

VIGILANTES del Índico

La fuerza aeronaval de la operación *Atalanta* ha logrado reducir los ataques de piratas somalíes al tráfico mercante

Mar de Arabia. Noche del 14 de abril. El Centro de Información de Combate de la fragata *Reina Sofía* recibe un aviso. Por la zona navega una embarcación a vela con un sólo mástil. Es un *dhow* sospechoso de haber participado en varios actos de piratería sobre buques mercantes que transitaban por esas aguas. El comandante de la operación *Atalanta* ordena a la fragata que lo localice y lo aprese.

El buque español se dirige rápidamente hacia el lugar indicado. Desde el aire, un helicóptero *Sikorsky SH60B* proyecta sus focos sobre las aguas y señaliza la posición del *dhow*. La unidad de operaciones especiales de Infantería de Marina lo aborda y en pocos minutos controla a todo su personal. La fuerza de asalto comprueba que se trata de 16 presuntos piratas somalíes que habían secuestrado el *dhow* a finales de marzo. A bordo hay armas ligeras, lanzagranadas y munición, indicios de que es un barco nodriza.

Con esta intervención, recién llegada a las aguas del Índico, la fragata española iniciaba su participación en la operación *Atalanta*. Cinco días después, pero a 2.000 kilómetros de distancia, el patrullero *Infanta Elena* también liberaba en aguas de Tanzania un *dhow* que había sido secuestrado en las costas de Sri Lanka y que era utilizado como nave nodriza por piratas.

Además de los dos buques de la Armada, España aporta a la operación un avión de patrulla marítima del Ejército del Aire. En total, 370 militares españo-



El patrullero *Infanta Elena* se incorporó a finales de marzo a la fuerza naval europea que vigila las aguas del Índico para prevenir ataques a mercantes y pesqueros.

les forman el contingente actualmente desplegado para proteger las rutas marítimas en el Océano Índico. Junto al resto de unidades de la Fuerza Naval Europea (EUNAVFOR), su misión consiste en disuadir a los piratas somalíes y prevenir ataques al tráfico mercante, a los buques de la ONU que llevan ayuda humanitaria a Somalia y a los pesqueros que faenan en el Cuerno de África.

Desde su lanzamiento, en diciembre de 2008, *Atalanta* ha conseguido que disminuyan los secuestros de barcos y tripulaciones en aquellas aguas. «Los pira-

tas están sintiendo nuestra presión, pero siguen siendo una amenaza real», advertía el comandante de la EUNAVFOR, el capitán de navío Jorge Manso, pocos días antes de ceder el mando operativo de la misión, el pasado 10 de abril. Ha sido la tercera vez que un oficial español dirige las fuerzas aeronavales europeas, en esta ocasión a bordo del *Patíño* como buque insignia de la operación.

En los últimos años, los piratas han visto reducida la eficacia de sus ataques en la costa de Somalia. Para evitar la vigilancia militar han tenido que ampliar



El ejército del Aire

su radio de acción y sus tácticas. Como en las dos acciones antes citadas, ahora utilizan embarcaciones tipo *dhows* que secuestran para desplazarse lejos de sus bases y atacar al tráfico marítimo en un área más amplia, desde el Estrecho de Ormuz a las costas de Tanzania.

A pesar de los buenos resultados, las cifras revelan que aún queda mucho por hacer. Según datos de la ONU, en la zona siguen operando más de 3.500 piratas y, a finales de abril, siete barcos con 209 rehenes permanecían secuestrados.

La Unión Europea daba un paso más para estrechar el cerco el pasado 22 de marzo. Ese día, los Veintisiete acordaron ampliar las operaciones «al territorio costero y las aguas internas» somalíes para atacar las bases logísticas y los depósitos de combustibles de los piratas. Según fuentes europeas, las nuevas misiones se efectuarán, como mucho, dos kilómetros costa adentro. Para limitar los daños colaterales las fuerzas europeas no atacarán directamente a los piratas, sino que lo harán desde helicópteros y no desplegarán tropas en territorio somalí.

SEGURIDAD MARÍTIMA

El secuestro de buques y tripulaciones no es sólo una actividad delictiva muy rentable, sino también un modo de vida para los piratas somalíes que actúan con el apoyo de clanes locales y bajo la cobertura de un Estado fallido. El país subsiste sin Gobierno efectivo desde 1991, cuando pasaron a controlar su territorio señores de la guerra, milicias islámicas y bandidos. Desde entonces, los piratas han intensificado año tras año sus ataques y aumentado sus ingresos por los rescates. El Océano Índico occidental se ha con-

El avión D4 VIGMA del destacamento Orión patrulla diariamente las rutas de tránsito marítimo para descubrir actividades sospechosas de piratería.

vertido en un área de alto riesgo para la navegación. Más de 20.000 barcos cruzan anualmente el Mar Rojo y el Golfo de Adén, pasos obligados de las principales rutas comerciales entre Asia y Europa, y se calcula que el 20 por 100 del comercio mundial transita las vías marítimas afectadas por los secuestros somalíes en el Cuerno de África. La piratería somalí amenaza también el reparto de ayuda humanitaria del Programa Mundial de Alimentos de la ONU. Un 90 por 100 de esta ayuda llega por mar y de ella dependen un tercio de la población, más de tres millones de somalíes enfrentados a la sequía y la hambruna.

En la última década, los ataques a pesqueros, petroleros y buques mercantes aumentaron en aguas próximas a Somalia. En 2003, la Organización Marítima Internacional —dependiente de la ONU— consignó 22 asaltos. En 2005, la

Misión de adiestramiento

Los esfuerzos que los buques de la Unión Europea realizan para combatir la piratería en el marco de la operación *Atalanta* se complementan desde tierra con la misión *EUTM-Somalia*. Fue creada en enero de 2010 con el objetivo de capacitar a los futuros miembros de las fuerzas de seguridad somalíes para que pudieran asumir las funciones de seguridad en su país y combatir a los grupos organizados de piratas. El Consejo de Asuntos Exteriores de la UE encargó la puesta en marcha de la operación al coronel español Ricardo González Elul, quien dirigió el contingente de monitores que se desplegaron en los campamentos de instrucción situados en Uganda. Durante un año, España, además de liderar la misión, fue el primer contribuyente con 38 efectivos de un total de 150.

En la actualidad permanecen desplegados 12 militares españoles, tres en el cuartel general de Kampala y nueve en el campamento de Bihanga. Allí se encuentra la base de adiestramiento en la que ya han completado su formación 2.000 militares somalíes. Los instructores españoles, pertenecientes a la Dirección de Enseñanza del Mando de Adiestramiento y Doctrina (MADOC), participan en una nueva etapa de la misión centrada en la formación de capitanes y futuros suboficiales con el objetivo de capacitarlos para constituir compañías orgánicas que puedan desplegar en Somalia.

La Unión Europea lleva a cabo la misión en estrecha colaboración con el Gobierno Federal de Transición somalí, la misión de la Unión Africana para Somalia (AMISOM), Naciones Unidas y Estados Unidos.



Los instructores europeos adiestran a las fuerzas somalíes en el campamento de Bihanga.

EMAD

cifra aumentó hasta 49. A mediados de 2006 se declaró una guerra abierta entre el Gobierno Federal de Transición, los islamistas y las otras facciones que se disputan el poder. El desgobierno tuvo su reflejo en una mayor actividad de los piratas: de los 31 abordajes registrados aquél año se pasó a 60 agresiones en 2007. El año 2008 fue mucho peor. Realizaron 134 ataques, apresado unos 40 navíos, entre ellos, el atunero español *Playa de Bakio*, que permaneció secuestrado entre el 20 y el 26 de abril con 26 tripulantes a bordo. El secuestro puso de manifiesto que el problema de la piratería en Somalia era, no sólo una amenaza para la seguridad marítima internacional, sino también para la actividad de la flota atunera española en el Índico, formada por

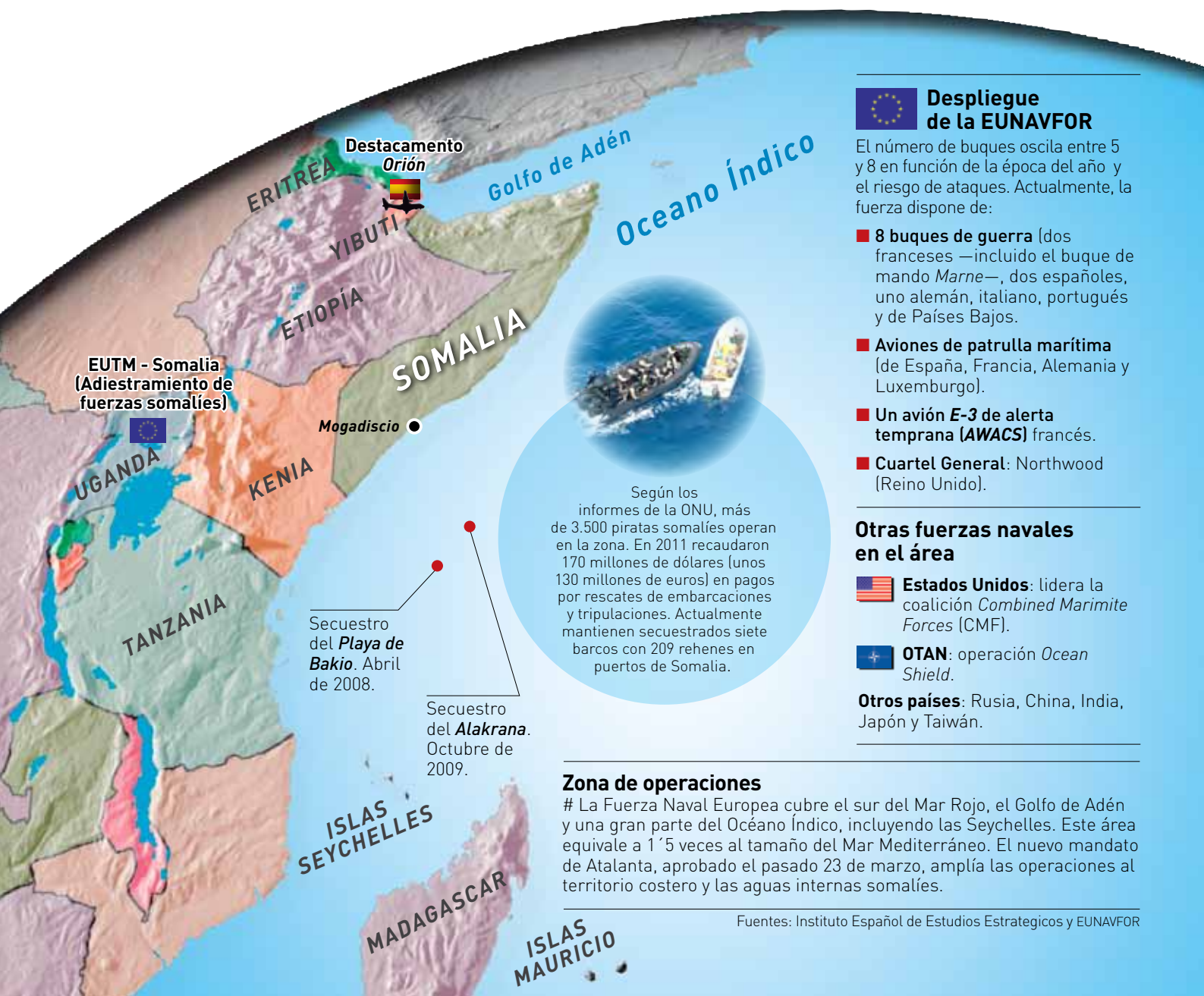
entre 15 y 20 pesqueros que obtienen en aquél caladero el 50 por 100 de sus capturas anuales.

Con el objetivo de proteger a los barcos españoles, en septiembre de 2008 el Gobierno puso en marcha la operación nacional *Centinela Índico* y envió a la zona un avión de patrulla marítima *P-3 Orión*. El destacamento, que se instaló en la base de la Fuerza Aérea Francesa 188, en Yibuti, se constituyó inicialmente con 39 personas, incluidas las tripulaciones y el personal de apoyo.

Otros países europeos también enviaron buques y aviones y la OTAN desplegó una de sus agrupaciones navales permanentes. A instancias de España y Francia, países que más decididamente impulsaron una respuesta internacio-

nal, el Consejo de la Unión Europea constituyó en Bruselas una Célula de Coordinación Militar contra la piratería encargada de organizar la vigilancia en la zona y alertar de posibles amenazas. Este órgano, dirigido por el contralmirante español Andrés Breijo, estuvo en funcionamiento hasta el 8 de diciembre, cuando la Unión Europea puso en marcha *Atalanta*, la primera operación militar aeronaval de su historia.

La misión estaba legitimada por la resolución 1816 del Consejo de Seguridad de la ONU, aprobada el 2 de junio, que autorizó a los Estados miembros a usar la fuerza para reprimir la piratería y proteger la navegación. La agrupación naval europea se formó, en una primera fase, con una fragata griega, como buque de



Despliegue de la EUNAVFOR

El número de buques oscila entre 5 y 8 en función de la época del año y el riesgo de ataques. Actualmente, la fuerza dispone de:

- **8 buques de guerra** (dos franceses —incluido el buque de mando *Marne*—, dos españoles, uno alemán, italiano, portugués y de Países Bajos).
- **Aviones de patrulla marítima** (de España, Francia, Alemania y Luxemburgo).
- **Un avión E-3 de alerta temprana (AWACS)** francés.
- **Cuartel General:** Northwood (Reino Unido).

Otras fuerzas navales en el área

- **Estados Unidos:** lidera la coalición *Combined Maritime Forces* (CMF).
- **OTAN:** operación *Ocean Shield*.
- **Otros países:** Rusia, China, India, Japón y Taiwán.

Según los informes de la ONU, más de 3.500 piratas somalíes operan en la zona. En 2011 recaudaron 170 millones de dólares (unos 130 millones de euros) en pagos por rescates de embarcaciones y tripulaciones. Actualmente mantienen secuestrados siete barcos con 209 rehenes en puertos de Somalia.

Secuestro del *Playa de Bakio*. Abril de 2008.

Secuestro del *Alakrana*. Octubre de 2009.

Zona de operaciones

La Fuerza Naval Europea cubre el sur del Mar Rojo, el Golfo de Adén y una gran parte del Océano Índico, incluyendo las Seychelles. Este área equivale a 1'5 veces al tamaño del Mar Mediterráneo. El nuevo mandato de *Atalanta*, aprobado el pasado 23 de marzo, amplía las operaciones al territorio costero y las aguas internas somalíes.

mando, y otros tres buques de Francia, Reino Unido y Alemania. El dispositivo se completó con el avión *P-5* español destacado en Yibuti y un *Atlantic* francés.

Con la autorización del Congreso, el 23 de enero de 2009 el Consejo de ministros aprobó la participación española en la misión con un contingente máximo de una fragata, un avión de patrulla marítima, un buque de aprovisionamiento y hasta 395 efectivos. Ese mismo día zarpaba de Rota la fragata *Victoria* y, dos semanas después, se sumaba a la fuerza naval europea en el Cuerno de África.

Posteriormente, se incorporaron nuevas unidades procedentes de Francia, Reino Unido, Alemania, Países Bajos, Grecia, Italia y España. En algunos momentos, la fuerza ha dispuesto de hasta

España y Francia fueron los países que impulsaron la operación

diez fragatas, destructores, y buques de apoyo, pero la composición habitual es de entre cuatro y siete buques y dos o tres aviones de patrulla marítima.

El Estado Mayor de la misión está situado en la base de Northwood (Reino Unido), mientras que el mando táctico de la Fuerza se asigna a uno de los buques de forma rotatoria. A lo largo de estos años más de 3.500 militares españoles

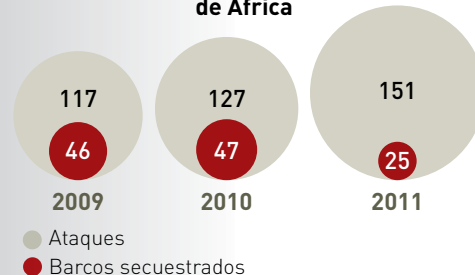
han formado parte de la operación. La Armada ha efectuado un total de 18 despliegues (ocho fragatas, cinco patrulleros de altura, el buque de asalto anfibio *Galicia* —dos veces—, el petrolero *Marqués de la Ensenada* y el buque de aprovisionamiento *Patíño*). En ocasiones se han desplegado hasta tres buques, coincidiendo con la campaña del atún y cuando España ha detentado el mando de la fuerza. Otros 500 militares del Ejército del Aire han participado en las sucesivas rotaciones del destacamento aéreo *Orión*, en las que se alternan aeronaves *P-5* y *D4 (CN-235 VIGMA)*. Durante estos años el avión ha realizado más de 450 misiones de patrulla marítima, totalizando más de 3.500 horas de vuelo y detectando más de 300 embarcaciones sospechosas de piratería.

Lucha contra la piratería en el Océano Índico

La operación *Atalanta* tiene como objetivos escoltar a los buques del Programa Mundial de Alimentos de la ONU con ayuda para el Cuerno de África, actuar como una fuerza de prevención y disuasión de actos piratas y proteger a los pesqueros más vulnerables en la zona en cumplimiento de la resolución 1816 del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas.

La operación fue lanzada por la Unión Europea en diciembre de 2008 y ha sido ampliada hasta finales del año 2014.

Evolución de la piratería en el Cuerno de África



El número de ataques ha aumentado pero se producen menos secuestros debido a la presencia de unidades militares y a las medidas de autoprotección.

Contribución española

■ **Fragata *Reina Sofía*.** Con una dotación de 225 personas, una unidad aérea con dos helicópteros SH60B y un equipo de protección de Infantería de Marina.

■ **Patrullero *Infanta Elena*.** Con una dotación de 93 personas y un equipo de protección de Infantería de Marina.

■ **Avión *D4 (CN-235 VIGMA)*.** El destacamento *Orión*, en Yibuti, se compone de 41 militares del Ejército del Aire.

Más de 3.500 militares de la Armada han formado parte de los 18 despliegues efectuados desde el comienzo de la operación (en ocasiones, hasta tres buques simultáneamente) y otros 500 militares del Ejército del Aire han participado en las sucesivas rotaciones del destacamento aéreo *Orión*. España ha ejercido el mando de la fuerza naval europea en tres ocasiones.



«Prevenimos a los pesqueros de cualquier amenaza»

Más de tres años después de su inicio, la operación *Atalanta* ha dado sus frutos. Los navíos europeos han escoltado a 150 buques del Programa Mundial de Alimentos, lo que ha permitido distribuir entre la población 854.000 toneladas de comida. Además, la presencia naval ha disuadido a los piratas en muchos de sus intentos de agredir a mercantes y pesqueros. En 113 ocasiones, según datos de la misión, los ataques se han visto frustrados por la intervención directa de los buques europeos, que lanzan sus helicópteros y lanchas rápidas contra los esquifes y barcos nodriza. También ha resultado efectiva la operación *Focus Operandi* que la UE puso en marcha a finales de 2010 para aumentar la vigilancia sobre los puertos desde los que los piratas se hacen a la mar.

Presionados por las fuerzas militares, los corsarios han ampliado su radio de acción hacia aguas más interiores del Índico. En la actualidad, la zona de patrullas de la EUNAVFOR se extiende a 500 millas de la costa de Somalia, cubriendo más de dos millones de kilómetros cuadrados, un área equivalente a 1,5 veces el Mediterráneo.

COORDINACIÓN DE FUERZAS

La operación *Atalanta* no dispone de buques suficientes para cubrir un área tan extensa, pero no son los únicos que patrullan en aquellas aguas. Desde 2008 unidades de la OTAN están también presentes en la zona. En la operación de la Alianza, denominada *Ocean Shield*, se alternan sus dos agrupaciones navales permanentes con el apoyo de varios aviones de patrulla marítima. Además, los buques europeos y aliados actúan en coordinación con la *CMF*, una coalición multinacional liderada por Estados Unidos, y con buques de otras naciones como Rusia, China, India, Japón y Corea del Sur. En total, alrededor de 25 navíos militares están desplegados habitualmente en operaciones antipiratería en las costas de Somalia. Su número desciende durante la época de los monzones y aumenta al final de estos periodos, cuando mejoran las condiciones meteorológicas y los piratas intensifican su actividad.

Cuando el mando operativo de *Atalanta* recibe el aviso de un ataque, se coordina con el resto de las fuerzas presentes en la zona y se envía a la unidad naval más cercana para apoyar al buque atacado.

Cada mañana, con las primeras luces del día, el avión *D4 VIGMA* español del destacamento *Orión* despegue de la base aérea francesa 188, en Yibuti, para dirigirse a su zona de patrulla. Durante el vuelo investiga pequeños contactos que aparecen en el radar y los fotografía para tratar de descubrir cualquier indicio de piratería. Desde el pasado marzo, el teniente coronel Lucas Bertomeu está al frente de los 41 militares del Ejército del Aire que forman el destacamento.

—¿Es complicado patrullar en una zona tan amplia como el Índico occidental?

—La extensión supone un enorme desafío al disponer de medios limitados. Esto implica que la coordinación entre todos los actores que intervienen en la operación *Atalanta* debe ser máxima para conseguir abarcar la mayor superficie posible. Tanto las misiones de patrulla marítima como las de Inteligencia, Vigilancia y Reconocimiento (ISR) se efectúan en áreas determinadas y previamente asignadas, ya sea el denominado Corredor Internacional, en el Golfo de Adén, o los fondeaderos y campamentos piratas a lo largo de la línea de costa de Somalia.

—¿Mantienen contacto con los pesqueros españoles?

—Sí. Ellos nos facilitan su posición e intenciones de desplazamiento y, de un modo habitual, mantenemos contacto tanto radio como telefónico para prevenirles de cualquier posible amenaza pirata en la zona.

—¿Cómo actúan desde que se detecta un barco sospechoso?

—En primer lugar, se da una voz de aviso en el menor tiempo posible, tanto a la coalición como a los barcos que se encuentran relativamente cerca, y se procede a una identificación positiva del barco sospechoso. Después el mando de la operación es el que asigna

los medios más idóneos, tanto aéreos como navales, dependiendo de su proximidad, con objeto de realizar una evaluación de la amenaza antes de tomar alguna acción. El avión permanece sobrevolando la zona hasta que finaliza esa evaluación de la amenaza.

—¿Qué impresión tiene el mando de la operación sobre el rendimiento del avión?

—La labor que realiza la aeronave española es muy apreciada y valorada por todas las unidades navales presentes en la zona, debido principalmente a su rapidez, autonomía y capacidad de detección y seguimiento, pero sobre todo por la calidad de la información que se proporciona al centro de mando y a las unidades de superficie. El avión está dotado con cámaras FLIR, que permiten obtener imágenes infrarrojas, y medios de transmisión de datos en tiempo real.

—A veces realizan despliegues en Kenia, ¿con qué objetivo?

—Se hacen para cubrir la zona sur de Somalia, que se encuentra muy lejana de nuestra base en Yibuti. Cuando el mando de la operación pide que vigilemos esa zona, desplegamos en Mombassa.

—¿Qué cometidos tiene el personal del destacamento?

—Aparte de las tripulaciones de vuelo, el resto del personal presta el apoyo necesario para las misiones: el equipo de mantenimiento se ocupa de que el avión esté siempre operativo y de realizar las revisiones que se programan; el personal del centro de operaciones recibe la información necesaria para preparar la misión y elabora los productos finales de inteligencia que son requeridos una vez cumplida. También disponemos de personal de *Force Protection* y los demás cubren las áreas logísticas, administrativas y sanitarias dentro del destacamento.



Foto: M. Bermejo

«Normalmente, si el ataque no ha sido efectivo, las unidades ponen todos sus medios en acción para detener a la embarcación atacante», explica el capitán de navío Jorge Manso. «En la mayoría de los casos —añade—, los presuntos piratas antes de detener su embarcación arrojan las armas y toda la parafernalia al agua, para evitar que las fuerzas navales dispongan de futuras pruebas para su arresto. Sin embargo, en otras ocasiones, es necesario hacer un uso gradual de la fuerza de acuerdo con las Reglas de Enfrentamiento (ROE) en vigor para rendir sus armas y entregarse».

Una vez abordada la embarcación pirata se toman todas las pruebas posibles que puedan servir tanto para un posible procesamiento como para conocer sus tácticas y procedimientos en futuras acciones. «Si el grupo pirata ha efectuado un ataque y se dispone de pruebas suficientes, se busca su procesamiento, bien en el país del buque que ha realizado la acción, o bien en el del buque que ha sufrido el ataque, y por último a nivel diplomático en uno de los países de la zona con los que se tienen acuerdos», apunta el último comandante español de la EU-NAVFOR. Si ningún país se presta a enjuiciar a los sospechosos, una vez incautado todo el material, estos son liberados en las cercanías de la costa de Somalia.

La presencia de las fuerzas navales ha logrado que disminuyan los secuestros en el último año. Según cifras de la operación *Atalanta*, en 2010 los piratas somalíes protagonizaron 127 incidentes que acabaron en 47 secuestros de barcos. En 2011, se produjeron incluso más incidentes, 151, pero menos secuestros, 25.

Desde el mando de la operación apuntan que la reducción en el número de secuestros responde no sólo a las operaciones militares contra la piratería, sino también al hecho de que en la actualidad un gran número de barcos comerciales cuentan con equipos privados de seguridad a bordo. También han influido las medidas de autoprotección adoptadas por los pesqueros y mercantes, conocidas como *Best Management Practices (BMP)*. Para eludir los ataques, cercan la cubierta con alambrada de espino o instalan compartimentos seguros (ciudadellas) que sirven de refugio a la tripulación en caso de abordaje. Del mismo modo, el Centro de Seguridad Marítima de la



EU NAVFOR

Un grupo de asalto de las fuerzas europeas aborda un *dhow* sospechoso de piratería y busca pruebas para su posible procesamiento judicial.

UE informa a los buques en tránsito sobre la posible presencia de piratas y las medidas a adoptar ante un ataque. Los pesqueros y mercantes españoles cuentan, además, con la ayuda permanente del Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima (COVAM), con base en Cartagena. El centro de la Armada forma parte de la estructura nacional de apoyo a la operación *Atalanta* y realiza un seguimiento en tiempo real tanto de los barcos en tránsito como de

Los pesqueros españoles cuentan con el apoyo permanente de la Armada

los que faenan en los caladeros de pesca. Durante las 24 horas del día sus monitores centralizan la información marítima que proporcionan diversos organismos nacionales e internacionales. «Cuando se detecta una amenaza, la verificamos y avisamos a nuestros buques para que se alejen o tomen las medidas oportunas», comenta el capitán de fragata Mauricio de la Gándara, jefe de Inteligencia de la Fuerza de Acción Marítima.

Desde el lanzamiento de la misión, las fuerzas europeas han logrado detener a 117 piratas, pero muchos acaban liberados porque en la región no existe un sistema jurídico capaz de asegurar su procesamiento. La UE ha negociado acuerdos con Kenia, Seychelles y Mauricio y Tanzania para que puedan ser juzgados en estos países, aunque varios de ellos han sido o están siendo procesados en países de la UE, incluidos España, Francia y Bélgica.

El objetivo es que, a largo plazo, se les pueda juzgar también en Somalia. La Unión Europea prepara el lanzamiento de una nueva misión civil que se encargue de formar a jueces y fiscales en algunas regiones somalíes. La misión, asegura la UE en un comunicado, estará dirigida también a reforzar las capacidades de vigilancia marítima en los países de la zona y crear un cuerpo de guardacostas.

La iniciativa supone un paso importante para encontrar una solución al fenómeno de la piratería en el Cuerno de África. Pero los analistas advierten que el problema de fondo es el caos en el que vive Somalia por la falta de gobernanza. Como señala Ignacio Frutos en un reciente documento de opinión publicado por el IIEE, «la comunidad internacional tiene mucho que decir y debería reafirmar su compromiso apoyando a las autoridades locales en el proceso de estabilización del país».

Víctor Hernández