

# ANÁLISIS SOBRE EL ESTABLECIMIENTO DE UNA ESTRUCTURA NCAGS ANTE LA AMENAZA DE LA PIRATERÍA EN AGUAS PRÓXIMAS A SOMALIA

Amador CASTRO PEREIRA  
Alférez de fragata (RV)  
Capitán de la Marina Mercante



CADA día que pasa vemos en los medios de comunicación que la piratería está más de moda que nunca, al menos en las zonas del golfo de Adén y en el denominado Cuerno de África. Se estima que los piratas somalíes tienen a más de 200 rehenes y van camino de varias docenas de buques secuestrados en la región de Eyl, incluyendo al buque ucraniano *Faina*, cargado con 33 tanques y armas pesadas, así como al superpetrolero saudí *Sirius Star*, con un cargamento de crudo valorado en 100 millones de dólares, lo que le convierte en el mayor buque secuestrado hasta el momento. Todo ello demuestra que los piratas son cada vez más osados y que cuentan con infraestructura y logística para efectuar estos ataques y actos de piratería, incluso a más de 600 millas náuticas de la costa.

Los piratas, según Naciones Unidas, han obtenido en 2008 más de 300 millones de dólares en rescates y están acrecentando de forma exponencial su fortuna, adquiriendo además una gran relevancia social en Putlandia, región semiautónoma del norte del país, donde se estima que tienen sus refugios y dan muestras de poder como «señores de la guerra», contribuyendo al grave deterioro de la situación política en Somalia, así como a la inestabilidad del país, estando incluso relacionados con las milicias islámicas e integristas de Al Shabab de las principales ciudades portuarias próximas a Mogadisco (Barawe y Merka), y a las que se atribuyen vínculos con Al Qaeda.

No cabe duda que la piratería supone una gran amenaza a la seguridad internacional y a las importantes rutas marítimas comerciales, con graves



Momento en que el mercante ucraniano *Faina*, cargado con tanques y armas pesadas, es abordado por piratas.

repercusiones para las economías nacionales. Por ejemplo, cabe destacar que recientemente la importante naviera danesa Maersk, uno de los líderes mundiales del transporte marítimo, anunció que parte de su flota dejará de navegar por la zona del golfo de Adén y el este de África para evitar eventuales secuestros de piratas somalíes que operan en la zona. Esta medida afectará a los buques de su flota que tengan velocidad y francobordo insuficientes y que por tanto son más vulnerables a los ataques piratas, por lo que optarán por establecer una ruta alternativa a través del cabo de Buena Esperanza o aún más al este de Madagascar (lo cual implica el encarecimiento de los fletes y costes del transporte, con su evidente repercusión en el destinatario final de la mercancía).

Las asociaciones más importantes de navieros del mundo reclaman una actuación inmediata y decisiva para acabar con la piratería en esa zona, ya que la situación se ha vuelto insostenible en unas aguas consideradas estratégicas para el comercio y la economía mundial, y en la que los gobiernos ribereños no son capaces de garantizar el derecho de paso inocente de los buques, reconocido como tal en el Convenio Internacional de Derecho del Mar de Naciones Unidas, firmado en Montego Bay, Jamaica 1982, y del que España forma parte.

El Consejo de Seguridad de la ONU ya ha aprobado nuevas sanciones y medidas contra las personas y entidades vinculadas a secuestros de buques, y por parte europea crecen los apoyos para ejercer una intervención militar internacional coordinada. Por el contrario, según declaraciones de Geoff Marell, portavoz del Departamento de Defensa, los Estados Unidos no consideran que un enfoque militar sea la respuesta adecuada frente al



Bandera de Calico Jack, tenida como representación de la piratería.

aumento de actos de piratería, sugiriendo que las empresas navieras tomen más medidas para proteger a sus navíos. Según sus palabras, «pueden tener todas las Armadas del mundo con sus buques desplegados por la zona y pese a ello no resolver jamás el problema». En conjunción con estas declaraciones, el comandante de la V Flota estadounidense, vicealmirante Willian E.Gortney, ha aconsejado a los buques mercantes que naveguen armados y viajen por rutas patrulladas por buques de guerra.

El ministro de Exteriores británico, David Miliband, señaló que es vital para la comunidad internacional mantenerse firme al «golpe» de los secuestros en el océano Índico. Según sus palabras, «pagar por los secuestrados es sólo un estímulo para más secuestros».

En mi opinión, resulta evidente la necesidad de un enfoque militar coordinado, ya que es misión de nuestra Armada (de la cual me siento enormemente orgulloso de formar parte) colaborar en la gestión de crisis, ejercer la disuasión, proteger el tráfico marítimo y, si procede, proyectar el poder naval sobre tierra. Podría tenerse en cuenta, y no descartar tampoco, que los buques mercantes que navegasen por esas rutas, en determinados casos, llevaran algún tipo de armamento ligero de defensa para hacer frente a una posible agresión o asalto, a pesar de que la experiencia demuestra que las armas a bordo de un buque civil ofrecen más problemas que beneficios, ocasionando a veces importantes pérdidas económicas a la empresa naviera por demoras en puerto con las autoridades. A veces es preferible que se lleven el botín y que los seguros se hagan cargo. Si bien hay que tener en cuenta que una cosa es el botín de la caja fuerte del capitán y otra llevarse el buque entero con su carga y la tripulación secuestrada, con el riesgo de ser ejecutada.

Actualmente nos encontramos en la era de la denominada navegación diferencial, el GPS, la cartografía electrónica, teléfonos móviles vía satélite, Internet, radares de ploteo automático, etc. Los tiempos de los combates navales en

mar abierto han quedado atrás. Nos enfrentamos a la ya conocida por todos, desde el 11-S, «amenaza asimétrica», y la piratería de hoy en día, moderna y tecnológica, podría incluso englobarse dentro de este tipo de amenaza difícil de combatir, pero sin duda posible de vencer. Es aquí donde la inteligencia militar/policial juega un importante papel y donde posiblemente será necesario establecer una Cooperación Naval y de Guía para el Transporte Marítimo como parte del complejo entramado del «arte de la guerra» y de la información-inteligencia, especialmente cuando se trata de establecer un control del tráfico marítimo en la zona y de establecer rutas de paso seguras para los buques mercantes, entre otras operaciones que, junto con un número suficiente de buques de guerra, aviones y medios de investigación y vigilancia en la región, coordinando su mando y control a través de un mandato de la ONU o de la OTAN, debería ofrecer resultados apreciables.

### **Cooperación Naval y Guía para el Transporte Marítimo-NCAGS (*Naval Co-operation and Guidance for Shipping*)**

Las operaciones militares que lleva a cabo la OTAN con frecuencia involucran o afectan en mayor o menor medida a la flota mercante, y viceversa. Por ello, la Resolución del Comité Militar (MC) 376/1 resalta la importancia de establecer una Cooperación Naval y Guía para el Transporte Marítimo (NCAGS), así como su organización y su capacidad de apoyo a las operaciones militares que involucran o afectan a la Marina mercante y a sus autoridades marítimas civiles. Un sistema NCAGS adecuado deberá ser capaz de proporcionar a la OTAN la cooperación militar deseada, avisos, asistencia y supervisión de la flota civil (incluyendo a los pesqueros). Esta supervisión se refiere a la respuesta final del NCAGS, ejercida por las autoridades navales y que consiste en el establecimiento de derrotas obligatorias, control de movimientos y/o organización de convoyes, con el objeto de incrementar la seguridad, así como su protección (empleo de la fuerza o todos aquellos procedimientos necesarios para defender o prevenir las acciones ofensivas dirigidas a la flota civil).

El primer propósito del NCAGS es establecer una adecuada cooperación entre las autoridades civiles y militares para apoyar las operaciones de la OTAN y a todas aquellas naciones cuyo propósito es mantener el tráfico marítimo comercial sin interrupciones, al mismo tiempo que minimizar sobre dicho tráfico los efectos de las actividades militares llevadas a cabo en un escenario o área geográfica determinada, así como el empleo de todas aquellas fuerzas militares asignadas a proteger a la flota civil.

El Centro Marítimo de la OTAN (*NATO Shipping Center-NSC*) se encuentra en Northwood (HQ NAVNORTH) para apoyar a la Alianza Atlántica y a sus operaciones nacionales e internacionales. Tiene dos funciones principales:

- Recopilar datos e información de la flota civil y proporcionar dicha información al resto de las unidades NCAGS, así como a buques de guerra de la Alianza que se encuentran llevando a cabo NCAGS u otro tipo de operaciones navales.
- Actuar como punto de contacto y fuente de información valiosa para las autoridades marítimas civiles y la Marina mercante, así como ejercer de punto de enlace de comunicaciones entre fuerzas navales en el mar y dichas autoridades.

### **Elementos básicos de una Organización NCAGS**

- Oficiales NCAGS: se incorporan en calidad de expertos al Estado Mayor del Mando para asesorarle.
- Unidades NCAGS: se encargan de recopilar información sobre el tráfico mercante/civil y proporcionar asesoramiento, guía y cooperación a la flota civil de la zona o área asignada.
- Oficial de enlace: oficial de la Armada a bordo del buque mercante para servir de enlace al capitán del buque con las autoridades militares y facilitar al máximo las operaciones a bordo, así como asistencia y asesoramiento al capitán.
- Comandante NCAGS: está al mando de la organización activada. Podrá encontrarse en tierra o a bordo (lo más probable).

### **La interface civil-militar. Obtención e intercambio de información**

Al asignar una unidad NCAGS, ésta proporcionará a las administraciones y organizaciones correspondientes información sobre la situación actual con respecto al transporte marítimo, y a través de la OMI (Organización Marítima Internacional) se indicará a las naciones el punto de contacto para sus buques mercantes y demás flota civil. Esta información se transmitirá a los buques civiles a través de sus empresas navieras.

La organización NCAGS deberá además buscar y establecer un enlace apropiado con las autoridades civiles y el transporte marítimo mercante, según sea requerido, a fin de cumplir con los objetivos de la misión/operación. A los buques mercantes se les informará específicamente y cuando sea oportuno, entregándoles además una guía/información cuando sea necesario y las circunstancias lo requieran.

El objetivo de las comunicaciones NCAGS es el de proporcionar canales que faciliten el traspaso de datos e información, así como su difusión entre las organizaciones militares y civiles. A medida que se expanden las operaciones y los diversos escenarios/situaciones posibles, el plano de comunicaciones se



vuelve más complejo, debido a la amplia dispersión geográfica de los componentes de un sistema o estructura NCAGS y a la necesidad de utilizar tanto canales de comunicaciones militares como civiles y comerciales (*e-mail, fax, telex, VHF, Inmarsat, teléfono...*). El intercambio de información puede ser tan variado como:

- Buques civiles de pabellón nacional y aliados.
- Movimientos portuarios.
- Posición del buque, procedencia, destino, derrota.
- Características técnicas del buque (velocidad máxima, desplazamiento, número de tripulantes, medidas de seguridad a bordo, etcétera).
- Habilitación de derrotas adecuadas y de convoyes si procede.
- Instrucciones de navegación (*sailing instructions*).
- Proporcionar a la flota civil direcciones de contacto con la NCAGS, así como cualquier otra información de interés; por ejemplo, el «Formato Alfa», el cual constituye uno de los principales medios a través de los que la OTAN recaba información relativa al transporte marítimo. Este «Formato Alfa», de información normalizada, se compone de cuatro secciones:
  - Sección A: detalles básicos del buque.
  - Sección B: detalles de la travesía actual.

- Sección C: detalles de la empresa operadora del buque.
- Sección D: información de la carga del buque.

## La seguridad de la información

Las exigencias de seguridad dictarán el tipo de información que se encuentre disponible para los buques civiles. De igual modo, deberá respetarse escrupulosamente y proteger la información de carácter comercial entregada por el colectivo del transporte marítimo mercante.

Cuando sea necesario y se autorice se distribuirán publicaciones y equipos OTAN a los buques mercantes pertenecientes a países de la Alianza y a aquellos que no lo sean, pero en este caso se requerirá de un permiso expreso del Comité Militar (MC). Estos equipos pueden ser máquinas criptográficas de comunicaciones



Unidad NCAGS en zona de operaciones, analizando/obteniendo información.  
(Fuente: I Curso NCAGS, RV).

que pueden incluir dispositivos de seguridad para cubrir transmisiones de voz y mensajes de texto, y también podrá contarse con personal a modo de oficial de enlace, según lo requieran las circunstancias.

Se identificarán los buques que requieran ser «entrevistados» por medio de los denominados *briefings*. Cada *briefing* debe ser específico y preparado para cada situación. La información proporcionada por la unidad NCAGS deberá ser la mínima necesaria, y puede incluir los siguientes asuntos:

- Visión militar de la situación o escenario, fuerzas aliadas en la zona, resoluciones de la ONU que los apoya, etcétera.
- Valoración objetiva del riesgo y amenazas presentes.
- Guía e instrucciones para efectuar el paso o ruta por el área de control del espacio marítimo.
- Información sobre seguridad marítima y meteorológica.



I Curso NCAGS para oficiales y suboficiales reservistas voluntarios.  
Escuela de Especialidades «Antonio de Escaño» (Ferrol).

El *briefing* podrá ser cara a cara, a bordo de los buques mercantes, o bien por medio de contacto telefónico, radio, *fax*, *e-mail*, etc. Aunque lo primero sería lo ideal. Debe tenerse presente en todo momento que lo que se pretende es crear un ambiente de colaboración mutua con la flota civil, que puede aportar información muy valiosa. Deben evitarse las imposiciones, ya que su colaboración será siempre voluntaria, a no ser que haya razones de fuerza mayor o sea por requerimientos propios de la misión en curso.

En todo momento se deberá tener especial cuidado y discreción respecto a la protección de la información considerada clasificada o secreto para no poner en peligro la misión y demás operaciones militares.

## Conclusiones

— Para afrontar el nuevo escenario es precisa una acción coordinada que requiere la implicación y participación de un gran número de organismos y autoridades, tanto militares como civiles. Dada la complejidad que envuelve



lo relativo a la piratería y al mundo marítimo debería actuarse con la mayor colaboración posible con la Marina mercante y sus empresas navieras, así como con otras empresas y entidades del sector marítimo. Para lograrlo, el establecimiento de una estructura y organización NCAGS podría constituir una herramienta de suma utilidad.

— Una organización NCAGS no sólo proporciona una herramienta de colaboración civil-militar, sino que es una parte importante del «arte de la guerra» en los tiempos que corren, ya que también puede ser un medio de elaborar y obtener información e inteligencia naval, especialmente útil a la hora de establecer el control del tráfico marítimo en la zona y de crear rutas de paso seguras para los buques mercantes, además de otras operaciones militares.

— La experiencia obtenida en los últimos ejercicios NCAGS OTAN llevados a cabo indica que es de gran valor y utilidad la participación de oficiales y suboficiales reservistas voluntarios integrados en las unidades NCAGS, cuya profesión civil es la de marinos mercantes/civiles, técnicos de salvamento marítimo, intérpretes de idiomas, así como funcionarios y otros profesionales del sector marítimo (navieras, consignatarias, etc.). En otros ejércitos europeos aliados los máximos expertos en NCAGS son oficiales reservistas.



#### BIBLIOGRAFÍA

- NATO/PFP UNCLASSIFIED. OPS/2003/DOCS/MC's/MC 376.1 Military Decision, doc.  
Curso Informativo NCAGS para oficiales reservistas voluntarios. Armada. Abril 2008. Capitán de fragata Moreno y capitán de corbeta Beceiro.  
*La Voz de Galicia*. Viernes 21 de noviembre de 2008.  
*Faro de Vigo*. Viernes 21 de noviembre de 2008.