

**COMPARECENCIA ANTE EL PLENO DEL CONGRESO PARA
SOLICITAR LA PARTICIPACIÓN DE ESPAÑA EN LA
'OPERACIÓN ATALANTA'**

MADRID, 21 DE ENERO DE 2009 (10:00 HORAS)

- 1. INTRODUCCIÓN. EL SECUESTRO DEL 'PLAYA DE BAKIO'. RECONSTRUCCIÓN DE LOS HECHOS.**
- 2. LA INDUSTRIA CRIMINAL DE LA PIRATERÍA.**
- 3. LA DIFICULTAD DE LA MISIÓN.**
- 4. EL IMPULSO DE ESPAÑA EN LA LUCHA CONTRA LA PIRATERÍA.**
- 5. LA OPERACIÓN ATALANTA**
 - 5.1. PRINCIPALES DATOS**
 - 5.2. MEDIOS ESPAÑOLES QUE SE DESPLEGARÍAN Y JUSTIFICACIÓN.**
 - 5.3. SOLICITUD DE VOTO FAVORABLE.**

Presidente, Señorías,

No puedo comenzar esta comparecencia sin hacerlo con palabras de dolor y condolencia por el fallecimiento, en la mañanada de ayer, de tres pilotos del Ejército del Aire en un accidente aéreo en Albacete. Son el Capitán Carbonell, el Capitán Negrete y el Teniente Álvarez Cubillas. Muchas veces he manifestado que todos nuestros militares corren riesgos, no sólo los que desarrollan misiones en el exterior. Quiero reiterarlo hoy y manifestar también mi gratitud por la labor que desarrollan. Así como rendir homenaje a los tres profesionales desaparecidos.

1. INTRODUCCIÓN. EL SECUESTRO DEL 'PLAYA DE BAKIO'. RECONSTRUCCIÓN DE LOS HECHOS.

Señor Presidente, Señorías:

El pasado 20 de abril el atunero *Playa de Bakio*, propiedad de la empresa Pesquería Vasco Montañesa (Pevasa), con sede en Bermeo, faenaba en aguas internacionales del Océano Índico. No era el único. Cada temporada pescan frente a las costas de Somalia entre 25 y 30 atuneros

congeladores de bandera española. A ellos se suman pesqueros de Francia e Italia. Y también de países extracomunitarios: Japón, Estados Unidos, Nueva Zelanda y Australia, entre otros.

A las doce del mediodía una lancha rápida con una docena de piratas abordó al *Playa de Bakio*. Los asaltantes abrieron fuego con sus lanzagranadas y subieron a cubierta encañonando a los pescadores con sus fusiles de asalto AK-47. La embarcación española sufrió daños, que aunque no afectaron a su navegabilidad, fueron importantes. A pesar de la virulencia del ataque, no hubo que lamentar desgracias personales.

Acto seguido, los atacantes retuvieron a la tripulación y se hicieron con el control de la nave. Pusieron rumbo a su refugio en las inmediaciones del puerto somalí de Hobyo, en el autoproclamado Estado de Galmudug.

En el momento del abordaje, la tripulación del pesquero español estaba compuesta por 26 trabajadores del mar: trece de nacionalidad española, siete de Ghana, uno de Senegal, cuatro de Madagascar y uno de Seychelles.

El buque español faenaba a 239 millas al este de Mogadiscio, capital de Somalia. Fuera, por tanto, de la zona económica exclusiva de Somalia. Estaba autorizado para la pesca en esas aguas por nuestra Secretaría General del Mar. La autorización se había expedido sobre la base de licencias otorgadas por la Comisión de Tónidos del océano Índico.

Los piratas, pertenecientes a una banda criminal que se autodenomina "Marines Somalíes", disponían de una significativa cantidad de armamento y una organización fuertemente jerarquizada. Tienen en su haber un buen número de secuestros y actos delictivos violentos.

Sabemos por el testimonio de los miembros de la tripulación del *Playa de Bakio*, liberados todos ellos tras siete días de secuestro, que los piratas consumían drogas. Se comportaban, en todo momento, de forma violenta, intimidándoles y amenazándoles con sus armas. Sometían a la tripulación a una férrea vigilancia y efectuaban recuentos nocturnos para evitar fugas. Les robaron sus pertenencias de valor, como teléfonos móviles y cámaras fotográficas.

Señorías, la piratería es un antiguo problema, que ha inquietado siempre a la sociedad española. En efecto. No era la primera vez que un barco español era abordado y

capturado por piratas frente a las costas de Somalia. Como muchos recordarán, el atunero gallego *Albacora IV* fue secuestrado hace seis años, en abril de 2002. Tampoco es el primer ataque que sufre un buque a manos de delincuentes armados en el Índico. Pero a raíz del secuestro del *Playa de Bakio* todos cobramos conciencia de la necesidad de acabar con esta gravísima amenaza para la seguridad.

Una amenaza que, además, iba en aumento. Cada vez más piratas se lanzaban al mar. Se incrementaba también exponencialmente el número de ataques. Y al igual que su número, crecían la crudeza, la violencia y la intensidad de los mismos. Por eso, se hacía necesaria, de manera urgente, una respuesta internacional coordinada para atajar el problema.

Las cifras son, a este respecto, elocuentes. En 2008, se han registrado, según la Oficina Marítima Internacional, 111 ataques en el Golfo de Adén y el este de Somalia; de ellos, 42 se saldaron con la captura de la embarcación por los piratas. Es oportuno señalar que sólo uno de los buques apresados navegaba bajo bandera española.

La cifra de barcos secuestrados en 2008 triplica la de los buques apresados en 2007 y cuadriplica la de los capturados en 2006. Según la fuente mencionada, en 2008

se ha producido un aumento del 200 por ciento en la actividad de los piratas respecto al año anterior.

Como consecuencia de ataques piratas, se produjeron en 2008 dos muertos, además de numerosos heridos. 600 tripulantes se vieron privados de su libertad. Según los últimos datos facilitados por la Oficina de Información sobre la Piratería, correspondientes al pasado viernes, permanecen todavía en poder de los piratas trece barcos, con 242 marineros secuestrados. Profesionales del mar a quienes unos delincuentes han privado de los derechos más elementales. Personas que todavía hoy permanecen lejos de sus hogares; utilizados como moneda de cambio, expuestos a un peligro y un riesgo injusto e inmerecido.

Se estima que los piratas podrían haber obtenido más de 30 millones de dólares como rescates en el último año; una cifra muy relevante si se tiene en cuenta que Somalia exporta bienes y productos por valor sólo de 126 millones de dólares anuales. El dinero obtenido por los rescates está permitiendo a los piratas la adquisición de mejor y más sofisticado armamento y medios navales. Al mismo tiempo, está favoreciendo el crecimiento exponencial de la criminalidad en Somalia; fenómeno que es visto con extrema preocupación por otros países vecinos.

Y no sólo ha aumentado el número e intensidad de los ataques. También se ha incrementado sensiblemente la capacidad operativa de los piratas y la entidad de sus objetivos.

En septiembre de 2008, los piratas somalíes capturaron el buque ucraniano *MV Faina*, cargado con armas pesadas, incluyendo 33 carros de combate. Desde entonces, ese navío es vigilado por buques de guerra rusos y estadounidenses. Dos meses más tarde, el superpetrolero saudí *Sirius Star* fue secuestrado con un cargamento de dos millones de barriles de crudo, valorados en 100 millones de dólares. Tras intensas negociaciones, el *Sirius Star* ha sido liberado recientemente.

La entidad de los buques que acabo de mencionar demuestra que la osadía de los piratas, su capacidad operativa y la dimensión de sus objetivos han experimentado, como decía, un notable incremento.

En cualquier caso, los barcos secuestrados pertenecen a múltiples nacionalidades y tipos. Han sido blanco de los ataques petroleros, cargueros, remolcadores, yates de recreo y pesqueros. En suma, los piratas de Somalia constituyen una seria amenaza para el tráfico marítimo internacional; para la distribución de ayuda humanitaria por

los barcos del Programa Mundial de Alimentos; y para las actividades comerciales y pesqueras que se desarrollan en la zona.

Estos son, Señorías, los hechos. Ante ellos, ante su gravedad, España decidió, una vez lograda la liberación del pesquero *Playa de Bakio*, ponerse a la cabeza del grupo de países que habían decidido poner fin a este gravísimo problema de seguridad internacional.

Desde entonces, nuestro interés ha sido y continúa siendo defender, en todo momento, los intereses españoles. Al mismo tiempo, España decidía impulsar una solución multilateral para garantizar algo que los españoles –desde Francisco de Vitoria y Fernando Vázquez de Menchaca– hemos defendido siempre: la libertad de los mares. Libertad para el tránsito de personas y mercancías; libertad para la pesca; libertad también para la navegación recreativa; siempre, lógicamente, dentro de los límites que marca la legalidad internacional, que España defiende y respeta.

2. LA INDUSTRIA CRIMINAL DE LA PIRATERÍA.

Señorías, muchos se preguntarán cómo hemos llegado a esta situación; cómo es posible que un grupo de

delincuentes pongan en riesgo una vía marítima por la que transitan al año 16.000 buques y por la que se transporta el 20 por ciento del petróleo mundial; cómo ha permitido la comunidad internacional que un bien público global absolutamente crítico se vea amenazado por un grupo de criminales sin escrúpulos. Sin duda, la respuesta tiene que ver con la situación agónica de Somalia; un Estado fallido que es incapaz de garantizar la seguridad de su territorio y, todavía menos, de vigilar y salvaguardar sus costas. Pero no conviene mezclar, Señorías, el diagnóstico de las causas con el análisis del problema mismo.

La inseguridad en una ruta vital para el tráfico marítimo internacional está ocasionada por bandas organizadas de delincuentes armados que actúan en el mar; es decir, por piratas. El Diccionario de la Real Academia Española define el término *pirata* con toda precisión. Cito: "Persona que, junto con otras de igual condición, se dedica al abordaje de barcos en el mar para robar". Y añade como cuarta acepción: "Persona cruel y despiadada".

También la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, firmada en 1982 por 119 países, entre ellos España, define la piratería con absoluta precisión.

Según dicha Convención, "constituye piratería cualquier acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de

depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada". Ya sea en alta mar o en un lugar no sometido a la jurisdicción estatal.

La claridad con la que se define la piratería en nuestra lengua y en el Derecho Internacional coexiste con el halo romántico que rodea y arropa a la figura del pirata; halo romántico o simpatía que se une en este caso a un erróneo sentimiento de compasión por personas supuestamente desvalidas.

Por eso, les pido que, al abordar el grave problema de la piratería en las costas de Somalia, nos olvidemos de las narraciones de Stevenson y de Salgari, de los versos de Espronceda, de las recreaciones literarias y cinematográficas que alimentan el imaginario colectivo. Los piratas que operan en las costas de Somalia son delincuentes crueles y desalmados. Y un auténtica rémora para el desarrollo de su propio país, Somalia, y de toda la región.

Señorías, los piratas somalíes no van armados con sables, sino con armas automáticas y lanzagranadas. No se orientan con brújula, sino con los más modernos dispositivos GPS. No entierran sus tesoros en lejanas islas, sino que operan con entidades financieras internacionales y

contratan los servicios de bufetes de abogados para cobrar los rescates.

Los piratas somalíes se comunican mediante los más modernos teléfonos vía satélite. Invierten parte de los recursos obtenidos mediante la extorsión en otras actividades delictivas, como el tráfico de drogas o de armas, o la explotación sexual de seres inocentes. Mantienen contactos con organizaciones terroristas de índole integrista. No dudan en amenazar, ni en disparar a matar, con tal de conseguir su botín.

Al hablar del problema de la piratería no podemos olvidarnos de la crueldad de quienes la practican. Como escribió el ilustre marino y científico Jorge Juan: "Por desgracia, estamos acostumbrados a cifrar la gloria en lo que debiera ser el oprobio de la humanidad y la excreción de las generaciones, cuando ensalzamos como héroes y presentamos a la pública admiración a los que se convierten en instrumentos de muerte y exterminio".

3. LA DIFICULTAD DE LA MISIÓN.

Señorías, el Gobierno ha percibido con claridad la dimensión del problema y ha impulsado con firmeza, consciente de que no podía abordar la misión en solitario, soluciones multilaterales para erradicar la piratería. Pero

aún con esas soluciones, el Gobierno es consciente también de las dificultades y riesgos que entraña una misión de esta naturaleza.

Por eso, antes de solicitar su apoyo a la *operación Atalanta*, quisiera poner de manifiesto la magnitud del reto al que nos enfrentamos.

En primer lugar, debemos tener en cuenta la inmensidad del espacio marítimo sometido a la amenaza de los piratas. Hace un momento he comentado que el radio de acción de los piratas es cada vez más amplio. Esto es posible gracias a que estos grupos armados poseen una mejor infraestructura criminal. Ello incluye naves nodrizas en diversos puntos estratégicos del Índico y del golfo de Adén. En total, la superficie de mar aquejada por la acción de los piratas es tres veces superior a la de un mar tan tranquilo y tan nuestro como el mar Mediterráneo. Ninguna flota nacional podría garantizar por sí sola, en tiempos de paz, la seguridad de esta vasta franja de mar. De ahí que hayamos defendido, desde el principio, la necesidad de una operación multinacional de gran calado como la que representa *Atalanta*. Así, Señorías, se lo trasladé durante el pasado mes de agosto a los portavoces de los distintos grupos parlamentarios de la Comisión de Defensa y, en particular, al Grupo EAJ-PNV, autor de la moción que derivó en mandato parlamentario.

También es fundamental tener presente la situación de caos político y desastre humanitario que sufre Somalia. Desde su independencia en 1960, este país del cuerno de África se ha visto sacudido por continuas guerras y desde 1991 carece de un Gobierno central estable.

En la actualidad, el país se encuentra dividido en tres zonas: la región autónoma de Somalilandia, que se autoproclamó independiente; la región autónoma de Puntlandia, desde donde operan gran parte de las bandas piratas; y la región central y meridional de Somalia, dominada por grupos islamistas radicales. La carencia de estructuras institucionales y la permanente guerra civil ha propiciado la toma de poder regional por parte de una serie de grupos liderados por los llamados "señores de la guerra".

Por el momento, todos los esfuerzos internacionales para acabar con esta situación de caos han resultado baldíos. En diciembre de 2006 Etiopía intervino militarmente en Somalia en apoyo de las tropas del Gobierno de transición somalí y en contra de las milicias islamistas. Tras dos años en Somalia, Etiopía ha comenzado a retirar a principios de 2009 los 3.000 soldados que había desplegado. En la actualidad, opera en Somalia una misión de la Unión Africana (AMISOM), con algo más de 3.000 militares de

Uganda y Burundi. La resolución 1744 de Naciones Unidas, de febrero de 2007, autorizó esta misión que contemplaba una fuerza de 8.000 militares, cifra nunca alcanzada.

No obstante, se acaba de abrir un resquicio de esperanza. El Consejo de Seguridad de la ONU adoptó el pasado viernes una resolución que afirma su intención de enviar una misión de paz a Somalia en los próximos meses; siempre que se produzcan mejoras en la situación de seguridad y progreso en el proceso político que trata de estabilizar el país. Al mismo tiempo, renueva por seis meses el mandato de la misión de la Unión Africana (UA); y solicita crear un fondo especial dentro de Naciones Unidas para financiar el fortalecimiento de AMISOM hasta el potencial despliegue de los "cascos azules" y el adiestramiento de nuevas fuerzas de seguridad somalíes.

A la inexistencia de un Estado viable, se une la dramática situación humanitaria. El Programa Mundial de Alimentos, agencia especializada de Naciones Unidas, estima que 3,25 millones de personas –el 43 por ciento de la población– requieren asistencia humanitaria (un 77 por ciento más que en 2007). La creciente inseguridad hace de Somalia uno de los países más peligrosos para desempeñar tareas humanitarias; sin embargo, ese organismo de la ONU alimenta a 1,5 millones de personas cada mes.

En 2008, Naciones Unidas envió a Somalia 260.000 toneladas de víveres, cifra que cuadruplicó la ayuda distribuida en 2007. La situación, tanto en el mar como en tierra, es cada vez más peligrosa. En las tres semanas que llevamos de año han sido asesinados en Somalia dos trabajadores del Programa Mundial de Alimentos.

Junto con la extensión de mar aquejado por la acción de unos piratas cada vez mejor pertrechados y organizados, y la grave situación política y humanitaria de Somalia, hay un tercer factor que dificulta la erradicación de esta amenaza para la seguridad mundial; y, que a su vez, hace aconsejable la formación de una fuerza naval disuasoria.

Señorías, una vez capturado un barco, los piratas no sólo se ocultan en un país sin ley ni orden, sino que utilizan como escudos humanos a los propios rehenes. Ello dificulta aún más proceder a su liberación haciendo uso legítimo de la fuerza.

Además, los piratas se apoderan, en ocasiones, de mercancías potencialmente peligrosas, de las que se sirven, a su vez, de escudo. Es el caso de los cargamentos de armas o de combustible. Se estima, por ejemplo, que la marea negra que podría haber ocasionado el hundimiento del superpetrolero *Sirius Star* hubiese alcanzado una

dimensión diez veces superior a la marea negra ocasionada por el *Exxon Valdez*.

España ha tenido en cuenta todas estas dificultades y limitaciones. Las ha asumido a la hora de plantear e impulsar las diferentes actuaciones; propuestas que han conducido al lanzamiento de la *operación Atalanta* de la Unión Europea.

Por eso, nuestros primeros esfuerzos se encaminaron a apoyar e impulsar iniciativas de Naciones Unidas. Queríamos que existiera una cobertura legal a la lucha contra la piratería en aguas internacionales.

De otro lado, propiciamos, conjuntamente con Francia, una estrategia multilateral a un problema que sólo puede solucionarse con el esfuerzo y el compromiso de la comunidad internacional en su conjunto.

Asimismo, recabamos la ayuda de nuestros aliados, que ya disponían de efectivos en la zona.

Por último, desplegamos también un contingente nacional, compuesto por un avión de patrulla marítima. Queríamos proteger nuestros intereses pesqueros en aguas internacionales.

Permítanme recordarles, sucintamente, los pasos que dio España hasta llegar a la puesta en marcha de la *operación Atalanta*.

4. EL IMPULSO DE ESPAÑA EN LA LUCHA CONTRA LA PIRATERÍA.

Señorías, *Atalanta* es el resultado, fundamentalmente, del esfuerzo de dos países: Francia y España. Juntos hemos impulsado el proceso de toma de conciencia internacional sobre esta gravísima amenaza. Y juntos hemos defendido también la adopción de medidas multilaterales para garantizar la libertad de los mares.

La complejidad del problema de la piratería, la gran cantidad de países afectados y las enormes dimensiones de la zona en la que se llevan a cabo los ataques, aconsejaron, desde un principio, adoptar líneas de actuación tendentes a conseguir una respuesta de la comunidad internacional en su conjunto. Para lograr este fin, España desarrolló una doble línea de actuación; por un lado, impulsó y copatrocinó la Resolución 1816 de Naciones Unidas sobre la situación en Somalia, que fue aprobada por el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas el pasado 2 de junio; y por otro, promovió el lanzamiento de una misión de Política Europea de Seguridad y Defensa (PESD) de la Unión Europea en la zona.

En el ámbito bilateral, España elaboró con Francia una iniciativa de “Lucha contra la piratería en las costas somalíes”. Esta iniciativa fue presentada en Zaragoza el pasado 27 de junio por el Presidente del Gobierno español y el Primer Ministro francés, con ocasión de la Cumbre hispano-francesa. Y dio origen a la creación de una Célula de Coordinación de la Unión Europea para combatir este fenómeno.

Pocos días después, a finales de julio, mantuve una reunión en Madrid con el Ministro Morin, mi homólogo de Francia, país que ostentaba en ese momento la presidencia de turno de la Unión Europea. Como resultado de esa reunión, en la que tratamos en extenso la situación en las costas de Somalia, comenzamos a recabar apoyos entre otras naciones aliadas.

Estos esfuerzos se materializaron primero en el frente diplomático. Al poco tiempo de nuestro encuentro bilateral, en el Ministerio de Defensa se llevó a cabo una reunión en la que participaron representantes de los países de la Unión Europea, los aliados de la OTAN y otros países con intereses marítimos en la zona: Australia, Corea, Japón, Arabia Saudí y Omán. Queríamos conocer de primera mano, tal como les he comentado alguna vez, la disposición de estas naciones. Comprobamos que existía una

conciencia creciente del problema. Estábamos, además, de acuerdo en el diagnóstico y en la necesidad de actuar.

Mientras continuaban los trabajos en el ámbito internacional, el Gobierno decidió el 19 de septiembre de 2008 la proyección inmediata a la base aérea que Francia mantiene en Yibuti, de un avión de patrulla marítima *P-3 Orión*. La fuerza desplegada debía colaborar con las acciones destinadas a luchar contra los actos de piratería y contribuir a proteger nuestros intereses nacionales.

Desde esa fecha el avión ha realizado más de 70 salidas y cerca de 560 horas de vuelo en las que, principalmente ha contribuido a la localización y seguimiento de posibles embarcaciones piratas; a la alerta de potenciales amenazas a buques nacionales y extranjeros; y a las labores de vigilancia efectuadas en beneficio de los barcos del Programa Mundial de Alimentos. Su actuación más sobresaliente fue la misión realizada el pasado 28 de octubre de 2008 en la que, gracias a la preparación e iniciativa de la tripulación, se evitó el secuestro del petrolero de bandera panameña *MV Leander*.

Paralelamente, a comienzos de septiembre de 2008, la Unión Europea comenzó a trabajar sobre dos líneas de acción para luchar contra la piratería en aguas de Somalia. Por una parte, la creación de una Célula de coordinación de

las actividades de los distintos Estados miembros en la lucha contra la piratería en Somalia; ya he mencionado anteriormente esta iniciativa. Por otra, se comienza a trabajar en el lanzamiento de una operación de Política Europea de Seguridad y Defensa (PESD).

El 19 de septiembre de 2008 el Consejo de la UE aprobó la Creación de la Célula de Coordinación (EUNAVCO), mediante su Acción Común 749. Dicha Célula, ubicada en Bruselas, ha estado compuesta por cuatro personas bajo mando del Capitán de Navío español Andrés Breijo. Su principal cometido ha sido la coordinación de la actuación de las unidades navales y aéreas desplegadas por los Estados en las costas de Somalia. Durante sus casi tres meses de actividad, la Célula de Coordinación ha desarrollado tareas de comunicación y enlace con la Comunidad Marítima Internacional. Comunidad que incluye a Estados y Organizaciones. Su finalidad ha sido la de optimizar el empleo de medios militares desplegados en zona, de acuerdo a las necesidades de los propietarios y armadores de los buques que transitaban por aguas somalíes. El Cuartel General de la *operación Atalanta* en Northwood (Reino Unido) asume desde el pasado 8 de diciembre de 2008 estas funciones.

Por otra parte, el pasado 2 de noviembre de 2008, durante una visita conjunta con mi homólogo francés al

destacamento español en la base francesa de Yibuti, se suscribió una Declaración de Intenciones de asistencia mutua entre ambos países. Dicho acuerdo contemplaba el intercambio de información y la cooperación en inteligencia operativa; el intercambio de personal militar para reforzar los medios de ambos países; y, por último, el compromiso de acudir en apoyo de los intereses de uno u otro país cuando se vieran amenazados.

Con respecto a la operación PESH y con la finalidad de responder al llamamiento efectuado por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, el pasado 10 de noviembre de 2008, el Consejo de la Unión Europea aprobó la Acción Común 851. Esta Acción suponía la puesta en marcha de una operación militar para luchar contra la piratería en aguas de Somalia, denominada *Atalanta*.

En la citada Acción Común, se expresa la decisión del Consejo de la Unión Europea de conducir, durante un periodo de 12 meses, una operación militar en apoyo de las Resoluciones 1814, 1816 y 1838 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. Ello incluye la adopción de las medidas de control político, dirección estratégica, dirección militar, mando y control, de coordinación, administrativas, legales y financieras.

Durante todo el proceso de planeamiento de esta misión de Política Europea de Seguridad y Defensa (PESD), España ha trabajado muy activamente, contribuyendo a alcanzar los buenos resultados obtenidos.

Lo dije en mi comparecencia ante esta Cámara para exponer las líneas generales de la nueva Directiva de Defensa Nacional y quiero reiterarlo ahora: “La *operación Atalanta* es un buen ejemplo de cómo hoy nuestra seguridad nacional forma parte también de la seguridad global y de cómo una operación que empieza siendo de un solo país se convierte en una misión internacional”.

Me refería antes a los esfuerzos que hemos realizado para que esta operación cuente con una sólida base legal. Pues bien, haciéndose eco de la preocupación internacional y por impulso de España, el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas ha emitido no una sino cinco Resoluciones contra la piratería en el último año. En concreto, me refiero a las resoluciones 1814, 1816, 1838, 1846 y 1851, elaboradas todas ellas con una participación intensa y muy activa de nuestra Representación ante Naciones Unidas en Nueva York.

En la Resolución 1814, el Consejo de Seguridad exhorta a los Estados y organizaciones regionales a que tomen medidas, bajo el Capítulo VII de la Carta, a fin de proteger

la navegación para el transporte y el suministro de asistencia humanitaria a ese país.

En la Resolución 1816, el Consejo de Seguridad insta a los Estados miembros a actuar contra la piratería y el robo a mano armada, bajo el Capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas.

En la Resolución 1838, se exhorta a los Estados a desplegar buques de guerra y aeronaves militares para, de acuerdo con la legalidad internacional, emplear todos los medios necesarios para reprimir los actos de piratería.

En la Resolución 1846, se amplía hasta diciembre de 2009 las autorizaciones relativas a la entrada en aguas territoriales de Somalia contempladas en la Resolución 1816.

Finalmente, la Resolución 1851 establece medidas de coordinación y acciones que permiten intensificar las actividades que los Estados y organizaciones regionales llevan a cabo contra la piratería, en colaboración con el Gobierno Federal de Transición de Somalia, para asegurar el tráfico marítimo internacional y los transportes efectuados por el Programa Mundial de Alimentos.

5. LA OPERACIÓN ATALANTA

5.1. PRINCIPALES DATOS

Hasta aquí, Señorías, la exposición del problema y de las medidas impulsadas por nuestro Gobierno. Medidas que incluyen el impulso de una amplia cobertura legal para esta operación. Permítanme que, antes de enunciar los instrumentos que España aportaría a la *operación Atalanta*, les exponga someramente las principales características de la misma.

El 8 de diciembre de 2008, el Consejo de la Unión Europea aprobó su Decisión 918, autorizando, con esa fecha, el lanzamiento de la *operación Atalanta* para contribuir a la protección de los barcos del Programa Mundial de Alimentos que transportan ayuda humanitaria a Somalia. También para disuadir, prevenir y luchar contra los actos de piratería y robo a mano armada que tienen lugar frente a las costas de Somalia.

La Operación Atalanta es la primera operación marítima de la UE que se realiza en el marco de la Política Europea de Seguridad y Defensa (PESD). El Mando de la Operación lo ejerce el Contralmirante británico Philip Jones, desde el Cuartel General de la Operación en Northwood.

Durante el mes que la operación lleva en marcha, cinco buques del Programa Mundial de Alimentos han sido escoltados con éxito por navíos de combate europeos. Ello ha permitido el transporte a Somalia de 16.500 toneladas de alimentos. Este cargamento garantiza la supervivencia durante un mes de un millón de somalíes.

La misión tendrá un año de duración y se ha articulado en tres rotaciones de cuatro meses de duración cada una. El pasado 13 de diciembre fue declarada la Capacidad Operativa Inicial, y ya se encuentran en aguas en torno a Somalia los medios de la primera rotación, que durará hasta principios de abril de 2009. Durante este primer periodo, la fuerza está bajo mando griego, e integrada por cuatro fragatas: la griega *HS Psara* (buque insignia), la británica *HMS Northumberland*, la francesa *FS Nivose* y la alemana *FGS Kalsruhe*.

Por lo que respecta al avión *P-3* de patrulla marítima español desplegado en Yibuti, el pasado 12 de diciembre fue transferido su control táctico al Comandante de la *operación Atalanta*. Esta medida se adoptó exclusivamente para facilitar las labores de coordinación de la *operación Centinela Índico* con las operaciones navales de la UE que ya se están desarrollando. Por lo tanto, una vez que sea concedida la autorización parlamentaria, el avión, actualmente bajo cadena de mando nacional, se integrará

junto con la fragata *Victoria* en la operación de la Unión Europea.

Por otra parte, la Operación ALLIED PROVIDER, de la OTAN para protección de buques del Programa Mundial de Alimentos, que comenzó el 25 de octubre, y que también es fruto de una iniciativa franco-española, formalizó su relevo con la *operación Atalanta* el pasado 15 de diciembre

En estos momentos está en fase de estudio la implicación en 2009 de la OTAN en misiones contra la piratería en el Índico, que podría materializarse en una misión simultánea o sucesiva con la de la UE. Además de la Unión Europea y de la OTAN también otros países han desplegado buques en la zona. Entre ellos cabe citar: Rusia, Japón, China, India y Malasia.

Simultáneamente, se encuentra en proceso de despliegue una nueva Fuerza Naval de la Coalición de países Contra el Terrorismo, la Task Force 151. Esta Fuerza ha sido creada exclusivamente con el fin de combatir la piratería en el área de Somalia. En un principio está compuesta por buques de Estados Unidos y está a la espera de mandatos de las naciones de la Coalición para poder incorporar otras unidades.

5.2. MEDIOS ESPAÑOLES QUE SE DESPLEGARÍAN Y JUSTIFICACIÓN.

En definitiva, Señorías, la operación Atalanta, impulsada por España, ya está en marcha. Coincide además con el esfuerzo de países extracomunitarios y con el apoyo de otras organizaciones aliadas. Posee una sólida base legal, fundamentada en cinco resoluciones de Naciones Unidas. La situación exige ahora nuestra contribución al restablecimiento de la seguridad marítima en las aguas que rodean Somalia.

Dicha aportación, encuentra su fundamento en la solidaridad del pueblo español con la situación que se vive en Somalia, y la amenaza que supone la piratería para la distribución de ayuda humanitaria.

También se fundamenta en el compromiso de la sociedad española con la defensa de la legalidad y seguridad internacionales.

Asimismo, el liderazgo y la iniciativa española que han caracterizado nuestra actuación en la lucha contra la piratería, en particular en el ámbito de la Unión Europea, exigen una contribución sustancial a la *operación Atalanta*. Sólo así lograremos mantener el peso específico con el que contamos actualmente en la misión y garantizar, con la

ayuda de nuestros aliados europeos, la defensa de nuestros intereses en la zona.

Si esta Cámara así lo decide hoy, el viernes zarparán hacia el Índico más de 200 marineros a bordo de una fragata. Se sumarán al avión de patrulla marítima que tenemos en la zona y lucharán, bajo las banderas europea y española, a más de 6000 kilómetros de casa, contra la piratería que azota aquel mar y que agrava la situación desesperada de Somalia. Irán en nombre de Europa y de España y merecen el respaldo de todos.

Estos efectivos, un máximo de 395, se desglosan de la siguiente manera:

En los Cuarteles Generales, distribuidos entre Northwood, Reino Unido, apoyo a la fuerza y buque de mando: 11 efectivos.

Personal de operaciones, seguridad e información, apoyo logístico y comunicaciones: 384 efectivos.

A este personal podrá añadirse temporalmente aquel que resulte imprescindible para la instalación de la infraestructura necesaria.

El despliegue de los medios citados se efectuará conforme a los acuerdos alcanzados con la Unión Europea en las diferentes rotaciones y relevos de medios y personal.

Tal y como se indicó anteriormente, la misión se ha articulado en tres rotaciones de cuatro meses de duración cada una.

La primera rotación, que durará hasta principios de abril de 2009, ya se encuentra en zona de operaciones y España contribuirá a ella con:

- Un avión P-3 de patrulla marítima y 70 efectivos.
- Una fragata con helicóptero embarcado y 196 efectivos.
- Y once oficiales en los diferentes Cuarteles Generales.

En total, 277 efectivos.

Durante la segunda rotación que se desarrollará desde mediados de abril a mediados de agosto, está previsto que España ostente el mando de la fuerza. Será durante este periodo cuando nuestro país contribuirá con un mayor número de medios humanos y materiales, aportando:

- Un avión P-3 de patrulla marítima y 70 efectivos.

- Una fragata con helicóptero embarcado y 196 efectivos.
- Un buque de aprovisionamiento logístico con helicóptero embarcado y un equipo de guerra naval especial, que suman 118 efectivos.
- Se mantendrán, asimismo, los once oficiales en Cuarteles Generales.

En total, participarían 395 efectivos.

Este periodo, de mando español, coincidirá con el de mayor actividad de nuestra flota pesquera en aguas del Índico. Por tanto, van a participar en la tarea de dar mayor seguridad a los buques españoles que faenan frente a las costas de Somalia.

La participación española en la tercera rotación se determinará cuando se conozcan la evolución y necesidades de la operación y las intenciones de contribución de otros países. No obstante, todo indica que será bastante similar a la aportación en la primera rotación.

El coste de la operación para España oscilará entre 3,7 y 5,1 millones de euros mensuales, según el esfuerzo de cada periodo¹. El montante se financiaría con cargo a la rúbrica

¹ El importe de la primera rotación ascendería, según cálculos de SEDEF, a 3,7 millones de euros mensuales. Los efectivos de la tercera rotación están por definir y, por tanto, no se pueden calcular; no obstante, no superaría los 5,1 millones de euros mensuales del periodo de máximo esfuerzo.

presupuestaria "Participación de las Fuerzas Armadas en operaciones de mantenimiento de la paz", conforme al Acuerdo de Consejo de Ministros del pasado 9 de enero.

5.3. SOLICITUD DE VOTO FAVORABLE.

Señorías, termino ya.

La *operación Atalanta* es de vital importancia para la defensa de los intereses geoestratégicos y económicos de España. Va a servir para proporcionar seguridad a nuestros pesqueros. Es una contribución necesaria a un país, Somalia, que se desangra a consecuencia de las guerras civiles y de una hambruna endémica; expresa, por tanto, la generosidad del pueblo español, que es seña de identidad de nuestras misiones internacionales.

Está amparada por diversas resoluciones de Naciones Unidas; cuenta, por tanto, con un amplio respaldo legal.

Nuestra participación en la misma está dentro de los límites de nuestra capacidad de despliegue sostenido en el exterior.

Comparezco, por tanto, en cumplimiento de la Ley de la Defensa Nacional, y lo hago en sesión plenaria del Congreso de los Diputados, para solicitar su voto favorable

a la participación de nuestras Fuerzas Armadas en la *operación Atalanta* de la Unión Europea. Lo hago tras haber comparecido ya hasta en 5 ocasiones para, en uno u otro formato parlamentario, informar a sus señorías sobre esta operación. He mantenido también, junto con el equipo de mi Departamento, reuniones informales con distintos portavoces y a todos ellos les hemos remitido, además, información por escrito. Todo ello con el mismo objetivo: compartir los datos y la decisión. Pero, aún así, aprovecho de nuevo la ocasión para reiterar mi disposición favorable a que se regule, en el reglamento de esta Cámara, el procedimiento de solicitud de envío de tropas al exterior.

Sé que otros Grupos Parlamentarios han solicitado también dicha regulación. Todos nosotros somos conscientes de la trascendencia de las decisiones que afectan a nuestra seguridad y defensa. Decisiones que tienen su repercusión también en las vidas de quienes tienen encomendada la misión de velar por ellas.

De hecho, ahora mismo, mientras deliberamos, hay 395 hombres y mujeres, que están pendientes de lo que decidamos aquí. El alistamiento es un periodo de trabajo duro y exigente a bordo de una nave de combate. También es un momento cargado de emociones. Les espera una travesía de casi tres semanas, y cuatro meses a miles de kilómetros de sus hogares, separados de sus familias.

La mayoría, si no todos, pondrán las fotos de sus seres queridos en sus taquillas correspondientes. Evocarán a sus esposos y esposas, a sus hijos, a sus padres y hermanos en los sollados. Evocarán el paisaje de sus lugares de origen, los acentos de su tierra.

Les pido que cuando nuestra fragata zarpe, nuestros militares se lleven, además del recuerdo de sus familias y de sus ciudades y pueblos, la evocación de ese panel completamente verde. Sin una sola luz que empañe la trascendencia de la importante misión que se disponen a realizar.

Yo me conformo con la mayoría. Ellos agradecerán la unanimidad.

Muchas gracias, una vez más, por su atención.