

LA ESTRATEGIA DE SEGURIDAD MARÍTIMA Y LOS NARCO-SUBMARINOS

Alfonso CARRASCO SANTOS



Conócete, acéptate, supérate.

San Agustín

Introducción

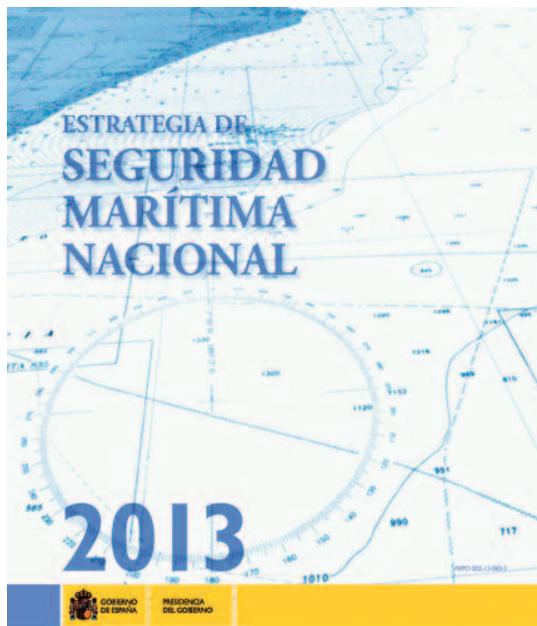


A *Estrategia de Seguridad Marítima* (ESM) data del año 2013. A pesar de ser revisada tras la publicación de la *Estrategia de Seguridad Nacional* (ESN) en 2017, no se ha modificado y, por tanto, sigue con plena vigencia.

De lectura obligatoria para los que vestimos el uniforme azul, identifica por un lado los intereses nacionales en su dimensión de Seguridad Marítima (1) y por otro los riesgos y amenazas (2), entre las que encontramos los tráficos ilícitos realizados por mar, que están sustentados por las distintas redes del crimen organizado, que intentan por todos los medios alcanzar su destino sin ser vistos ni apresados. Además, evolucionan cada día usando las artimañas más sofisticadas para lograr su objetivo. Y así llegamos al uso deliberado del submarino o sumergible para cumplimentar esta difícil empresa que es, ni más ni menos, introducir narcóticos en las diferentes costas sin ser vistos para obtener un beneficio económico. El submarino, por su característica esencial que es la discreción, puede considerarse una herramienta muy útil para burlar las diferentes fronte-

(1) ESM 2013, capítulo 1.

(2) *Ibíd.*, capítulo 2.



Portada de la *Estrategia de Seguridad Marítima Nacional*, 2013.

ras, en este caso marítimas, y conseguir alcanzar el destino final. Debido a esto, hoy en día están en su máximo esplendor y son conocidos por todos gracias al reciente caso que llegó a nuestras costas en noviembre de 2019. Pero no es la primera vez que se usan ni será la última.

El objetivo de este artículo es dar a conocer al lector los comúnmente conocidos como narco-submarinos y el posible papel de la Armada en la lucha contra este tráfico ilícito sustentado por la ESM 2013, en concreto por su plan de acción de marzo de 2019 (3) y más aún por las ya definidas «funciones de seguridad marítima» (4), en las que la Armada debe tener un papel relevante.

Los narco-submarinos

El pasado mes de noviembre, fue noticia la captura de un narco-submarino en aguas de Galicia, en concreto cerca de la ría de Aldán, que llevaba más de 3.000 kilos de cocaína (5). A pesar de no ser muy conocidos, estos sumergibles ya tienen un largo «recorrido». En concreto en las costas españolas, si no me equivoco, han aparecido hasta ahora en dos ocasiones, una en el año 2006 cerca de Vigo y otra en 2019 también en aguas gallegas. Estos casos no han

(3) Plan de Acción de Seguridad Marítima, aprobado por el Consejo de Seguridad Nacional (BOE 125, de 25 de mayo de 2019).

(4) En el Plan de Acción de marzo de 2019 se definen una serie de «líneas de acción» para el cumplimiento de unos objetivos concretos. La primera, y de suma importancia, es la relativa a promover el «enfoque integral» entre los diferentes actores. Dentro de cada línea de acción existen otras derivadas, como la de definir claramente las «funciones de Seguridad Marítima», donde se establecen el ministerio apoyado y los ministerios que apoyan en el formato *supported-supporting*. Fueron aprobadas por el Consejo Nacional de Seguridad Marítima el pasado 27 de febrero de 2020.

(5) «El narco-submarino hallado en Galicia transportaba 3.000 kilos de cocaína repartidos en 152 fardos». *El Mundo*, 27/11/2019.



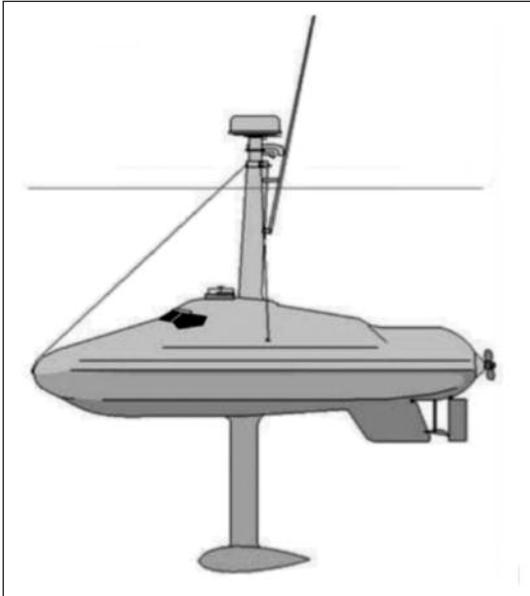
Narco-submarino localizado en las costas españolas en el año 2019. (Fuente: internet).

sido los primeros y estoy convencido que tampoco serán los últimos. Pero estos submarinos, o mejor dicho sumergibles, llevan usándose desde bastantes años antes, sobre todo en Sudamérica. El primero data del año 1993, conocido como el *San Andrés* por haber sido «cazado» cerca de esta isla de Colombia que se encuentra frente a Nicaragua.

Creo que es muy interesante conocerlos y ver la evolución de estos aparatos desde ese año hasta nuestros días. Para realizar este artículo me he basado en un ensayo muy completo de la Foreign Military Studies Office (FMSO) que figura en la bibliografía, del que he extraído lo que he considerado más significativo.

Tipos

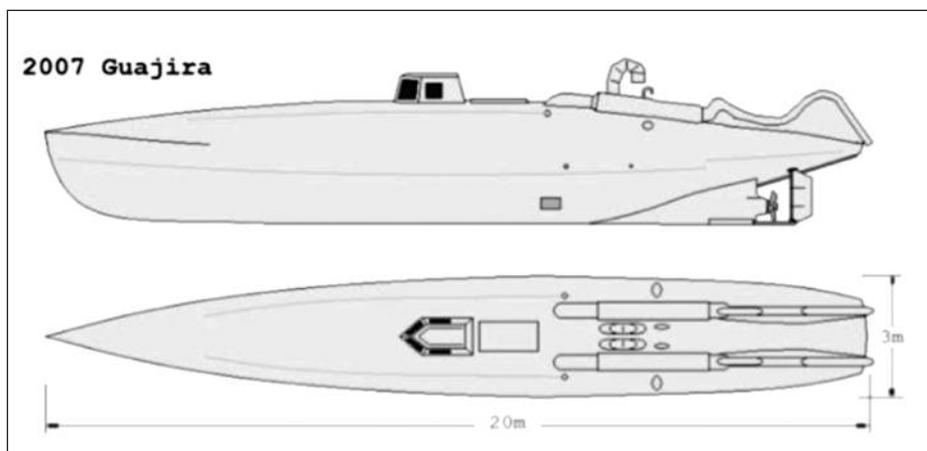
Según el documento mencionado, basado en un estudio concienzudo de estos aparatos desde el año 1993 hasta 2103, estos narco-submarinos pueden dividirse en tres categorías bien diferenciadas: por un lado, tenemos a los submarinos, que pueden ser a su vez sumergibles o semi-sumergibles (también conocidos como *self-propelled semi-submersibles* (SPSS); por otra parte están los *low profile vessels* (LPV) y, por último, los narco-torpedos. Nos centraremos en los dos primeros, ya que el tercer tipo son básicamente contenedores remolcados, careciendo de autonomía propia y por tanto no se consideran submarinos.



Perfil del *San Andrés*, localizado en el año 1993.
(Fuente: documento bibliografía).

Podemos afirmar que estos artefactos, desde su comienzo en el año 1993, han vivido en tres etapas bien diferenciadas, ya sea por su forma inicial, tamaño, prestaciones o capacidades. Así tenemos las siguientes fases:

- Fase experimental (1993-2004): se considera la etapa inicial cuando los narcos, acosados tanto por la policía como por los militares, deciden intentar desarrollar un submarino para realizar el tráfico de drogas y cruzar las fronteras sin ser vistos. Conforme disponían de un diseño, lo probaban e iban modificándolo a base del método «prueba-error» para intentar mejorar sus prestaciones y alcanzar su objetivo. Se dice incluso que para esta aventura inicial llegaron a contratar «ingenieros rusos» para su desarrollo o mejora.
- Fase prototipo (2005-2006): una vez comprobado que un modelo tenía éxito en la difícil empresa de alcanzar un destino sin ser visto, se trataba de «consolidar» ese modelo concreto, de manera que se estandarizaba y se podía iniciar su fabricación en serie. Es la época donde comienzan a aparecer los denominados LPV o *low profile vessels*, que mejoraban ciertas prestaciones, como la velocidad, la posibilidad de llevar más carga y la capacidad de ser indetectables por radares, ya que iban semisumergidos y por tanto ofrecían menos eco radar.
- Fase madurez (2007-2019): tras un tiempo experimentando con diferentes prototipos, se llega a la madurez en la fabricación de estos artefactos, consiguiendo un diseño maduro que mejora notablemente sus prestaciones. Así, tenemos submarinos con velocidades hasta 10 nudos, grandes autonomías y gran capacidad de carga (hasta 10 toneladas). En esta fase aparecen los narco-submarinos actuales, que llevan incluso motores diésel con sus tanques de combustible correspondientes.



Perfil LPV. (Fuente: documento bibliografía).

Tras analizar las diferentes fases por las que han pasado estos narco-submarinos, creo que es interesante observar las diferentes detenciones o capturas de estos aparatos a lo largo de los distintos años para ver su evolución desde su inicio hasta nuestros días.

Según el gráfico 1, se puede observar que su aparición va en aumento; desde 1993 hasta 2013, en Sudamérica se detuvieron un total de 33 narco-submarinos y es claramente una tendencia al alza. Si bien es cierto que el estudio únicamente está basado en las aprehensiones realizadas en el Caribe, conocemos los nuevos casos en España, que hacen que nos preguntemos si son circunstanciales o si por el contrario a partir de ahora debemos comenzar la búsqueda de estos aparatos para evitar el tráfico de drogas en nuestras costas.

Además, según el gráfico 2, vemos los tipos de narco-submarinos apresados o capturados, destacando notablemente los del tipo LPV frente a los otros dos modelos.

En lo que respecta a España, el narco-submarino del año 2006, conocido como *Vigo-submarino*, se cree que fue construido en nuestro país y que se usaba para recoger la «mercancía» en alta mar procedente de otro buque nodriza para posteriormente trasladarla a puerto seguro. El de 2019, se cree que realizó el cruce del Atlántico desde América del Sur, lo que se puede definir como una auténtica hazaña, debido a la gran distancia recorrida y a las condiciones de la plataforma. Podemos afirmar que, a pesar de ser casos concretos y aislados, no debemos dudar de que nos encontramos en el inicio de una tendencia en nuestras costas y que puede que haya más casos en un futuro próximo.

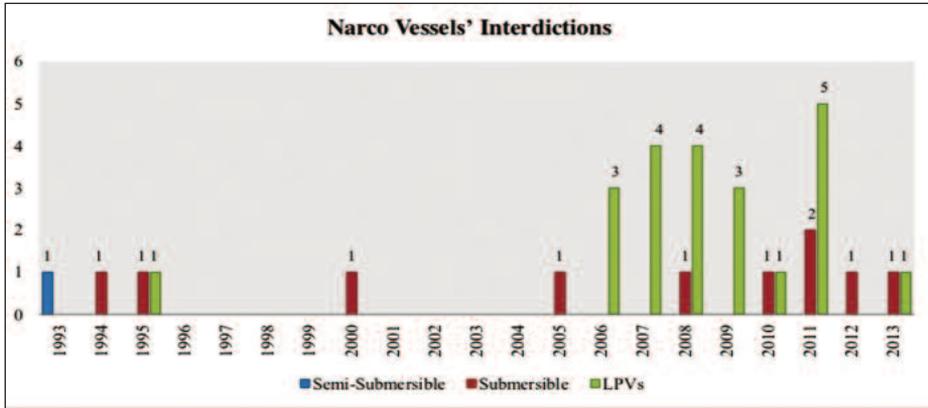


Gráfico 1. Número de narco-submarinos detenidos desde el año 1993.

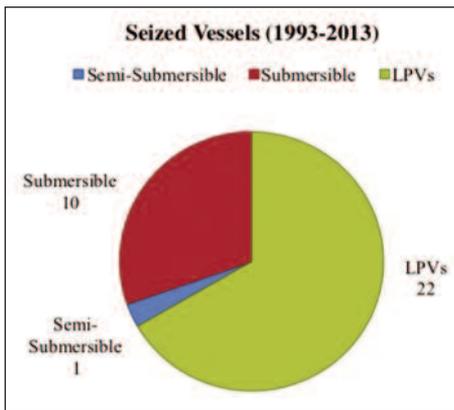


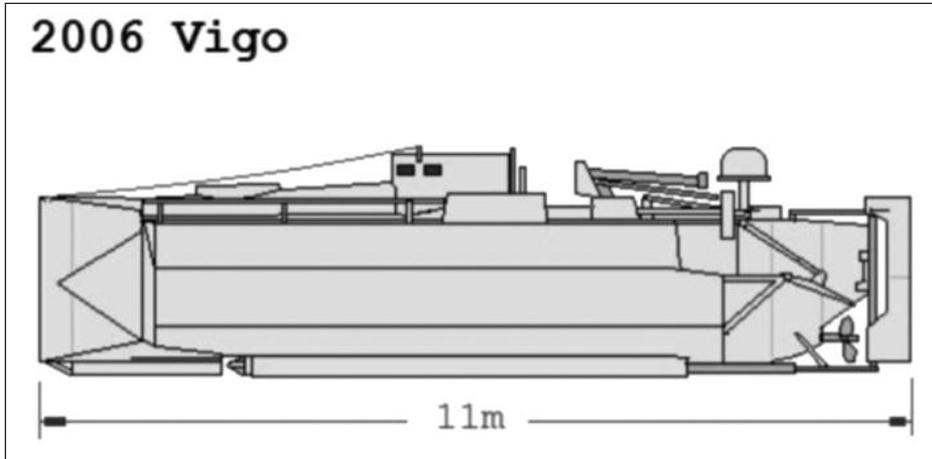
Gráfico 2. Tipos de narco-submarinos detenidos.

Por este motivo, España y Europa deben estar preparadas para hacer frente a esta amenaza de tráfico ilícito de este tipo de mercancía, pero con la novedad del medio usado para realizarlo, el submarino, que es bien conocido por su singularidad de operar sin ser visto, pero que ahora juega en nuestra contra y es más necesaria que nunca su detección.

La Armada

La Seguridad Marítima, según la ESM se podría definir como: «el conjunto de actividades cívico-militares llevadas a cabo para mejorar el conocimiento del entorno marítimo y aumentar su nivel de seguridad, proporcionando capacidad de anticipación y reacción ante riesgos y amenazas en todos los espacios marítimos en los que España tiene intereses nacionales». Según las «funciones de Seguridad Marítima» (6) del Consejo Nacional de Seguridad Marítima, siguiendo el formato de

(6) Las Funciones de Seguridad Marítima se aprobaron el pasado 27 de febrero de 2020 por el Consejo Nacional de Seguridad Marítima.



Vigo-submarino. (Fuente: internet/documento bibliografía).

«autoridad que apoya-autoridad apoyada (*supporting-supported*)», la Armada tiene el papel de «autoridad líder» en el caso concreto de la función de «vigilancia marítima», apoyada por el resto de organismos; y además es la que tiene que apoyar (*supporting*) a las demás autoridades y/o organismos en el resto de funciones (ver tabla de la página siguiente).

Como bien dice la definición de Seguridad Marítima, España debe anticiparse y reaccionar ante los riesgos y amenazas presentes en nuestros espacios marítimos, y la presencia de estos narco-submarinos en nuestras aguas significa a día de hoy una potencial amenaza, ya que demuestran que se están realizando tráfico ilícitos en nuestras costas y que debemos adaptarnos a este cambio de *modus operandi* de estas redes criminales y, por tanto, actuar.

La Seguridad Marítima tiene sin lugar a dudas un «carácter integral», pues no solo existe el Ministerio de Defensa (Armada), sino que tenemos a otros como Interior (Guardia Civil-Policía Nacional), Hacienda (DAVA), Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (SASEMAR), etc., con responsabilidades en los espacios marítimos. Debemos trabajar de manera conjunta usando la conocida triple «c», —coordinación, colaboración y cooperación— entre los distintos actores para luchar contra los riesgos y amenazas definidos en la ESM; pero en este caso concreto, considero que la Armada lo debe hacer de una manera mucho más significativa, pues dispone de los medios para realizar esa «vigilancia marítima exhaustiva» y la experiencia necesaria en la búsqueda de submarinos. De esta manera conseguiremos ser «referentes», tal y como dice el AJEMA en sus *Líneas Generales de la Armada 2017*, que en la Adición 1 a este documento recalca la necesidad de realizar una aproximación integral para incrementar la cooperación de los distintos actores que actúan en la mar.

| | FUNCIONES DE SEGURIDAD MARÍTIMA | ORGANISMO RESPONSABLE | ORGANISMOS QUE APOYAN |
|----|---|--|---|
| 1 | Seguridad y Protección Marítima | Transportes, Movilidad y Agenda Urbana | Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Hacienda, Interior |
| 2 | Actividades aduaneras marítimas y control de contrabando | Hacienda | Defensa, Interior |
| 3 | Policía Marítima | Interior | Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Hacienda, Interior |
| 4 | Control de migración irregular | Interior | Defensa, Hacienda, Transportes, Movilidad y Agenda Urbana |
| 5 | Vigilancia Marítima | Defensa | Todos |
| 6 | Prevención y lucha contra la contaminación del medio marino | Transportes, Movilidad y Agenda Urbana | Defensa, Hacienda, Interior |
| 7 | Búsqueda y Salvamento Marítimo y asistencias marítimas | Transportes, Movilidad y Agenda Urbana | Defensa, Hacienda, Interior |
| 8 | Respuesta frente a accidentes y catástrofes marítimas | Transportes, Movilidad y Agenda Urbana | Defensa, Hacienda, Interior |
| 9 | Control e inspección pesquera | Agricultura y Pesca | Defensa, Hacienda, Interior |
| 10 | Respuesta a riesgos sanitarios | Sanidad | Defensa, Hacienda, Interior |
| 11 | Protección medioambiental en el litoral | Transición ecológica | Defensa, Hacienda, Interior Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Economía y Empresa |
| 12 | Protección del patrimonio cultural subacuático | Cultura | Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación, Defensa, Hacienda, Interior |

Tabla de funciones de Seguridad Marítima. (Fuente: DSN).

Conclusión

Con este artículo se ha pretendido dar a conocer los «narco-submarinos» respondiendo a las preguntas clave: *who, what, when, where and why*.

Who? Está claro que lo usan y lo van a seguir haciendo los narcotraficantes o las redes de crimen organizado para seguir con su negocio y beneficiarse económicamente.

What? Se ha pretendido dar a conocer a estos narco-submarinos desde su inicio allá por el año 1993 en Sudamérica o en 2006 en España, dando una pincelada de los diferentes tipos de sumergibles que el narcotraficante mejorará en lo que pueda para evitar ser detectados.

When? Que se sepa, desde el año 1993 se llevan usando estos aparatos. A modo de ejemplo el narco-submarino del tipo LPV apresado en las costas españolas en noviembre de 2019.

Where? Efectivamente, estos artilugios han sido usados preferentemente en Sudamérica para introducir la droga en Estados Unidos pero, dado que ya ha habido dos casos en España, no se pueden descartar nuevos episodios acechando las costas de Europa.

Por último el *why?* Está claro que a medida que aumentan los esfuerzos de los gobiernos para luchar contra estos tráfico ilícitos, el delincuente tiene que intentar mejorar en lo posible para no ser detectado y evitar que se pierda la carga y por tanto el dinero. El futuro de su negocio está en juego.

Creo sinceramente que la Armada, junto con otros ministerios y diferentes agencias del Estado, desde un punto de vista integral, como exige la ESM de 2013, debe tener un papel preponderante en la lucha contra el narcotráfico, y más en concreto contra estos nuevos artilugios, sumergibles o narco-submarinos. Tenemos la experiencia y los medios.

Pero además, y a modo de conclusión final, el AJEMA, en las ya citadas *Líneas Generales de la Armada 2017*, nos indicó que debíamos tener una actitud proactiva en el ámbito de Seguridad Marítima, y en concreto afirmó: «Mi objetivo es que la Armada continúe siendo un referente de la acción del Estado en la mar, que lo sea en el Ministerio de Defensa y para toda la Administración Marítima, demostrando su relevancia y su capacidad de adaptación al cambio».

BIBLIOGRAFÍA

Estrategia de Seguridad Marítima 2013 (ESM).

Plan de Acción Seguridad Marítima (Marzo 2019).

Funciones de Seguridad Marítima (DSN 2020).

BUNKER, Robert J., y RAMÍREZ, Byron: *Narco-submarines. Specially fabricated vessels used for drug smuggling purposes*. Foreign Military Studies Office (FMSO) (Mayo 2014).



EL CAMINO ESPAÑOL

El *cazaminas Tambre* saliendo a la mar visto desde el transporte ligero *El Camino Español* atracado en Cartagena, febrero de 2019. (Foto: David Iglesias Pineiro).