



Desde Cartagena alrededor de 30 personas realizan un seguimiento permanente y en tiempo real de los buques que transitan por los espacios marítimos de interés nacional.

# CONTROL GLOBAL sobre el mar

## El COVAM contribuye a la seguridad del tráfico naval español y aliado en cualquier parte del mundo

El pasado 6 de mayo, mientras en el puerto de Yibuti tenía lugar el cambio de mando de la operación *Atalanta* a bordo del buque holandés *Johan Dewit*, un mercante y 52 pesqueros de interés para España navegaban en el Golfo de Adén y la Cuenca de Somalia, en el Índico. Para tranquilidad de sus tripulantes, el tránsito a través de estas aguas, refugio de piratas, especializados en el abordaje y el secuestro de embarcaciones, se desarrollaba de manera segura, gracias a la cobertura proporcionada por los componentes de las agrupaciones navales de la Unión Europea, de la Alianza Atlántica y de la coalición internacional liderada por Estados Unidos.

Como parte de ese dispositivo de seguridad, a miles de kilómetros de distan-

cia, personal de la Armada seguía desde Cartagena, en tiempo real y de manera permanente, el movimiento de las embarcaciones civiles y militares. Las posiciones de todas ellas aparecían como trazas de colores en las pantallas del Centro de Operaciones y de Vigilancia de Acción Marítima (COVAM).

A través de una acción tan sencilla como posicionar el cursor del ordenador sobre el símbolo de cada embarcación, los componentes de la unidad saben el nombre, el modelo, la nacionalidad, la carga, la velocidad, el rumbo, la posición, el origen, el destino... Son datos que, en conjunto, ofrecen lo que en el argot naval se denomina *Recognized Maritime Picture*, el conocimiento del entorno marítimo, en este caso sobre un área de más de cuatro millones

de kilómetros cuadrados, las aguas del Índico occidental.

Si se produce cualquier incidencia, el centro alerta a los buques de guerra en la zona y lanzan diferentes avisos de seguridad a través de correos electrónicos, vía chat e, incluso, llamadas telefónicas en línea directa con los patrones de los mercantes y los pesqueros españoles.

### PROYECCIÓN MUNDIAL

El Índico constituye para el Gobierno español «una zona de interés marítimo no permanente», explica el capitán de fragata Esteban Bienert, jefe de operaciones del COVAM. «Como también lo es el Golfo de Guinea», añade, un área por el que cruzaron en 2015 una media de más de 60 petroleros y donde faenaron 70 pesqueros españoles al mes.

El COVAM también vigila y contribuye a la seguridad del tráfico marítimo en las aguas jurisdiccionales nacionales, es decir, las interiores, las del mar territorial, las de las zonas contigua, económica exclusiva y de protección pesquera y las de la plataforma continental extendida. Se trata de 1,5 millones de kilómetros cuadrados, el triple casi de la superficie de España, con 8.000 kilómetros de costa que suponen el 80 por 100 de nuestras fronteras. «Es lo que la Armada denomina zona de interés permanente», destaca el capitán de fragata Bienert, sobre la que destacan especialmente dos puntos que acumulan los flujos marítimos internacionales: el Estrecho de Gibraltar y el paso de Finisterre.

El COVAM es el ojo que todo lo ve, «a modo de un gran hermano», dice su jefe, allá donde se encuentran los intereses marítimos nacionales, un gigantesco teatro de operaciones «amplio, vasto y, en ocasiones, transparente para las actividades ilícitas», añade. Alrededor de 30 personas mantienen activa durante todo el año, las 24 horas del día, los siete días de la semana, esta «potente herramienta» —define el capitán de fragata Bienert— para el control y la coordinación de las operaciones de prevención y combate contra las amenazas en el mar.

Los destinatarios de este servicio son la Fuerza de Acción Marítima, en particular, y la comunidad marítima, en general, una amalgama de instituciones públicas y de agencias y compañías navieras, armadores, asociaciones profe-

## Los monitores del centro registran diariamente más de 75.000 trazas de embarcaciones en las zonas de interés

sionales del sector con intereses en este ámbito y, por supuesto, barcos y embarcaciones. «El COVAM no es un centro de coordinación estatal», subraya el capitán de fragata Bienert. Sin embargo, sus instalaciones cuentan con «determinados puestos» reservados para que opere desde Cartagena personal civil o militar, por ejemplo, del Ejército de Tierra o de la Guardia Civil.

El jefe del COVAM justifica la dedicación *full time* de sus miembros porque «las incidencias en la mar pueden producirse en cualquier momento ya que son de muy diverso tipo». Atentos a los monitores, el personal del centro contribuye a la vigilancia y la seguridad del tráfico marítimo frente a las amenazas de los piratas en el Índico en el marco de la operación *Atalanta*, pero también ante posibles ataques terroristas en el mar Mediterráneo aportando información a la operación de la Alianza Atlántica *Active Endeavour* puesta en marcha tras los atentados del 11-S o a los buques de la Iniciativa 5 + 5 de Defensa que patrullan en sus aguas.

La labor de control y seguimiento del COVAM incluye acciones contra el tráfico de drogas, de armamento y de personas. También el auxilio en la mar en colaboración con la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima. Así ocurrió hace poco más de un mes cuando coordinó los apoyos prestados por el patrullero *Cazadora* y el buque auxiliar *Mar Caribe* durante las tareas de rescate de un grupo de inmigrantes en el mar de Alborán.

El COVAM también participa en la protección del patrimonio sumergido. Sus miembros realizaron recientemente un seguimiento durante meses del buque cazatesoros *Ocean Endeavour* hasta su puesta a disposición de la Brigada de Patrimonio de la Guardia Civil. Por su parte, las actividades de vigilancia pesquera durante las campañas atuneras,

por ejemplo, se llevan a cabo en colaboración con el Ministerio de Fomento.

El tráfico naval controlado desde el COVAM se refleja en sus pantallas como enormes manchas multicolores que rodean la Península Ibérica, las costas del Golfo de Guinea o las del Índico occidental y otras áreas de interés nacional hasta que el zoom las transforma en trazas de buques y líneas delimitadoras de espacios marítimos. «Este es el mapa con el que trabajamos, dice el capitán de fragata Bienert. Sus «formas caprichosas y complejas», componen las entre 75.000 y 80.000 trazas que registran a diario los monitores del centro.



Los buques de la Armada —en la imagen la fragata *Navarra*— garantizan la seguridad en las aguas jurisdiccionales españolas.

Tal volumen de información «es humanamente imposible de procesar», dice el jefe del centro. Los datos de los que se nutre pasan el filtro de su Sistema Integrado de Vigilancia y Conocimiento del Entorno Marítimo, «una coctelera virtual» donde se compila, recoge, fusiona y analiza esa ingente información, para obtener «la verdaderamente interesante», señala el capitán de fragata Bienert y «que requiere ser distribuida convenientemente para que sirva como fuente de asesoramiento al jefe de la Fuerza de Acción Marítima».

Los datos con los que se elaboran las trazas se obtienen fundamentalmente del Sistema de Identificación Automáti-

ca (AIS, en siglas en inglés). Su uso es obligatorio para barcos de más de 300 toneladas de peso, pesqueros de más de 15 metros de eslora y cualquier buque de transporte de pasajeros. En territorio nacional las señales VHF se transmiten mediante estaciones terrestres de telefonía distribuidas por toda la costa española, a las que se suman las de la Red de Puertos del Estado y las dos de la Armada en Tarifa (Cádiz) y Ceuta.

### COOPERACIÓN

Esta información es compartida de manera recíproca con otros 70 países, lo que otorga al AIS una dimensión internacional muy amplia, aunque no total. El litoral del Cuerno de África, por ejemplo, carece de antenas receptoras de este tipo de señales. En el Índico el seguimiento de los barcos se realiza por otros medios de identificación. El más común es el sistema de mando y control *Mercury*, que enlaza a través de Internet de manera segura a todos los agentes que participan en el mantenimiento de la seguridad marítima en este área tan compleja.

«Compartimos información con nuestros aliados», dice el capitán de fragata

Bienert. En el marco de esta cooperación se incluye el control de aquellos buques no nacionales sospechosos de realizar actividades ilícitas. «Son barcos en permanente seguimiento que, nada más penetrar en aguas españolas hacen saltar todas las alarmas», subraya.

La colaboración del COVAM en el Índico está muy bien valorada. «Las dotaciones de los buques se muestran satisfechos de contar con este gran hermano que le ofrece una información puntual de manera continua, para ellos muy valiosa por las zonas que transitan que son muy conflictivas».

J.L. Expósito  
Fotos: Pepe Díaz