

LA ACTUACIÓN DE LA FUERZA: LAS OPERACIONES AÉREAS

POR JOSÉ RUIZ BEFÁN

Preámbulo

Este capítulo nace con la pretensión de ser un referente, desde el punto de vista operativo, de todo lo dicho aquí hasta ahora. Se trata de comprobar si, en las misiones internacionales llevadas a cabo por fuerzas españolas, las necesidades, dificultades, carencias y limitaciones de las unidades militares operando sobre el «terreno» (terreno en un sentido amplio, incluyendo también el mar y el aire-espacio), justifican la inquietud que impregna el presente trabajo: la necesidad de un documento, que hemos dado en llamar *Estatuto* o, más formalmente, *Status of Forces Agreement (SOFA)*, cuyo fin último sería eliminar, en la medida de lo posible, todo lo que impidiera o dificultara el cumplimiento eficaz de los objetivos de fuerzas españolas en misión internacional con motivo de situaciones de crisis o conflicto, lo que en definitiva supone posibilitar y facilitar las operaciones, velar por las condiciones de vida del personal, garantizar sus derechos, proporcionarles protección y legitimar su actuación y el de las unidades donde están encuadrados; y todo ello con un número de bajas aceptables para la opinión pública nacional (permanentemente al corriente de este factor debido a la globalización de los medios de comunicación y la rapidez en la transmisión de las noticias) y con unos efectos colaterales, resultantes de las acciones militares, que ésta no considere desproporcionados; venciendo incluso las críticas, en estos dos sentidos, que, de todas maneras, otros sectores de la población van a plantear.

A la hora de bucear en la experiencia, tratando de servir a este trabajo con lo que el día a día de las operaciones nos enseña, se van a analizar, de forma particular, las operaciones aéreas, siendo conscientes de que igual-

mente hubiera servido a este propósito recurrir al acervo terrestre o naval, habiéndose hecho la elección tan solo en aras de la simplicidad, de la uniformidad del trabajo (producto de los conocimientos y experiencia del autor) y del convencimiento de que lo que aquí se exponga se dará, haciendo la necesaria abstracción, en igual medida en cualquiera de las otras dos ramas de las fuerzas armadas españolas.

Habrán aspectos específicos de las fuerzas aéreas que merecerán la pena ser resaltados, contribuyendo así a un objetivo secundario que parece también interesante: llamar la atención sobre el hecho de que, cuando los estatutos hayan de afectar a fuerzas de más de un ejército, habrá aspectos característicos de alguno de ellos que traerán consigo la necesidad de darle en las negociaciones un tratamiento singular; piénsese en las diferencias en la naturaleza y características de los medios empleados por los distintos ejércitos, de las formas de actuar, del medio en que se desenvuelven o de las circunstancias que rodean a los hombres y mujeres que los conforman. Cualquier estatuto debe estar basado en la voluntad de dar solución a aquellos aspectos (comunes y específicos) que presenten mayor dificultad, sean terrestres, navales o aéreos.

En este breve repaso a las actividades llevada a cabo por las fuerzas aéreas españolas en misiones militares internacionales, se distinguen diferentes fases: una primera en la que no existían estatutos; otra en la que, aún existiendo, no fueron debidamente concebidos y negociados; y el momento actual, en el que regulan cualquier actividad. A medida que las intervenciones se hacen más complejas, se aportan medios más sofisticados e intervienen mayor número de países, se hace más evidente la necesidad de documentos de este tipo.

Experiencia española en operaciones aéreas internacionales: 1ª y 2ª fase

La experiencia española en este campo se circunscribe al *Ejército del Aire*, y es ya lo suficientemente dilatada como para poder extraer enseñanzas. Aunque todo lo que afecta a un Estatuto es, en gran parte, común a las necesidades de los otros ejércitos, la especificidad del medio aéreo le confiere características particulares que debieran ser tratadas y resueltas en documentos de este tipo, igual que debe suceder con las que demanden las fuerzas terrestres o navales y, también, las policiales.

El primer precedente en operaciones internacionales que merece la pena destacar es la participación directa del Ejército del Aire en *Guinea*, resultado de un acuerdo bilateral de colaboración y ayuda a este país; la misión fue paradigmática por sus 15 años de actividad.

La segunda referencia importante (primera participación directa del Ejército del Aire en una Operación de Paz), es la misión llevada a cabo con ocasión de la independencia de *Namibia* del régimen sudafricano, *UNTAG*, a fin de supervisar dicho proceso.

La tercera participación digna de resaltar es la ayuda humanitaria prestada al pueblo de *Ruanda*, *UNAMIR*, consecuencia de la violencia racial entre «hutus» y «tutsis», que derivó en continuas violaciones de los derechos humanos.

La última de las misiones llevadas a cabo en épocas de escasa regulación en materia de estatutos, es la desarrollada con ocasión de la «*Guerra del Golfo*», prestando apoyo por el transporte a las fuerzas de EE.UU., U.K. y Francia y, en el orden conjunto, a la «Agrupación Bravo» de la Armada que operaba en el Mar Rojo y el Estrecho de Ormuz.

En una labor de síntesis que juzgamos necesaria, a fin de que la experiencia sirva de marco de referencia a los estatutos, se observaron en estas misiones las siguientes deficiencias:

- En ocasiones, *insuficiente equipamiento de los aviones* para la misión a desarrollar.
- Problemas no calculados en cuanto a *alojamientos, alimentación, recursos medico-sanitarios, de gestión, previsiones para compra y contratación local, etc.*
- Inexistencia de un servicio de *información al vuelo*: meteorológica, cartográfica, de tránsito aéreo y de ayuda a la navegación; y otras carencias técnicas y administrativas.
- La ínfima capacidad operativa de los aeropuertos desde donde se actuaba, sin los servicios en tierra necesarios para realizar las operaciones aéreas (aprovisionamiento de combustible, sistemas para la puesta en marcha de los aviones, elementos adecuados de carga y descarga y balizamiento de pistas para operaciones nocturnas y en emergencias); y, además, con la imposibilidad de contratar personal capacitado para el desempeño de esas labores, pues el que se encontraba era escaso e inexperto (lo que a veces obstaculiza más que ayuda).
- Carencias o deficiencias en *infraestructura*, básica para estancia y protección de material y personal, almacenamiento, y para el mantenimiento y reparación de los medios aéreos.
- Inexistencia o, lo que en aeronáutica siempre es peor, *falta de fiabilidad* de las ayudas a la navegación o el control radiofónico.
- La realización de vuelos sin tener asegurado el regreso, debido a la incertidumbre de encontrar *combustible* en el destino o a la ausencia de medios técnicos para suministrarlo.

- La obligada improvisación al preparar y solicitar las preceptivas autorizaciones de entrada y salida a los distintos espacios aéreos, los *sobrevuelos* o el paso de unas regiones de información de vuelo (*FIR*) a otras (con la consecuyente pérdida de operatividad).
- Despreocupación, en ocasiones, de los responsables políticos de la misión.
- Deficientes resultados cuando hubo que solicitar ayuda a las *delegaciones diplomáticas*.
- Retenciones injustificadas de personal de las delegaciones españolas en las comisarías de los aeropuertos o trabas a su actividad, cuando lo lógico era pensar en recibir facilidades.
- *Falta de inteligencia*. La información que se obtenía era atrasada, insuficiente o no fiable; incluso la proporcionada por la propia misión y la nacional (que se obtenía de forma autónoma). Esta carencia era causa de muchos de los problemas que aquí se enumeran.
- El peligro que suponían, en algunas de las misiones, los misiles SAM-7 lanzados por grupos de *guerrilleros incontrolados*, lo que obligaba a emplear tácticas no habituales, como, por ejemplo, el vuelo a baja cota y a la estima (con referencias solamente al terreno), para lo que era necesario un entrenamiento especial que implicaba, al final, un esfuerzo adicional, no previsto, de personal y material. Además, este problema aumentaba el riesgo de impacto con aves, que fue origen de muchos incidentes.
- Una *carga de trabajo superior a lo previsto*, lo que elevaba mucho el esfuerzo logístico desde España, al demandar más abastecimiento para mantener operativos los medios.
- La *incompetencia del personal de ONU* responsable de gestionar los medios aéreos españoles. Como ejemplos más sorprendentes se pueden destacar: el uso de los medios aéreos en acciones para los que no habían sido comprometidos; su explotación en operaciones secundarias, aún cuando se hacía apremiante usarlos en las primarias; ausencia de una adecuada programación que permitiera prever los vuelos con la anticipación suficiente para preparar las misiones a realizar (en aras de la seguridad y eficacia); y sobreutilización de los medios. Se intentó, sin resultado, que las células aéreas solicitaran, al menos los vuelos por escrito, para dar justificación oficial a su necesidad.
- La imposibilidad de garantizar la necesaria *seguridad al personal y material* durante las operaciones en tierra, lo que obligó a adoptar medidas autónomas. Esto supuso conflictos competenciales de soberanía y jurisdicción (casos penales, policiales, de inmunidades, etc).

- La necesidad de reubicar determinadas bases de operaciones (previamente establecidas), por la falta de seguridad o inexistencia de los apoyos mínimos (entre otras razones); pero lo más grave era que, en algunos casos, las supuestas carencias no eran más que estrategias de la propia misión realizadas a espaldas de los responsables españoles. Un ejemplo ilustrativo lo ofrece la misión UNAMIR, donde se estuvo operando desde el aeropuerto de Nairobi (Kenia), en vez de hacerlo desde el de Kigali (Ruanda); la razón fue una hipotética falta de combustible en Kigali: más tarde se demostró que el verdadero motivo era que en este aeropuerto el combustible se servía un precio más elevado del que tenía en Nairobi. Esto impidió operar sobre el propio terreno y que la ayuda al pueblo fuera inmediata.
- Los medios aéreos españoles fueron utilizados, a veces, más en beneficio del personal de ONU que en el de ayuda a la población: su misión primaria y fundamental. Con ello se desvirtuaba el carácter humanitario que España había pretendido darle a su participación. Por ejemplo, recaían en aviones y tripulaciones españolas todas aquellas misiones mínimamente delicadas, tanto por el personal a transportar (autoridades y miembros de la misión con ocasión de relevos por vacaciones o asueto), como por la operación a realizar. El resultado era la sobreutilización de los medios y la pérdida de misiones primarias.
- Cambios bruscos en cuanto a la capacidad para operar. Tomemos como ejemplo la misión en Namibia: antes de la salida de Sudáfrica del territorio, fue posible un acuerdo estatutario con este país, que cubría muchas de las carencias aquí denunciadas. Después de que los sudafricanos abandonaran Namibia, la misión (en particular España) quedó sin interlocutor válido con quien negociar, ya que no existía autoridad alguna que representara al país.
- Lo más lamentable de todo puede ser el hecho de que, más a menudo de lo que era deseable, se produjera una *falta de entendimiento* entre los responsables de la misión (ONU en las Operaciones de Paz) y los de los distintos componentes nacionales (España en su caso). Esto reveló que los compromisos con los intervinientes, expresados o no en documentos, no se cumplían por diversas causas (falta de voluntad en buena medida).

Un ejemplo que corrobora lo dicho hasta ahora lo muestra la siguiente anécdota: el 25-11-94 llega el primer avión español a Nairobi, después de un largo viaje desde España lleno de incidentes administrativos y trabas en los aeropuertos donde hizo escala. Nada más aterrizar, ya se le tiene encomendada una misión para seis horas más tarde: el tiempo justo de recuperar el avión (insuficiente para el preceptivo descanso de las tripula-

ciones). De inmediato se despegó para realizar un traslado de pasajeros a la ciudad ruandesa de Gbadolite, a 900 km. de distancia. Los pasajeros eran dos presidentes de países implicados en el conflicto y sus séquitos (cosa que se supo más tarde). En el momento de la partida no se sabía a ciencia cierta el objeto del transporte y en el destino no se garantizaba el reabastecimiento de combustible, necesario para el regreso. Después de un duro viaje, en el aeropuerto de llegada surgieron problemas administrativos, de identificación, repostaje, etc. Bajo coacción, los pilotos se vieron obligados a volver de vacío esa misma noche a Nairobi, contraviniendo todas las normas de seguridad de vuelo (dado el gran número de horas que la tripulación llevaba sin dormir desde su salida de España). Los usuarios del avión se despreocuparon de los problemas surgidos, del trato recibido por la tripulación y de las necesidades operativas para el regreso, que eran consecuencia del servicio prestado.

De todas las cuestiones aquí analizadas se deberían desprender enseñanzas para evitar situaciones similares. La forma: negociación adecuada de los oportunos estatutos. En efecto, en la larga lista de carencias, limitaciones y problemas que el repaso de la historia nos ofrece, los relacionados con los apoyos logísticos se podrían reducir o evitar si se gestionasen adecuados «acuerdos técnicos» (según la nomenclatura utilizada a lo largo del trabajo), documentos complementarios de los estatutos. Otro grupo englobaría conceptos estatutarios jurisdiccionales (policiales, inmunidades, paso de fronteras o penales). Un tercer epígrafe comprendería los relacionados con cuestiones administrativas (económico-financieras, asistencias, redes de comunicaciones, instalaciones e infraestructura, contratos y compra local, combustibles, aceites y lubricantes, etc.). Pero hay un conjunto de aspectos que, no estando relacionados directamente con los estatutos propiamente dichos, sin duda afectan a lo que debe ser su base, guía y fundamento: el «Mandato» (que normalmente dicta el Consejo de Seguridad de ONU); y otros documentos posteriores de preceptiva formulación: los *términos de referencia (TOR)*, las *reglas de enfrentamiento (ROES)* o las *directrices de la misión («Guidelines»)*; en este apartado se incluirían cuestiones como el tipo de personal aportado por la ONU, la utilización de los medios para acciones distintas de las previstas y priorización de misiones, eliminando todo subjetivismo. Otra serie de asuntos se plantearon como producto de unos inexistentes *estatutos de cuarteles generales* (o de su mala aplicación). En definitiva, haciendo un repaso detallado, también se detectarían fallos en documentos que sin ser el propio estatuto están íntimamente relacionados con él (TOR, ROES y

«Guidelines»). Esto demuestra que desde el «mandato» hasta la sanción de un estatuto todo ha de conformar un único cuerpo legislativo.

La consecuencia de los problemas denunciados fue la necesidad de establecer *sistemas autosuficientes* (en la medida en que fue posible), en cuanto a: medios de navegación, balizaje de pistas (ideando formas propias de producción de energía), imprescindible cobertura radiofónica del territorio sobre el que se operaba, las necesarias cadenas de obtención de inteligencia (aprovechando cauces militares y diplomáticos al margen de ONU), interlocutores con quienes negociar, recursos humanos (imaginación y «mano izquierda» para gestionar los medios propios, que eran manejados por personal de ONU no cualificado o negligente), protección y seguridad, las comunicaciones y el flujo logístico con España (que hubo que aumentar hasta límites a veces difícilmente soportables). *Hubo que improvisar*, lo que supuso un esfuerzo adicional y un riesgo innecesario. En definitiva, se soportó gran parte de lo que los estatutos tratan de evitar.

Todo lo dicho ha de servir de enseñanza que ilumine intervenciones futuras y dar consistencia al rigor que debe tener la negociación de un estatuto, y que este trabajo trata de poner de manifiesto. Por otro lado, en ocasiones, la realidad puede llegar a hacer impracticable un estatuto, en cuyo caso hay que denunciarlo y, en su caso, renegociarlo.

Las operaciones aéreas y la gestión de las crisis y conflictos actuales

En la gestión de las *crisis actuales*, tanto en las de baja como alta intensidad, parece evidente la necesidad de actuación del medio aéreo en todas sus fases. Tanto si la crisis lleva aparejada una Operación de Paz como si no, es indispensable su presencia en la fase de despliegue; más que segura su actuación, bien sea en forma directa o indirecta, en la fase de desarrollo; e importante (a veces la urgencia le dará el carácter de única o imprescindible) cuando se lleve a cabo la fase de repliegue.

Las fuerzas aéreas españolas fueron pioneras en lo que se refiere a participar en misiones internacionales, en forma de cursos, intercambios, maniobras, ejercicios y misiones de ayuda humanitaria; luego vinieron las Operaciones de Paz. El caso más representativo es el de la aviación de transporte, que ha intervenido en incontables ocasiones con motivo de terremotos, inundaciones, plagas y otros desastres naturales. Recordemos las llevadas a cabo en Nicaragua, Irán, Liberia, Kuwait o Chile. Además, el Ejército del Aire ha contribuido, de forma directa o indirecta, en cuantas

Operaciones de Paz ha intervenido España, bien en misiones de observación y unidos o apoyando a unidades del Ejército de Tierra, la Armada y otro tipo de instituciones y organizaciones. Actuó en beneficio de otras fuerzas, tanto a la hora de efectuar los despliegues y el traslado a la zona de operaciones como en las necesarias labores de enlace con la metrópoli: facilitando el aprovisionamiento, actuando como correo, ejerciendo funciones de evacuación médico-sanitaria o posibilitando los preceptivos relevos de personal y abastecimiento de material. Son ejemplos de esta actividad el apoyo a las dotaciones de la «Operación Bravo» de la Armada (Guerra del Golfo) y a la operación «Provide Comfort», para ayuda al pueblo kurdo, y su participación en la operación «Provide Promise», en la guerra de los Balcanes.

La participación más conocida, por más reciente, es la colaboración con las fuerzas de *IFOR* (*SFOR* en la actualidad), unida a la específicamente aérea, la misión «Deny Flight» (hoy «Decisive Endeavour»), donde el Ejército del Aire ha recibido carta de naturaleza de ejército moderno, preparado y tecnológicamente capacitado, al estar operando, en plano de igualdad, con las fuerzas aéreas de los más importantes países del mundo occidental.

Como se ve, lo que el medio aéreo ha sido capaz de hacer en la gestión de las crisis pasadas es importante, pero mucho más lo son sus capacidades, susceptibles de ser desarrolladas plenamente en el futuro. Sería, cuanto menos, una insensatez, no aprovechar las capacidades de los medios aéreos. Tratando de resaltar su potencial (que también supone mayor complejidad, mayor esfuerzo económico y logístico y, lo que es vital, mayor delicadeza política, rigor profesional y aplicación adecuada de la tecnología), vamos a ver, brevemente, lo que es capaz de ofrecer hoy el medio aéreo en la gestión de las crisis y los conflictos, con la intención de resaltar que, quizás, el estatuto debería ser un documento vivo, cuya validez haya que adaptar a las distintas épocas en que se aplique, y así registrar las variaciones producto de los cambios de situación; y, sobre todo, que se ha de descender hasta los más mínimos detalles, mediante acuerdos técnicos y otro tipo de documentos.

Hasta nuestra intervención en el conflicto yugoslavo, los *tipos de operaciones* realizados por las fuerzas aéreas fueron, casi exclusivamente, los propios de la aviación de transporte: de pasaje, carga y personalidades (VIP), abastecimiento, establecimiento de líneas regulares, misiones de reconocimiento aéreo sobre lugares de difícil acceso, repatriaciones, traslado de refugiados, aprovisionamientos, repatriación de cadáveres y, en

todos los casos, asegurando el enlace con España con dos objetivos fundamentales: garantizar el necesario flujo logístico y proporcionar apoyo moral a la tropa en cualquier lugar del mundo en que se encuentre, estableciendo así ese débil pero importantísimo hilo conductor que les mantiene unidos con la patria (correo, evacuaciones de enfermos y heridos, relevos de personal, garantías en caso de un repliegue urgente, etc.).

En el contexto internacional existe hoy la necesidad creciente de *resolver los conflictos mediante negociaciones*. Pero un conflicto no resuelto puede escalar hacia un conflicto limitado y éste puede desembocar, a su vez, en uno global o en una guerra declarada.

El proceso de gestación y evolución de un conflicto (no necesariamente armado), hasta llegar a su desencadenamiento, ha introducido en los sistemas de seguridad y defensa los conceptos de *tensión y crisis*, que corresponden a situaciones de inestabilidad cuya peligrosidad potencial, para la seguridad nacional o colectiva, induce a los gobiernos a tomar medidas preventivas dirigidas a su resolución, impidiendo una escalada no deseada.

Habitualmente, los tipos de *mecanismos que se utilizan para gestionar las crisis* a nivel de un país, de una organización regional o un grupo de aliados, cuando la seguridad o los intereses nacionales o colectivos están en peligro, son: *medidas precautorias* (de tipo diplomático o económico); *sistemas preventivos* (amplia gama de medidas civiles y militares para activar los sistemas de defensa y apoyar y sostener las acciones militares); y el catálogo de *respuestas militares* (desde las demostraciones de su capacidad de proyección, de carácter disuasorio, a la activación de los planes de operaciones).

Las capacidades que las fuerzas armadas ponen al servicio de estos mecanismos se derivan de su carácter militar. Y la necesidad e importancia del empleo del poder aéreo en particular deriva de sus peculiaridades, distintas de las otras ramas del poder militar (en tanto que nos referimos al empleo de la fuerza, hablaremos de poder militar, poder aéreo, poder terrestre o poder naval), ya que cada uno debe ser empleado en aquello que le es más propio y para lo que se encuentra mejor preparado.

En efecto, el *medio en que opera el poder aéreo* es diferente de la tierra y el mar. Sus condiciones físicas y continuidad permiten acceder a cualquier punto de la superficie, con gran rapidez, en cualquier momento y proporcionar una perspectiva muy amplia.

Las características inherentes a los medios que operan en el aire y el espacio, ofrecen también unas posibilidades de empleo distintas (pero complementarias) a las de los medios en tierra o mar. Los *medios aéreos*, incluyendo bajo esta denominación a todo aquello que se mueve a través del aire y del espacio, son una herramienta fundamental a través de la cual se hace sentir el *poder aéreo* e incluyen: plataformas aéreas (aeronaves, tripuladas o no), satélites espaciales y armamento (misiles, bombas y otros). También pertenecen al poder aéreo todos aquellos equipos y sistemas que desarrollan funciones de apoyo a todo tipo de fuerzas aéreas: equipos de comunicaciones, bases aéreas, radares y otros elementos de vigilancia, refugios, depósitos, sistemas de defensa antiaérea y sistemas de mando y control e, incluso, la aviación civil y las industrias relacionadas con todo lo anterior.

Es conveniente detenerse un momento a pensar que cualquier aplicación del poder aéreo en el futuro, independientemente del lugar y contexto político-militar en que se lleve a cabo, implicará la necesidad de garantizar o facilitar la actuación de todos o parte de los elementos aquí señalados, lo cual requerirá la negociación de estatutos cada día más complejos y extensos y un asesoramiento técnico cada vez más necesario. Un esbozo de la aplicación moderna del poder aéreo se verá al analizar la operación «Deny Flight».

El poder aéreo tiene unas *cualidades* diferentes de los poderes de superficie, al ser distinta su velocidad, alcance (o al menos la forma y rapidez en su obtención) y maniobrabilidad. Sus *capacidades*: movilidad, versatilidad, penetración y potencia, también difieren. Incluso son distintos los *factores que le condicionan*: dependencia de bases de operaciones en superficie, permanencia limitada en el aire y los factores meteorológicos y climáticos.

Las *características* del poder aéreo, que se transforman en normas básicas para su empleo y le hacen complementario de las otras formas de utilización del poder militar, son:

- *Flexibilidad*: capacidad de adaptarse a las distintas demandas de actuación, producto de la evolución, prevista o imprevista, de cualquier tipo de situación de paz, crisis o conflicto, atacando y defendiendo todo tipo de objetivos y actuando a cualquier nivel de conflicto.
- *Rapidez de respuesta*: ante cualquier demanda de actuación y en todo tipo de escenarios geográficos y condiciones, permitiendo proyectar y concentrar la fuerza en cualquier lugar y en breve tiempo, lo que facilita la sorpresa y tiene un importantísimo carácter disuasor.

— *Acción ofensiva*: esencial para aprovechar al máximo sus cualidades y capacidades.

Estas tres normas se transforman en los tres *principios de empleo* más importantes del poder aéreo, que han de transformarse en la referencia y guía para los responsables de decidir cómo, cuándo, en qué condiciones y con qué intensidad utilizarlo; son, en definitiva, el marco en el que se deben encuadrar unos estatutos. La acción ofensiva, a pesar de sus limitaciones, debe aplicarse siempre que sea posible, porque de lo contrario se desperdiciarían sus características positivas.

Enseñanzas producto de operaciones aéreas internacionales modernas

Se ha analizado hasta ahora la actuación del poder aéreo en operaciones de esa denominada primera fase, antesala de operaciones aéreas mucho más sofisticadas, en las que el poder aéreo no sólo se identifica con el transporte: la «*Guerra del Golfo*»; la operación «*Alfa-Bravo*», donde el Ejército del Aire colabora en beneficio de las agrupaciones que operan en suelo bosnio; la operación «*Shap Guard*» de la Armada en el Mar Adriático; y la operación «*Deny Flight*», (hoy «*Decisive Endeavour*»). Son ya actuaciones que requieren estatutos perfectamente estructurados, técnicamente complejos y fruto de un trabajo muy meditado en duro y largo tiempo de negociación, tanto con las partes en conflicto como con los aliados intervinientes y las organizaciones regionales o de seguridad colectiva.

Básicamente, en los tres primeros casos se trata de actuaciones de tipo tradicional, basados en el transporte aéreo, tal y como ha sido visto hasta ahora. Los problemas detectados son, por tanto, similares, aunque debido a que la organización inicial, el despliegue, las condiciones y las formas de operar fueron mucho más serias y rigurosas, se contó con la previsión adecuada y los estatutos funcionaron aceptablemente. Dichos problemas, mucho menos profundos y numerosos, fueron comunes a todas las avia- ciones de los países intervinientes y no exclusivos del Ejército del Aire.

Sin embargo, la «*Guerra del Golfo*» supuso un ejemplo de lo que influirá en las crisis del futuro, sobre todo en las de alta intensidad, los peligros de actividad nuclear, biológica y química (*NBQ*). Recuérdese el riesgo evidente que supusieron las amenazas lanzadas por el líder irakí, cuando empezó a hacer uso de sus «inocentes» misiles «scud».

La misión «*Deny Flight*» marca la diferencia, no tanto por ser una operación específicamente aérea (objetivo parcial de este capítulo), como porque plantea problemas cuya novedad han de condicionar los estatutos y acuerdos técnicos de las futuras intervenciones internacionales (igual que con el medio aéreo ha de suceder con las necesidades de las operaciones de los ejércitos de tierra y mar). Por ejemplo, los medios aéreos operan esta vez con: riesgo mucho más elevado del escenario; inexistencia de fronteras y líneas de frente definidas; peligro tangible de desencadenar un conflicto de mayores proporciones y más difícil solución, con las posibles represalias para las fuerzas en tierra; la proximidad de la zona de operaciones a las bases aéreas de donde se opera, con el consiguiente riesgo de ataques aéreos (con aviones o misiles) y golpes de mano.

En esta operación ha hecho su aparición una nueva necesidad: el empleo de *controladores aéreos avanzados (FAC)* y *puestos de control aerotácticos (TACP)*. Estos elementos del poder aéreo son imprescindibles para atender a requerimientos de tipo político como: la «*limpieza quirúrgica*» de las acciones de ataque por el fuego, evitando daños colaterales, y mínimo riesgo para *evitar bajas propias*, a las que tan susceptible es la opinión pública. Operan en el terreno y están responsabilizados de conducir a las aeronaves hacia sus objetivos (que han de tener a la vista). Mientras que los aviones pueden llegar desde la retaguardia, fuera del teatro de operaciones, los TACP deben situarse en plena zona de conflicto y muy cerca de las líneas «adversarias» (todo aquello que puede entrañar un riesgo para las fuerzas propias). Trabajan a una distancia que propicia el hostigamiento de francotiradores y armas pesadas hostiles; a esto se suma el riesgo de apresamiento (todo el mundo recordará la toma de rehenes llevada a cabo por los serbobosnios, entre los que se encontraba un aviador español, y el uso político que se hizo de ellos). Se desprende, por tanto, la necesidad de propiciar su actuación; unas veces será la presión política la que la haga factible; otras la posibilidad de que los TACP operen desde territorio donde su presencia sea aceptada. Pero siempre se les ha de proporcionar la máxima protección, al ser elementos indefensos y sometidos a peligro inminente y evidente. Su aceptación en los estatutos sería deseable; pero al tratarse de acciones «neutrales», difícilmente justificables, estamos obligados a considerar su regulación con extrema delicadeza. En cualquier caso, se trata de elementos nuevos que hay que considerar en los futuros estatutos.

Cuando, como en este conflicto, las operaciones son complejas, algunas acciones son más perentorias o surgen otras nuevas. Recuérdense la nece-

alidad que hubo de rescatar, sanos y salvos, a dos pilotos americanos cuando fueron derribados por misiles serbobosnios, así como la trascendencia que tuvo en los medios de comunicación; igualmente, un avión español recibió el impacto de un misil (que, afortunadamente, no logró su propósito). Esto demuestra lo necesario que será garantizar en los estatutos la asistencia a las tripulaciones, en caso de accidente o derribo, con un *servicio adecuado de búsqueda y rescate (SAR)*. A la preocupación por tranquilizar a la opinión pública, se une lo importante que resulta para mantener la moral y el ánimo del combatiente, persuadido de que contará con un elemento capaz de salvaguardar su vida o integridad física.

En el conflicto yugoslavo aparecen, por vez primera, acciones aéreas hasta entonces no aplicadas en misiones internacionales. Así, en las conocidas operaciones: «*Maritime Monitor*» (de OTAN) y «*Sharp Vigilance*» (de UEO), operaciones eminentemente navales (ambas colaboran en la «*Sharp Guard*»), los medios del Ejército del Aire efectúan labores de *vigilancia y detección marítima* con los barcos de la Armada.

Otra peculiaridad de esta nueva fase es la *participación del Ejército del Aire* formando parte de una organización regional como es *OTAN*, lo cual soluciona muchos de los problemas que antes requerían autosuficiencia; en definitiva, facilita el enfocar, negociar y preparar los estatutos, pero también exige un mayor grado de compromiso, como es la necesidad de estar a un nivel tecnológico suficiente para asumir la parte correspondiente del cumplimiento de los estatutos y acuerdos técnicos, y en disposición de discutirlos y negociarlos en plano de igualdad. Por otro lado, en la «*Deny Flight*» se hizo necesario establecer relaciones estatutarias a la vez con italianos (los anfitriones) y americanos (pues la base aérea de Aviano es de utilización conjunta en Italia).

Operaciones aéreas, llevadas a cabo por formaciones de aviones de varios países, hicieron necesarias ROES comunes para evitar que las acciones fueran ineficaces y peligrosas.

Aparte de las señaladas, de las necesidades, limitaciones y carencias experimentadas en la operación «*Deny Flight*», derivan enseñanzas, diferentes de las de las fases primitivas, que sin duda influirán en los futuros estatutos. En forma resumida son:

- *Planeamiento común* de misiones.
- Necesidad de *idénticos procedimientos operativos*, vitales cuando se trata de realizar operaciones combinadas, sobre todo si en una formación de aviones, para la consecución de un objetivo común y único, intervienen a la vez medios aéreos diferentes.

- La *vigilancia* y el *reconocimiento* se hicieron imprescindibles.
- *Comunicaciones seguras e interoperables* antes del comienzo de las operaciones.
- Necesidades inherentes a las *operaciones nocturnas*, requisito básico para hacer mínima la probabilidad de bajas propias y disminuir los daños colaterales resultado de los ataques.
- Conocimiento adecuado e inmediato de la situación mediante la oportuna información (*inteligencia*). En este terreno se dependió de la ajena (fundamentalmente de EEUU.).
- La aplicación del principio de *operar en ofensiva*, a fin de aumentar la sorpresa y proporcionar disuasión (la capacidad de operaciones nocturnas condiciona este principio).
- Necesidad de hablar un *idioma común*, nueva exigencia a la especialización del personal.
- *Entrenamiento* adecuado para, por un lado, afrontar las operaciones planeadas y, por otro, mantener el nivel de preparación con el que se llega a la misión, necesario a fin de poder garantizar que las tripulaciones puedan en cualquier momento ser derivadas a operaciones propias de un principio previo, irrenunciable y prioritario: la defensa nacional. Es un problema que necesita de un esfuerzo económico y logístico adicional importante.
- El nivel tecnológico de las operaciones requiere un *sistema de mando y control* muy sofisticado que solamente organizaciones similares a OTAN pueden proporcionar, por lo que, en general, deja poco margen a la implicación exclusivamente nacional.
- Conseguir que las *acciones de reconocimiento* no sean provocativas.
- *Posturas políticas* diferentes que ha habido que poner de acuerdo.
- Necesidad de dar *protección* a las acciones aéreas más indefensas (como el transporte).
- Asumir que será imprescindible aplicar *nuevas acciones* en las intervenciones futuras.
- Las *ROES* en determinadas operaciones no son fácilmente asimilables por los militares.

Como se ve, convergen un sinnúmero de singularidades que requieren estatutos muy delicados y precisos, que permitan evitar la falta de eficacia en las operaciones; un cúmulo de cuestiones, la mayoría bastante complejas, a las que hay que dar respuesta en los estatutos, *TOR*, *ROES* y *Acuerdos Técnicos*. Igualmente, habrá que diseñar, separadamente, estatutos diferentes: de fuerzas, de cuarteles generales, de organizaciones y para ope-

raciones bélicas y no bélicas, como se desprende del análisis de la relación anterior.

Estos comentarios son un anticipo de los condicionantes y dificultades de las operaciones aéreas; constituyen los parámetros entre los que éstas se van a mover y los aspectos que habrá que prever, a fin de que los estatutos las posibiliten y faciliten, se hagan con el mínimo coste y esfuerzo logístico y sea más segura la actividad del personal.

Valor político de las operaciones aéreas

Las operaciones aéreas ofrecen una amplia gama de opciones a los niveles de decisión, lo que las hace un *complemento idóneo para preservar la paz, conducir las crisis* y, si llega el caso, *ganar la guerra*. Veamos el fundamento de esta aseveración.

En tiempo de paz, el poder aéreo constituye una fuerza, de carácter preventivo y estabilizador, que contribuye a la seguridad, al ser capaz de proporcionar: disuasión (por sus capacidades), vigilancia del espacio, control del aire, conocimiento de la situación (por sus posibilidades de obtener información), distensión (al poder observar las actuaciones del potencial adversario) y proyección internacional (por su valor para apoyar las políticas nacionales e internacionales). Además, la utilización de los medios aéreos con motivo de catástrofes sociales (hambrunas, genocidios y epidemias) o medioambientales (incendios, inundaciones o contaminaciones de aguas por crudo), y para combatir los efectos de las armas biológicas y químicas, resulta inestimable. Finalmente, es igualmente importante el apoyo que es capaz de prestar a la sociedad, al poder complementar a los otros organismos de los estados en su labor de servicio con acciones como: extinción de incendios, salvamento y rescate, transporte de medicamentos y órganos para trasplantes, vigilancia fiscal y policial, lucha contra el narcotráfico, control de plagas o búsqueda de recursos naturales, muchas de las cuales se trasladan a épocas de crisis o conflicto de alto nivel.

En situaciones de crisis, el medio aéreo es un elemento de gestión idóneo por su capacidad de : desplegar rápidamente y a grandes distancias; adoptar actitudes de combate de forma casi inmediata, y sin peligro de provocar una escalada si se hace en forma no provocativa; adaptarse con prontitud a la escalada-desescalada (flexibilidad); disuadir, debido al amplio espectro de sus capacidades; gran rapidez de respuesta; coaccionar, al

ser el elemento que más rápidamente puede imponer un acatamiento a acuerdos de paz internacionales previos; y, finalmente, facilitar el repliegue o la retirada.

Cuando el conflicto estalla o adquiere altos niveles de intensidad, el medio aéreo es capaz de dejar notar su peso en cualquier punto de la zona de operaciones; atacar, defender, obtener información y actuar en forma «quirúrgica» (con armamento «inteligente»).

Por tanto, como fuerza militar, *el medio aéreo es aplicable con cualquiera de las herramientas utilizadas para gestionar las crisis* y llega, en ocasiones, a hacerse imprescindible. Pero precisamente por su valor no sólo militar sino político, y por ser un «bien escaso», hay que gestionarlos al más alto nivel practicable, con el asesoramiento de especialistas y siendo conscientes de su necesidad en cualquier fase de una crisis. Habrán de tenerse en cuenta a la hora de negociar cualquier estatuto, siempre con el planteamiento doctrinal o filosófico de aplicarle los principios de: economía de medios, oportunidad en su empleo y reserva para situaciones de verdadera necesidad. También será necesario no olvidar la falta de protección de este medio. Finalmente, si ha de servir a los responsables de la toma de decisiones (a veces de gran transcendencia), demandan ROES tan claras y fáciles de aplicar (sobre todo a la hora de batir objetivos delicados) que nunca una decisión de un piloto o una tripulación conlleve el peligro de provocar una escalada.

Caso particular: las Operaciones Aéreas en las Operaciones de Paz

Independientemente de la aplicación en cada *Operación de Paz*, el medio aéreo es necesario para: desplazar y trasladar a los contingentes, sostenerlos, evacuarlos, reforzarlos, abastecerlos, red desplegarlos, hacer las oportunas rotaciones de personal, rescatarle cuando la situación demande hacerlo, apoyar y defender al contingente en sus actuaciones. Ahora bien, dicho esto, existen aportaciones diferentes del poder aéreo en medios, número, forma y grado dependiendo de la categoría de la Operación de Paz, que harán que los estatutos al efecto sean diferentes (como sucederá con el poder terrestre o naval).

Si se trata de *Prevención de Conflictos*, con la necesidad de aplicar la diplomacia preventiva, habrá que contar con una red de alerta temprana para detectar cualquier amenaza o acción provocativa que ponga en peligro las medidas adoptadas; que eviten controversias que se transformen

en potenciales conflictos; y para eliminar el riesgo de accidente nuclear, las amenazas ambientales, los desastres naturales, la propagación de enfermedades y otros. Los estatutos de las fuerzas militares estarán para ayudar a las autoridades civiles, que actuarán con habilidad y tacto diplomático para evitar la escalada.

Cuando se trata del *Establecimiento de la Paz*, restaurar el orden y propiciar el retorno a la normalidad entre contendientes requiere grandes dosis de delicadeza. El énfasis se habrá de poner en los medios y medidas de autoprotección (efectiva capacidad de autodefensa) y la capacidad para reaccionar ante una posible escalada. El poder aéreo hará aquí labores de supervisión del orden establecido (en el espacio), para lo que serán necesarias acciones de vigilancia y reconocimiento y el valor de la inteligencia resultará vital. Deberá haber una red de alerta y control desde donde gestionar las acciones anteriores. Aquí, el agravamiento del conflicto es verdaderamente probable, por lo que los estatutos deben negociarse con gran habilidad; pues, de suceder, es claro que el medio aéreo cobrará de súbito una nueva dimensión (defensa, ataque, guerra electrónica, rescate, etc.). Por ejemplo, la dificultad política para establecer unas ROES efectivas será mucho mayor.

Las operaciones de *Mantenimiento de la Paz*, dado el amplio espectro de situaciones que abarcan, propician casi todas las acciones propias del poder aéreo, que habrá que garantizar en los estatutos (o hacer un estudio riguroso de lo que implica una situación concreta). Está claro que se llevarán a cabo acciones de transporte aéreo, observación, vigilancia, defensa aérea, reconocimiento, alerta temprana, defensa NBQ y búsqueda y rescate. Será necesario, en esta categoría, garantizar el libre uso de aguas internacionales y del espacio aéreo.

La *Imposición de la Paz*, la menos probable históricamente hablando (aunque, por desgracia, con un «futuro prometedor»), demandará la aplicación de todas las modalidades de empleo del poder aéreo y todo el potencial militar previsto para la guerra. Habrá que diseñar unos estatutos dependiendo del estadio en que se encuentre el conflicto. Acciones como los ataques en ofensiva, superioridad aérea (con bajas propias y daños colaterales mínimos), defensa aérea y ROES severas, adquieren aquí todo su significado. El modo y grado de aplicación estarán fuertemente determinados por la política, por lo que no todas las normas y procedimientos doctrinales podrán ser asumidos automáticamente si se quiere mantener a los medios de comunicación y a la opinión pública a favor de continuar la actuación. La intensidad dependerá del nivel del conflicto, yendo desde el

reconocimiento aéreo no penetrable y la amenaza de despliegue de la fuerza, al aislamiento, embargo y empleo de la fuerza dentro del territorio. El último grado equivaldrá a la guerra tradicional.

Las *Operaciones Humanitarias* pueden ser independientes o estar comprendidas dentro de otra Operación de Paz. Son, por tanto, una función subsidiaria dentro de las Operaciones de Paz, aunque a veces se las considere como una de sus modalidades, si bien, en ocasiones, ellas, por sí solas, dan sentido a toda una operación. Solamente destacaremos que aunque se trata de operaciones realizadas en un ambiente de poco riesgo, no por ello hay que olvidar la desprotección propia de los medios aéreos, por lo que deberán tomarse una serie de medidas mínimas que garanticen su seguridad: normalmente serán medidas de protección pasiva («chaff», bengalas, decepción electrónica, etc.) y escolta.

Utilidad de algunas organizaciones regionales en este tipo de labores

A fin de que la *ONU* pueda tomar medidas militares, urgentes o no, que son demandadas cada vez con más frecuencia (como la historia demuestra), se necesita que los países pongan a su disposición contingentes de fuerzas. Estos dispositivos militares deberán ser diseñados, organizados, preparados y, más tarde, operados.

Organizaciones militares como la *OTAN* o la *UEO* tienen ya solucionadas algunas de esas tareas, ofreciendo una serie de ventajas para ser aprovechadas cuando sea posible. En ocasiones no existe alternativa: o se utiliza a la *OTAN* o no se interviene, pues ni siquiera *EE.UU.* está en disposición de ofrecer su capacidad militar si políticamente no es aceptada.

OTAN y otras organizaciones regionales ofrecen, por tanto, la estructura militar de la que *ONU* o la *OSCE* carecen y la capacidad militar para intervenir en determinadas crisis.

Las capacidades militares que organizaciones como *OTAN* aportan (de donde se pueden deducir las correspondientes capacidades aéreas), se podrían resumir en:

- Una *estructura, procedimientos operativos, sistemas logísticos y de mando y control e infraestructura* de eficacia probada, basados en el entrenamiento y en la experiencia que proporcionan los años de realizar operaciones conjunto-combinadas.

- Recursos estratégicos, como son: una *organización* permanente, una fuerza de *alerta temprana* plenamente operativa, *inteligencia* de apoyo compartida y *fuerzas*: terrestres, navales y aéreas; un abanico de efectivos militares preparados para su empleo inmediato.
- Capacidad multidimensional de *planeamiento* ante cualquier tipo de situación.
- Inicialmente, *consenso político*, esencial en temas difíciles (decisión de intervenir, etc).
- La *normalización* necesaria para el éxito de las operaciones (alta en la rama aérea).
- Funciones permanentemente disponibles, como las *medidas NAEW* y las *fuerzas de reacción rápida e inmediata* (que cobran su verdadero sentido en crisis y emergencias).
- En el caso de las fuerzas aéreas, a todo lo anterior se une que los distintos países de la OTAN poseen una doctrina, organización, estructuras, tácticas, medios y equipos similares entre sí (a veces, bien es verdad, por el poder aglutinador de EEUU).

Ejemplo reciente de la actuación de la OTAN bajo mandato de la ONU es la misión que desarrolla con motivo del conflicto yugoslavo. En su aplicación, la decisión más importante relacionada con OTAN fue el mandato para efectuar el reconocimiento del espacio aéreo de exclusión con medios AWACS y, más tarde, la orden dada a los aviones americanos (después de un ultimátum), de derribar cuatro aviones serbios que se negaron a obedecer la prohibición de sobrevolar el espacio de Bosnia-Herzegovina. Esto, junto a la decisión posterior de dar protección a las fuerzas en tierra de la OTAN y contribuir por aire a la defensa de Sarajevo, contribuyó decisivamente a hallar una solución política al conflicto.

Es fácil imaginar las grandes *ventajas que supone*, para la confección de un estatuto, que los signatarios sean los países de la OTAN y no un grupo cualquiera de países con distintos puntos de vista, unas necesidades derivadas de medios muy diferentes y condicionamientos políticos y militares y exigencias sociales distintas. La experiencia de la Alianza en este campo es muy dilatada y tiene previstos documentos de este tipo. Por otro lado, piénsese en la presión política que la organización puede ejercer a la hora de la negociación. Por ello, siempre que sea posible intervenir en una crisis o conflicto del brazo de la OTAN se tendrá recorrido parte del largo y difícil camino que lleva a los estatutos.

Resumen de los aspectos a tener en cuenta en los estatutos, derivados de las particularidades de las operaciones aéreas

Las fuerzas aéreas tienen *características* que las distinguen de los otros tipos de fuerzas. Son fuerzas más móviles, más rápidas y más flexibles. Esta última característica, en especial, permite utilizarlas en operaciones muy diversas, desde despliegues para posturas de defensa no amenazantes hasta el papel de disuasor creíble. Por supuesto, es necesario emplear el poder aéreo en forma proporcional a los objetivos a conseguir.

En los próximos años, Occidente no afrontará solamente problemas de carácter militar, sino que también habrá de gestionar crisis locales, contribuir a un nuevo orden internacional y controlar conflictos limitados político-económico-sociales (migraciones, conflictos étnicos y religiosos, delincuencia organizada, desastres ecológicos, etc.).

Si a las características positivas de los medios aéreos se le unen las de: autoprotección electrónica; reconocimiento estratégico, por medio no sólo de aviones sino también de satélites y vehículos no tripulados (donde el problema de las bajas desaparece); la posibilidad de utilizar «*armamento inteligente*»; el transporte aéreo; el reabastecimiento en vuelo a otros aviones; y los sistemas de mando y control, en vuelo y en tierra, adaptados a los distintos escenarios, habremos de concluir que todas ellas hacen del poder aéreo un elemento imprescindible, y a veces único, aplicable en todas las fases de un conflicto. Por tanto, todas estas capacidades deben de ser garantizadas en los oportunos estatutos.

Los estatutos también deben minimizar las limitaciones del poder aéreo: la no ocupación del terreno, dependencia de bases, climatología, escasez de medios y su alto coste.

Aparte del valor que suponen las capacidades del medio aéreo como son las de vigilancia y reconocimiento o la idoneidad para ejercer el mando y control, hay otro aspecto que conviene resaltar por su alto valor como factor político: aptitud del poder aéreo para permanecer en *alto grado de alistamiento*, preparado para la acción inmediata, durante largos períodos de tiempo. Todo ello puede contribuir a la solución de un conflicto (aunque también pueden propiciar una escalada si son mal utilizados; de ahí su delicadeza y la necesidad de tenerlos en cuenta a la hora de negociar un estatuto).

Con todo lo que llevamos dicho, es hora ya de empezar a analizar aspectos concretos, relativos al empleo del poder aéreo que, en base a todo lo anterior, deben tomar carta de naturaleza en las mesas de negociaciones en que se diseñen los estatutos del futuro.

Destacaremos, en primer lugar, que seguirán predominando acciones características de la *aviación de transporte* (estratégica y táctica), movimientos de personal y material en general, acceso a zonas aisladas o de difícil acceso, etc. Es una modalidad de empleo del poder aéreo aplicable a cualquier fase de la crisis o el conflicto. Su principal servidumbre es estar realizada por medios aéreos sin armamento cuya *vulnerabilidad* hay que paliar, tanto de forma activa, con medios aéreos armados que les den cobertura (*escolta*), como dotándolos de medios de defensa pasiva (chaff, bengalas o decepción electrónica). Ahora bien, la mejor y primera defensa será tratarlos de forma especial en los estatutos, en base tanto a la importancia de su acción como a su transcendencia para otro tipo de actividades.

Otro aspecto importante es el de las *Reglas de Enfrentamiento (ROES)*. No sólo cada mandato (cada misión) es diferente, sino incluso cada operación táctica, influidas por las restricciones que cada país, en cada momento y de forma anunciada o imprevista quiera introducir, incluso sin la obligación de referirlas a autoridad alguna. Puede ser un factor distorsionador de solución complicada, al depender las decisiones políticas de matices tan delicados como los intereses electorales, una baja inoportuna, una crítica de los medios de comunicación o de la labor demagógica de una determinada ONG o grupo de presión en aras de cosas como el medioambiente, los derechos humanos, etc. Sería conveniente, al menos, establecer acuerdos-marco consensuados en la medida de lo posible, aunque no pasaran a formar parte de compromisos formales contraídos en un estatuto. Igualmente, sería bueno contar con ROES de contingencia para hacer frente a coyunturas no habituales, sobre todo las de alto grado de peligro o de emergencia. Se debe tratar que los gobiernos deleguen en los jefes de misión el máximo de competencias en el dictado de las ROES.

Conviene no olvidar la transcendencia que pueden tener los *misiles balísticos*; no como ingenio aéreo en sí, sino como potencial portador de *armas nucleares, químicas y bacteriológicas (NBQ)*, sobre todo las dos últimas, denominadas «el arma nuclear del pobre», que por su bajo coste de producción y asequible nivel tecnológico estarán en manos de países débiles y en vías de desarrollo, que son los potenciales focos de inestabilidad del mañana. Hay que arbitrar medidas que van desde su detección (procu-

rando alerta temprana e información adicional) y destrucción (defensa extendida y perfectos sistemas de mando y control) antes de llegar al objetivo, hasta la forma de combatir sus efectos, pasando por medidas de defensa pasiva de todo tipo. Piénsese en lo vital que puede ser disponer de refugios, tener preparados medios de descontaminación adecuados y estar entrenados y dispuestos para hacer frente a este tipo de contingencias. Menos probable, aunque más peligrosa, es la utilización del arma nuclear, que incrementaría las dificultades de las operaciones aéreas hasta el infinito. Serán precisas unas ROES para estos casos que no ofrezcan ningún tipo de duda, pues aquí el tiempo (medido en décimas de segundo) es crucial. Se van a requerir grandes dosis de imaginación a la hora de prever en los estatutos lo necesario para afrontar esta posibilidad y, difícilmente, podrá nadie presumir de autosuficiencia en este campo; será necesario implicar en este particular tipo de defensa a todos cuantos puedan hacer aportaciones (implicados en el conflicto, intervinientes, países limítrofes, etc.). En este supuesto, al efecto de amenaza a los recursos materiales y humanos se une la que supondrá para el *medio ambiente*.

El *segmento espacial* del poder aéreo va a tener un protagonismo cada vez más importante en las operaciones aéreas del futuro. En primer lugar, por su eficacísima contribución a la actuación tanto de los medios aéreos como terrestres y navales; en segundo, por su «limpieza» y falta de agresividad al operar y, finalmente, porque habrá elementos militares que no podrán actuar o serán ineficaces sin su concurso. Los estatutos deberán resolver los problemas de soberanía, jurídicos, legales, administrativos y económico-financieros que su uso conlleva. Piénsese en las dificultades que supondría un satélite de explotación compartida si sólo parte de los países con derecho y capacidad para utilizarlo estuviesen implicados en el conflicto (¿y si parte son favorable a su utilización y el resto se opone?).

Otras acciones que cada día van a demandarse con más fuerza, tanto por su importancia intrínseca como por su valor para otras acciones, aéreas y de superficie, y, sobre todo, para la toma de decisiones, son las de *vigilancia y reconocimiento*, que permiten obtener información a través de sensores ópticos, fotográficos, electrónicos o radáricos. Tienen un valor político excepcional como elemento de asistencia a las autoridades, civiles y militares, en todo el proceso de la toma de decisiones. Es una acción de primera magnitud en manos de los decisores políticos que se antoja imprescindible en el futuro, sobre todo si la información se requiere en tan corto espacio de tiempo que la rapidez en la obtención prime sobre cualquier otra consideración. El valor de estas acciones demandará *dominar*

todo el espectro: normal, satélite, inteligencia de señales, visual y humano. Los estatutos del futuro deben preocuparse de forma especial en procurarlo. Tienen la ventaja de ser acciones no agresivas y relativamente fáciles de controlar. Si se consigue autonomía en este campo no se dependerá de los demás ni faltará autoridad para negociar.

Habrà que garantizar en los estatutos las acciones de *búsqueda y rescate (SAR)*. Estarán muy cerca de cualquier otro tipo de acción, ya que su objeto es, fundamentalmente, utilizar aviones y helicópteros para ayuda a las víctimas, civiles o militares, empeñadas o no en el conflicto, que necesiten ser socorridas. Cumplen una función en beneficio de todas las fuerzas militares y del segmento civil de la misión. Las funciones que desarrollan estos aviones se confunden con las acciones humanitarias, por lo que no será difícil garantizarlas en los estatutos. Hay que identificarlas claramente y negociar sus pautas de actuación, procurando cauces rápidos, flexibles y seguros que las posibiliten, pues es la urgencia lo que prima en su actuación. La desprotección del transporte aéreo demuestra la necesidad de tener previstas medidas de búsqueda y salvamento que hay que prever en los estatutos.

Por reducidas que sean las operaciones aéreas, hay que posibilitar un *sistema de mando y control* (preferiblemente aerotransportable y flexible) proporcionado a las mismas. Esto implicará la utilización de medios radar, la instalación de las correspondientes redes de comunicaciones e información y un sinnúmero de consideraciones técnicas propias de los estatutos. OTAN ofrece ventajas, al contar con módulos desplegados en su concepto CJTF.

La *multinacionalidad* no sólo reporta ventajas; también supone dificultades, como: complejidad del mando y control, necesidad de homogeneizar las ROES, entendimiento operativo (idioma) o doctrina y procedimientos comunes. Al no ser la multinacionalidad equivalente a política exterior, defensa o instrumento militar común, sino a múltiples protagonistas, produce falta de coordinación, de unidad de mando y de interoperabilidad. Otro tipo de problemas son los de que cada país tenga que acomodarse a su opinión pública, con la dificultad de coordinar las decisiones que emanan de cada uno de ellos y, en consecuencia, las ROES, que deberían ser claras, pocas y bien definidas, tiendan a ser confusas, muchas y cambiantes. Son obstáculos que, aunque parezcan comunes a todas las fuerzas, son percibidos por cada ejército con distinta sensibilidad e intensidad y, operativamente, afectan de una manera muy diferente. Piénsese en las

decisiones en vuelo (ROES), la rapidez en la obtención de inteligencia (a veces es cuestión de minutos) o cómo afectan los cambios de situación o de escenario (que en el aire es cosa de segundos). Por tanto, los estatutos deben tener presente que idénticos remedios no producen los mismos efectos, por lo que se considera primordial contar con el debido asesoramiento.

Hay que contemplar estatutos a uno y otro lado del apoyo logístico, recurriendo al *concepto de «host nation»*; es decir: responsabilizar a las partes, sí, pero procurarse autosuficiencia en base a las propias fuentes logísticas y obtener lo demás de naciones anfitrionas (intervinientes o no), con las que habrá que negociar *estatutos diferentes*.

Será necesario posibilitar, en la zona de operaciones, el máximo *control del espacio aéreo* (o el libre movimiento por él o un grado determinado de superioridad aérea), que habrá que obtener, en ocasiones, por la fuerza. Derivan de la necesidad de proporcionar *seguridad a las operaciones en superficie y aéreas*, en curso y por desarrollar, y cumple también objetivos políticos (embargo o protección a la población). Yugoslavia es un buen ejemplo del valor de controlar ciertas zonas del espacio y de los efectos positivos que supusieron.

En los estatutos se debe tener siempre presente que con el empleo del poder aéreo es previsible que se reduzca el *número de bajas*. La Guerra del Golfo demostró que el poder aéreo puede ser un elemento fundamental y contribuir, decisivamente, a la suerte de una campaña o conflicto, así como propiciar la actuación de las fuerzas terrestres con un mínimo de bajas y evitar que fuerzas propias sean tomadas como rehenes.

Garantizar las operaciones aéreas demanda que, en la negociación de un estatuto se cuente, siempre, con el *asesoramiento* de personal experto conocedor de la problemática y necesidades que conllevan, y que el estudio previo sea mayor y más especializado a medida que las operaciones son más complejas y demandan mayor nivel tecnológico.

Hay que aceptar que la magnitud del factor político implica la necesidad de contar con el *apoyo de la opinión pública*, lo que obligará a justificar las pérdidas de personal y equipo y evitar la devastación de la zona de operaciones (*bajas daños colaterales*). Por otro lado, la distancia puede traer consigo que las sociedades perciban las crisis como lejanas, como problemas ajenos, de escaso interés, y sean mucho más sensibles al *efecto*

de los medios de comunicación en la opinión pública. El poder aéreo, con la posibilidad de empleo de armamento de alta precisión («inteligente») minimiza estos problemas.

Hechas estas consideraciones especiales para el futuro, hay que decir que, de forma general, la gestión de las crisis van a demandar, cada día más insistentemente, la contribución de *otras modalidades de aplicación del poder aéreo*. Parece imprescindible, como mínimo, realizar acciones de *defensa aérea*, tanto activa (oponiéndose físicamente al adversario), como pasiva (irrenunciable, ya que implica medidas como: resistencia física a los ataques —aéreos o no— camuflaje, ocultación, decepción y dispersión de personal y material). Hay otra serie de operaciones aéreas complementarias de las anteriores. Sólo enumeraremos algunas: *guerra electrónica, reabastecimiento en vuelo y patrulla aérea de combate* (de plena vigencia en las actuaciones en Italia); o alerta temprana, *patrulla marítima*, interdicción, apoyo cercano, *escorta* y operaciones especiales.

Finalmente, puede ser ilustrativo y útil hacer un repaso de aspectos que se relacionan directamente con operaciones aéreas y pueden afectar a cuestiones legales, jurídicas, de soberanía de los estados, administrativas, de inmunidades, de tributos, penales, policiales, de indemnizaciones, económicas, financieras, asistenciales y de defunciones. Enclavar a aquellos en cada uno de estos apartados será labor de los negociadores. Cada una de las consideraciones que se hacen a continuación pueden afectar al estatuto propiamente dicho o a algunos de sus necesarios desarrollos (lo que se han denominado acuerdos técnicos).

Empezaremos diciendo que, en general, será necesaria una *reglamentación* en base a la cual gestionar el espacio aéreo en la zona de conflicto. Una buena referencia pueden ser las normas que emanan de la OACI (Organización de Aviación Civil), conocidas a fondo por los órganos responsables de regular la circulación aérea de casi todos los países que puedan verse afectados. No obstante, habrá que introducir las precisiones necesarias para regular el vuelo en un espacio que estará muy lejos de la normalidad de tiempo de paz.

Será necesario conocer los *aeródromos y aeropuertos a utilizar*, tanto en la zona de operaciones como fuera de ella, y cuáles de ellos serán prohibidos, con la facultad de utilizar estos últimos en casos de emergencia (posibilidad que hay que intentar exigir). Asimismo, serán precisados los de alternativa, para cuando no sea posible utilizar los previstos en los preceptivos planes de vuelo por causas meteorológicas u otras razones.

Para misiones rutinarias, que vayan a ser habituales durante el conflicto (como las de transporte), habrá que establecer las *aerovías*, áreas terminales y zonas de control a utilizar y los procedimientos dentro de ellas. Aspecto importante será el de las áreas de control, servicios que en las mismas se van a proporcionar y las limitaciones a las operaciones que allí puedan existir, procurando suplir las deficiencias que tenga el país con medios y procedimientos de país o coalición interviniente (autonomía). Para todos los vuelos (con las excepciones que se dispongan), será preciso definir las *zonas restringidas, peligrosas y prohibidas* y cómo identificarlas (para que sean evitadas por según qué tipo de vuelos).

Se han de negociar las *altitudes* de vuelo máximas y mínimas en las diferentes áreas de la zona de operaciones, procurando que las restricciones para los intervinientes sean mínimas.

Habrá que fijar las *áreas de maniobras, en los aeropuertos y aeródromos*, para las operaciones en tierra de los aviones, de donde se deducirán necesidades en infraestructura, medios de apoyo y personal especializado a las que habrá que dar solución en los estatutos.

Para el vuelo será necesario contar con *asistencia radar* y los preceptivos *códigos SSR* para, de lo contrario, prever, obtener y cubrir las carencias de forma autónoma.

Será muy importante conocer las *autoridades competentes en materia aeronáutica* y con capacidad decisoria en este campo, a fin de que los intervinientes sepan a quién recurrir cuando se presente un problema de circulación aérea o cualquier otro relacionado con las operaciones. Nos referimos a las autoridades en el sentido eminentemente técnico.

Muchas de las deficiencias señaladas en este trabajo están relacionadas con la *información aeronáutica* (entre otras, las publicaciones de este tipo), normas de *seguridad de vuelo y ayudas a la navegación*; parece evidente que habrá que subsanar estas carencias, bien obteniendo ayuda de países limítrofes, aplicando métodos y medidas autónomas o prestando ayuda a las autoridades locales para activarlas si el problema es un deficiente funcionamiento por causas coyunturales derivadas del conflicto.

Habrá que establecer las *compatibilidades, preferencias y prioridades* con otros tipos de vuelos (por ejemplo con la circulación aérea civil del país, si es que el nivel del conflicto permite que su actividad se siga desarrollando con normalidad).

Una necesidad muy importante, ya destacada por lo novedosa, es la de posibilitar y facilitar la intervención de los *FAC* y *TACP* cuando las operaciones los demanden.

Será bueno que los países intervinientes aporten los *controladores* necesarios para las operaciones (maniobras de despegue, aproximación y aterrizaje, información aeronáutica y otras), a fin de facilitarlas, proporcionarles seguridad, garantizar las transmisiones y, sobre todo, establecer climas de confianza con las tripulaciones de los aviones propios, que difícilmente se podrán conseguir con controladores locales (aunque podría ser una alternativa aceptable en determinados casos). Es una cuestión que no afecta a la soberanía: supone únicamente cesión de competencias en aspectos no muy problemáticos y fácilmente justificables. Una consecuencia complementaria es que se resuelve el problema del idioma.

Se establecerán *normas para el uso del espacio* en cuanto a: horarios, condiciones, limitaciones, preferencias, alturas, compatibilidades, etc.

Otra cuestión importante, de cara a mantener la moral de las tripulaciones, será establecer y dar a conocer las ayudas a prestar en casos de emergencia y accidentes, procurando que se realicen con medios propios. Será bueno llegar al acuerdo de que los medios *SAR* se conduzcan en la forma internacionalmente aceptada. Será un asunto comprometido, pues pueden ser demandadas acciones de este tipo que rocen la siempre delicada cesión de soberanía. En este mismo contexto habrá que definir procedimientos y normas para el *rescate y evacuación de heridos y cadáveres*.

En determinados conflictos, será necesario establecer *habilitaciones aeronáuticas* y convalidaciones, al igual que sucede con los permisos de conducción de vehículos en tierra.

También, del mismo modo que la identificación de las tropas y vehículos en tierra, será necesario establecer normas para la *identificación de aeronaves y tripulaciones*, sobre todo para el caso de que a causa de un accidente, emergencia o derribo, un piloto o un navegante caiga en el terreno donde se desarrollen las operaciones. No será fácil que puedan homologarse las normas aplicadas a las fuerzas en tierra, pues el propio equipo del personal de vuelo no lo permitirá; así pues, deben arbitrarse medidas especiales.

Los requerimientos derivados de *incidentes y accidentes de vuelo* también se ajustarán a reglas que habrá que redactar (reclamaciones, indemnizaciones, etc).

Caso de que alguna de las partes haya aceptado actuaciones similares a las habituales en conflictos de alta intensidad (interceptaciones, defensa aérea y antiaérea o escolta para acciones ofensivas), será necesario establecer procedimientos para regular las mismas.

Otras acciones, como las de *policía del aire* (bien sea en forma activa, realizada por los intervinientes, o pasiva, si son éstos los que la han de soportar), habrán de ser reguladas y publicadas estableciendo los códigos de identificación necesarios para evitar incidentes de gravedad, particularmente en condiciones meteorológicas que supongan falta de visibilidad. Es especialmente importante definir las *zonas de identificación* de la defensa aérea, es decir, el espacio donde se requiere una rápida y efectiva identificación.

El *aprovisionamiento de combustible, aceites y lubricantes* puede constituir, en sí mismo, un problema que limite, dificulte o impida las operaciones. Se deben arbitrar procedimientos, expidiendo las habilitaciones necesarias para el abastecimiento a aeronaves y tripulaciones. En casos extremos, será necesario solucionar el problema de forma autónoma, en cuyo caso habrá que garantizar las reservas mínimas previsibles.

Las *relaciones entre las organizaciones* intervinientes deben ser claramente definidas y redundantes (evitando la confusión), pues la toma de decisiones y la solución de conflictos en el aire requieren agilidad y rapidez, en consonancia con la rapidez de los medios aéreos.

Los procedimientos de *identificación «amigo-enemigo»* (métodos, medios y códigos), para el caso de atravesar límites o fronteras conflictivas o entrar en espacios aéreos de especial significación, habrán de ser claros, breves y redundantes, a fin de evitar derribos.

Otras normas a establecer, convenir o aceptar, para operar según en qué aeropuertos, serán las relativas a: limitaciones meteorológicas, lanzamiento de material u objetos, lanzamiento de paracaidistas, forma de establecer las comunicaciones aire-tierra y aire-aire, etc.

En cuanto a la *fraseología* a utilizar, habrá que establecer el *idioma*, los *indicativos* de las misiones, vuelos a realizar y aeronaves y aeropuertos, distintivos de llamada, identificación en determinadas zonas y cualquier otra cuestión que facilite los contactos entre las tripulaciones y los órganos de control del vuelo (para notificaciones, peticiones, etc).

Si los *planes de vuelo* para el desarrollo de una misión son preceptivos (cosa que es de esperar en muchos casos), habrá que dar instrucciones para su cumplimentación, presentación, autorización, aceptación, eventuales cambios, etc.

Habrán de darse a conocer todas las normas que afectan con el sistema de mando y control local, relacionarlas con el elemento desplegable del propio, ver las complementariedades, prioridades, cesiones de autoridad y competencias y otro sinnúmero de cuestiones. También aquí existe la posibilidad de tocar aspectos que afecten a la soberanía. Por otro lado, el espectro de utilización de los equipos de transmisiones aéreas debe disponerse en determinadas franjas, de forma que no interfieran otros equipos y transmisiones locales.

Deberá regularse la intervención de *helicópteros y aviones no tripulados*.

En cuanto al *transporte*, algunos aspectos como el transporte de *personalidades (VIP)* o el de *materias peligrosas* pueden revestir un especial tratamiento que habrá que regular.

Otras cuestiones que demandarán normativa serán las relativas a las condiciones para el *vuelo a baja y muy baja cota*, los *vuelos nocturnos* y el *sobrevuelo* de zonas habitadas.

Y, por último, debemos hacer patente la necesidad de proporcionar *seguridad* al personal y material en tanto se mantengan *en tierra*; esto puede llegar a ser especialmente difícil (porque podría implicar cesión de soberanía). Si las partes no la garantizan se debe obtener de forma autónoma. Al menos, debe quedar garantizado el derecho a la *autodefensa*.

Esta exhaustiva relación (más teórica que práctica) es una forma de reflejar lo compleja que puede llegar a ser la negociación de un estatuto. Las fuerzas de tierra y mar, cuando actúen solas, habrán de subsanar en las negociaciones problemas en ocasiones diferentes, aunque de igual complejidad y con el necesario rigor. Y, en la mayoría de los casos, estos aspectos específicos se superpondrán a los comunes de las fuerzas armadas y del elemento civil. Lo que no vale es la improvisación; de ahí el intento de concienciación de este trabajo.

No siempre se redactará un estatuto; a veces será tan sólo un «*pacto entre caballeros*» para garantizar gran parte de lo aquí analizado y otros aspectos menos importantes.

Haremos una última referencia a la necesidad de afrontar en los estatutos el problema de la *especificidad* con unos ejemplos.

Todo el mundo estará de acuerdo en que cuando se habla de *entradas y salidas y paso de fronteras*, siempre se piensa en las terrestres. El paso de uno a otro espacio de soberanía, teniendo aspectos comunes no se produce en la misma forma; una aduana, para un avión, siempre estará en un aeropuerto, y entre la entrada en espacio de soberanía diferente y el aterrizaje transcurre a veces mucho tiempo y se recorre bastante distancia; en ese intervalo pueden surgir multitud de particularidades no concebibles en tierra. Lo mismo sucede con el derecho a llevar armas, que no puede hacerse extensivo al armamento aéreo.

La idea de *libertad de movimientos* en tierra no es trasladable al medio aéreo; en éste estará restringida a determinadas áreas y pasillos y sometida a controles y vigilancia aérea.

Los permisos sobre *utilización de vehículos ONU* no pueden hacerse extensivos a los medios aéreos, por muchas similitudes que existan. Los *privilegios e inmunidades* quizás no puedan fácilmente generalizarse a pilotos y tripulaciones caídas con ocasión de un movimiento aéreo. La policía militar o civil nunca implicará la *policía del aire*.

Las *compensaciones por daños* producidos, quizás requieran tratamiento especial cuando se ocasionen por la caída, ocasional o provocada, de armamento o material aéreo, producto de actuaciones aéreas, de lanzamiento de paracaidistas, en emergencias (depósitos de combustibles), con ocasión de accidentes o por lanzamiento de cargas.

En definitiva, todas las intervenciones, y en general las aéreas, deberían estar garantizadas mediante el oportuno instrumento en forma de acuerdo estatutario, si es posible aceptados por todas las partes en conflicto. Además, se necesitarán documentos similares entre las partes intervinientes, entre éstas y las organizaciones de seguridad colectiva pertinentes e, incluso, con países que no intervengan directamente en el conflicto.

La experiencia más provechosa en cuanto al empleo del poder aéreo la proporcionó *UNPROFOR*. Con un mandato insuficiente y un débil poder militar, en principio, la actuación del poder aéreo fue vista como un peligro potencial para la seguridad de las fuerzas terrestres. Esto implicaba que fuerzas militares se habían convertido en rehenes potenciales de los contendientes. Al final, fue necesario desplegar TACP y cazabombarderos para protegerlas, con tan notable éxito que fue la solución para los proble-

mas de seguridad. Más tarde, estas acciones, que tanto costó poner en práctica, volvían a ser útiles para forzar la retirada de las armas pesadas en torno a Sarajevo, lo que, al final, junto a las medidas políticas, forzó a los contendientes a aceptar las condiciones para la negociación. Por tanto, la actuación estratégica del poder aéreo, al atacar el centro de gravedad de los serbobosnios y debilitarles, demostró lo decisivas y rentables que pueden llegar a ser determinadas acciones militares, siempre que se den las condiciones que permitan realizarlas (así se evidencia la auténtica utilidad de los estatutos).

Hemos perdido la incertidumbre de la guerra y hemos ganado la certidumbre de la crisis. Hemos cambiado la certidumbre de la crisis permanente por la incertidumbre de la paz.

Una actitud de *«podemos y debemos hacerlo»* y un nuevo liderazgo (¿ONU?) podrían ser la clave. Ese «podemos» debe estar garantizado al máximo mediante tantos estatutos como sean necesarios, sin perder nunca de vista, al negociarlos, las especificidades de los diferentes núcleos de fuerza intervinientes que, aunque añaden complejidad a la ya de por sí delicada negociación de un estatuto, se juzgan imprescindibles.

Bibliografía

CESEDEN: CUADERNOS DE ESTRATEGIA (IEEE)

Algunos aspectos del régimen jurídico-económico de las FAS.— núm 50. Mayo 1992.

Los cascos azules en el conflicto de la ex-Yugoslavia.—núm. 82. Marzo 1996.

MONOGRAFÍAS DE LOS ALUMNOS DE LA ESCUELA SUPERIOR DEL AIRE

Operaciones de Mantenimiento de la Paz. Fuerzas de Naciones Unidas.— Juan José Montero Otero.— Enero 1994.

Nuevos compromisos internacionales de España en el ámbito militar (Las OMP de ONU).— José J. Muñoz Castresana.— Enero 1994.

Las Operaciones de Mantenimiento de la Paz.— José Rivas Gallego.— Enero 1994.

Operaciones de Mantenimiento de la Paz, ¿Legalidad, Injerencia, Futuro?.— Juan A. Carrasco Juan.— Febrero 1996.

Operaciones de Paz y Poder Aéreo.— José Antonio Ballester López.— Mayo 1996.

Las Operaciones de Paz y el Ejército del Aire.— Jesús González García.— Mayo 1996.

La protección jurídica del militar en misiones de paz de Naciones Unidas.— Rafael Ropero Bolívar.— Enero 1997.

Problemática de las Operaciones de Paz (Peace Operations).— Julián Peñas Mora.— núm. 247. Febrero 1997.

MONOGRAFIAS DEL CESEDEN

Las Misiones de Paz de la ONU.—núm. 18. Julio 1995.

REVISTA DE AERONÁUTICA Y ASTRONÁUTICA

El empleo del poder aéreo de Europa Occidental en Operaciones de Mantenimiento de la Paz.— Francisco Javier Guisández Gómez.— núm 654. Octubre 1.996.

REVISTA EJÉRCITO

Nuevo concepto de injerencia a finales del siglo XX: las intervenciones humanitarias.— Ángel Sanz Arroyo.— núm. 667. Abril 1996.

Consecuencias de los Acuerdos de Dayton y misión IFOR, misión de OTAN, para la actuación en territorio bosnio.— núm. 672. Septiembre 1996.

La inteligencia en Operaciones de Mantenimiento de la Paz.— Jesús cirujano Pita.— núm. 677. Febrero 1997.

REVISTA ESPAÑOLA DE DEFENSA

Las discrepancias son ahora más fáciles de tratar (entrevista con el vicesecretario General de la ONU para las OMP).— Silvana Rubio.— núm. 52. Enero 1994.

Las Operaciones de Mantenimiento de la Paz a examen.— núm. 58. Enero 1994.

España y las Misiones de Paz.— Rafael Estrella Pedrola.— núm. 94. Febrero 1996.

REVISTA GENERAL DE MARINA

La Armada y las Operaciones de Mantenimiento de la Paz en la Ex-Yugoslavia.— Marcelino González Fernández.— Septiembre 1996.

REVISTA DE LA OTAN

La OTAN y el reto del mantenimiento de la paz multifuncional.— David Lightburn.— núm. 2. Abril 1996.

OTRAS PUBLICACIONES

Seguridad, Paz y Defensa.— Ramón Salas Larrazábal.— Editado por el Ministerio de Defensa.