



OPERACIONES ANTIPIRATERÍA DE LA OTAN

Alejandro CUERDA LORENZO

Agustín ARIAS GONZALEZ
Coronel del Ejército del Aire



Introducción



ARECE sorprendente que en los albores del siglo XXI reaparezca la piratería (1) y ocupe titulares de prensa y los minutos más importantes de nuestros telediarios. Los secuestros por parte de piratas somalíes del *Playa de Bakio* y del *Alakrana* han puesto de manifiesto que no se trata de una broma ni pertenece a la ficción, sino que es algo real que preocupa mucho a los países occidentales (2), para los cuales navegar por esas aguas se ha convertido en una actividad peligrosa; todo ello debido a los

ataques de unos grupos violentos organizados que, actuando desde pequeñas embarcaciones, son los nuevos piratas, armados con fusiles de asalto Kalashnikov y navegando con el auxilio de modernos GPS. Para los españoles no debería ser nada nuevo, aunque nos haga retrotraernos a los siglos XVI, XVII y XVIII, cuando nuestros navíos eran continuamente atacados y hostigados en sus tránsitos de regreso por el Atlántico y en los puertos metropolitanos y en las aguas caribeñas de la otra España, fenómeno extensible también al Mediterráneo asolado por los piratas berberiscos y por otros focos aliados de los turcos.

El fenómeno de la piratería se ha hecho cada vez mayor en los últimos años en el golfo de Adén y cuerno de África, donde su influencia es muy negativa para la seguridad de las rutas marítimas comerciales y para la libertad de navegación, además de amenazar los esfuerzos humanitarios internacionales en África.

La OTAN, entre otros organismos internacionales, está ayudando activamente a aumentar la seguridad en la zona y por ello ha iniciado una operación marítima, inédita (3), de lucha contra la piratería. Junto a ella están operando también la Unión Europea, Estados Unidos, China, India, Corea del Sur, Japón, Arabia Saudí, Irán y Rusia. Todos tratan de actuar coordinadamente para restablecer la seguridad de la navegación marítima en esta importante zona.

El papel de la OTAN

El origen de la participación de la OTAN en la lucha contra la piratería hay que buscarlo en la petición que realizó Ban Ki-Moon, secretario general de la ONU, a finales de 2008, al no poder hacer llegar sus barcos de ayuda humanitaria a las costas de Somalia, país destrozado por las luchas tribales.

Como respuesta, los ministros de Defensa de la OTAN, en apoyo de las resoluciones de Naciones Unidas 1814, 1816 y 1838, y en coordinación con otros agentes internacionales, incluyendo la Unión Europea, acordaron responder positivamente a la petición de la ONU y aceptaron conceder la ayuda solicitada el 9 de octubre, durante una reunión informal celebrada en Budapest, Hungría.

Así nació el 15 de octubre la primera operación antipiratería de la OTAN, llamada ALLIED PROVIDER, teniendo como objetivo fundamental la protección de los barcos cargueros del programa mundial de alimentos de Naciones Unidas (*UN World Food Program*, WFP) que transportan ayuda humanitaria a Somalia. Su misión consistió en patrullar las aguas que circundan este país, permitiendo que la preciada ayuda llegase a sus verdaderos destinatarios. La presencia de la Alianza también ayudó a disuadir otros actos de piratería en la región. La misión concluyó el 12 de diciembre de 2008 con



Marines americanos deteniendo a piratas en aguas de Somalia.

el relevo de la misma por la UE (Operación ATALANTA) (4). A pesar del éxito de esta primera misión de la OTAN, quedó demostrada la necesidad de ampliar la operación y afrontar de manera más amplia el problema de la piratería.

ALLIED PROTECTOR, segunda misión de la OTAN, nació también a petición de la ONU como continuación de la primera. Los objetivos fueron ampliados; no sólo se protegían los barcos de la ONU, sino que se colaboraba con las demás organizaciones internacionales y países que tenían navíos desplegados en la zona para luchar contra la piratería y permitir el libre tránsito. Esta operación se prolongó desde enero de 2009 hasta el 16 de agosto de ese mismo año.

La continuidad del problema, que no se acababa de resolver sino que, al contrario, iba en aumento, hizo que la OTAN se replantease la misión, por lo que el Consejo Atlántico (NAC) aprobó la Operación OCEAN SHIELD conforme a las resoluciones del Consejo de Seguridad de la ONU. Dicha operación entró en vigor el 17 de agosto de 2009 y continúa en la actualidad.

Operación OCEAN SHIELD



Como se ha mencionado, las dos primeras operaciones (ALLIED PROVIDER Y ALLIED PROTECTOR) estaban centradas en la lucha contra la piratería en la zona y en permitir la llegada a Somalia de los barcos de la ONU con la ayuda humanitaria que precisa imperativamente ese país, el cual forma parte de los llamados Estados fallidos [sin gobierno, en guerra civil, con tropas de la Unión Africana para permitir un mínimo de vida en Mogadiscio, fragmentado en otros estados (Somalilandia y Puntlandia)] En la

operación OCEAN SHIELD la novedad es que la Alianza ha ampliado su ámbito de actuación para combatir a los piratas introduciendo un nuevo elemento a su misión, que es el de ofrecer a los estados regionales que lo soliciten ayuda para poder desarrollar su propia capacidad de combatir la piratería.

Esta operación está siendo ejecutada actualmente por la Agrupación Naval Permanente 1 de la OTAN (SNMG 1) y parece que va a permanecer por bastante tiempo en la región. Vamos a analizar con más detalle su misión.

OCEAN SHIELD tiene cuatro campos de actuación. El primero no es diferente del de otras organizaciones y países participantes en la lucha contra la piratería (UE, China, Japón, *Combined Maritime Force* (5), etc.): la OTAN no tolerará actos de piratería. Durante el planeamiento se identificó como foco inicial de actuación el golfo de Adén, pero una vez obtenidos los suficientes medios aeronavales habría una expansión hacia el llamado Somali Basin (SB), la costa este de Somalia.

La segunda vertiente pretende crear una coordinación integral entre todos los actores participantes. Dado el gran número de organizaciones y países involucrados en la lucha contra la piratería, se hace necesario coordinar los esfuerzos y el empleo de los escasos medios disponibles en la gigantesca área de operaciones (6). Para ello la OTAN apuesta por la complementariedad y no la competición. Como ejemplo, la OTAN ha asumido la responsabilidad en la coordinación de las patrullas de las diferentes fragatas que operan en el golfo de Adén, dentro del llamado IRTC (*Internacional Recommended Transit Corridor*) (7).



NATO con autoridades de Puntlandia.

La tercera vertiente de la misión OCEAN SHIELD está orientada hacia la comunidad marítima internacional, ya que esta última puede jugar un importante papel en la prevención y reducción de los actos de piratería. La OTAN basa sus esfuerzos en tratar de divulgar al máximo normas de conducta para buques mercantes que transitan por esas aguas al objeto de mejorar su seguridad ante los piratas, participación en redes de alerta, NATO Shipping Centre, etc. Muchas compañías navieras han puesto en práctica las recomendaciones de seguridad proporcionadas por la OTAN.

El último ámbito de actuación, y también el más complicado, es el de la ayuda a los países del Cuerno de África para desarrollar la suficiente capacidad para que ellos mismos lleven a cabo sus operaciones de lucha contra la piratería. La OTAN se encuentra en el inicio de esta difícil y duradera tarea, pero parece confiar en que un esfuerzo conjunto internacional podría dar buenos resultados a largo plazo. Aún en los primeros pasos, y tras contactos establecidos con las diferentes autoridades de los países del Cuerno de África (incluyendo al frágil gobierno regional de Puntlandia), la OTAN busca identificar los requerimientos necesarios de esos países para que en un futuro desarrollen de forma independiente su propia capacidad de lucha.

Composición de la Fuerza Naval

El éxito de toda operación militar depende, entre otros factores, de la capacidad de generación de las fuerzas necesarias. La necesidad de fuerzas navales, identificadas durante la fase de planeamiento de OCEAN SHIELD, asciende a quince escoltas, aunque en estos momentos tan sólo hay operando en el golfo de Adén cuatro fragatas pertenecientes a la Agrupación Naval Permanente 1 (SNMG 1). Por tanto, uno de los retos a los que se enfrenta actualmente la OTAN en la lucha contra la piratería es la obtención de más medios, en constante competencia con otros organismos internacionales como la UE, que contribuye a la misma lucha (Operación ATALANTA), con un despliegue actual entre navíos y aviones de una veintena (8).

La OTAN tiene dos agrupaciones navales permanentes de escoltas (los Standing NATO Maritime Groups 1 y 2) y dos de cazaminas (los Standing NATO Maritime Mine Countermeasure Groups 1 y 2). Estas Agrupaciones están integradas por buques de países aliados, permanentemente disponibles para la OTAN para la realización de diversas tareas, ya sea la mera participación en ejercicios o la intervención en misiones reales.

Las SNMG 1 y SNMG 2 se alternan según las necesidades operacionales de la Alianza, ayudando a mantener una flexibilidad óptima. Ambas agrupa-



La SNMG 2 en el golfo de Adén.



USS *Chosin* aproximándose a un *dhow*.

ciones navales han sido utilizadas por la OTAN en la lucha contra la piratería desde el inicio de la misión.

La SNMG 1 se emplea generalmente en el área atlántica, pero puede desplegar donde la OTAN lo requiera. La SNMG 2 se emplea generalmente en el área mediterránea, pero igualmente puede desplegar también donde la OTAN decida. Ambas agrupaciones se componen de seis a diez buques, que suelen establecer una rotación de cuatro a seis meses de misión.

A la hora de escribir este artículo, la SNMG 1 en la operación OCEAN SHIELD en el golfo de Adén estaba compuesta por las unidades siguientes:

- NRP *Álvares Cabral* (buque insignia Portugal).
- USS *Donald Cook* (Estados Unidos).
- USS *Stephen W. Groves* (Estados Unidos).
- SU *Libeccio* (Italia).

Por su parte, el grupo SNMG 2 estuvo operando en las proximidades del golfo de Adén durante los últimos cinco meses y ha contribuido de manera importante a reducir la piratería en la región.

Estructura de mando y control de OCEAN SHIELD

Como es conocido, existen tres cuarteles generales operacionales conjuntos de la OTAN (Brunssum, Nápoles y Lisboa). JC Lisboa se diferencia de los otros dos en que es el único cuartel operacional que no tiene asignados mandos componentes de nivel táctico bajo su mando.

Para la operación OCEAN SHIELD el Mando Componente Marítimo de Northwood (CC Mar Northwood), que depende normalmente de JFC Brunssum, se ha puesto bajo el mando Operacional de JC Lisboa.

A través del SITCEN (*Situation Centre*) de JC Lisboa se lleva a cabo el control, coordinación y seguimiento de toda la operación de forma permanente (24/7) mediante la monitorización de diferentes herramientas, como MERCURY CHAT, JCOP, MANW MOC WATCH, análisis de los CCIR, etc., y en constante coordinación con el mando táctico subordinado CC Mar Northwood.

El futuro

El esfuerzo principal de la OTAN va dirigido a maximizar la utilización de los escasos recursos disponibles en la gigantesca área de operaciones, evitar la duplicidad de medios y fomentar la cooperación y la coordinación entre todos los actores de la lucha contra la piratería (OTAN, UE, CMF, China, Japón, etcétera).

A través de un mecanismo global de coordinación de la lucha contra la piratería, llamado SHADE (*Shared Awareness and Deconfliction Group*), materializado en reuniones de coordinación periódicas que se celebran en Bahrein, los organismos y naciones participantes en esta lucha tratan de mejorar los aspectos mencionados. En concreto, la OTAN ha asumido el papel de coordinador del IRTC (*Internacional Recommended Transit Corridor*), asegurando así el mejor empleo posible de los escoltas que operan en el golfo de Adén. La apuesta por mejorar esta coordinación incluye a Rusia, China y Japón, que tienen allí desplegadas fragatas que escoltan a sus propios convoyes nacionales, toda vez que China aceptó el pasado 6-7 de noviembre, en Pekín, el importante papel de SHADE como mecanismo global de coordinación. Otros aspectos en los que la OTAN trata de mejorar son la coordinación de la utilización de los medios de vigilancia aérea marítima dentro del área de operaciones (9) y el intercambio de inteligencia de teatro (10).

Otros esfuerzos van dirigidos a obtener acuerdos con países del entorno, principalmente Kenia y Seychelles, para permitir la transferencia de los piratas detenidos y ser juzgados allí. Puede ser que como resultado de progresos en este sentido, otros países de la OTAN, que actualmente no han contribuido con recursos navales a la operación, se decidan a enviar fragatas.

Los esfuerzos, finalmente, van dirigidos a continuar persistiendo en que las naciones provean de más medios navales a la OTAN, en particular, un buque de apoyo logístico (11) y capacidad médica de nivel Role 2, ya que dichas carencias condicionan la flexibilidad del comandante de la Agrupación Naval de la OTAN (CTF 508) para operar con sus fragatas, así como el nivel de riesgo a que debe someter a las dotaciones al no existir capacidad quirúrgica embarcada.

Conclusiones

Desde finales de 2008 la OTAN participa en operaciones de lucha contra la piratería en aguas de Somalia; en concreto, desde el 17 de agosto de 2009, con la llamada operación OCEAN SHIELD.

A pesar de la falta de medios aeronavales se han visto ya algunos efectos positivos al rentabilizarse al máximo los escasos recursos disponibles, como es el caso del golfo de Adén, donde la implantación y coordinación del IRTC por la OTAN ha hecho que los índices de ataques de piratas con éxito hayan bajado a mínimos.

Algunas iniciativas están en marcha para buscar mejoras en el desarrollo de la operación. Sin embargo, con el limitado número de escoltas la efectividad de la OTAN se ve disminuida y conduce a reafirmarse en la idea de que se deben buscar esfuerzos complementarios y mejorar la coordinación y cooperación entre todos los actores para asegurar el mejor empleo de todos los medios que actualmente operan allí.

La OTAN, a diferencia de otros organismos presentes en la lucha contra la piratería, ha apostado también por una vertiente no necesariamente marítima, como es ayudar a los países del Cuerno de África a desarrollar su propia capacidad de lucha contra la piratería. Un reto difícil y a largo plazo, que sin duda requerirá el apoyo de otros esfuerzos internacionales.

Reflexión final

La pregunta que nos deberíamos hacer es qué es lo que ha fallado para que sigan cometándose actos de piratería y cuáles son las responsabilidades políticas y comerciales que existen.

Aparentemente, la cuestión militar parece muy eficiente, al menos sobre el papel. De hecho se ha avanzado bastante, pero no se llega al final del problema, al fondo de la cuestión, que tiene sus raíces en los llamados Estados fallidos.

Desde nuestro punto de vista, más que piratería lo que realmente hay es una especie de «corso»; es decir, lo que históricamente se conoce como la

patente de corso, que la daban los estados a barcos y armadores para lanzarse a robar y secuestrar. Todos los piratas tienen una clara connivencia con las autoridades —o pseudoautoridades, sean caciques locales, señores de la guerra o líderes terroristas— que son los que animan y protegen. Este problema no es sólo marítimo, sino también terrestre, y se enmarca en ese fenómeno global de terrorismo con muchas semejanzas a los secuestros que en tierra realiza Al Qaeda, y las decenas de las —mal llamadas— guerrillas colombianas, narcos mexicanos, guerrillas tamilyes, moros-filipinos, ETA...

El fenómeno de la piratería es antiguo y pervivió hasta el siglo XIX —por cierto, los últimos piratas fueron un vasco y un cubano—. Se acabó con la piratería con muchos menos medios de los que ahora se emplean, y eso que el fenómeno estaba mucho más extendido. Pero, ¿cómo se hizo? Pues parece ser que se celebró una conferencia internacional, dirigida por Inglaterra, en la que se acordó como único punto que: «cualquier barco que, ya fuera en puerto o en alta mar, detenido por un buque de guerra de cualquier nacionalidad y que no tuviera la documentación en regla ni capacidad para justificar su empleo, así como que llevase armas a bordo, sería considerado pirata al momento, echado a pique y su tripulación ajusticiada a la mayor brevedad y en los mismos palos del barco hundido». Evidentemente eran otros tiempos, pero en definitiva se utilizaba la disuasión.

Nuestra intención es reflexionar sobre lo que nos enseña la historia. Hoy día, el Derecho Internacional y los Derechos Humanos son el marco de referencia ineludible para actuar a escala global. Por otra parte, la OTAN define, de acuerdo con los países, las reglas de enfrentamiento que deben marcar los límites de actuación a sus fuerzas. Pero no estaría de más que a escala mundial se organizase una conferencia en la que se marcaran los límites y se definiese una clara política de actuación en relación con la piratería. Marcada la acción política, las fuerzas militares se encargarían de prevenir y enfrentarse a estos actos.



(1) El estrecho de Malaca es uno de los lugares con mayor tráfico marítimo del mundo y donde se producen, desde los años 90, continuos actos de piratería. Malasia, Indonesia, Singapur y Tailandia firmaron en 2004 un acuerdo para coordinar la vigilancia y el combate contra la piratería marítima en sus aguas.

(2) España es tan sólo un país más en sufrir los secuestros de piratas. En el momento de escribir estas líneas se encontraban apresados en aguas de Somalia un total de doce buques de diferentes nacionalidades. El barco griego *Ariana*, recientemente liberado, ha estado seis meses secuestrado.

(3) La OTAN nació en el año 49 por la necesidad de frenar el avance del Pacto de Varsovia; hasta el momento nunca había llevado a cabo una operación marítima de lucha contra la piratería.

(4) España participa en la operación ATALANTA con un buque de apoyo anfíbio, un patrullero de altura y un avión de patrulla marítima.

(5) La *Combined Maritime Force* (CMF) está compuesta por tres agrupaciones navales multinacionales (CTF 150, CTF 151 y CTF 152). Cuenta con más de treinta unidades navales de diferentes países y trabaja en labores de lucha contra el terrorismo, antipiratería, reducción del tráfico ilegal de personas y drogas, así como en incrementar la seguridad marítima en la zona. Al mando se encuentra el vicealmirante norteamericano Bill E Gortney.

(6) La zona donde operan estos piratas es una gigantesca área marítima que cubre el golfo de Adén y parte del océano Índico comparable casi a la totalidad del Mediterráneo. Se han llegado a producir ataques incluso a más de 500 millas de la costa de Somalia.

(7) El número de ataques con éxito en el golfo de Adén ha bajado vertiginosamente a raíz de la implantación y coordinación del IRTC. Este corredor marítimo de seguridad, permanentemente vigilado por fragatas distribuidas en áreas de patrulla, es seguido por la mayoría de los buques mercantes.

(8) Los ministros de Exteriores y Defensa de la Unión Europea decidieron en diciembre 09 prolongar la misión ATALANTA durante todo el año 2010.

(9) En la actualidad no existe coordinación aérea. Para ello se pretende crear una célula de control de MPA con base en Djibouti y ya se ha creado la figura de un oficial de coordinación aérea para la lucha contra la piratería en Bahrein.

(10) La OTAN tiene también presencia en el *Counter Piracy Intelligence Fusion Centre* in Bahrein.

(11) La OTAN no dispone actualmente de un buque de aprovisionamiento de combustible (AOR) que acompañe a la fuerza naval (TF 508). Actualmente la TF 508 realiza aprovisionamiento de combustible en la mar utilizando buques AOR pertenecientes a la Agrupación Logística americana CTF-53, cuyo cuartel general se encuentra en Bahrein.

BIBLIOGRAFÍA

Los autores de este artículo se encuentran destinados en el Estado Mayor de la OTAN en Lisboa.

<http://consilium.europa.eu/>

<http://www.manw.nato.int/>

http://www.cusnc.navy.mil/cmfc/cmfc_command.html