un

profano ni son interesantes ni han sido causa de una meditación previa. Éste es el caso del significado de la palabra cooperación.

Doctrinalmente empleamos, dentro de la *cooperación*, los términos de *operación conjunta*, *acción de apoyo* y *colaboración*. Las dos primeras, que necesitan planear conjuntamente y la última, que como consecuencia de ser una aportación sencilla o rutinaria, no necesita del mencionado planeamiento.

En todo caso, la cooperación implica ubicación de ambos *participantes* al mismo nivel, con una coordinación flexible y eficaz; aprovechamiento de los recursos, sin importar el color o la procedencia; apoyo recíproco en las tareas, siempre que no se exponga a riesgos inútiles a la población civil y, por supuesto, manteniendo siempre el principio de *distinción*.

En Aviación decimos que operamos realmente hasta en los desfiles, pues todo avión que pasa sobre el paseo de la Castellana y no se cae, por lo menos es capaz de volar. Esto quiere decir que tanto en paz, como en crisis o tensión, nuestros cometidos no difieren sensiblemente, tan sólo las tácticas y técnicas cambian según



¿DÓNDE SE EMPLEAN LOS MEDIOS AÉREOS? ¿CUÁL ES EL ENTORNO DE LA CIMIC?

El entorno de la cooperación cívico militar, es definido por tres elementos básicos: el tipo de autoridad o responsabilidad ejercida, la institución u organismo que la ha inferido y la proximidad de las actividades desarrolladas por ambos colectivos.

La **autoridad**, que puede ser territorial o funcional, requerirá de forma habitual los necesarios entendimientos y las normas de coordinación básicas que posibiliten una conjunción de cometidos y un mínimo de interferencias entre ambos.

En el aspecto territorial será probable que en una misma zona puedan coexistir responsabilidades de distinta naturaleza, como en el caso de las áreas donde estén situados los aeródromos de despliegue, las áreas de aproximación a los mismos, etc. y el resto de la red aeroportuaria civil.

En lo referente a la autoridad ejercida sobre las funciones y tareas similares, la necesidad de coordinación no es menos importante. Situaciones tales como las que se provocan ejerciendo la defensa aérea propia y la del país anfitrión, el servicio de meteorología y el control de aeronaves, requieren normas, doctrinas, procedimientos y comunicaciones flexibles y contrastados.

Con respecto al problema de la **institucionalización** de las responsabilidades y atribuciones, nos encontramos con una doble vertiente opuesta, pues mientras que la autoridad aborígen cuenta con un nombramiento nacional, más o menos aceptado por la ciudadanía, la autoridad militar de la fuerza presente actuará habitualmente bajo un mandato internacional o, en su defecto, de acuerdo con una decisión regional, no siempre aceptado por las partes.

En cuanto a la **actividad** que realizan ambos medios aéreos, debido a su propia naturaleza, aparecerán una serie de elementos que, cuando menos, darán lugar a problemas de coordinación. Éstos serían los siguientes:

- *Coincidencia espacial*, que surge como consecuencia de los sobrevuelos, del uso de las aerovías, de la densidad de tráfico aéreo, de la compatibilidad entre los vuelos comerciales y operativos, etc.
- Simultaneidad en el tiempo, lo que dificulta la discriminación y obliga a tomar medidas conjuntas y especiales de protección en ambos campos..
- *Solape entre funciones cívico-militares*, como sucede en el transporte aéreo dentro de áreas restringidas, en las tareas de policía aérea, en las aeroevacuaciones y en el transporte sanitario.
- *Interrelación de cometidos*, como consecuencia de la aparición de problemas secuenciales, como cuando una misión de transporte aéreo militar se realiza dentro de un área de riesgo, seguridad o exclusión y, con posterioridad tiene que ser



Foto: Nuhuz Acos

el escenario de actuación, los riesgos que afectan, las consideraciones estratégicas y las restricciones establecidas por el gobierno.

El proceso que vamos a seguir en esta singladura será el de analizar cada uno de los parámetros que pueden afectar a los medios aéreos en el desarrollo de sus cometidos dentro del ámbito cívico-militar. Es decir, deberemos contestar a las preguntas siguientes:

¿Dónde operamos?, es decir, el parámetro espacial, que mediatiza el empleo de los medios aéreos y nos hace coincidir con las actividades civiles, en las llamadas cuatro dimensiones del espacio y el tiempo.

¿Por qué es tan importante la Cooperación Cívico-Militar?, o dicho con otras palabras, ¿cuál ha sido el proceso de concienciación de la opinión pública en este campo?

¿Con qué medios las fuerzas aéreas pueden operar en el entorno no bélico?

¿Qué podemos hacer? y realmente qué estamos haciendo, en apoyo de las actividades e intereses civiles, con la consiguiente necesidad de coordinación no sólo durante el planeamiento, sino también durante la ejecución.



continuada por un organismo civil. Esta situación aparece a menudo cuando una misión SAR (Search and Rescue) se prolonga con un transporte civil sanitario.

¿POR QUÉ ES TAN IMPORTANTE LA CIMIC?, ¿CÓMO HA EVOLUCIONADO LA CONCIENCIACIÓN SOBRE LA CIMIC?

La historia reciente está salpicada de hitos que han favorecido una concienciación CIMIC y que podremos concretarlos en los siguientes:

1989. La desmembración de la antigua Unión Soviética, hace cambiar el concepto de amenaza por el de riesgo o múltiples riesgos, con lo que los gastos generados en el capítulo de Defensa se reducen, en todos los países occidentales. A partir de ese momento, las preguntas que había que contestar eran las de *¿defenderse de qué y contra qué?* En el mundo occidental, algunos medios de comunicación y una parte importante de la sociedad empiezan a cuestionarse la necesidad de las fuerzas armadas o, cuando menos, las características, entidad y misión que hasta entonces habían tenido.

1990. Primer ejercicio presupuestario de la paz, cuando los Parlamentos se enfrentan al *primer presupuesto de la paz*, se deducen importantes *partidas*, y una consecuencia de ello es la aparición de los llamados *dividendos de la paz*, que si bien habían surgido políticamente al inicio de 1990, de manera real y presupuestaria no se materializan hasta enero de 1991. De forma metafórica venían a decir algo así como: *todo lo que ahorremos en cañones, lo podremos invertir en mantequilla*.

1991. Defensa versus Seguridad, con el debilitamiento del concepto de Defensa y el refuerzo del de Seguridad, aparece lo que podríamos denominar *la segunda generación de los dividendos de la paz*, que se materializa buscando a las fuerzas armadas, como herramientas del estado que son, una utilidad más tangible, mensurable y productiva, con arreglo a los criterios estándar de productividad; es decir, usarlas en tareas que pudieran ser realizadas por otros organismos estatales o privados, pero que por motivos presupuestarios, por falta de iniciativa privada o por ser consideradas de baja rentabilidad, la administración decide que sean ejecutadas por las FAS.

1992. Una Agenda para la Paz, la Asamblea General de Naciones Unidas se reunió por primera vez, desde su creación, a nivel de Jefes de Estado y de Presidentes de Gobierno y solicitó de Boutros Boutros Ghali, Secretario General de UN, la reforma y actualización de dicha organización.

El nuevo horizonte de la organización se plasma en el documento *Una Agenda para la Paz* y, con él, la definición de las Operaciones de Mantenimiento de la Paz y el nuevo término de *Consolidación de la Paz*. A partir de este momento, los *estados desarrollados* toman partido en conflictos ajenos y lejanos, y utilizan a

sus FAS para mantener una presencia e influencia en el exterior que les proporcione un aumento de su prestigio internacional.

1995. Suplemento al Programa, elaborado también por Ghali, establece que la eficacia de Naciones Unidas, ante los conflictos armados, pasa indefectiblemente por la creación y el mantenimiento de unas *stand by forces*, capaces de despliegue y actuación rápidos. A este llamamiento responden, aunque de diferente manera y distinta celeridad los cinco grandes del Consejo de Seguridad.

1998. El fenómeno de la Globalización, acerca los problemas y la inseguridad a todas las fronteras, con lo que la respuesta de los países industrializados ante problemas lejanos y desconocidos es frecuente, enviando en primer lugar a sus FAS para desarrollar muy variadas tareas que siempre son multifuncionales y que requieren un continuo contacto con la población y autoridades civiles.

1999. El giro alemán, Alemania cambia su postura con respecto a la utilización de las FAS fuera de su territorio. El peso específico de Alemania así como la amarga experiencia europea en Kosovo, por su falta de efectivos para resolver por sí mismos el problema, ha tenido una doble repercusión: el reforzamiento de la PESC y la institucionalización, dentro de OTAN, de las llamadas *Otras Operaciones Militares Distintas de la Guerra*.

2000. Los libros blancos, y otro tipo similar de declaraciones con las que los estados no sólo ofrecen sus efectivos militares, sino que también enuncian su disposición para actuar allá donde la seguridad o paz internacional estén amenazadas o donde los DDHH sean sistemática y gravemente vulnerados.

¿CON QUÉ MEDIOS LAS FUERZAS AÉREAS PUEDEN OPERAR EN EL ENTORNO NO BÉLICO?

Los medios, sistemas o vehículos utilizados tienen todos en común el uso del espacio aéreo en sus desplazamientos o en la materialización de sus efectos. Pero esta peculiaridad también la tienen tanto los llamados *Sistemas de Armas Aéreas*, identificados dentro del ámbito de las fuerzas aéreas, como los *Sistemas Aéreas* que actúan en el entorno civil.

Durante décadas, la industria aeronáutica militar ha estado arrastrando a la civil, tanto desde el punto de vista tecnológico, como desde el operativo. La razón era muy sencilla, los costes generados por los procesos, sobre todo de investigación, eran prohibitivos para la iniciativa privada. Éste es el caso de los aviones de transporte militares, dedicados posteriormente a las líneas civiles, o los radares y alertadores de amenazas de abordaje que han sido trasladados a los aviones de línea, primero como ayuda a la navegación y a la meteorología, y después para evitar colisiones, como en el caso del Airbus.

Otro tanto ha sucedido con los radares secundarios, diseñados para conocer quién era amigo o enemigo,

hoy en día son imprescindibles en la navegación y en la gestión del espacio aéreo.

No menos importante ha sido el aprovechamiento del dominio del espacio, que se inició con los misiles intercontinentales y siguió con un sistema de vigilancia, que buscaba capacidad de alerta avanzada para permitir una reacción segura y fuera del área de destrucción.

Después del histórico año 1989, los cambios han sido radicalmente opuestos y el avance tecnológico de los medios civiles va por delante del de los militares. Esa es la razón por la que con la compra de los aviones F-18, España conseguía contrapartidas en muchos campos, como el turismo y las cesiones de operación de nuevos aeropuertos para nuestras compañías aéreas.



Los transportes terrestres necesitan a menudo de un reconocimiento aéreo previo y de una escolta simultánea.

En el momento actual se está utilizando en la construcción de Eurofighter 2000 tecnología aplicada en los últimos modelos del avión civil Airbus.

Quizás más impactante ha sido el aprovechamiento del sistema de navegación GPS (Ground Position System), que desarrollado inicialmente como una ayuda para la navegación aérea, marítima y terrestre civiles, en la actualidad está siendo aprovechado por la mayoría de los sistemas aéreos militares.

De todo ello se deduce que la simbiosis cívico-militar ha sido permanente desde los inicios de la aeronáutica más que en otros campos, lo que sucede es que la relación causa/efecto evoluciona según los escenarios y las prioridades.

Por esta razón vamos a ver cómo, desde un punto de vista tecnológico, la inclusión del término de *armas* en los *Sistemas Aéreos* no es relevante; es decir, una vez más el uso civil o militar no implica en ellos grandes diferencias.

En todo caso, todo sistema de armas, y por su

puesto el aéreo, está integrado por los siguientes componentes:

El vector, la plataforma, el vehículo. Su principal característica es que se mueve dentro de una masa de aire, más o menos denso. No es importante si tienen o no motor, si éste es convencional o de reacción o si aprovechan o no la inercia para mantener su posición.

El arma, la carga, la capacidad de reconocimiento, de repostaje, de extinción de incendios, de mando y control, etc. En definitiva, las capacidades definidas por las cuatro formas de la acción aérea; es decir: fuego, reconocimiento, transporte y el cajón de sastre de acciones especiales.

El hombre: sin duda es el elemento básico, precisamente el que es capaz de emplear un sistema de armas aéreo, exclusivamente como sistema de armas, o en apoyo de la actividad civil propia, aliada o extranjera.

Los Órganos de Apoyo: son aquellos elementos que están en contacto directo con los vectores aéreos, su *doble uso*, es generalizado. Arrancadores, APU, elevabombas (como gatos), uñas, ambulancias, remolcadores, equipos de rescate, etc. se utilizan indistintamente tanto en las actividades civiles como en las militares.

Los medios de los que estamos hablando se pueden agrupar a su vez en tres grandes colectivos, con distintas características, empleos, costes y problemática generada.

- **Vehículos Aéreos:** La tecnología ha obligado a introducir el término de *vehículo aéreo* en la Doctrina del Poder del Espacio

Aéreo de la OTAN como *objetos que se desplazan a través del aire en un vuelo controlado*. Éste es el caso de las aeronaves, helicópteros, UAV, s (Unmanned Aerial Vehicles), Misiles de crucero y guiados. Están excluidos los vehículos con trayectoria balística, o sin guiar como los morteros y los proyectiles.

Con respecto a los UAV, aunque habitualmente han sido utilizados en misiones militares ofensivas, tanto no destructivas como de ataque, en la actualidad se aplican también en funciones de aplicación cívico-militar, como son el reconocimiento, incluyendo el electromagnético, y el apoyo.

- **Vehículos Aeroespaciales:** Aquellos vehículos que siguen una trayectoria con una componente espacial y que pueden o no estar involucrados en maniobras extra atmosféricas, como por ejemplo *misiles balísticos, vehículos reutilizables y vehículos de reentrada*.

- **Vehículos Espaciales:** Aquellos vehículos cuya función la realizan exclusivamente en el *ultraespacio*,

como satélites y vehículos orbitales (plataformas espaciales).

Dentro de este grupo de sistemas quizás se encuentren aquellos que son más utilizados en lo que se conoce como el ámbito cívico-militar por las tareas que realizan y que sin duda entran de lleno en el campo del *doblo uso*. Dentro de él destacan los dedicados a la observación (ópticos, infrarrojos, radáricos), a la *transmisión e interceptación de las comunicaciones* y a otras áreas muy variadas, tales como la navegación, vigilancia y meteorología.

¿QUÉ SE PUEDE HACER Y EN QUÉ SITUACIONES SE PUEDE PARTICIPAR?

Los medios aéreos pueden realizar, como se verá desarrollado posteriormente en el presente dossier, cuatro diferentes tipos de acciones aéreas: *fuego, reconocimiento, transporte* y las *especiales*, estas últimas constituyen un cajón de sastre en el que se agrupan todas aquellas actividades no incluidas en las tres primeras.

De forma genérica, las operaciones de los medios aéreos dentro del entorno CIMIC, se pueden agrupar en dos grandes bloques, según estén o no sancionadas por la OTAN.

En el primer caso las operaciones llevadas a cabo con los medios aéreos son las siguientes:

- **De Búsqueda y Rescate** u operaciones SAR, por las que se rastrea, detecta y recupera a aquellas personas víctimas de accidente en tierra o en la mar. Los objetivos de estas operaciones pueden ser civiles o militares y su traslado, una vez recuperados, es siempre hacia las instituciones más apropiadas, sin preferencia del departamento ministerial al que pertenecen.

- **Operaciones Humanitarias** en las que se actúa principalmente con el transporte aéreo a través de tres tareas distintas: La ayuda hu-

UTILIZACION DE LOS MEDIOS AÉREOS EN EL CIMIC Cuadro nº 1	
SANCIONADAS POR OTAN	NO SANCIONADAS POR OTAN
<ul style="list-style-type: none"> • Operaciones SAR • Operaciones Humanitarias • Ayuda Humanitaria • Asistencia Humanitaria • Injerencia Humanitaria • Operaciones de Apoyo a la Paz • Prevención de Conflictos • Mantenimiento de la Paz • Imposición de la Paz • Establecimiento de la Paz • Consolidación de la Paz 	<ul style="list-style-type: none"> • Operaciones Contra-insurgencia • Operaciones de Combate al Terrorismo <ul style="list-style-type: none"> • Contraterrorismo • Antiterrorismo • Operaciones de evacuación a No Combatientes • Apoyo y Ayuda Militar a las Autoridades Civiles • Imposición de Sanciones • Operaciones Anti-droga

manitaria, la asistencia humanitaria y la injerencia humanitaria.

Con la *ayuda humanitaria* se transportan medios materiales necesarios para la población, como son: fondos, alimentos, combustibles, medicinas, etc.

Con la *asistencia humanitaria* se provee fundamentalmente de personal especializado en aquellos campos en los que el país

afectado es deficitario, como sanitarios, educadores, psicólogos, asesores sociales, etc.

Con la *injerencia humanitaria*, en la que no sólo se transporta ayuda y asistencia humanitarias, sino que también se aplica la fuerza para que aquellas lleguen a buen término.

- **De Apoyo a la Paz**, con sus cinco variedades de Prevención de Conflictos, Mantenimiento de la Paz, Imposición de la Paz, Establecimiento de la Paz, y Consolidación de la Paz.

La *prevención de conflictos* se puede llevar a cabo a través del despliegue preventivo, la alerta temprana, la vigilancia, la reforma en la seguridad e instrucción de alguna de las partes, la imposición de sanciones y la verificación de embargos. Como vemos, a pesar de encontrarnos en los niveles más bajos de las operaciones de apoyo a la paz, en ellas, hay que hacer uso de todas las formas de la acción aérea.

El *Mantenimiento de la Paz*, que requiere de la autorización de las partes involucradas, se lleva a cabo a través del control de los acuerdos, observación de los comportamientos de los bandos, supervisión de las treguas y de los ceses de fuego, interponiéndose en las zonas de enfrentamiento, ayudando a la transición y facilitando

la desmovilización y el desarme.

La *Imposición de la Paz*, que no cuenta con la autorización de alguno o de todos los grupos enfrentados y como consecuencia de ello se deben esperar hostilidades de intensidad impredecible. Estas operaciones se llevan a cabo a través de la preparación y despliegue de la fuerza, el establecimiento de desta-



Los estados desarrollados toman partido en conflictos ajenos y lejanos, y utilizan a sus FAS para mantener una presencia e influencia en el exterior que les proporcione un aumento de su prestigio internacional

camentos, redespiegues de efectivo e, incluso, acciones de fuerza y en fuerza. Se utilizan las cuatro formas posibles de la acción aérea, predominando el reconocimiento y el transporte aéreo.

El *Establecimiento de la Paz*, en la que por tener el mayor protagonismo la diplomacia, el arbitraje, la búsqueda de confianza y la mediación, vuelven a ser el transporte y el reconocimiento aéreo, las acciones que mantienen el protagonismo.

La *Consolidación de la Paz*, término introducido por Boutros Boutros Ghali en su *Agenda para la paz* en 1992, pretende eliminar las causas que provocaron el conflicto y favorecer la recuperación de las infraestructuras de todos los grupos involucrados. De nuevo la diplomacia, economía y seguridad son las vías para la mencionada consolidación y con ellas, el transporte aéreo de personalidades y de material, así como el reconocimiento aéreo de las áreas más afectadas, son las tareas más empleadas.

Además de la participación aérea, en las anteriores operaciones, existen otros supuestos no sancionados por la Alianza, en las que los medios aéreos juegan un papel, en ocasiones, esencial y que requieren de una coordinación estrecha entre los niveles CIMIC.

Este sería el caso de las *Operaciones contra insurgencia*, *Operaciones de combate al terrorismo*, en sus dos versiones antiterrorismo (defensivas) y contraterrorismo (ofensivas), *Operaciones de evacuación de los no combatientes*, *Apoyo y ayuda militar a las autorida-*



Con la asistencia humanitaria se provee fundamentalmente de personal especializado en aquellos campos en los que el país afectado es deficitario, como sanitarios, educadores, psicólogos, asesores sociales, etc

des civiles, *Imposición de sanciones establecidas internacionalmente* y *Operaciones anti-droga*. (Cuadro nº 1)

A manera de resumen se podría formar una matriz de las relaciones Cívico-Militares teniendo en cuenta, por un lado, las causas que provocan la necesidad de cooperación:

Razón de Dependencia (A): Porque las FAS están realizando funciones solicitadas directa-

mente por las autoridades civiles.

Razón de Coincidencia (B): Porque los cometidos de las FAS tienen un grado de *solape* importante con el cometido desarrollado por las autoridades civiles.

Razón de Proximidad (C): Porque las tareas de las FAS se desarrollan en el mismo área en el que las autoridades civiles están operando.

Existen unos factores limitativos a la hora de la coordinación entre ambos organismos que dependen no sólo de la misión a desarrollar, sino también del grado de autorización de que se disponga desde las

Partes involucradas, y que se podrían concretar entre casos:

Autorización General (1): en la que el gobierno central y fuerzas *disidentes* aceptan la participación de FAS extranjeras.

Autorización Parcial (2): en la que el gobierno central, generalmente, aprueba la actuación de FAS multinacionales en su país, y las fuerzas *disidentes no*.

Oposición generalizada (3): ambas partes, gobierno y fuerzas *disidentes* se oponen al asentamiento, despliegue y actuación de las FAS multinacionales.

La combinación de estas variables nos podría dar la matriz de actuación del cuadro nº 2. ■

				Cuadro nº 2
	A	B	C	Conceptos
1	Civil	Militar	Militar	Concepción
	Cívico - Militar	Cívico - Militar	Cívico - Militar	Preparación
	Militar	Cívico - Militar	Militar	Ejecución
	Civil	Cívico - Militar	Cívico - Militar	Coordinación
	Bajo o nulo	Bajo o Nulo	Bajo o Nulo	Riesgo
2	Civil	Militar	Militar	Concepción
	Cívico-Militar Internal.	Militar Regional	Militar Regional	Preparación
	Militar Regional	Militar Regional	Militar Regional	Ejecución
	Militar - Civil	Militar - Civil	Militar	Coordinación
	Medio	Medio	Medio	Riesgo
3	NO PROCEDE	Militar	Militar	Concepción
		Militar Internal	Militar Internal	Preparación
		Militar Regional	Militar Regional	Ejecución
		NO PROCEDE		Coordinación
		Alto	Alto	Riesgo

LEYENDA Y CONCEPTOS

Concepción: Nivel o Autoridad a partir de la cual surge la necesidad o voluntad de llevar a cabo una tarea.

Preparación: Nivel en el cual se desarrollan el planeamiento de las acciones futuras.

Ejecución: Nivel o autoridad desde el que se dirigen directamente las acciones.

Militar Internacional: Nivel militar incluido dentro de un organismo internacional, como UN u OTAN.

Militar Regional: Nivel militar que se encuentra en el terreno donde se desarrollan las operaciones.