



Operación FRONTEX

JESÚS MARÍA RUIZ FERNÁNDEZ
Subteniente de Aviación

BREVE HISTORIA

La Agencia Europea para la Gestión de la Cooperación Operativa en las Fronteras Exteriores de los estados miembros de la Unión Europea (FRONTEX) es un organismo comunitario establecido por el Reglamento del Consejo de la Unión Europea (EC) N°2007/2004 de 26 de octubre de 2004. La principal finalidad de FRONTEX es la coordinación operativa de los servicios de información a nivel de la UE para reforzar la seguridad en las fronteras exteriores. FRON-

TEX se centra en seis áreas principales:

- Elaboración de análisis de riesgos.

- Coordinación de la cooperación operativa entre los estados miembros en el campo de la gestión de las fronteras exteriores.

- Asistencia a los estados miembros en la formación de guardias fronterizos nacionales, incluyendo el establecimiento de estándares de formación comunes.

- Seguimiento del desarrollo de la investigación relevante para el control.

- Y la vigilancia de las fronteras exteriores.

- Asistencia a los estados miembros en aquellas circuns-





tancias que requieran un incremento de asistencia técnica y operativa en las fronteras exteriores.

– Suministro a los estados miembros del respaldo necesario en la organización de operaciones de retorno conjuntas.

Finalmente, FRONTEX también proporciona a la Comisión Europea y a los estados miembros la asistencia y la experiencia técnica necesarias.

Frontex ha llevado actividades en el mediterráneo, operación POSEIDON en el mar Egeo, NAUTILIUS en la isla de Malta y HERA en el atlántico, que es la que nos concierne a los españoles en este caso.

OPERATIVO HERA

Después de que las autoridades españolas solicitaran ayuda a FRONTEX para que prestara asistencia para hacer frente al flujo migratorio hacia las Islas Canarias, y en base a los resultados de su misión de investigación, la agencia europea lanzó una operación conjunta en la zona. La asistencia operativa para España consiste en dos módulos: asistencia de expertos y operaciones conjuntas en el mar.

El despliegue de expertos (HERA I) ya se había iniciado el 30 de junio de 2006, cuando un grupo de exper-

tos de los estados miembros llegó a las Islas Canarias para ayudar a las autoridades españolas en la identificación de inmigrantes y en la determinación de sus países de origen. En estas actividades participaron Francia, Portugal, Italia, Alemania, Reino Unido, Holanda y Noruega.

El segundo módulo –la operación de vigilancia conjunta llamada HERA II, que había empezado el 11 de agosto– reunió equipos técnicos de vigilancia fronteriza de diversos estados miembros, con el objetivo de intensificar el control de la zona comprendida entre la costa occidental africana y las Islas Canarias, des-



viando de este modo las embarcaciones que utilizaban esta ruta migratoria y contribuyendo a la reducción de pérdidas de vidas humanas en el mar durante el peligroso y largo viaje. Aparte de barcos y helicópteros españoles, la operación contó con un barco portugués y un barco italiano; y, con un avión italiano y otro finlandés. La duración de la operación fue de nueve semanas, y más tarde se prolongó hasta el 15 de diciembre de 2006. Durante la prolongación se utilizó un avión finlandés.

En la isla de Tenerife se coordina dicho operativo, en estos momentos alcanza el Hera IX.

Ante la continua problemática de la inmigración ilegal, la Unión Europea, aprobó la creación de un fondo para las fronteras exteriores, para el periodo 2007-2013 como parte del programa general de solidaridad y gestión de flujos migratorios.

La Guardia Civil adquirió dos aviones CN-235 serie 300 a EADS (Cucos), similares a los Deep Water de la Coast Guard norteamericana. Se encomendó al Ala 48 y más concretamente al 803 escuadrón de FF.AA., que opera desde la Base Aérea de Getafe, la operatividad de dichos aviones ante la carencia de medios de la Guardia Civil (instalaciones y personal instruido).

La recepción del Cuco 01 se firmó el 16 de junio de 2008 y el 28 de octubre de 2008, la del Cuco 02.

PARTICIPACION DEL EJÉRCITO DEL AIRE

801 SQN del Ala 49, de la base aérea de Son San Joan.—Ejercicio Noble Centinela. Desde mayo del 2006 se desplegó dicho escuadrón, en la base aérea de Gando, primero con un C-212 Aviocar y seguidamente, desde septiembre de 2008, con un C-235 transformado a VIGMA, hasta septiembre de 2009.

803 SQN. DEL ALA 48.— Desde septiembre de 2008 también participa en el ejercicio Noble Centinela, dentro del operativo HERA, con un

C-235 (VIGMA), dando instrucción al 801 SQN. y participando en misiones de vigilancia. Desde octubre del mismo año, con el CASA-235 serie 300 de la G.C. hasta febrero de 2009 que el avión se trasladó a Dakar (Senegal).

MISION FRONTEX DEL 803 SQN

La misión FRONTEX está encomendada a la Guardia Civil pero en la actualidad la carga de trabajo de sus dos aviones la soporta el Ejército del Aire.

El despliegue se realizó en Dakar, desde febrero de 2009 hasta enero de





2010, fecha en el que el destacamento se trasladó a Nouakchott (Mauritania). En este país, concretamente en Nouadhibou, la Guardia Civil tiene un destacamento de unos 40 hombres, un helicóptero BO-105 y dos lanzas rápidas.

DESTACAMENTO DE NOUAKCHOTT EN LA ACTUALIDAD

El destacamento lo realiza el 803 SQN con el apoyo del Grupo de Escuelas de Matacán, que colabora con personal de mantenimiento y el Ala 37 de la Base Aérea de Villanubla



como centro de mantenimiento de los CN-235 (Vigma y Cucos), y también enviando personal de mantenimiento.

La Guardia Civil aporta uno o dos pilotos (algún mes ninguno), dos jefes de misión, que pueden ser a la vez pilotos y dos o tres operadores de radar.

El Ejército del Aire tres pilotos, cuatro mecánicos (uno tripulante aéreo) y un operador de radar. En general el destacamento lo forman 13 personas: ocho del Ejército del Aire y cinco de la Guardia Civil.

El destacamento se realiza por meses; el personal que releva se traslada a la base aérea de Gando y el relevado lo hace con el avión. Allí coinciden dos días, que se aprovechan para efectuar el relevo y alguna tarea de mantenimiento que, por los medios de que se disponen en Nouakchott, no se haya podido realizar.

Y para finalizar, hemos comentado todo, pero nos dejamos lo más importante, «la misión», que como podrán adivinar, consiste básicamente en salir a patrullar y pasar a FRONTEX la localización de los distintos barcos, pateras o cayucos sospechosos, avisados en la zona patrullada.

La meteo suele ser buena, (excepto los días en los que sopla el aire del desierto y trae consigo arena en suspensión en la que la visibilidad es nula); se puede volar todos los días, no hay horarios, tanto de día, tarde o noche, pero siempre mejor por la noche, ya que de día se soportan temperaturas de 45°.

El mantenimiento es satisfactorio, se hace todo lo posible con los medios de que se dispone (hay que recordar en dónde estamos) y el trato con el personal militar de la base mauritana es excelente, colabora en lo posible si está en sus manos.

VISITA

Durante nuestra estancia en Nouakchott en el mes de julio, tuvimos la inesperada visita del teniente coronel Luis Medel Pedrajas, del Ejército de Tierra. Un gran aficionado de la aviación y aventurero. En dicho mes, con su propio autogiro y con sus propios medios, sin patrocinio ninguno, hizo una tournée desde Las Palmas de Gran Canaria hasta Dakar en diferentes escalas. El 23 de julio hizo escala en Nouakchott procedente de Dakar. Tuvo constancia de nuestra presencia y nos pidió apoyo, ayuda que gustosamente le prestamos. Necesitaba trasladarse a la ciudad para comprar gasolina, aparte de llevar dos garrafas de 25 litros en el asiento trasero, uno no sabe dónde está la siguiente estación de servicio o donde se acabará el combustible, dependiendo de los vientos; en esta parte del mundo no puede ver sólo arena durante centenares de kilómetros.

Almorzamos, y como los vientos en dirección norte eran fuertes, se hospedó en nuestro hotel y al día siguiente partió rumbo a Nouadhibou. •