

LA OPERACIÓN ATALANTA COMO MODELO DE COOPERACIÓN CIVIL-MILITAR

Peter HUDSON
Contralmirante de la Royal Navy
Comandante de la Operación ATALANTA

El aumento de la piratería en las costas de Somalia no ha de considerarse un problema aislado, sino un síntoma de una situación más grave: el desgobernado reinante en Somalia durante los últimos veinte años. Por este motivo, su solución no llegará de un planteamiento parcial; por el contrario, necesita un enfoque integral. La UE tiene un peso significativo en los foros internacionales que abordan asuntos de esta zona del mundo, y en muchos casos está configurando los objetivos a perseguir. La Operación ATALANTA forma parte del enfoque global de la Unión Europea hacia Somalia.

Cuando la Operación ATALANTA se lanzó en diciembre de 2008, ya era obvio que había que adoptar un enfoque muy amplio para abordar nuestro problema operativo militar. A este respecto, una de las cuestiones que quedaron claras ya durante las primeras fases del proceso de planeamiento fue que el problema de la piratería afecta directamente al comercio marítimo, y que había que lograr la participación de este sector, estableciendo con él una asociación que funcionara y contando con la presencia de expertos en el sector a tiempo completo en nuestro cuartel general.

Para hacerlo así, el Cuartel General Operativo de EUNAVFOR desarrolló el Centro de Seguridad Marítima del Cuerno de África (MSCHOA), cuya función es recibir y emitir información, avisos, orientación y asesoramiento a las comunidades marítimas mercante y pesquera, así como a otras organizaciones militares y otras naciones implicadas de la zona. Se diseñó el sitio *web* del MSCHOA, y en estrecha colaboración con él, la herramienta *Mercury Chat*, un medio seguro para comunicaciones no clasificadas en tiempo casi real entre las fuerzas navales en la mar y otros actores que participan en la operación, especialmente la OTAN y las CMF (Fuerzas Marítimas Combinadas), con quienes hemos alcanzado un excelente nivel de cooperación táctica.

La interacción entre los ámbitos civil y militar es también el punto de partida de muchas otras iniciativas: el Corredor Internacional de Tránsito

Recomendado (IRTC), la iniciativa SHADE (Shared Awareness and Deconfliction), acuerdos técnicos con países de la región para actuar en la mar y procesar a presuntos piratas o criminales marítimos, la Iniciativa del Canal de Suez, el establecimiento de relaciones con terceros países y países de la región, etc.

Pero la Operación ATALANTA forma parte de una lista de objetivos más amplia dentro del enfoque global de la UE para tratar aspectos humanitarios, de seguridad y, si bien todavía no plenamente, aspectos de desarrollo. Puede que en el futuro contribuyamos al desarrollo de las capacidades tanto de Somalia como de países vecinos de la región mediante el apoyo a la construcción de su capacidad marítima, pero hoy por hoy, el mandato de ATALANTA no incluye este cometido.

Hay diversas iniciativas en el campo de la construcción de capacidades marítimas. En enero de 2009 se lanzó el Código de Conducta de Djibouti (1) bajo el liderazgo de la Organización Marítima Internacional (OMI). Promueve la cooperación regional en la represión de la piratería y el crimen marítimo cumpliendo con los preceptos del derecho internacional; el intercambio de información a través de un sistema de puntos focales nacionales y de centros de información; la interdicción de barcos sospechosos de estar implicados en actos de piratería y crimen marítimo; la captura y procesamiento de personas sospechosas de piratería, etc. Ofrece la posibilidad de coordinar operaciones, y pretende utilizar centros de información en Kenia (Mombasa), Tanzania



Boarding de la fragata Blas de Lezo sobre posibles piratas. (Foto: F. García Flores).



Operación ATALANTA. Acudiendo a una llamada de auxilio. (Foto: F. Poole Quintana).

(Dar Es Salaam) y Yemen (Sana'a). También pretende establecer un Centro de Adiestramiento Regional en Djibouti.

Otra iniciativa es el Grupo de Contacto sobre la Piratería frente a la Costa de Somalia (CGPCS) (2), creado en Nueva York bajo el patrocinio de la ONU en enero de 2009. Es un mecanismo de cooperación internacional contra la piratería creado en respuesta a lo solicitado en la Resolución del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas 1851 (2008) y compuesto por cuatro grupos de trabajo encargados de la coordinación militar y operativa, el intercambio de información y la construcción de capacidad; de los asuntos legales; de la coordinación comercial e industrial; y de la información pública. Las iniciativas mencionadas exigen una unión y una coordinación civil-militar muy estrechas.

Elemento fundamental en toda misión contra la piratería es la capacidad de procesar, siempre que sea posible, a los sospechosos de cometer o de haber cometido actos de piratería o crímenes marítimos. La UE ha alcanzado acuerdos con Kenia para tal procesamiento, y actualmente tenemos allí 75 detenidos. También se ha firmado un acuerdo con la República de las Seychelles. Estos acuerdos no son de aplicación específica para una nación concreta; son aplicables a cualquier unidad de ATALANTA. Los Estados miembros conservan la libertad para encausar a piratas en sus propios tribunales.

Si repasamos las estadísticas del Golfo de Adén, vemos que entre agosto y diciembre de 2008 tuvieron lugar 55 ataques y secuestros en el IRTC, mien-

tras que en el mismo periodo de 2009 únicamente se registraron 19. Hay diversas razones que explican esta disminución. Primero está la presencia constante de buques de guerra en el IRTC, pero hay muchos otros ejemplos dentro de la categoría de la cooperación civil-militar.

Un importante resultado de ATALANTA ha sido la formulación de Prácticas Recomendadas. Se trata de varias medidas de importancia que los buques pueden adoptar fácilmente durante su tránsito por el Golfo de Adén y la Costa de Somalia. Han sido desarrolladas por especialistas del MSCHOA que trabajan en estrecho contacto con las Asociaciones de Transporte Marítimo y Cámaras de Navegación Marítima, las compañías del sector, la OTAN y la CMF. Las Prácticas Recomendadas se actualizan periódicamente, están aceptadas internacionalmente y la OMI las respalda plenamente. Estas medidas perdurarán mucho después de expirar el mandato de ATALANTA, ya que han sido aceptadas y adoptadas por la comunidad marítima, y su eficacia se ha demostrado en la práctica.

Un desarrollo lógico derivado de las Prácticas Recomendadas es el asesoramiento dedicado a las medidas de auto-protección. Está pensado para aconsejar a navegantes y tripulaciones sobre cómo impedir que los piratas se hagan con el control del barco. Hemos trabajado estrechamente con el sector para analizar lo que funciona y lo que no; el asesoramiento resultante reconoce los puntos vulnerables concretos de ciertos tipos de barcos y las limitaciones prácticas y económicas de lo que puede hacerse. El objetivo es aumentar la duración media de un ataque pirata de 11 minutos (en noviembre de 2008) a 30 minutos (en noviembre de 2009), lo que aporta un tiempo adicional vital para que las unidades navales respondan a incidentes en el IRTC.

Otro desarrollo es la Carta de Planeamiento Anti-piratería, desarrollada en cooperación con la Oficina Hidrográfica del Reino Unido. Se ha distribuido ampliamente a través de agencias cartográficas, autoridades portuarias y asociaciones de marinos de la región. Aporta mucha información a las tripulaciones mercantes en cuanto al estado de alerta y las acciones a tomar en caso de un ataque, presunto o real. Se espera que contribuya a reducir el número de buques y compañías navieras que deciden no registrarse en el MSCHOA ni implantar las Prácticas Recomendadas.

El establecimiento de una relación constructiva con el mundo de los seguros marítimos es otra línea de trabajo en desarrollo dirigida a animar al sector a adherirse a las Prácticas Recomendadas.

Por último, respecto a la cooperación con el sector del comercio marítimo, está el reconocimiento del gran impacto que los actos de piratería pueden tener sobre el individuo. Hasta hace poco, se había hecho escaso hincapié en la grave situación de los marinos y apenas tenían asesoramiento práctico sobre cómo prepararse o sobrevivir a un periodo de cautividad. Se ha abierto una sección en el sitio *web* del MSCHOA sobre este tema, y está previsto trabajar más en el futuro para mejorarla.

Como la piratería es un delito, merece la pena mencionar nuestra constante cooperación con las organizaciones policiales internacionales. Hace un año, la piratería no era una de las máximas prioridades en la agenda de la INTERPOL/EUROPOL, pero su relevancia ha aumentado de forma significativa. El Estado Mayor de ATALANTA está trabajando con estas organizaciones con vistas a contribuir a las bases de datos de INTERPOL, a reforzar los niveles de intercambio de información, y a aumentar la eficacia en la mar de los equipos de visita y registro de nuestros buques, proporcionándoles acceso inmediato a los datos biométricos de presuntos delincuentes, sus fotografías, etc. Otra línea de cooperación en el terreno policial es el asesoramiento y adiestramiento proporcionado a nuestras dotaciones y a la policía de los estados regionales acerca de la custodia y protección de pruebas.

También se está desarrollando la relación entre la EUNAVFOR y el Centro de Satélites de la UE. Este centro produce informes de Inteligencia Geoespacial que abarcan desde breves descripciones para atender necesidades operativas que requieren una respuesta rápida, hasta estudios muy pormenorizados sobre áreas e instalaciones complejas, fundamentalmente a través de datos procedentes de satélites de observación terrestre. De los productos recibidos hasta la fecha hemos obtenido información muy útil sobre la actividad pirata en el área de operaciones, y ambas organizaciones mantienen una buena relación profesional, participando en grupos de trabajo, informando sobre la utilidad de los productos y realizando visitas recíprocas.

La Operación ATALANTA está cambiando las cosas: no ha habido ningún ataque sobre buques del WFP (Programa Mundial de Alimentos) ni de AMISOM (Misión de la Unión Africana para Somalia) escoltados por unidades ATALANTA, y se ha registrado un descenso en el número de ataques piratas perpetrados sobre buques que transitan por el Golfo de Adén y la Costa de Somalia. Sin embargo, no hay espacio para la complacencia. Los piratas son un enemigo resuelto, y veremos más ataques piratas en el futuro.

Sustentando al menos una parte del éxito obtenido hasta la fecha está la cooperación civil y militar en todos los niveles: fuerzas navales, la industria marítima y los países de la región.

(1) El 1 de febrero de 2010 lo firmaron formalmente Islas Comores, Djibouti, Egipto, Etiopía, Francia, Jordania, Kenia, Madagascar, Islas Maldivas, Omán, Arabia Saudí, Seychelles, Somalia, Sudáfrica, Sudán, la República Unida de Tanzania y el Yemen.

(2) Con la participación de Alemania, Arabia Saudí, Australia, Bahamas, Bélgica, Canadá, China, Chipre, Corea del Sur, Dinamarca, Djibouti, Egipto, Emiratos Árabes, España, Estados Unidos, Etiopía, Francia, Grecia, Holanda, India, Indonesia, Islas Marshall, Italia, Japón, Kenia, Liberia, Malasia, Marruecos, México, Nigeria, Noruega, Omán, Panamá, Portugal, Reino Unido, República Checa, Rusia, Seychelles, Suecia, Somalia (TGF: Gobierno de Transición Federal), Turquía, Ucrania, Yemen. Organizaciones internacionales: Unión Africana, Naciones Unidas, OMI, Liga Árabe e INTERPOL.