Le Commandement européen du transport aérien (EATC) et les évacuations aéromédicales stratégiques

L. Gros, M. Sintes

Résumé

Le Commandement européen du transport aérien (EATC) a été créé le 1er septembre 2010 avec pour objectifs d'harmoniser la gestion des aéronefs de transport militaires entre les nations participantes et d'optimiser leur emploi dans un contexte budgétaire contraint. La mission de l'EATC consiste ainsi à améliorer les capacités opérationnelles combinées des pays membres et l'efficacité des missions de transport aérien, de ravitaillement en vol et des évacuations aéromédicales. Ce commandement multinational intègre des ressources nationales transférées pour assurer un contrôle opérationnel efficace, faciliter l'harmonisation et accroître l'interopérabilité. Après un rappel historique, cet article présente la structure et l'organisation de l'EATC, en décrivant plus particulièrement le centre de contrôle des évacuations aéromédicales (AECC) et ses missions.

Mots-clés : Commandement européen du transport aérien. Centre de contrôle des évacuations aéromédicales. Évacuation aéromédicale stratégique. Régulation médicale. Transport aérien.

Abstract

EUROPEAN AIR TRANSPORT COMMAND (EATC) AND STRATEGIC AEROMEDICAL EVACUATION.

The European Air Transport Command (EATC) was created on September 1st 2010 to make military transport fleet management consistent between the participating nations; the final goal being an optimised use in a budgetary constrained environment. The mission of EATC is to enhance the combined operational capabilities of member nations and improve the effectiveness and efficiency of conducting air transport, air-to-air refuelling and aeromedical evacuation missions. This multinational headquarters integrates all transferred national responsibilities and resources in order to ensure efficient operational control, facilitate standardisation and, in doing so, increase interoperability. This article presents its history, structure and policies, with a focus on the Aeromedical Evacuation Control Centre (AECC) and its missions.

Keywords: Aeromedical. Air transport. European Air Transport Command. Evacuation Control Centre. MEDEVAC. Patient regulation. Strategic aeromedical evacuation.

Introduction

L'*European air transport command* (EATC) ou Commandement européen du transport aérien, est un commandement multinational créé en 2010. Son siège est situé sur la base aérienne d'Eindhoven aux Pays-Bas. Il exploite les aéronefs des sept pays membres (France, Allemagne, Pays-Bas, Belgique, Luxembourg, Espagne et Italie), sous un seul commandement, avec un ensemble commun de règles et de règlements. Sa flotte actuelle est composée de plus de 160 aéronefs stationnés sur les bases aériennes des pays membres, soit plus de 60 % de la capacité du transport aérien militaire de l'Union européenne.

L'EATC est un organisme unique en Europe et dans le monde, gérant à la fois le transport aérien militaire, le ravitaillement en vol et les évacuations aéromédicales. Son objectif principal est d'améliorer l'efficacité du transport aérien militaire des pays concernés. Il est aujourd'hui considéré comme centre de référence en Europe en matière de coopération internationale, d'innovation et d'efficacité.

La mutualisation des moyens, correspondant à environ 70 000 heures de vol par an, permet de générer une économie budgétaire de 15 % à 20 % par comparaison avec un fonctionnement purement national.

Chaque nation conserve toutefois la possibilité, en tout temps, sans préavis ni justification, de reprendre le contrôle direct sur un aéronef pour une mission sensible ou pour une priorité nationale. De plus, toute la flotte de transport aérien militaire des nations concernées n'a pas été systématiquement placée sous le contrôle opérationnel de l'EATC. Dans le cas de la France, les Boeing ravitailleurs C135FR appartenant aux Forces aériennes stratégiques, les avions de transport tactique C130 ou C160 des forces spéciales ou les appareils A330 et Falcon à usage gouvernemental restent sous contrôle national.

L. GROS, médecin en chef, praticien confirmé. M. SINTES, infirmier en soins généraux de 2e grade, infirmier convoyeur de l'armée de l'Air.
Correspondance : Monsieur le médecin en chef L. GROS, Aeromedical evacuation control center, European air transport command – Eindhoven Airbase – PO Box 90102 – 5600 RA Eindhoven The Netherlands.
E-mail : l.gros@eatc-mil.com

Historique (1, 2)

Le concept d'une gestion unique du transport militaire a été érigé en 1999 lors de la Déclaration commune du président de la République française Jacques Chirac et du chancelier allemand Gerhard Schröder. Alors que l'OTAN et l'UE (Union européenne) identifiaient des déficits dans le domaine du transport stratégique, des initiatives ont été développées visant à un plus haut degré de coopération dans une structure de commandement multinationale dotée d'une autorité opérationnelle et fonctionnelle. La création de l'EATC (fig. 1) coïncidait en outre avec les intérêts industriels d'Airbus, constructeur de l'A400M.



Figure 1. EATC, nouveau siège depuis février 2017, base aérienne d'Eindhoven.

Le 1er septembre 2010 marque la création de l'EATC par les quatre membres fondateurs, la France, l'Allemagne les Pays-Bas, et la Belgique. Le Luxembourg rejoint l'organisation en 2012 puis l'Espagne et l'Italie en 2014.

Structure et organisation (1, 3, 4)

Les sept pays membres mettent en œuvre leurs moyens de transport aérien militaire sous un commandement unique avec des règles et des règlements communs. Ils partagent leurs capacités de transport aérien, échangent leurs expériences et s'entraînent ensemble dans un environnement multinational.

La relation entre l'EATC et les pays membres est basée sur un modèle innovant au sein duquel les nations ont la flexibilité d'une délégation conditionnelle d'autorité. Les pays membres transfèrent l'autorité des moyens de transport aérien à l'EATC (OPCON pour *operational control* ou contrôle opérationnel). Ils ont accès à leurs ressources militaires nationales et le transfert des moyens militaires peut être révoqué à tout moment. Les éventuelles réserves nationales d'utilisation sont garanties par des « *red card holder* ».

L'EATC n'est pas un organisme indépendant, mais fait partie intégrante des sept chaînes de commandement nationales. Il est placé sous le contrôle d'un comité, le MATraC (multinational air transport committee), composé des chefs d'état-major des armées de l'Air des nations participantes, auquel il rend compte annuellement des résultats et dont il reçoit les directives.

Les fonctions de commandant (COM) et de chef d'état-major (COS) alternent en principe tous les deux ans entre la France et l'Allemagne. Le poste de commandant en second (DCOM) est également partagé par intervalles de deux ans entre l'Italie, la Belgique, l'Espagne et les Pays-Bas. Les nations membres sont représentées au sein de l'EATC par un « *Senior national representatives* » (SNR). Chaque SNR a une double fonction. Il est d'une part le lien direct et permanent entre l'EATC et sa nation respective et agit en tant que chef d'organisme pour le personnel affecté à l'EATC. Il occupe d'autre part le poste de chef de division ou de chef de division adjoint, ainsi que le poste de chef du bureau des affaires publiques.

Le groupe de commandement est soutenu par trois divisions :

– la division opérationnelle ;
– la division fonctionnelle ;
– la division politiques et soutien.

La division opérationnelle

Elle planifie, prépare et contrôle les missions aériennes, en temps de paix comme en temps de crise. L'EATC exécute en moyenne 60 missions par jour dans le monde entier. La division opérationnelle gère l'ensemble du processus, depuis la planification et la préparation de la mission jusqu'au contrôle de la flotte et le débriefing des missions.

La division opérationnelle est structurée en cinq branches traitant chacune d'aspects spécifiques :

– « *Planning* » (planification) et « *Tasking* » (préparation) ;
– « *Mission control* » (conduite) ;
– « *Intelligence* » (renseignement) ;
– « *Aeromedical evacuation control centre* (AECC) » (Centre de contrôle des évacuations aéromédicales) ;
– MEAT (*management of european air transport*).

L'AECC agit en tant que centre intégré d'expertise et de contrôle pour gérer les évacuations aéromédicales stratégiques effectuées sous le contrôle opérationnel de l'EATC. La division opérationnelle choisit l'aéronef qui correspond aux exigences de la mission demandée. À la fin du processus, la cellule *Mission control*, activée 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, suit le déroulement en temps réel de toutes les missions aériennes sous la responsabilité de l'EATC et gère les circonstances imprévues et les demandes de transport à très court terme.

La division opérationnelle est soutenue par la branche MEAT et par la branche renseignement. MEAT est un logiciel spécifique développé en interne par l'EATC et est au cœur du processus de transport aérien. Régulièrement adapté aux besoins, en constante évolution, ce logiciel a également été mis en service au sein de toutes les unités navigantes des pays membres, pour que chaque escadron puisse recevoir les informations et ordres concernant les missions qui lui sont dévolues.

La division fonctionnelle

La division fonctionnelle est l'une des principales innovations de l'EATC. Elle a pour objectif de promouvoir l'interopérabilité entre les pays membres et par ce biais au sein de toutes les nations européennes. Elle est également

chargée de promouvoir l'harmonisation des doctrines, des règlements et des procédures entre les nations.

Ainsi, elle développe les standards communs concernant le transport aérien, l'entraînement des équipages, le support technique et logistique et les décline sous forme de recommandations, procédures de coordination ou sous forme de commandements.

L'atout majeur de l'EATC est la taille de sa division fonctionnelle. Aucun pays ou organisation européens ne dispose de 60 personnes chargées d'étudier les moyens les plus efficaces d'utiliser une flotte de transport aérien. Cela fait de l'EATC le principal dépositaire de l'expertise en matière de transport aérien en Europe et le lieu naturel où développer les doctrines et réglementations futures concernant ces domaines. Ce statut a récemment été reconnu par l'état-major de l'UE, qui a signé fin avril 2016 un mémorandum d'accord avec le commandement de l'EATC pour avoir accès à l'expertise de la division fonctionnelle, et des études et accords sont en cours concernant le domaine spécifique des évacuations aéromédicales.

Le fait que l'EATC contrôle plus de 60 % de l'ensemble de la capacité de transport aérien militaire européen induit souvent que toute norme convenue entre ses sept nations devient la norme européenne de facto. Le travail de la division fonctionnelle n'est pas classifié et peut être consulté et adopté librement, contribuant ainsi à diffuser les normes au-delà du cercle des nations participantes. Sans être membre, la Bulgarie a par exemple déjà adopté dans son système national certaines réglementations élaborées par l'EATC.

La mise en service de l'Airbus A400M et de l'Airbus A330 MRTT sont deux projets phares dans lesquels la division fonctionnelle est également fortement impliquée. L'EATC a rédigé une variété de concepts et de règlements au profit de et en étroite coordination avec les pays utilisateurs. Cette division porte aussi les efforts de l'EATC dans le domaine de la formation et des exercices multinationaux.

La division politiques et soutien

Opérationnelle depuis début 2016, la division « politiques et soutien » constitue le premier changement important dans la structure de l'EATC depuis sa création. Elle soutient les activités et les travaux de l'EATC, élabore des stratégies à long et à moyen terme, élabore des cadres politiques et juridiques communs et constitue le principal point d'entrée et de sortie pour les pays tiers et les organisations internationales (UE, OTAN, USA, ONU, autres pays européens…).

Moyens (1, 5)

L'EATC transporte des passagers, y compris VIP (*very important person*), des patients et des marchandises partout dans le monde en utilisant des vecteurs tactiques et stratégiques. Il améliore l'efficacité de ces vecteurs via un mécanisme novateur de mutualisation et de partage entre les nations. La diversité de sa flotte multinationale, avec plus de 20 types d'avions différents, donne à l'EATC une flexibilité unique et la possibilité d'optimiser les missions (fig. 2).



Figure 2. Aéronefs placés sous le contrôle opérationnel de l'EATC.

Depuis 2014, l'EATC a également développé son expertise dans le domaine des largages parachutistes et du ravitaillement en vol (AAR pour *Air-to-Air Refuelling*) en améliorant continuellement la capacité commune.

Les services entre les nations sont échangés via le système ATARES (*Air Transport*, *Air-to-air Refuelling and other Exchange of Services*) (fig. 3), sans échange monétaire. Les 28 nations européennes et de l'OTAN font partie de l'arrangement multinational ATARES, y compris les USA depuis 2017.



Figure 3. Mécanisme ATARES. (Air Transport, Air-to-air Refuelling and other Exchange of Services).

Son unité de base est « l'heure de vol équivalente » (EFH), soit le prix de revient d'une heure de vol d'un C-130 ou d'un C-160. Tous les autres types d'avions proposés dans le cadre de l'accord ATARES sont calculés par rapport à cette référence C-130/C-160.

Ce service sans numéraire permet aux pays d'économiser sur les dépenses d'externalisation et d'optimiser le facteur de charge de leurs avions en

réduisant l'espace vide. ATARES n'est pas basé sur une réciprocité purement bilatérale, mais doit être vu dans le cadre d'une bourse d'échange multinational global.

Dans le cadre des évacuations aéromédicales, cette balance ATARES permet également, depuis fin 2017, d'utiliser les moyens aériens de la compagnie civile luxembourgeoise LAR (Luxembourg Air Rescue). Cette compagnie de service d'ambulance aérienne mondialement reconnue est mandatée par le Luxembourg pour réaliser spécifiquement ce type de missions au profit de l'EATC et des nations membres.

Le 18 novembre 2017, LAR a ainsi réalisé sa première mission d'évacuation aéromédicale transnationale au profit d'un patient français (fig. 4), quelques jours seulement après que le Luxembourg a officiellement fourni cette nouvelle capacité d'évacuation au portefeuille de l'EATC. Le paiement s'est effectué par le biais de l'arrangement ATARES.



Figure 4. Luxembourg Air Rescue (LAR), première mission pour l'EATC.

L'*aeromedical evacuation control centre* (AECC) et les MEDEVAC stratégiques (6-10)

Outre l'entrée de trois nouveaux pays depuis sa création, l'EATC a élargi son champ de responsabilités initial à d'autres domaines. Le ravitaillement en vol et la MEDEVAC par voir aérienne sont ainsi devenus des activités majeures, alors que d'importance limitée les premières années.

Les MEDEVAC par voie aérienne sont désormais une activité prépondérante pour l'EATC et constituent un des trois grands domaines de ses missions, au même titre que le transport aérien ou le ravitaillement aérien. L'organisation de la chaîne MEDEVAC par voie aérienne est encadrée par des textes supranationaux (IATA, STANAG, EATC) et nationaux. La MEDEVAC stratégique par voie aérienne est la dernière étape du rapatriement médical. Elle permet au militaire, où qu'il soit déployé en mission, en opération ou affecté en outremer et à l'étranger, de revenir en métropole à des fins diagnostiques ou thérapeutiques. L'EATC planifie les MEDEVAC stratégiques par voie aérienne de n'importe quelle partie du globe vers le pays d'origine des patients. Il coordonne le transport d'environ 1 100 patients par an, soit un total de plus de 8 000 patients depuis sa création (fig. 5).

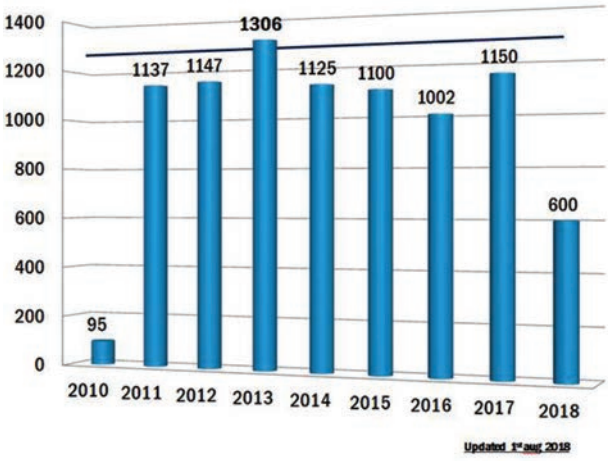


Figure 5. Évacuations aéromédicales stratégiques annuelles gérées par l'EATC.

Cette coordination est effectuée par le centre de contrôle des évacuations aéromédicales (AECC). L'AECC est intégré à la division opérationnelle, mais couvre également le domaine fonctionnel. Il s'est d'ailleurs réorganisé en 2017 en deux sections, opérationnelle et fonctionnelle, pour englober l'ensemble de ses missions et prérogatives.

L'équipe multinationale de l'AECC est actuellement composée de cinq médecins brevetés en médecine aéronautique (deux Allemands, un Français, un Espagnol, et un Italien) et de trois sous-officiers paramédicaux (un français, un allemand et un néerlandais), tous experts en transports aéromédicaux et médecine aéronautique. Cette cellule est amenée à encore monter en puissance dans les prochains mois avec l'arrivée d'un médecin néerlandais et de deux sous-officiers italien et espagnol.

En proportion, l'AECC travaille principalement au bénéfice de la France, puisque les patients français représentent 61 % des demandes de MEDEVAC stratégiques reçues, contre 28 % pour l'Allemagne et 5 % pour la Belgique. En 2017 les patients ont été évacués de 73 pays dans le monde entier.

L'AECC évalue les demandes nationales de MEDEVAC par voie aérienne, choisit le meilleur vecteur en fonction des besoins médicaux du patient et supervise la mission d'évacuation (fig. 6).

Ainsi, 24 heures sur 24, l'*Aeromedical Evacuation Operations Officer* (AEOO) est en mesure :

– de recevoir de la part des nations les demandes de transport sous la forme de *Patient Movement Requests* (PMR) ;

– d'attester l'aptitude du patient au transport aérien et le bénéfice de ce dernier pour l'intéressé ;

– de mettre en adéquation les possibilités de transport avec les nécessités médicales ;

– de déterminer le moyen aérien approprié en coordination avec les autres branches de la division opérationnelle.

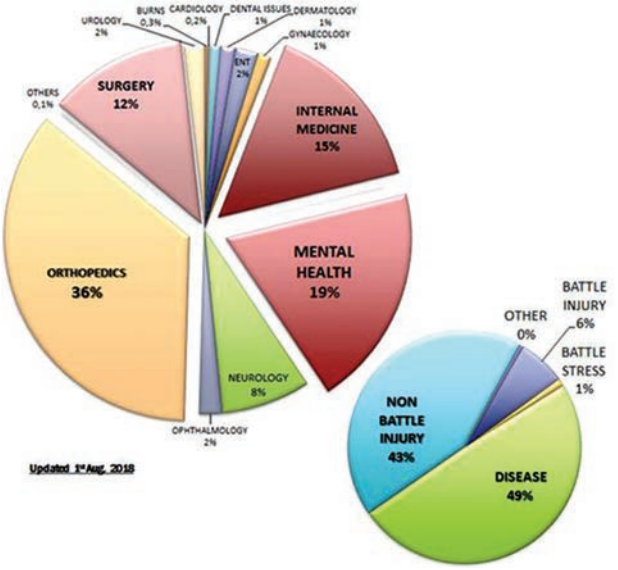


Figure 6. Motifs des MEDEVAC stratégiques par voie aérienne prises en charge par l'EATC.

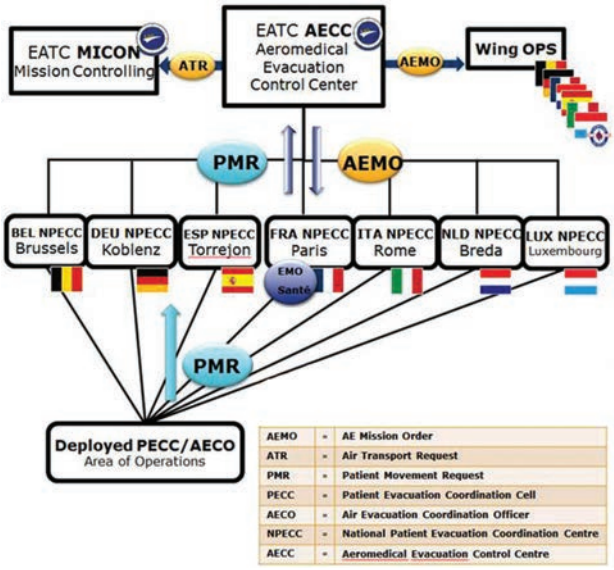


Figure 7. Processus décisionnel des évacuations aéromédicales stratégiques.

L'AECC répond alors aux nations en proposant un vecteur disponible sous contrôle de l'EATC. Le cas échéant, l'AECC atteste l'absence de vecteur militaire approprié, permettant alors aux nations de s'orienter vers une voie aérienne civile.

Environ 70 % des patients français sont évacués par des vecteurs sous contrôle opérationnel de l'EATC.

L'organisation d'une MEDEVAC stratégique par voie aérienne reste une prérogative nationale.

L'AECC ne se substitue pas aux structures de coordination nationales appelées *National patient evacuation coordination centre* (NPECC), qui centralisent toujours toutes les demandes de mouvement de patients émanant des différents théâtres d'opérations.

Le NPECC français est intégré au sein de l'état-major opérationnel Santé (EMO Santé) situé au ministère des Armées à Balard. La France ayant conservé le contrôle des Falcon utilisés pour les évacuations stratégiques par vecteur dédié (fig. 7), le NPECC décide de la suite à donner à la PMR reçue en fonction :

– de la priorité de l'évacuation ;

– des vecteurs disponibles ;

– du personnel médical devant accompagner le patient ;

– de l'utilisation d'un avion dédié type Falcon ou C135 configuré avec les modules Morphée ou d'un aéronef sous contrôle opérationnel de l'EATC.

La PMR est transmise par voie numérique à l'AECC, ce dernier pouvant rapidement répondre sur la disponibilité d'un vecteur pour remplir la mission, y compris en cas de besoin d'un vecteur dédié par un :

– « *AE Mission Order* » en cas d'aéronef sous OPCON de l'EATC ;

– « *AE Statement* » lorsque l'EATC ne peut répondre de façon adéquate à la demande.

Via cette procédure, le nombre de vols cross-nationaux c'est-à-dire concernant un patient transporté par un aéronef d'un autre pays, n'a cessé d'augmenter.

L'exemple suivant illustre non seulement la flexibilité et l'efficacité de la coopération transnationale, mais aussi la confiance mutuelle existant entre le personnel médical et les commandements militaires responsables.

Un soldat néerlandais et un soldat allemand ont été blessés à Gao au Mali. Le traitement initial a été réalisé par une unité médicale opérationnelle française de niveau *Role 2*. La France a ensuite organisé la MEDEVAC tactique par voie aérienne vers Niamey au Niger avec un Casa CN235 français. En parallèle, l'EATC a reçu une demande conjointe des autorités néerlandaises et allemandes pour coordonner une MEDEVAC stratégique par voie aérienne pour leur retour. Sur décision de l'AECC, un Airbus A310 a décollé en quelques heures avec à son bord une équipe médicale composée de personnels néerlandais et allemand.

Grâce à une coordination précise de cette mission complexe et à un dialogue parfait entre l'AECC et tous les partenaires nationaux, les patients ont été directement transférés sur le tarmac, du CN235 français vers l'A310. L'EATC a coordonné le vol de retour vers Eindhoven et Cologne.

L'objectif primordial de l'AECC est bien l'amélioration de la qualité du service rendu aux patients, en œuvrant à une interopérabilité accrue et une meilleure efficacité. L'expertise de l'AECC dans son domaine de compétence est dorénavant largement reconnue au niveau mondial et fait de plus en plus office de référence. Conscient des avantages de ce processus et de l'expertise de l'AECC, l'Autriche a décidé en 2017 d'utiliser, en cas de besoin, les moyens de l'EATC pour ses MEDEVAC par voie aérienne. En signant un accord avec un des pays membres de l'EATC, les demandes de ce pays tiers sont transmises par l'intermédiaire de sa nation de parrainage. Cet accord permet également à l'EATC de demander le renfort des moyens d'évacuations autrichiens en cas de besoin.

L'AECC développe également des procédures standardisées et des certifications croisées dans le domaine de la MEDEVAC par voie aérienne. Le document de référence décrivant la mise en œuvre des MEDEVAC stratégiques par voie aérienne est l'*aeromedical evacuation standard operating procedures* (SOP), document évoluant avec les changements survenant au sein des nations partenaires ; la version actuelle étant déjà la version 5.

En outre, la mise en service de l'A400M, de l'A330 MRTT ou du C130J, par de nombreuses nations membres de l'EATC, est un défi ambitieux pour la composante MEDEVAC. L'AECC est donc force de proposition pour les équipements aéromédicaux et les entraînements en commun, mais se heurte encore aujourd'hui à des réticences nationales.

Le premier point bloquant est la difficulté d'élaborer des programmes d'achat commun. Le second est lié à l'adaptation d'un même type d'avion à des exigences nationales spécifiques, complexifiant l'harmonisation.

Le succès d'une initiative de coopération est déterminé par la volonté de ses participants. Ceux-ci doivent développer un niveau de confiance suffisamment élevé à l'égard de leurs partenaires, ce qui explique pourquoi les initiatives qui durent sont celles qui ont un mécanisme intégré pour favoriser une telle confiance. Cependant, si les pays auxquels il est proposé pensent qu'il compromettra leur sécurité nationale, ou empiète trop sur leur souveraineté, le projet ne sera jamais adopté.

Conclusion : mutualisation et partage

Aucune initiative de coopération militaire ne peut être envisagée sans une véritable volonté politique. La matrice européenne et la structure de l'OTAN ont favorisé la création de l'EATC. Elle est en effet le fruit d'une forte coopération interalliée bien qu'étant une organisation indépendante avec ses propres règles et statuts.

La montée en puissance de l'EATC peut s'expliquer par les théories fonctionnalistes qui ont accompagné le projet européen depuis la création de la Communauté européenne du charbon et de l'acier en 1951. Le principe simple consiste à commencer à œuvrer dans un secteur spécifique puis par un effet d'entraînement à progressivement coopérer dans d'autres domaines.

La mutualisation et le partage des moyens ont ainsi contribué à l'amélioration du niveau global des capacités militaires européennes, y compris dans le domaine des MEDEVAC stratégiques par voie aérienne. Ce succès démontre la possibilité de développer des programmes européens efficaces de coopération militaire.

L'EATC repose sur deux piliers, le premier opérationnel gérant les flottes nationales et organisant les MEDEVAC, le second fonctionnel visant à l'harmonisation et au développement d'une expertise et de standards communs. C'est au niveau opérationnel que les avantages apportés par la participation d'un pays à l'EATC sont à la fois les plus apparents et les moins controversés, mais c'est le niveau fonctionnel qui pérennise un fonctionnement harmonisé et standardisé, gage de l'interopérabilité.

Les patients dont l'état de santé requiert une MEDEVAC stratégique bénéficient d'une gestion par une branche spécifique de l'EATC, le centre de contrôle des évacuations aéromédicales (AECC). Sa vocation est de fournir le meilleur vecteur possible en fonction des besoins du patient. D'autres défis restent toutefois à relever pour progresser avec notamment le développement de plateformes compatibles et la création d'équipages médicaux multinationaux.

L'ouverture aux autres nations et la confiance mutuelle sont des facteurs indispensables à tout travail en commun ; les interrogations légitimes, et parfois même les inquiétudes, ne doivent pas entraver la finalité de l'EATC, qui est de progresser ensemble… Ainsi, l'EATC ne doit pas être perçue comme une perte de souveraineté sur les aéronefs et les patients qui lui sont confiés, mais bien au contraire comme une augmentation globale de la capacité de transport offerte à chaque nation. Répétons-le, l'EATC, en tant qu'unité multinationale, fait partie intégrale de la structure militaire de chaque pays.

Les auteurs ne déclarent aucun conflit d'intérêt concernant les données présentées dans cet article.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

1. EATC official website www.eatc-mil.com
2. Renard B. Présentation de l'European Air Transport Command (EATC) et de son retentissement sur l'organisation des évacuations aéromédicales stratégiques par le Service de santé des armées. Médecine et Armées 2012; 40(3):255-65.
3. European Air Transport Command, Technical Arrangement between the Minister of Defence of The Kingdom of Belgium, the Minister of Defence of the French Republic, the Federal Ministry of Defence of the Federal Republic of Germany, the Minister of Defence of The Kingdom of the Netherlands, concerning The European Air Transport Command, including the Note of Participation of the Ministry of Defence of the Italian Republic to the Technical Arrangement concerning the European Air Transport Command dated 30 June 2010, amended on 22 November 2012 and on 3 July 2014, Eindhoven, 4 December 2014.
4. M. Ricci, College of Europe Studies/Department of EU International Relations and Diplomacy studies/EU Diplomacy Paper, The European Air Transport Command : A viable model for promoting European Military Cooperation ? (8/2016).
5. LAR official website https://www.lar.lu/fr
6. NATO standardization agency, STANAG 3204 Aeromedical Evacuation Ed. 8 /AAMedP-1.1 Ed. A v. 1 (2014).
7. European Air Transport Command (EATC), EATC-OPSD-AE-001 Aeromedical Evacuation Standard Operating Procedures v5.0 (2017)
8. International air transport association (IATA), Medical manual Ed. 10 (2018).
9. Publication interarmées PIA 4.0.10.1 MEDEVAC-STRAT Évacuations sanitaires stratégiques (2017).
10. Note n° 500178/ARM/DCSSA/OPS/EMOS/M3 du 15 janvier 2018, relative aux modalités pratiques de l'organisation de la régulation des évacuations médicales stratégiques par l'EMO santé et le personnel renfort de la DCSSA.