

El Ejército del Aire en la *Operación Sophia*

ALBERTO JOSÉ LENS BLANCO
Teniente Coronel del Ejército del Aire
Jefe del segundo contingente del destacamento Grappa



El helicóptero de la fragata española se aproxima a una embarcación con migrantes. Fotografía tomada por el D.4.

El 18 de abril de 2015 un viejo pesquero con más de 700 personas a bordo se hundió a 70 millas de las costas libias. La mayor parte de los migrantes desapareció y las imágenes de este naufragio fueron ampliamente difundidas por la prensa europea. Entre los desaparecidos había unos cincuenta niños y más de doscientas mujeres. Esta es hasta el momento la mayor tragedia relacionada con la migración ilegal ocurrida en el Mediterráneo y como no podía ser de otro modo las imágenes calaron muy hondo en la conciencia de la opinión pública.

Lamentablemente el caso de estos migrantes ahogados no es un hecho aislado. La Organización Internacio-

nal para las Migraciones cuantifica en 1.011.172 las personas que llegaron a Europa utilizando el Mediterráneo en 2015. Según esta misma organización, 3.770 migrantes no lograron su objetivo y fallecieron en el intento de alcanzar las costas europeas.

Con estas cifras en la mano se entiende que la Agencia de la ONU para los Refugiados, ACNUR, haya calificado esta ruta como *la más mortífera para refugiados y migrantes*¹ pues de hecho se estima que el 75% de los migrantes que mueren en el mundo lo hacen en el Mediterráneo.

Las principales rutas de migración que utilizan estas aguas son las llamadas ruta oriental entre Turquía y Grecia y la central entre Libia e Ita-

lia-Malta. Grecia es con mucha diferencia el país que mayor número de migrantes recibe (853.650 en 2015) e Italia ocupa el segundo lugar (153.842 en 2015).

Queda dicho que la inmensa mayoría de los migrantes que utiliza la ruta del Mediterráneo central intenta dar el salto a Europa desde las costas Libias. En efecto, es principalmente en este país donde las mafias que trafican con personas están sacando provecho de la caótica situación política y de seguridad que se vive en la zona. De hecho, todas las rutas principales de migración del continente africano convergen en Libia. En este sentido se estima que el 50% de los migrantes que utilizan la ruta del Mediterráneo central pro-

vienen del Cuerno de África, el 39 % procede del África Occidental y el restante 11% de Oriente Medio. Además, muchas de estas personas provienen de países envueltos en conflictos como Siria e Irak.

En la mayoría de los casos los migrantes tienen que realizar interminables viajes en condiciones muy precarias para tratar de alcanzar los puertos desde los que parten las embarcaciones clandestinas que los trasladarán hasta las costas europeas. En esos puertos, situados sobre todo en la costa occidental de Libia, los están esperando las mafias que viven de este negocio. La espera para embarcar no es corta en la inmensa mayoría de los casos y las condiciones de vida son terribles.

Cuando finalmente los migrantes son embarcados, lo hacen casi siempre en embarcaciones neumáticas muy precarias en las que se hacinan una cantidad desproporcionada de personas que prácticamente nunca llevan chalecos salvavidas. El riesgo en el que ponen sus vidas es evidente.

LA UNIÓN EUROPEA DECIDE ACTUAR

Ante la dramática evolución de la situación en aguas del Mediterráneo central, el 23 de abril de 2015 el Consejo de la Unión Europea (UE) confirmó su firme compromiso de actuar con el fin de evitar más tragedias derivadas del tráfico ilícito de personas. Un mes más tarde, el 18 de mayo, el Consejo decidió poner en marcha una operación militar². Nació así EUNAVFOR MED con el objetivo de contribuir a desarticular el modelo de negocio de las redes de tráfico ilícito y trata de personas y tratar de evitar de esta forma que los migrantes pongan en riesgo sus vidas. En cualquier caso, esta operación es parte de un amplio y ambicioso plan integral de la UE para atajar el problema de la inmigración ilegal en el que se abordan tanto las consecuencias actuales como las causas más profundas del problema, como pueden ser los conflictos armados, la pobreza o el cambio climático.

Este plan integral contempla básicamente diez líneas de acción entre las que cabe destacar una mayor coope-



Fotografía tomada por el P.3 del Ala 11.

Embarcación con migrantes localizada por el D.4 del Ejército del Aire.



ración con los países africanos y sus organizaciones multinacionales, una mayor presencia de la UE en el Mediterráneo, un incremento de las ayudas a la gestión de fronteras, la mejora de las condiciones de vida y seguridad en los países de origen.

EUNAVFOR MED se puso en marcha el 22 de junio de 2015³ y su implementación se está llevando a cabo en fases consecutivas. En la primera fase las unidades asignadas a la operación se dedicaron a recopilar información para apoyar la detección

y el seguimiento de las redes de migración. En la segunda fase, que comenzó el 7 de octubre, las unidades deben buscar y en su caso abordar y desactivar las embarcaciones sospechosas de ser utilizadas para el tráfico ilícito o la trata de seres humanos. De momento esta búsqueda se ciñe a aguas internacionales, aunque con una resolución del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas o el consentimiento de Libia se podría actuar en las aguas jurisdiccionales de este país. Finalmente, en una tercera fase podría actuarse en el territorio de Libia pero una vez más si se cuenta con su consentimiento o con una resolución de la ONU.

Otras decisiones tomadas por el Consejo fueron que EUNAVFOR MED tuviese su Cuartel General en Roma y se nombró comandante de la operación al vicealmirante italiano Enrico Credentino. Asimismo, se fijó un periodo de duración inicial de la operación de doce meses desde que se alcanzase la capacidad operativa ple-

na, hito que de hecho se logró el 27 de julio de 2015. Finalmente se fijó el importe de referencia financiera para los costes comunes que ascendería a 11,82 millones EUR.

El 24 de julio de 2015, tras recibir la autorización del Congreso de los Diputados, el Consejo de Ministros autorizó la participación de las Fuerzas Armadas españolas en EUNAVFOR MED con las siguientes aportaciones:

- *Participación en el Cuartel General de la Operación en Roma y en el Cuartel General de la Fuerza hasta un máximo de doce efectivos.*

- *Participación inicial de un avión de vigilancia marítima y sus unidades de apoyo, con un máximo de cincuenta efectivos.*

- *Dependiendo de la evolución de la situación y el posible avance a las sucesivas fases de la Operación, la participación española podría incluir la contribución con medios marítimos, de apoyo o aéreos hasta un máximo de 250 efectivos. Estos medios serían definidos en consonancia con el objeto*

de la misión y según los acuerdos que se adopten en la Unión Europea.

El 22 de agosto de ese mismo año se produjo un hecho que provocó que EUNAVFOR MED tomase un nuevo nombre. Una mujer dio a luz a una niña a bordo de uno de los buques asignados a la operación a la que llamaron Sophia y el Comité Político y de Seguridad de la UE acordó que EUNAVFOR MED se llamase también como aquel bebé.



Captura FLIR del buque insignia de la operación, portaviones Cavour, tomada por el D.4.



Navio clase AOR Frankfurt de la Armada alemana. Fotografía tomada desde el D.4



Tripulación del helicóptero desplegado por la Armada en la operación Sophia con el Jefe del destacamento Grappa.

Por otra parte, el 9 de octubre de 2015 la operación recibió el respaldo de la comunidad internacional por medio del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas a través de la resolución 2240 por la que se autoriza a que se inspeccionen los buques en alta mar frente a las costas de Libia cuando se tengan motivos razonables para creer que han sido, están siendo o serán utilizados inminentemente para el tráfico de migrantes o la trata de personas desde Libia. Asimismo esta resolución autoriza a que se apresen los buques inspeccionados cuando se confirme que están siendo utilizados para el tráfico de migrantes y la trata de personas desde Libia.

LA FUERZA DE EUNAVFOR MED

En el momento en que se han redactado estas líneas, veinticuatro naciones se han comprometido a participar en la operación Sophia y para lograr sus objetivos se han desplegado en el área de operaciones cinco unidades navales y siete aeronaves.

El buque insignia es el portaviones italiano Cavour y a bordo del mismo se encuentra el Cuartel General de la Fuerza (FHQ). Al mando del mismo se designó como Force Commander

al Contralmirante italiano Andrea Gueglio. Además, están desplegados en el área de operaciones un buque británico, dos alemanes y uno español, que en este momento es la fragata Numancia.

En cuanto a los medios aéreos el Force Commander tiene actualmente a su disposición un avión de patrulla marítima español, un SW3C luxemburgués, un P.3 portugués y tres helicópteros embarcados en los buques desplegados. Entre estos últimos se encuentran dos EH 101 Merlin italianos y un AB-212 de la Armada española. Además, un Falcon 50 francés realiza misiones para la operación de forma esporádica.

En total, sumando el personal de los cuarteles generales y de las unidades desplegadas, EUNAVFOR MED cuenta con algo más de 1.400 militares.

El Ejército del Aire contribuye a la operación Sophia con un avión de patrulla marítima. Así, el 13 de septiembre de 2015 un P.3M del Grupo 22 del Ala 11 desplegó en la base aérea de Sigonella, Sicilia, que ha sido designada como Forward Operating Base para esta operación. Cinco días más tarde el P.3M ejecutó la primera misión de patrulla en las aguas internacionales cercanas a las costas de Libia para buscar embarcaciones sospechosas de tráfico ilegal de migrantes. Esta aeronave estuvo desplegada en Sigonella durante cuatro meses, hasta que fue relevada por un D.4 operado por el Ala 48.



P.3M y D.4 del Ejército del Aire en la Base Aérea de Sigonella.



El Force Commander, Contralmirante A. Gueglio dirige unas palabras a los miembros del Destacamento Grappa.

Con este despliegue el Ejército del Aire aporta unas capacidades a la operación que resultan fundamentales y por ello son muy apreciadas por el Force Commander. Podría decirse que el avión de patrulla marítima son los ojos de la operación. Los sensores con los que está equipado; el radar, el FLIR así como las potentes cámaras fotográficas que utilizan los buscado-

res de la tripulación; son utilizados para detectar e identificar todo tipo de embarcaciones tanto de día como de noche.

Cuando se identifica un contacto de interés la información se transmite vía satélite al FHQ y a los buques que se encuentran en la zona para que procedan a realizar las acciones que se estimen oportunas.

Ya se ha mencionado que el objetivo principal de la tripulación es tratar de encontrar e identificar las embarcaciones que utilizan las mafias de tráfico ilícito y trata de personas. No obstante, con mucha frecuencia el avión del Ejército del Aire detecta embarcaciones repletas de migrantes que requieren ayuda para que la vida de las personas que se encuentran a bordo no



Buque italiano Cigala Fulgosi de la operación Mare Securo con migrantes rescatados. Fotografía tomada desde el D.4.



Personal de mantenimiento trabajando en el avión.



Terminal satélite TLB-50IP.

corra peligro. En estos casos se transmite la posición de dichas embarcaciones para que la operación de rescate se ejecute a la mayor brevedad.

No siempre son buques de EUNAVFOR MED los que acuden al rescate ya que otras operaciones tienen desplegadas unidades en la zona. Este es el caso de la operación italiana Mare Securo o la operación Tritón de la agencia de la UE FRONTEX⁴ en la que participa la Guardia Civil. La coordinación con estas otras operaciones es plena y con frecuencia son sus unidades las que se encuentran más próximas a los migrantes y por lo tanto las primeras en poder socorrerlas.

DESTACAMENTO GRAPPA

Para poder operar con todas las garantías en una base ubicada lejos de territorio nacional, el Ejército del Aire constituyó el destacamento Grappa en Sigonella. Actualmente forman parte del destacamento treinta y ocho personas, de las cuales treinta y cinco pertenecen al Ejército del Aire y tres al Cuerpo Militar de Sanidad. Son doce las unidades que aportan efectivos y todos ellos se integran para formar un equipo perfectamente engranado mientras se encuentran desplegados.

Además de la tripulación y el personal de mantenimiento, el destacamento cuenta con una sección de comunicaciones, una sección de sanidad, un

equipo de Force Protection, y el personal que apoya a la jefatura que incluye un oficial de información pública, un intendente y un secretario.

Las comunicaciones son gestionadas por personal del Grupo Móvil de Control Aéreo (GRUMOCA). El equipo está formado por seis personas y los sistemas desplegados son un terminal satélite TLB-50 IP, una radio Harris 5800 de HF, un grupo electrógeno y un centro de comunicaciones (CECOM) donde se ubican los sistemas de mensajería segura y el área crypto del destacamento.

La sección de sanidad dispone del equipamiento necesario para constituirse en un ROLE 1. Es decir, pueden proporcionar atención médica primaria y de urgencia. Asimismo, realizan actividades de medicina preventiva y de valoración de condiciones higienicosanitarias de alojamientos, comedores y aspectos bromatológicos. El equipo está formado por un médico, un enfermero y un sanitario.

El equipo de Force Protection lo proporciona el Segundo Escuadrón de Apoyo al Despliegue (SEADA) y está formado por dos personas. Además de las actividades de seguridad que les son propias, son los responsables de gestionar los apoyos, la carga y el pasaje de las aeronaves del Ejército del Aire que hacen escala en Sigonella.

El destacamento necesita también de la aportación de otros profesionales



Tripulación del D.4 durante la ejecución de una de las misiones.



Centro de Apoyo a la Misión.



Interior del ROLE 1 del Destacamento Grappa.



El equipo de Force Protection preparando una carga que va a ser aerotransportada.



Secretaría del destacamento Grappa.

que desarrollan su actividad en áreas muy específicas como pueden ser la secretaría, desde la que se gestiona la correspondencia y la administración no económica del personal, la gestión económica que lleva a cabo un oficial del cuerpo de intendencia o la difusión en las redes sociales y en los medios de comunicación que gestiona el oficial de información pública.

Finalmente, un Centro de Apoyo a la Misión (CAM) realiza el seguimiento de las misiones desde tierra. Este equipo está formado por cuatro personas que pertenecen a la unidad que opera el avión, actualmente al Ala 48. Su misión consiste en recopilar y analizar la información para el planeamiento de los vuelos, así como efectuar el análisis post-misión.

UNA MISIÓN DE PATRULLA EN LA OPERACIÓN SOPHIA

Una típica misión de patrulla en la operación Sophia comienza de madrugada. Los primeros en llegar al destacamento son el personal del CAM y el operador del CECOM. Tienen que



Buscador del D.4 en plena acción.



TACCO y operadores del D.4 en un vuelo de la operación Sophia.

aunque mucho antes de que despunte el sol, comienza el briefing de la misión. Tras las últimas coordinaciones, la tripulación se dirige al avión y comienza la acción.

A la hora convenida la aeronave del Ejército del Aire despegó de Sigonella y pone rumbo al sur para acercarse al límite de las aguas territoriales libias. Al llegar a la zona de patrulla asignada el Tactical Coordinator (TACCO) contacta con los buques de la operación y con el FHQ para recibir instrucciones e informar de los contactos que se vayan detectando. Comienza entonces el trabajo de los operadores del sistema de misión y de los buscadores, que coordinados por el TACCO se concentran en la localización de las pequeñas embarcaciones que utilizan las mafias. Asimismo, están atentos a la posible aparición de las embarcaciones que transportan a los migrantes.

cuando algún miembro de la tripulación comunica a través de la interfonía “ahí hay algo” todos sienten una emoción especial. Si el contacto se confirma, la acción a bordo se multiplica. Hay que enviar la posición al buque

más cercano para que se dirijan a la zona lo más rápido posible. El operador del FLIR no pierde de vista al contacto y lo graba. El TACCO ordena maniobrar la aeronave para acercarse y poder realizar una identificación visual más precisa y de paso tomar alguna foto. Es entonces cuando el buscador se prepara, abre la burbuja y saca la cámara. Tras la identificación del objetivo, el TACCO envía toda la información relevante a través de las comunicaciones vía satélite del avión para que el FHQ proceda a su análisis inmediato.

Cuando el tiempo de patrulla se acaba es hora de poner rumbo norte y volver a la base, cansado tras más de ocho horas de vuelo pero siempre con la satisfacción del deber cumplido.

RESULTADOS

En el momento de redactarse estas líneas, las aeronaves del Ejército del Aire han realizado 83 misiones para la operación Sophia, lo que supone más de seiscientas horas de vuelo.

En el transcurso de estas misiones se han localizado 85 embarcaciones con

migrantes por lo que se estima que se ha contribuido a salvar la vida de más de 10.000 personas.

Además, gracias a la información obtenida con los sensores de los aviones de patrulla marítima, se ha podido detener a algunas de las personas que colaboran con las mafias que hacen su negocio a costa de los migrantes.

El personal que en algún momento ha formado parte del destacamento Grappa se siente orgulloso de la labor que se está llevando a cabo. Una vez más, la profesionalidad y disponibilidad de los miembros del Ejército del Aire está contribuyendo a que se alcancen los objetivos de una operación tan importante como EUNAVFOR MED Sophia. •

NOTAS

¹Melissa Fleming, portavoz de ACNUR. Agosto 2015.

²Decisión 2015/778 del Consejo.

³Decisión 2015/972 del Consejo

⁴European Agency for the Management of Operational Cooperation at the External Borders of the Member States of the European Union.



Personal del segundo contingente del destacamento Grappa.