

LA YIHAD Y EL TERRORISMO MARÍTIMO: AL QAEDA Y ALGO MÁS

Luis DÍAZ-BEDIA ASTOR



Introducción



ENTRE las actividades delictivas que se llevan a cabo en el entorno marítimo es la piratería la que acapara en estos momentos una mayor atención mediática, debido a la intensificación de sus acciones en aguas del océano Índico desde el año 2008. Sin embargo, como bien sabemos, existen otras que también suponen amenazas evidentes para la seguridad internacional, como es el caso del terrorismo marítimo. Sus acciones representan solamente el 2 por 100 de todas las llevadas a cabo por el terrorismo en general en los últimos 30 años (1), pero han experimentado un significativo incremento en la última década, y no se han producido en mayor número debido a los importantes esfuerzos para combatirlo, que se han materializado con la adopción de iniciativas de muy diversa naturaleza, especialmente tras los atentados del 11-S.

Entre los grupos terroristas que en los últimos años han considerado adentrarse en el entorno marítimo destaca en particular Al Qaeda, que pretende desestabilizar a la comunidad internacional en general y a Occidente en particular, con objeto de alcanzar la unificación política del islam en un califato que se extienda desde su imaginada Al-Andalus hasta el Sureste Asiático. Pero además, otras organizaciones relacionadas con ella se han interesado por dicho entorno. Sus objetivos están más localizados geográficamente, pero sus actos, además de influir en sus respectivos ámbitos nacionales o regionales, también contribuyen a los fines globales de la yihad neosalafista global.

(1) CHALK, Peter: *The Maritime Dimension of International Security. Terrorism, Piracy, and Challenges for the United States*. Project Air Force. RAND Corporation, 2008.

Interés de la yihad en el entorno marítimo

Al Qaeda y otras organizaciones yihadistas han demostrado un gran interés por desarrollar la capacidad de actuar en el entorno marítimo, debido probablemente a los siguientes factores (2):

- La percepción de las vulnerabilidades del tráfico marítimo, originadas por circunstancias como:
 - Las carencias de muchos Estados en relación a la vigilancia marítima y seguridad portuaria.
 - La necesidad de los buques de atravesar puntos focales con gran densidad de tráfico, en los que es mucho más fácil realizar un ataque con probabilidades de éxito.
 - La tendencia a reducir el número de miembros de las tripulaciones de los buques, con objeto de abaratar los costes de operación, que ha tenido como consecuencia una disminución de su capacidad de vigilancia y de reacción ante un ataque.
- La creciente utilización de contenedores en el comercio marítimo, que pueden proporcionar a los terroristas un medio privilegiado para el transporte de personas y de armas (incluyendo las de destrucción masiva), debido a la imposibilidad de inspeccionarlos en su totalidad.
- Las dificultades para la comisión de atentados terroristas en tierra, debido al incremento de las medidas de seguridad tras el 11-S, lo que puede aumentar el atractivo de la realización de ataques en la mar.
- Un acceso más fácil al adiestramiento y medios necesarios para desarrollar acciones en la mar, gracias al incremento del número de empresas especializadas en deportes náuticos.
- Las importantes pérdidas económicas que causaría el ataque contra un puerto principal o contra el tráfico en un estrecho o canal que consiguiese reducir el flujo del comercio marítimo (3).
- El importante número de víctimas que provocaría el ataque contra un buque de crucero o un *ferry*, con el que se lograría una importante repercusión mediática.

(2) Tomando como base los considerados en los trabajos titulados *The Maritime Dimension of International Security. Terrorism, Piracy, and Challenges for the United States*, y *Maritime Terrorism. Risk and Liability*, ambos de la RAND Corporation.

(3) Entre el 6 y el 9 de noviembre de 2004, el canal de Suez fue cerrado debido a la varada accidental del petrolero *Tropical Brilliance*. Una acción terrorista contra un buque en dicho canal podría afectar gravemente al tráfico marítimo y provocar retrasos en la llegada de materias primas y recursos energéticos a Europa y a los Estados Unidos.



Los contenedores, debido a su elevado número y a la imposibilidad de inspeccionarlos en su totalidad, resultan muy atractivos para el terrorismo yihadista.
(Foto: L. Díaz-Bedia Astor).

- La posibilidad de hundir o provocar daños de gravedad a un buque de guerra, símbolo del poder militar de un Estado u organización multinacional, con objeto de conseguir el efecto psicológico sobre el adversario e intentar aumentar la adhesión entre la población islámica.

Acciones de Al Qaeda en el entorno marítimo

Las tres acciones de terrorismo marítimo perpetradas por Al Qaeda que han tenido una mayor repercusión son los ataques contra el destructor norteamericano USS *Cole*, el petrolero francés *Limburg* y las terminales petrolíferas *offshore* iraquíes en el golfo Pérsico:

- El 12 de octubre del año 2000, el *Cole* fondeó en las proximidades del puerto de Adén, en Yemen. Mientras hacía combustible, una pequeña gabarra de recogida de basuras, llena de explosivos, se aproximó a pocos metros del buque, momento en que los dos terroristas suicidas que la tripulaban la hicieron estallar. La explosión provocó la muerte de 17 miembros de su dotación y heridas de diversa consideración a otros 37, además de abrir un boquete de considerables dimensiones en



El USS *Cole* atracado en Rota el 12 de febrero de 2004 durante su primer despliegue semestral tras el atentado sufrido en Adén. (Foto: L. Díaz-Bedia Astor).

el casco, que le impidió seguir su navegación (4). El destructor tuvo que regresar a Estados Unidos a bordo de un buque mercante, y no volvió a entrar en servicio hasta 18 meses después, tras unas reparaciones cuyo coste fue de unos 250 millones de dólares.

- El 6 de octubre de 2002, otra embarcación llena de explosivos interceptó al petrolero francés *Limburg* en el momento en que se preparaba para recibir al práctico, mientras se aproximaba a la terminal petrolífera de Ash Shihir, también en Yemen, y estalló en su costado de estribor, abriendo un orificio en el casco y provocando un incendio (5). El ataque causó la muerte de uno de sus tripulantes y el derramamiento de unos 90.000 barriles de petróleo (6). El buque tuvo que ser remol-

(4) <http://www.cole.navy.mil/Memorial/Pic017.jpg>.

(5) ARDILLON, Hubert: *Attentat contre le pétrolier Limburg. Lettre adressée à l'Association Française de Capitaines des Navires par le Commandant du navire.*
http://www.afcan.org/dossier_accidents/limbourg.html.

(6) KENNY, Alejandro: *Amenazas a la Seguridad Marítima. Perspectiva desde el Cono Sur.* Air & Space Power Journal. Tercer trimestre de 2006, Volumen XVIII, núm. 3.

cado a los Emiratos Árabes para su reparación. Las consecuencias económicas a nivel global no fueron nada desdeñables, ya que provocó una reducción temporal del tráfico marítimo en el golfo de Adén y sus proximidades y una subida del precio del barril de Brent de 0,48 dólares. El atentado supuso un aumento de las primas de seguros para los buques que hiciesen escala en Yemen, lo que motivó la disminución de las escalas y unas pérdidas en ingresos por tasas portuarias para dicho país de 3,8 millones de dólares al mes (7).

- El 25 de abril de 2004, un *dhow* se aproximó de madrugada a la terminal iraquí de Khor Al Amaya. Cuando una embarcación neumática del patrullero USS *Firebolt* se preparaba para interceptarlo, hizo explosión, provocando la muerte de tres marinos norteamericanos e hiriendo a otros cuatro (8). Veinte minutos después se detectaron dos embarcaciones rápidas que se dirigían a la terminal de Al Basra Oil, sobre las que abrieron fuego los militares que la protegían. Las embarcaciones hicieron explosión cerca de la terminal, provocando daños de poca consideración en dos petroleros, uno de ellos cargado con 280.000 toneladas de crudo (9). Por dichas terminales fluía la totalidad de las exportaciones de petróleo de Irak, por lo que muy probablemente el ataque perseguía no sólo afectar a su economía, sino también a la mundial.

Al Qaeda también ha llevado a cabo acciones en las que no ha llegado a alcanzar el éxito, como el ataque frustrado al destructor norteamericano USS *The Sullivans*, el 3 de enero de 2000, considerado como el preludeo del ataque al *Cole* debido a sus similitudes en cuanto al medio para realizar el atentado, al objetivo y a las circunstancias. Mientras el buque se encontraba fondeado en las proximidades del puerto de Adén haciendo combustible, una embarcación cargada de explosivos intentó aproximarse a él, pero se hundió antes de alcanzarlo, debido al exceso de peso (10).

Además, otras no han llegado a materializarse gracias a haber sido descubiertas a tiempo por las fuerzas de seguridad. Entre ellas son significativas las siguientes:

(7) GREENERG, Michael D., y otros: *Maritime terrorism. Risk and Liability*. Center for Terrorism Risk Management Policy. RAND Corporation, 2006.

(8) SHOVELL, Damian: *Terror in the Gulf*. Royal Australian Navy News Features. <http://www.defence.gov.au/news/navynews/editions/4710/feature/feature01.htm>.

(9) FEAL VÁZQUEZ, Javier: *La amenaza del terrorismo en el ámbito marítimo*. Boletín de Información núm. 304, CESEDEN, año 2008.

(10) *Al Qaeda associates charged in attack on USS Cole, attempted attack on another US vessel*. US Department of Justice, 15 de mayo de 2003.

http://justice.gov/opa/pr/2003/May/03_crm_298.htm.

- Las que Al-Nashiri, destacado dirigente de Al Qaeda, conocido como «el Príncipe del Mar», planeaba en el estrecho de Ormuz antes del atentado contra el *Limburg* (11).
- Las que preparaba contra buques de guerra británicos y norteamericanos, y posiblemente contra otros buques de la OTAN, mediante embarcaciones de alta velocidad cargadas con explosivos (12). También planeadas por Al-Nashiri, que había enviado a tres activistas saudíes a Marruecos para su organización, fueron frustradas por las fuerzas de seguridad de dicho país, con la detención, en mayo de 2002, de la célula encargada de llevarlas a cabo.
- Las que planeaba Al Qaeda en el estrecho de Malaca contra unidades navales de Malasia y de los Estados Unidos (13).

Otras organizaciones yihadistas activas en el entorno marítimo

Las organizaciones terroristas relacionadas con la yihad que han mostrado un mayor interés en el terrorismo marítimo están radicadas en los archipiélagos del Sureste Asiático, por cuyas proximidades circula una importante proporción del tráfico marítimo mundial. Se trata de Abu Sayyaf y el Frente Moro de Liberación Islámica, en Filipinas, así como Jemaah Islamiyah, en Indonesia. En noviembre de 2008 también hizo irrupción en este ámbito, de una forma particularmente violenta, el grupo paquistaní Lashkar-e-Taiba.

Abu Sayyaf

Este grupo terrorista filipino, de ideología islámica integrista, cuyo nombre significa «Portador de la espada», tuvo sus inicios en 1990, cuando se separó del Frente Moro de Liberación Nacional (FMLN). Su fin fundacional es la creación de un Estado islámico en el sur de Filipinas. No solamente ha utilizado la mar para el contrabando de armas entre islas, sino que ha sido responsable de numerosos ataques en la mar y desde la mar en el sur del país. Según distintas fuentes, el grupo cuenta en la actualidad con entre 200 y 500 miembros.

(11) Al-Nashiri fue el responsable del planeamiento y organización de los atentados contra el *Cole* y el *Limburg*. En noviembre de 2002 fue capturado en Adén y confinado en la prisión de Guantánamo.

(12) PELKOFSKI, James: *Al Qaeda's Maritime Campaign*. US Naval Institute Proceedings, diciembre de 2005.

(13) RAYMOND, Catherine Z.: *Maritime Terrorist in Southeast Asia: A Risk Assessment*. Institute of Defence and Strategic Studies Singapore, marzo de 2005.



Buque de la Marina de los Estados Unidos escoltado por un patrullero alemán mientras atravesaba el estrecho de Gibraltar en diciembre de 2003, en el marco de ACTIVE ENDEAVOUR STROG. (Foto: L. Díaz-Bedia Astor).

Una de sus primeras acciones terroristas, en 1991, fue el atentado con bomba contra el buque de pasaje *Doulos*, utilizado como biblioteca pública itinerante por una ONG cristiana, cuando estaba atracado en el puerto de Zamboanga, en la isla de Mindanao. El 4 de abril de 1995, miembros del grupo realizaron un desembarco en la localidad de Ipil, de mayoría cristiana, donde provocaron numerosos incendios, asaltaron siete oficinas bancarias y dieron muerte a más de 50 personas. Abu Sayyaf obtuvo notoriedad internacional en 2000 y 2001, debido a los secuestros de decenas de personas, tanto filipinas como extranjeras, en una serie de ataques contra pequeñas localidades, instalaciones turísticas y buques en el archipiélago filipino de Sulu y en el mar de Célebes (14).

Su acción de mayor envergadura en la mar es el atentado contra el *Superferry 14*, el 27 de febrero de 2004, que ostenta el primer lugar en el *ranking* de

(14) BRADFORD, John F.: *The Growing Prospects for Maritime Security Cooperation in Southeast Asia*. Naval War College Review, verano de 2005. Vol. 58, núm. 3.

ataques terroristas contra buques en cuanto al número de víctimas mortales. El buque, de 10.192 toneladas, había salido de Manila rumbo a la ciudad de Bacolod con 899 personas a bordo entre pasajeros y tripulación. Tras hora y media de navegación, una bomba, que había sido introducida a bordo disimulada en el interior de un aparato de televisión, hizo explosión. El resultado fue la muerte de 116 personas y el hundimiento del buque. Al parecer Abu Sayyaf llevó a cabo el atentado como represalia contra la naviera propietaria del buque, que no se había doblegado ante sus intentos de extorsión. Para algunos analistas, el grupo terrorista no pretendía causar un número tan elevado de víctimas, sino que su intención era enviar un mensaje a la compañía para que pagase en el futuro (15).

La mayoría de los miembros de Abu Sayyaf están familiarizados con el medio marino, al proceder de familias de pescadores. Además, se sabe que algunos de ellos han participado en cursillos de adiestramiento en la mar, en Sulu y Tawi-Tawi, en junio de 2005, así como en cursillos de técnicas de buceo en Malasia, en julio del mismo año, que realizaron junto con miembros del grupo terrorista Jemaah Islamiyah. En agosto de 2005 se hizo pública la información de que líderes de este grupo y de organizaciones terroristas de otras nacionalidades se habían reunido en la localidad de Patikul, en la isla de Joló, con objeto de preparar atentados en las playas de la isla de Palawan (16).

Frente Moro de Liberación Islámica (FMLI)

Es el movimiento separatista de mayor entidad en Filipinas, habiendo llegado a contar con 15.000 miembros. Creado en 1977, también tras escindirse del FMLN, con el que comparte la pretensión de crear un Estado independiente en el sur de Filipinas, promueve una interpretación más tradicional y estricta del islam. Ha llevado a cabo violentas acciones contra objetivos de naturaleza civil y militar, en los que ha causado la muerte de miles de personas. Entre las acciones en el entorno marítimo se pueden citar el ataque contra el puerto de Davao, en abril de 2003, en el que provocó la muerte a 17 personas, y diversos atentados contra el tráfico mercante, principalmente contra *ferries* que transportaban unidades militares o fieles cristianos entre Mindanao

(15) Paradójicamente, este ataque no sólo no logró cumplir dicho fin, sino que tuvo unas repercusiones muy negativas para el propio grupo terrorista, ya que, con el apoyo de los Estados Unidos, las Fuerzas Armadas de Filipinas lo han perseguido con mucha más determinación desde entonces.

(16) BANLAOI, Rommel C.: *The Abu Sayyaf Group and Terrorism in the Southern Philippines Seven Years After 9/11: Threat and Response*. Monografía n.º 2 del Philippine Institute for Political Violence and Terrorism Research (PIPVTR), septiembre de 2008.

y otras islas del archipiélago (17). Durante los últimos años se han producido distintos intentos de negociación entre el Gobierno filipino y el FMLI. Los días 8 y 9 de diciembre de 2009 se llevó a cabo una nueva ronda de conversaciones en Kuala Lumpur (18), cuyos resultados están aún por ver.

Jemaah Islamiyah

Este grupo terrorista indonesio, de carácter fundamentalista islámico, cuyo nombre significa «Comunidad islámica», pretende el establecimiento de un Estado panislámico en el Sudeste Asiático. Dividido en cuatro unidades operativas o «Mantiquis», sus redes se extienden por Indonesia, Malasia, Filipinas, Singapur y Australia. Es responsable de numerosas acciones terroristas, entre las que destaca, por su magnitud, el atentado con bomba contra una discoteca en Bali, el 12 de octubre de 2002, en el que murieron 202 personas, la mayoría de ellas turistas extranjeros. El 17 de julio de 2009 volvió a mostrar su capacidad, con dos atentados prácticamente simultáneos en Yakarta, contra los hoteles de las cadenas norteamericanas Ritz, Carlton y Marriott, en los que murieron nueve personas (incluyendo dos terroristas suicidas) y resultaron heridas más de 50.

En relación al terrorismo marítimo, durante el año 2001 planeó llevar a cabo ataques contra buques de la Marina de guerra de los Estados Unidos, aunque nunca llegó a realizarlos. Células del grupo arrestadas en Singapur, entre diciembre de 2001 y enero de 2002, poseían cartas del muelle de Sembawang, donde suelen atracar los buques de la Marina de los Estados Unidos en sus escalas. También existen evidencias de que algunos de sus miembros se han adiestrado en el sur de Filipinas, junto con Abu Sayyaf, con objeto de desarrollar la capacidad de realizar demoliciones submarinas (19).

Lashkar-e-Taiba (LeT)

El grupo terrorista paquistaní LeT, o «Ejército de los puros», fue fundado en 1989 como rama armada de la organización islamista Markaz Dawatul Irshad. Su fin más inmediato es la liberación de la parte de Cachemira que se encuentra bajo soberanía india, aunque su ideología es panislámica, a favor de

(17) RAYMOND, Catherine Z.: *Maritime Terrorist in Southeast Asia: A Risk Assessment*. Institute of Defence and Strategic Studies Singapore, marzo de 2005.

(18) GRP, *MILF formal peace talks reopen in Kuala Lumpur*. Philippine Information Agency, 9 de diciembre de 2009. www.PIA.gov.ph.

(19) RAYMOND, Catherine Z.: *The Threat of Maritime Terrorism in the Malacca Straits*. Terrorism Monitor. Volumen 4, número 3, de 9 de febrero de 2006.



El hotel Taj Mahal en llamas durante el ataque del grupo terrorista Lashkar-e-Taiba a la ciudad de Bombay, en noviembre de 2008.

la creación de un califato que englobe a todas las tierras antaño dominadas por el islam.

Ha sido considerado por las autoridades indias y paquistaníes como responsable del ataque terrorista contra Bombay en noviembre de 2008. Dicho ataque fue realizado por un comando de diez personas que salió a la mar desde Karachi, en Pakistán, a bordo de un buque mercante de dicha nacionalidad. Posteriormente abordó un pesquero indio, asesinó a toda su tripulación excepto al patrón, y a bordo de él navegó hasta las proximidades de Bombay. El día 26 de noviembre, tras decapitar al patrón, desembarcó, mediante lanchas neumáticas en dos puntos diferentes de la parte sur de la ciudad. Una vez en tierra se dividió en cuatro grupos, que efectuaron atentados contra una estación de tren, un hospital, un café, dos hoteles y un centro judío, en los que dispararon contra todos aquellos que se cruzaban en su camino. Durante los tres días que duró la acción, los terroristas provocaron la muerte a 179 personas e hirieron a alrededor de 300 más (20), lo que le convierte en el ataque más sangriento del terrorismo marítimo hasta la fecha.

(20) RABASA, Ángel y otros: *The Lessons of Mumbai*. RAND Corporation Occasional Paper, 2009.

Futura actividad yihadista en el entorno marítimo

No puede desestimarse la posibilidad de que en un futuro próximo continúen produciéndose nuevas acciones yihadistas en el entorno marítimo. Lo más probable es que sea Al Qaeda la que continúe constituyendo la mayor amenaza, dados sus objetivos globales, sus medios y su capacidad para abrir nuevos frentes en su particular guerra contra Occidente, cuando percibe oportunidades y detecta las debilidades de aquellos que considera sus adversarios (21).

Para Al Qaeda, la desestabilización económica que podría provocar mediante el ataque al tráfico marítimo resulta muy atractiva. El propio Osama Bin Laden ha manifestado la importancia del sistema comercial occidental en el marco de la guerra contra Estados Unidos y sus principales aliados. De hecho, muchas de las declaraciones realizadas por éste y por sus acólitos se han referido a la vulnerabilidad financiera de los Estados Unidos, y han hecho llamamientos a centrarse en objetivos que puedan provocar la disrupción de la economía, incluyendo el tráfico de buques mercantes y especialmente el de petroleros. Además de Al-Nashiri, también Al-Suri, destacado miembro de la organización, ha considerado ataques a buques en estrechos para intentar su bloqueo.

Un nueva prueba de que se mantiene el interés de Al Qaeda en este tipo de acciones es la detención en Egipto, el 9 de julio de 2009, de una célula ligada a esta organización, a la que se acusó de planear ataques contra buques en el canal de Suez y contra oleoductos en sus proximidades. Al parecer, dicha célula, liderada por un palestino e integrada por otras 25 personas de nacionalidad egipcia, recibía instrucciones de un grupo yihadista establecido en Gaza, denominado «Ejército Palestino del Islam». Entre el material incautado se hallaron explosivos y trajes de buceo (22).

Al Qaeda también tiene un gran interés en las posibilidades del terrorismo marítimo para provocar lo que denomina «castigo coercitivo masivo», que podría materializarse mediante ataques a buques de crucero, con los que podría provocar un elevado número de víctimas. También podría utilizar un buque como arma, en particular un petrolero o un gasero. E incluso podría ir más allá, ya que en el caso de que un arma de destrucción masiva cayese en sus manos, tendría pocos escrúpulos en su utilización contra un centro urbano, donde podría introducirla desde la mar en un contenedor a bordo de un mercante. Así conseguiría unos efectos aún mayores, tanto en vidas humanas

(21) MURPHY, Martin N.: *The Unwanted Challenge*. US Naval Institute Proceedings, diciembre de 2008, p. 47.

(22) MICHAEL, Maggie: *Egypt arrests group it says had links to al-Qaida and plotted attacks on Suez Canal*. FOX8 News, 9 de julio de 2009. www.myfox8.com.



Gasero fondeado frente al puerto de Las Palmas. La utilización de un buque de este tipo como arma podría causar importantes daños materiales y un elevado número de víctimas.
(Foto: L. Díaz-Bedia Astor).

como en daños a las infraestructuras, y seguramente llegaría a afectar al conjunto de la economía mundial.

Esta organización también podría intentar ocasionar un importante desastre medioambiental mediante el ataque a un petrolero con objeto de provocar el derramamiento del crudo. Las consecuencias económicas también serían considerables, además de por la pérdida del propio buque y de su carga, por sus más que probables repercusiones en los mercados de valores y por posibles daños colaterales si el atentado se produjese en zonas turísticas o pesqueras.

Por último, es muy posible que siga intentando realizar acciones contra buques de guerra, dado el efecto mediático que conseguiría alcanzando un objetivo de una naturaleza tan emblemática.

Seguramente también seguirán produciéndose acciones de organizaciones yihadistas de carácter nacional o regional, que podrían incluir la infiltración de terroristas y la introducción de armas desde la mar, ataques a ciudades o instalaciones turísticas situadas en la costa y ataques a buques con objeto de provocar su hundimiento, daños de gravedad o su apresamiento para la toma de rehenes entre las tripulaciones o el pasaje. Con ellas perseguirán tanto la consecución de sus fines particulares como la contribución a la causa yihadista global.

Conclusión

Al Qaeda y otras organizaciones islamistas, integradas en la yihad neosalafista global, han demostrado su interés en la realización de atentados en el entorno marítimo, que han sido capaces de llevar a cabo con éxito en diversas ocasiones. Las iniciativas que se han puesto en marcha en la última década para aumentar la seguridad marítima han logrado reducir la capacidad de dichos grupos y han evitado numerosos atentados, pero aún así la amenaza persiste en este ámbito.

Su implantación en el Sudeste de Asia, de creciente importancia estratégica, por donde transita un enorme porcentaje del tráfico mercante mundial, puede facilitar acciones en esta región que podrían llegar a tener repercusiones a nivel global. De ahí seguramente el interés demostrado por la Administración norteamericana en que se alcance finalmente un acuerdo entre el Gobierno filipino y el FMLI. Pero seguramente sus futuras líneas de acción no se limitarán a dicha región, ni quedarán circunscritas a la realización de ataques contra buques. Como demostraron los atentados de Bombay, la red yihadista internacional es capaz de aprovechar cualquier vulnerabilidad para atacar en el momento y en el lugar más inesperados.

España, en particular, debe tener muy en cuenta la amenaza yihadista en el entorno marítimo, especialmente si se consideran las siguientes circunstancias:

- Nuestra especial situación geográfica en uno de los puntos focales más importantes del tráfico marítimo mundial, donde Al Qaeda ya ha planeado la realización de ataques.
- La fijación de la yihad en nuestra patria, que considera territorio a reconquistar.



Adiestramiento del trozo de visita y registro del patrullero de altura *Cazadora* en el Mediterráneo, durante un tránsito, en julio de 2005. (Foto: L. Díaz-Bedia).

- La inmigración ilegal por vía marítima procedente del norte de África, que puede ser utilizada para la infiltración de terroristas en nuestro territorio.
- La presencia en el norte de África de organizaciones como Al Qaeda para el Magreb islámico.

Por ello no se debe bajar la guardia ni en tierra ni en la mar. Es preciso mantener y ampliar los esfuerzos ya puestos en marcha para la consecución de un régimen de seguridad marítima eficaz, y seguir avanzando en la adquisición de todas las capacidades que nos permitan la disuasión y la lucha eficaz contra el terrorismo marítimo.

BIBLIOGRAFÍA

- ARDILLON, Hubert: *Attentat contre le pétrolier Limburg. Lettre adressée à l'Association Française de Capitaines des Navires par le Commandant du navire.*
http://www.afcan.org/dossier_accidents/limbourg.html.
- BANLAOL, Rommel C.: *The Abu Sayyaf Group and Terrorism in the Southern Philippines Seven Years After 9/11: Threat and Response.* Monografía no. 2 del Philippine Institute for Political Violence and Terrorism Research (PIPVT), septiembre de 2008.
- BRADFORD, John F.: *The Growing Prospects for Maritime Security Cooperation in Southeast Asia.* Naval War College Review, verano de 2005. Vol. 58, núm. 3.
- CHALK, Peter: *The Maritime Dimension of International Security. Terrorism, Piracy, and Challenges for the United States.* Project Air Force. RAND Corporation, 2008.
- FEAL VÁZQUEZ, Javier: *La amenaza del terrorismo en el ámbito marítimo.* Boletín de Información, núm. 304, CESEDEN, año 2008.
- GRACE, Francie: *Straits Of Gibraltar: Terror Target?* CBS News, 11 de junio de 2002.
- GREENBERG, Michael D., y otros: *Maritime terrorism. Risk and Liability.* Center for Terrorism Risk Management Policy. RAND Corporation, 2006.
- JHA, PANKAJ K.: *Jakarta Blasts and Jemaah Islamiyah.* Institute for Defence Studies and Analysis, 23 de julio de 2009. www.idsa.in.
- KENNY, Alejandro: *Amenazas a la Seguridad Marítima. Perspectiva desde el Cono Sur.* Air & Space Power Journal. Tercer trimestre de 2006. Volumen XVIII, núm. 3.
- LORENZ, Akiva J.: *Al Qaeda's Maritime Threat.* Intelligence and Terrorism Information Center at the Israel Intelligence Heritage & Commemoration Center (IICC), 3 de mayo de 2007.
- LORENZ, Akiva J.: *The Threat of Maritime Terrorism to Israel.* Maritime Terrorism Research Center, 24 de septiembre de 2007. <http://www.maritimeterrorism.com>.
- MICHAEL, Maggie: *Egypt arrests group it says had links to al-Qaida and plotted attacks on Suez Canal.* FOX8 News, 9 de julio de 2009. www.myfox8.com.
- MURPHY, Martin N.: *The Unwanted Challenge.* U.S. Naval Institute Proceedings, diciembre de 2008, p. 47.
- RABASA, Ángel, y otros: *The Lessons of Mumbai.* RAND Corporation Occasional Paper, 2009.
- RAYMOND, Catherine Z.: *Maritime Terrorist in Southeast Asia: A Risk Assessment.* Institute of Defence and Strategic Studies Singapore, marzo de 2005.
- RAYMOND, Catherine Z.: *The Threat of Maritime Terrorism in the Malacca Straits.* Terrorism Monitor. Volumen 4, número 3, 9 de febrero de 2006.
- SHOVELL, Damian: *Terror in the Gulf.* Royal Australian Navy News Features.
<http://www.defence.gov.au/news/navynews/editions/4710/feature/feature01.htm>.
- FACTBOX: *Who are Lashkar-e-Taiba?* Thomson Reuters Foundation. <http://www.alertnet.org>.
- GRP, MILF *formal peace talks reopen in Kuala Lumpur.* Philippine Information Agency, 09 de diciembre de 2009. www.PIA.gov.ph.
- Philippines-Mindanao conflict.* Thomson Reuters Foundation Alert Net. <http://www.alertnet.org>.
<http://www.cole.navy.mil/Memorial/Pic017.jpg>.