



Pol Pareja

El grupo Airbus presta apoyo logístico a los continuos vuelos que las fuerzas aéreas turcas realizan entre sus bases y el territorio libio, inmerso en una cruenta guerra civil desde hace más de un lustro.

Una investigación de elDiario.es coordinada por Lighthouse Reports, en la que han participado cuatro medios europeos e investigadores independientes, pone al descubierto el apoyo de esta y otras compañías continentales, con el beneplácito de los Gobiernos de la UE, a los vuelos presuntamente ilegales que el ejército turco lleva a cabo entre distintas bases de su territorio y aeropuertos en Libia.

Según ha denunciado la ONU, organizaciones humanitarias y gobiernos europeos como el de Francia, Turquía viola sistemáticamente el embargo de las Naciones Unidas en Libia mandando a través de barcos y aviones armamento y mercenarios islamistas reclutados en la guerra de Siria. Solo entre el 24 de junio y el 16 de agosto, este periódico ha podido confirmar 11 vuelos entre ambos países del avión de transporte militar A400M.

Los vuelos del avión A400M, una aeronave ensamblada en España, son pilotados por soldados turcos entrenados asiduamente en las dependencias de Airbus en Sevilla. Los mismos aviones turcos son reparados y mejorados en las plantas que Airbus tiene en Sevilla y Getafe, y mecánicos de Airbus se desplazan habitualmente a las bases militares turcas para realizar tareas de mantenimiento y mejora de estos aviones.

La investigación, iniciada el pasado abril, se basa en el análisis de decenas de documentos, entrevistas con trabajadores de Airbus y milicianos libios así como la revisión de radares de vuelo, imágenes de satélite y otras fuentes de código abierto. Los medios que han participado junto a elDiario.es son ARD (TV y radio públicas de Alemania), Arte (Alemania y Francia) y Stern Magazine (Alemania).

Las pruebas obtenidas ponen de relieve el doble rasero europeo a la hora de hacer negocio con la venta de material militar: mientras el pasado febrero la UE lanzó un programa para evitar que llegasen armas a Libia y distintos estados miembro amenazan con sanciones a quien viole ese embargo, al mismo tiempo los gobiernos español, francés y alemán forman parte de un consorcio internacional que presta apoyo logístico a los vuelos turcos que llegan a Libia presuntamente cargados de mercenarios y/o armamento.

Un portavoz de la división de defensa de Airbus ha respondido a este grupo de medios que todas las entregas de la aeronave A400M se han realizado "de acuerdo a las leyes aplicables" y ha rechazado comentar las "misiones individuales" de sus clientes. El mismo portavoz confirma que las actividades de mantenimiento de la empresa seguirán llevándose a cabo en la base de Kayseri (Turquía) y que la compañía entregará próximamente el décimo A400M al Gobierno de Ankara.

Los servicios que Airbus presta para el ejército turco en España en relación a esta aeronave así como la asistencia técnica en Turquía y suelo español cuentan con el beneplácito del Gobierno en lo que supone, según los expertos en derecho internacional consultados, una clara violación de la normativa española y europea de exportación de armamento, que prohíbe exportar productos o asistencia técnica que puedan facilitar la violación de acuerdos internacionales en los que participa España -como el mencionado embargo de Naciones Unidas.

Desde la Secretaría de Estado de Comercio, departamento del que depende el organismo donde se decide de manera secreta qué armamento y servicios de asistencia técnica pueden exportarse, señalan que España "cumple escrupulosamente" con las resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y rechazan comentar los vuelos desvelados en este reportaje porque las autoridades españolas "no tienen constancia de ellos". Aseguran que si el Gobierno tuviese "conocimiento firme" de "actos que violasen el marco jurídico" de las normas de exportación de armas, se "plantearía" la "revocación o suspensión" de las licencias concedidas.

Vuelos semanales a la guerra de Libia

El análisis de los radares de vuelo muestra un trajín constante de estos aviones entre Libia y Turquía. La mayoría de trayectos son entre Misrata y Trípoli y las ciudades turcas de Gaziantep, Kayseri, Estambul y Ankara. Solo durante los últimos dos meses hay vuelos el 24 y el 25 de junio; el 4, el 8, el 9, el 16, el 18, el 25 y el 29 de julio; el 16 de agosto... en muchos de estos vuelos se ha podido contrastar la presencia de los aviones turcos en Libia indicada en los radares con imágenes de satélite.

En algunas publicaciones en redes sociales subidas en los mismos lugares y los mismos días en que esta investigación ha localizado los aviones, se ven tropas subiendo a los A400M a punto de despegar desde Gaziantep (Turquía). También el 6 de julio [se subió un vídeo en Twitter](#) de supuestos mercenarios sirios dentro de estos aviones a punto de despegar desde Gaziantep.

[Un extenso informe](#) de la ONG Syrians for Truth & Justice identificó el avión de Airbus A400M como la aeronave utilizada por Turquía para transportar mercenarios islamistas desde Gaziantep –cerca de la frontera con Siria– y Estambul. Posteriormente los soldados son enviados a Libia mediante vuelos comerciales desde la capital turca, según afirma esta ONG basándose en información sobre el terreno, fuentes de código abierto y entrevistas con mercenarios sirios capturados en Libia durante los últimos meses. También milicianos libios entrevistados para este reportaje bajo petición de anonimato confirman relatos similares.

También la BBC [documentó en mayo](#) cómo Turquía viola el embargo de Naciones Unidas enviando armamento y carros de combate a Libia mediante "barcos fantasma" que desaparecen de los radares justo cuando navegan frente a costas libias.

[La agencia Reuters](#)

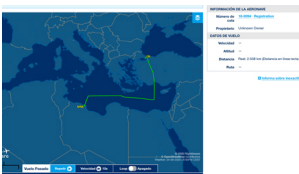
identificó el pasado 15 de junio Misrata -donde se dirigen los vuelos identificados en esta investigación- como el principal punto de apoyo militar turco en el conflicto.

El avión A400M que viaja periódicamente entre Libia y Turquía puede transportar hasta 37 toneladas de material, incluyendo vehículos, helicópteros o vehículos de combate de infantería pesada. El avión también está pensado para transportar soldados y paracaidistas. El propio Ministerio de Defensa turco [colgó el pasado julio unas imágenes](#) en las que se veían a

algunos de los 192 soldados libios recién llegados a Turquía para recibir entrenamiento. Frente a ellos, el avión de Airbus A400M.

Desde 2014 dos gobiernos se disputan el poder en Libia: uno en Trípoli, reconocido por la ONU, y otro en Tobruk, en el este del país. Cada bando cuenta con distintos apoyos internacionales que se disputan su influencia en la zona, que cuenta con una de las mayores reservas de petróleo de África. El Gobierno del este tiene el respaldo de Francia, Rusia, Arabia Saudí, Egipto y Emiratos Árabes Unidos. El Gobierno de Trípoli, por su parte, cuenta con Turquía y Qatar como aliados más sólidos. Ambas partes anunciaron el pasado sábado un frágil acuerdo de alto al fuego y la intención de convocar elecciones en 2021.

"El primer actor externo en Libia hoy es Turquía, (...)", señaló el pasado 29 de junio el presidente francés, Emmanuel Macron, que acusó a este aliado de la OTAN de "responsabilidad criminal" en el conflicto. "Ha incrementado su presencia militar en Libia (...) y ha reimportado masivamente a los combatientes yihadistas desde Siria", remachó.



Pantallazo de un radar de vuelo en el que figura un vuelo del A400M entre Estambul y Misrata, el pasado 24 de junio.

El apoyo europeo a los vuelos

No sólo España, con sus autorizaciones de vender el avión A400M y su falta de control de lo que se hace con él, respalda de manera indirecta los vuelos turcos a la guerra de Libia. Hasta cinco estados miembro de la UE prestan apoyo logístico a este avión en Turquía a través de una organización internacional llamada OCCAR (Organización Conjunta de Cooperación en Materia de Armamento) en la que participan representantes de los Gobiernos de España, Alemania, Bélgica, Francia e Italia, entre otros.

Fundada en 2001 con la intención de manejar de manera cooperativa los programas europeos de venta de armamento, en el consejo de OCCAR, órgano de máxima decisión, participan los ministros de defensa o sus delegados de todos los países europeos mencionados. Turquía no es un miembro de pleno derecho de OCCAR, pero participa de manera indirecta en el organismo al formar parte de la alianza de estados que elabora componentes del avión A400M.

En verano de 2019 Airbus firmó un contrato con los estados miembros de OCCAR para proporcionar "una gama completa de servicios adaptados" para los clientes del A400M, incluido Turquía, que incluyen desde "el apoyo en tierra hasta la aeronavegabilidad" así como el "mantenimiento" y el "apoyo material". Todo ello "bajo la dirección de Airbus". El acuerdo, que se alargará hasta 2023, significaba una prórroga y ampliación de un pacto previo firmado en 2016.

Gracias a este acuerdo, mecánicos, técnicos y entrenadores de distintos estados miembros europeos se desplazan a bases turcas, especialmente a la de Kayseri, para proporcionar apoyo logístico a los vuelos del A400M a pesar de que se utilizan presuntamente en contra de la posición comunitaria en la guerra de Libia.

Esta investigación ha identificado a casi una veintena de empleados que trabajan en Turquía para Airbus prestando apoyo logístico al avión A400M. Técnicos de mantenimiento, ingenieros que prestan apoyo en operaciones de vuelo... Muchos señalan trabajar tanto en España como en bases turcas. Algunos empleados incluso aseguran en sus cuentas de LinkedIn tener responsabilidades que van más allá del apoyo logístico e indican que el soporte también podría ser operacional. Un empleado de Airbus en Kayseri sostiene en su perfil que sus tareas con el A400M incluyen la preparación de mapas digitales, la planificación de la carga y cálculos de aterrizaje de los vuelos turcos de esta aeronave.

Contactada por este grupo de medios, OCCAR ha rechazado comentar la situación debido a la "naturaleza comercial sensible" de las preguntas y se ha limitado a afirmar que la organización "no está al corriente del uso operacional" por parte de Turquía de los aviones A400M.

Los ministerios de Economía, Asuntos Exteriores y Defensa de Alemania han respondido en un sentido similar y señalan que el Gobierno federal alemán "no tiene conocimiento de los vuelos del A400M turco a Libia más allá de la información pública" aparecida en los medios. El

Gobierno francés no ha respondido a las peticiones de comentario para este reportaje.

España, epicentro del negocio militar de Airbus

Las dos plantas que Airbus tiene en Sevilla se han convertido durante la última década en el epicentro del negocio militar de la compañía. En esas dependencias se ensamblan todos los aviones A400M y se realizan tareas de mantenimiento para clientes de todo el mundo en un gigantesco hangar de más de 6.000 m².

También en Sevilla se puso en marcha en 2010 el centro internacional de entrenamiento de Airbus. Al menos desde 2013, todos los soldados turcos del escuadrón 221 de las fuerzas aéreas, que actualmente pilotan los A400M entre Turquía y Libia, son entrenados en tierras españolas. Los entrenamientos duran una media de 52 días y los pilotos suelen regresar asiduamente al centro de entrenamiento para realizar entrenamientos "recurrentes" o de "refresco".

Airbus cuenta con cerca de 12.600 empleados en España, de los que 7.560 trabajan en la división de Defensa y Espacio (el 60% del total); otros 4.410 figuran en la división de aviones comerciales, y los 630 restantes, en la división de helicópteros.

También en la planta que la compañía tiene en Getafe están acostumbrados a recibir aviones del ejército turco. Entre mayo de 2018 y diciembre de ese año [se pudo ver un A400M turco](#) con el número de serie 13-0009 en los alrededores de la planta de Airbus, donde decenas de trabajadores se dedican a tareas relacionadas con ese avión.

Según fuentes de los trabajadores de la planta de Getafe, el avión que visitó la planta en 2018 se sometió a una operación de modernización y desde entonces han visitado la planta otros A400M del ejército turco.

"España debería estar al corriente de las circunstancias en las que Turquía utiliza los aviones A400M y su contribución a las importantes violaciones del derecho internacional", apunta Valentina Azarova, experta y doctora en derecho internacional. "Existe abundante información

pública sobre las violaciones turcas del embargo de la ONU en Libia y sobre las operaciones turcas en el Norte de Siria con este mismo avión [[reveladas por Diario.es en noviembre de 2019](#)]".

Según esta jurista, España debería haber suspendido las autorizaciones para exportar tanto recambios del A400M como asistencia técnica para el ejército turco teniendo en cuenta las múltiples evidencias de que el país lo utiliza para violar embargos internacionales tanto en Siria como en Libia. El Ejecutivo español, sin embargo, ha seguido exportando piezas y componentes para estos aviones turcos hasta este mismo 2019, último año con datos disponibles.

Fuente: El Diario.es