DE PATRULLA contra las mafias de la inmigración

La fragata *Canarias* y un avión *P3 Orión* del Ejército del Aire, integrados en la operación *Sophia*, persiguen a los traficantes de personas en el Mediterráneo central

El ministro de Defensa saluda a la dotación de la fragata *Canarias* atracada en el puerto de Catania (Sicilia) el pasado 16 de noviembre.

Pepe Díaz

CUANDO la fragata *Canarias* se incorporó a la operación *Eunavfor Med Sophia* el pasado 5 de octubre tenía encomendada una misión prioritaria: interceptar, abordar y capturar las embarcaciones sospechosas de traficar con personas en el Mediterráneo central. Muy pronto sus tripulantes se vieron cara a cara con la trágica realidad y tuvieron que entregarse a fondo para rescatar a cientos de personas abandonadas a su suerte en el límite de las aguas territoriales de Libia para impedir su muerte en el mar. Con la todas sus esperanzas puestas en Europa, los migrantes viajan en barcas muy precarias donde un pasaje sin garantías puede costarles hasta 4.000 euros. En lo que va de año, muchos de ellos —3.563 a fecha 1 de diciembre, según la Organización Internacional para las Migraciones— ha perdido la vida en el empeño, casi la mitad de ellos en la ruta del Mediterráneo central.

Los datos hablan por sí solos. En sus primeros dos meses de misión, la *Canarias* ha participado en tres casos SOLAS (*Safety of Life at Sea*), rescatando a 916 migrantes, ha efectuado cerca de 150 asistencias médicas y destruido cinco embarcaciones empleadas por los contrabandistas de seres humanos. «Cuando quedan a la deriva, son un peligro para la navegación y si son capturadas por los

traficantes, pueden volver a utilizarlas. Por eso hay que neutralizarlas, siempre después de realizar una investigación a bordo para recoger evidencias», afirma el jefe de operaciones de la fragata, teniente de navío Carlos Delgado. La *Canarias*, además, ha realizado varias aproximaciones amistosas a embarcaciones que, al encontrarse cerca de las que llevan migrantes, son sospechosas de albergar traficantes.

Los contrabandistas son detenidos y puestos a disposición de las autoridades judiciales en Italia. Sin embargo, son muy pocos los que caen en las redes de las fuerzas internacionales que patrullan el mar. «Saben que en cuanto los migrantes salgan de las aguas territoriales de Libia van a ser rescatados. Así que ¿para qué se van a arriesgar a pasar de las 12 millas?», comenta el teniente de navío Juan Díaz Rodríguez, oficial de operaciones de la unidad aérea embarcada en la fragata, el helicóptero *SH-60B*.

Las barcas en las que los migrantes atraviesan el Mediterráneo, van al límite de su capacidad y en algunas, incluso, se ha construido una estancia inferior donde viajan hacinados los que menos pagan. En estas embarcaciones no suelen ir los traficantes. «Cogen al más espabilado y le dicen: pon rumbo hacia allá y en dos horas llegas a Italia —añade el teniente coronel médico Adolfo Carabot—. Los *chacales*, como llamamos a estos mafiosos, saben que estamos cerca».

La operación de la Unión Europea *EunavforMed Sophia* se puso en marcha en mayo de 2015 ante el incremento de tráfico ilegal de migrantes que salían de Libia con destino a Europa a través del Mediterráneo. El pasado año fueron 219.000 las personas que completaron la travesía y, en lo que va de año, la cifra se ha elevado a cerca de 900.000. En la misión participan 22 países de los que ocho aportan tanto personal como medios. España lo hace con la fragata *Canarias* —que será relevada por la *Numancia* a finales de enero—, un avión de patrulla marítima *P3 Orión* destacado en la base aérea de Sigonella (Sicilia, Italia) y 12 oficiales que trabajan en los Cuarteles Generales de la operación en Roma y en el portaaeronaves italiano *Cavour*, desde donde se dirige tácticamente.

Armada

Migrantes rescatados cerca de las costas de Libia suben a bordo de la fragata *Canarias*, desde una embarcación rib, ayudados por la tripulación.

SALVAR VIDAS

En sólo tres días, el 4 y el 12 de noviembre y el 3 de diciembre, la *Canarias* rescató a 916 personas provenientes de diversos países: Somalia, Libia, Eritrea, Etiopía, Sudán, Senegal, Nigeria... «No sabemos si son refugiados o si se embarcan por otras causas —comenta el teniente coronel médico Carabot—. Lo relevante es que son personas que están muriendo en una balsa en mitad del mar a las que tenemos que llevar a un sitio seguro. Allí, las autoridades dirán los derechos que tiene cada una».

Una vez que los recogen a bordo de la *Canarias*, la mayoría de los rescatados presentan hipotermia, patologías respiratorias y, sobre todo, síntomas de mareo. También llegan muy asustados. «Somos blancos, como los libios, que les han maltratado, encarcelado, obligado a trabajar como esclavos para pagarse el viaje», añade el médico militar.

Cuando la fragata recibe el aviso de que hay una embarcación a la deriva, se dirige hacia su posición rápidamente porque en cualquier momento podría zozobrar. Y eso sería la muerte para muchos. La mayoría no sabe nadar y sólo el 20 por 100, los que más pagan, lleva chaleco salvavidas. En el segundo rescate de la *Canarias* se auxilió a

Gabriel Pasamontes/MDE

Cabina del avión *P3 Orion* que España mantiene desplegado en la base aérea siciliana de Sigonella como parte de la operación *Sophia*.

Armada

Pepe Díaz

Una vez a bordo de la fragata española, los migrantes se acomodan en la cubierta y los hangares y los que precisan atención médica son conducidos a las instalaciones sanitarias que se han ampliado con una enfermería auxiliar en el pañol de torpedos —derecha—.

112 personas que iban en una embarcación neumática. Entre ellas había una persona fallecida de origen etíope. El cuerpo se introdujo en cuatro sacos sellados, y así permaneció hasta que se transfirió a un buque de Médicos Sin Fronteras. «Tenía tuberculosis y, además, una fractura en la pierna causada por los golpes que seguramente recibió antes de embarcar, algo habitual cuando se niegan a subir a barcas tan frágiles, muy diferentes de las prometidas», señala el teniente coronel médico. Nuevamente, en la madrugada del 2 al 3 de diciembre la fragata recibió una llamada del Centro de Salvamento Marítimo de Roma para acudir al rescate de 286 personas que intentaban llegar a Europa a bordo de una embarcación de madera de tan solo 15 metros de eslora.

Cuando los migrantes acceden a la *Canarias* se les toman los datos personales, se les hace una fotografía y se les acomoda en la cubierta de vuelo y en los hangares. «Les damos ropa, calzado, utensilios para la comida y una manta térmica —explica el cabo primero Fernando Reina—. Normalmente se quedan dormidos de lo cansados que están».

Para atenderlos bien, la tripulación ha hecho algunas adaptaciones en la fragata, como el pañol de torpedos que se ha reconvertido en una enfermería auxiliar.

«Y cuando se van es muy emocionante. Cantan y nos aplauden. Están muy agradecidos porque saben las malas condiciones en que han venido y que podían haber muerto en el mar. Tenemos los medios para ayudarles, pero sobre todo necesitan calor y cariño, y de eso, la dotación viene surtida ampliamente», añade el teniente coronel médico Carabot.

En la fragata viajan 201 personas, entre la dotación, el personal de vuelo del helicóptero y un equipo de seguridad de Infantería de Marina. «Estos últimos son los encargados de efectuar las operaciones de abordaje en aguas internacionales sobre embarcaciones sospechosas que muestran comportamiento no cooperativo y precisan ser investigadas para conocer su posible relación con las mafias», explica el comandante de la *Canarias*, capitán de fragata Manuel Alvargonzález. «Además —añade— refuerzan las medidas de autoprotección y seguridad del buque, tanto en puerto como en la mar».

El helicóptero, por su parte, «es clave en las operaciones de interceptación de embarcaciones rápidas sospechosas, permitiendo su detención hasta la llegada de la fragata. También ha demostrado ser un medio muy eficaz en la neutralización de embarcaciones de gran porte», matiza el comandante.

Eunavfor Med HQ

El 20 por 100 de los migrantes que ha llegado a Europa en 2015 a través del Mediterráneo son niños.

UNIDADES AÉREAS

España también participa en *Eunavfor Med Sophia* con un avión de patrulla marítima *P3 Orion*. Llegó a la base de Sigonella el pasado 13 de septiembre —ver RED nº 321— con una misión concreta: detectar, identificar y seguir a las embarcaciones sospechosas de estar relacionadas con el tráfico de personas, tanto las de las propias redes de contrabando como las que llevan a los migrantes. «El *P3 Orion* es, sin duda, el mejor medio aéreo que tiene ahora mismo la operación *Sophia*», asegura el jefe del destacamento *Grappa*, teniente coronel Ignacio Zulueta. Además de su alcance y autonomía, que le permite recorrer toda el área de operaciones en un solo vuelo, el teniente coronel destaca sus equipos. «Tenemos un radar capaz de detectar cual-

Operación Sophia (Eunavfor Med)

22
países contribuyentes

7
buques

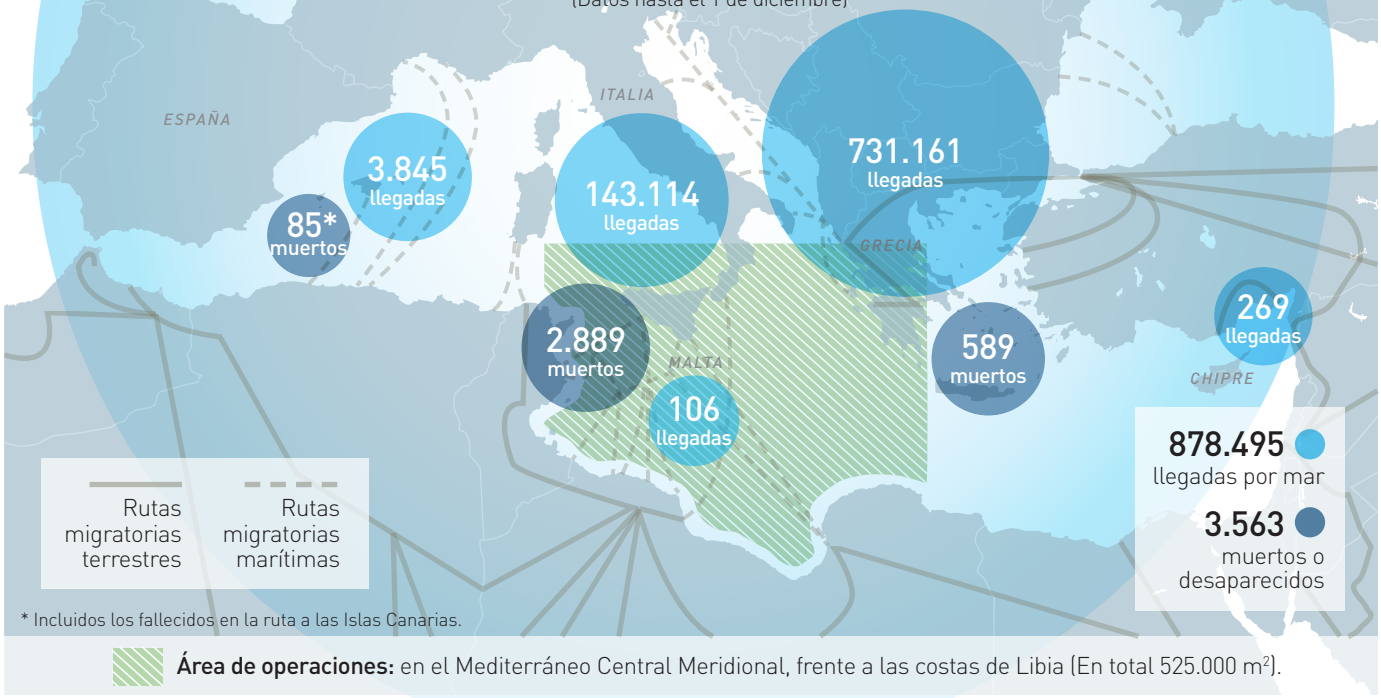
8
aviones y helicópteros

- **Comandante:** Almirante Enrico Credentino (Italia)
- **Cuartel General:** Roma
- **Buque de mando:** Portaaeronaves *Cavour* (Italia)

LA MISIÓN. Romper el modelo de negocio montado por las redes de contrabando y tráfico de seres humanos en el Mediterráneo y contribuir a reducir las pérdidas de vidas en la mar que se producen como consecuencia.

INMIGRACIÓN ILEGAL EN EL MEDITERRÁNEO EN 2015

(Datos hasta el 1 de diciembre)



* Incluidos los fallecidos en la ruta a las Islas Canarias.

Área de operaciones: en el Mediterráneo Central Meridional, frente a las costas de Libia (En total 525.000 m²).

FASES DE LA OPERACIÓN

- **Primera.** Aprobada el 22 de junio, consistió en el intercambio de información y patrulla en alta mar para detectar a los traficantes.
- **Segunda.** Activada dede el pasado 7 de octubre, consiste en abordar, capturar o desviar los barcos sospechosos en aguas internacionales.
- **Tercera.** Implicaría «tomar las medidas necesarias» contra las embarcaciones y los activos en el territorio de Libia.

CONTRIBUCIÓN ESPAÑOLA

El Parlamento autorizó el pasado 15 de julio el despliegue de un máximo de 250 efectivos con un mandato inicial para la misión de un año.

Una fragata (F-86 *Canarias*) con una dotación de 201 efectivos y un helicóptero embarcado (**SH-60 *Seahawk***), un equipo de seguridad de Infantería de Marina y un hospital *ROLE 1* de asistencia sanitaria.

Efectivos en el **Cuartel General** de la operación en Roma y en el portaaviones italiano *Cavour*.

Un avión ***P3 Orión*** de patrulla y reconocimiento marítimo, en Sigonella (Sicilia), con una dotación de 45 personas.

Rafael Navarro / Revista Española de Defensa. Fuentes: Organización Internacional para las migraciones y Ministerio de Defensa

CF Manuel Alvargonzález, comandante de la fragata Canarias

«El esfuerzo se compensa con el agradecimiento de los migrantes»

ESTAS personas relatan historias escalofriantes, donde describen a los traficantes como gente muy desalmada». Los militares a bordo de la *Canarias* están viviendo de primera mano el drama de cientos de personas que se juegan la vida en el mar hacinados en maltrechos botes de madera con la esperanza de una vida mejor en Europa. Bajo el mando del capitán de fragata Manuel Alvargonzález Méndez, la fragata española zarpó el pasado 1 de octubre de la base naval de Rota (Cádiz) hacia el Mediterráneo central y, desde entonces, ha rescatado a cerca de un millar de inmigrantes.

—¿Cómo son estas operaciones de auxilio?

—Seguimos el procedimiento que ha desarrollado *Eunavfor Med* para el rescate de personas en la mar, aplicando además la doctrina de la Armada para adaptarlo a las características de la fragata *Canarias* y hacerlo de la forma más rápida y segura posible.

Antes del rescate, el buque se prepara para la recepción masiva de migrantes acondicionando el hangar de estribor y cubierta de vuelo. Estas zonas se recubren con material aislante (cartón, esterillas y mantas), y también preparamos un toldo en cubierta para protegerles de las inclemencias del tiempo durante el tránsito al lugar de desembarque.

La enfermería de campaña queda bien acondicionada, con el personal sanitario en sus puestos, e incrementamos la seguridad con medidas de protección adicionales. Alistamos la escala real para facilitar el embarque, y preparamos las dos embarcaciones. Cuando se recibe la llamada de socorro o la orden de proceder hacia el rescate, comprobamos que todo está preparado y damos un *briefing* a todo el personal sobre las características del rescate y precauciones de seguridad.

La aproximación final es muy delicada; mantenemos una distancia de seguridad y arriamos las embarcaciones, que se acercan por ambas bandas calmando a los migrantes para evitar situaciones de pánico incontroladas y dándoles confianza en que van a ser rescatados en breve. A continuación, se les entrega chalecos salvavidas, porque muchos vienen sin ellos, y comienza el embarque, siempre empezando por las mujeres y niños, a veces incluso bebés, luego los más enfermos y, para finalizar, los más fuertes.

Pepe Díaz

—Y, una vez completado el embarque, ¿cómo se les atiende a bordo?

—En primer lugar se hace una inspección de seguridad para comprobar que no traen armas o materiales peligrosos, cuchillos, etcétera, y se efectúa una clasificación sanitaria, en dos controles sucesivos para, de forma rápida, identificar a los enfermos más graves y enviarlos a la enfermería. A continuación, se hace un registro de filiación para conocer sus datos personales (nombre, sexo, edad, familia…), se les asigna un número de identificación y se les hace una foto. También les retiramos los objetos de valor o sensibles, como móviles, que se les devuelven al desembarcar.

Una vez que todos están filiados y atendidos sanitariamente se procede a asignarles un kit compuesto por mantas térmicas, dos vasos de plástico, plato y cuchara. Si durante el rescate sus ropas se han mojado, que es lo habitual, o no disponen de ellas, se le entregan prendas de vestuario: camisetas, monos y chanclas. Una vez acomodados en las zonas previstas (hangar de estribor y cubierta de vuelo), se efectúa el reparto de comida (almuerzo, cena y desayuno). Mientras tanto el barco pone proa hacia el lugar de desembarco.

—¿Cómo están respondiendo los miembros de la dotación en estas situaciones?

—El personal de a bordo se muestra muy motivado y orgulloso de realizar este tipo de labores de carácter humanitario, y lo hacen con gran entrega y dedicación. Es un esfuerzo que ven recompensado con el agradecimiento de los migrantes.

—¿Qué empuja a estas personas a lanzarse al mar en condiciones tan precarias?

—En los rescates se mezclan situaciones muy diferentes: familias de refugiados que han iniciado una huida de su país de origen por conflictos bélicos; otros que iniciaron ese viaje hace dos o tres años y han estado internados en campamentos esperando una oportunidad para ser embarcados finalmente en un maltrecho bote de madera (se llegan a pagar entre 2.000 y 4.000 euros) o en una embarcación neumática como las que utilizan los migrantes procedentes del África subsahariana y central y por las que pagan hasta 1.500 euros. Además, hemos encontrado un cadáver, que debió morir en la embarcación horas previas al rescate.

Estas personas nos relatan sus escalofriantes historias, donde describen a los traficantes de seres humanos como gente muy desalmada, que no sólo les promete un viaje corto y seguro a Europa (les aseguran un tránsito de una hora en embarcaciones grandes), sino que, además, cuando son llevados a estas embarcaciones y ellos muestran su descontento, son golpeados y amenazados con fusiles. Algunos han llegado gravemente heridos.

—Tras el rescate, cuando los inmigrantes ya están a salvo a bordo de la fragata, se procede a inutilizar la embarcación ¿con qué propósito?

—El principal factor es preservar la seguridad en la navegación, ya que no es practicable remolcarlas o embarcarlas una vez capturadas, por lo que su destrucción es necesaria para evitar que estas embarcaciones de gran porte (botes de madera o neumáticas con esloras superiores a 15 metros), que navegan a la deriva, sin luces de navegación, supongan un riesgo de colisión o incidentes con otras embarcaciones. Además, con ello se niega a los traficantes la oportunidad de reutilizarlas para nuevos viajes.

—¿Qué sistema se sigue para destruir estas embarcaciones?

—El procedimiento para su neutralización, evitando cualquier contaminación del mar, es diverso según los medios de cada unidad. En algunos casos es por medio del fuego; en otros, con armamento secundario (ametralladora, desde el helicóptero o desde el buque) o con explosivos para agilizar el proceso y evitar que la embarcación al llegar la noche permanezca a flote, lo que supondría un peligro para la navegación.

—¿Qué se hace con los traficantes una vez que son apresados?

—Existe un acuerdo entre las operaciones *Eunavfor Med* y *Frontex* que permite la transferencia de las personas aprehendidas sospechosas de tráfico ilegal de personas a las autoridades policiales italianas.

—La actual fase de la operación sólo permite intervenir en aguas internacionales ¿En qué cambiaría la misión si se activara la prevista tercera fase?

—Por supuesto dependería del mandato que se reciba, y es una decisión que corresponde al nivel político-estratégico. Lo que es indudable, es que sería una magnífica noticia y permitiría avanzar en la resolución del problema.

Si se activase la fase tres, se facilitaría la lucha contra las mafias, actuando desde el mar, con acciones tácticas en la costa libia dirigidas contra objetivos críticos de las redes de tráfico y contrabando de seres humanos.

Víctor Hernández

Pepe Díaz

Pedro Morenés, con el teniente coronel Zulueta y el jefe de Estado Mayor de la Defensa, durante la visita que realizó al destacamento *Grappa*.

quier medio naval, tenga el tamaño que tenga, identificarlo, recoger emisiones que vengan de los radares ubicados en tierra y pasar toda esta información al resto de los miembros de la operación».

En los dos primeros meses, el destacamento *Grappa*, compuesto por 45 personas, había realizado 22 misiones y 151 horas de vuelo, y detectado 15 embarcaciones llenas de migrantes y nueve sospechosas de llevar traficantes. Normalmente, el *P3 Orion* realiza tres vuelos a la semana, casi siempre, nocturnos.

Junto a este avión participan en la operación un *Merlin* luxemburgués y un *Falcon* francés que hace uno o dos vuelos al mes y está basado en Francia. En la zona, además, se mantienen activas otras misiones: operación *Tritón*, dentro de *Frontex*, y la italiana *Mare Sicuro*. Con ellas están coordinados los medios de *Sophia*, y de las ONG que patrulla esas aguas. «El objetivo final es, no sólo detener a los traficantes sino que no haya más muertes en la mar», concluye el teniente coronel.

La Canarias ha rescatado a 916 migrantes que viajaban en embarcaciones precarias

VISITA DEL MINISTRO

La fragata *Canarias*, que participa en *Sophia* junto a otros siete buques europeos, recibió la visita del ministro de Defensa, Pedro Morenés, el pasado 16 de noviembre. «Su misión —dijo a la dotación— tiene un componente sin duda militar, pero también humano». «España —añadió— se honra con su trabajo , está comprometida en la lucha contra este tipo de actividad criminal que, además, está ligada al terrorismo, al narcotráfico y a todo aquello que quiere destruir esta sociedad que tanto tiempo ha costado conseguir».

Un día antes, el ministro Morenés también destacó el carácter humanitario de la operación *Sophia* durante la visita que realizó al destacamento *Grappa* a cuyos integrantes felicitó por un trabajo «que les engrandece, les hace respetables y les hace queridos», señaló. «Es injusto e intolerable que en pleno siglo XXI veamos actividades humanas que no se veían desde hace 200 años», puntualizó.

Elena Tarilonte