

LA SEGURIDAD MARÍTIMA

EL PROBLEMA GLOBAL DE UN MUNDO GLOBALIZADO

Francisco José SEQUEIRO LEIRA



Introducción



OMO decía Sir Walter Raleigh (1552-1618), «Aquel que controla la mar, controla el comercio; aquel que controla el comercio, controla la riqueza del mundo, y en consecuencia, el propio mundo».

El mar es un amplio espacio para vigilar y «mal regulado»; por él y sus vías marítimas de comunicación transita anualmente el 80 por 100 del comercio mundial y más de dos tercios del petróleo producido en el mundo, transportándose, bajo un constante incremento del volumen del tráfico marítimo, un flujo ininterrumpido de materias primas y productos de consumo de un mundo cada vez más globalizado.

Este transporte de mercancías por mar, o transporte marítimo, está considerado como la arteria económica del mundo, el medio de transporte más importante y uno de los motores esenciales para la economía y el comercio mundial.

Ese flujo constante de mercancías se mueve por rutas establecidas y perfectamente identificadas que, unido al alarmante incremento que a nivel mundial han tenido todo tipo de actividades ilícitas en los mares y océanos (terrorismo, piratería, tráfico ilegal de personas, de drogas y armas y la delincuencia organizada), hacen del tráfico marítimo el objetivo ideal para el desarrollo de estas actuaciones.

Todo una serie de riesgos y amenazas condicionan la estabilidad y seguridad de los mares, el comercio marítimo y, por lo tanto, la estabilidad de la economía mundial. Hechos que, en nuestro mundo, requieren ser regulados, gestionados y enfrentados de forma global por toda la comunidad internacional.



Fragata *Méndez Núñez* escoltando al superpetrolero de bandera liberiana *Smyrni* (1) el 11 de marzo de 2013 tras su liberación. (Foto: www.mde.es).

Seguridad Marítima (SEGMAR). Concepto y finalidad

En los últimos años la SEGMAR ha cobrado una relevancia importante, justificada ante la preocupante amenaza e incremento del terrorismo y la piratería marítima.

En el *Concepto de Seguridad Marítima de la Armada* (CONSEGMAR) (2) se define a la SEGMAR como: «Una actividad cívico-militar de prevención de riesgos y de lucha contra amenazas en el entorno marítimo (3), en permanente colaboración con la comunidad internacional, basada en el conocimiento del entorno marítimo y en la coordinación eficaz de todos los actores con capacidad de intervención, de acuerdo con las responsabilidades y competencias que legalmente tienen asignadas».

(1) Secuestrado el 11 de mayo de 2012 frente a las costas de Omán, el *Smyrni* transportaba 135.000 toneladas de crudo.

(2) Documento (julio 2007) en el que se subraya la necesidad de alcanzar un conocimiento profundo del entorno marítimo con el fin de poder desarrollar medidas efectivas para la seguridad marítima, sin que se vea afectado el tradicional principio de libertad en la navegación.

(3) Maritime Situational Awareness (MSA). El espacio físico formado por los océanos, mares, zonas costeras y puertos, y el espacio conceptual, determinado por las actividades que tienen lugar en ellos.

La SEGMAR trata de hacer compatible la libertad de navegación con la seguridad en la mar. Para lograrlo precisa, en primer lugar, conocer y comprender todo lo que en ella sucede, merced a la vigilancia e intercambio de información entre la comunidad marítima (4), para posteriormente poder actuar y responder ante cualquier riesgo o amenaza mediante las Operaciones de Seguridad Marítima (MSO, Maritime Security Operations), garantizando de esta manera el libre ejercicio del tráfico marítimo.

La SEGMAR es un asunto de tal complejidad que exige una visión global. En un mundo en el que la globalización, la cambiante distribución del poder mundial, la creciente competición por unos recursos cada vez más escasos, la enorme dependencia energética de nuestras sociedades y las nuevas amenazas que se ciernen sobre la paz y la seguridad internacional, los océanos se han convertido en zonas de permanente inseguridad e indiscutible valor estratégico.

Retos y amenazas a la Seguridad Marítima

En la actualidad hemos pasado de una estrategia de confrontación en la mar entre dos bloques a otra de cooperación en un mundo globalizado, en el que somos vulnerables a las nuevas amenazas asimétricas. La falta de control efectivo de las aguas, en especial alrededor de estados fallidos (5), y un marco normativo tolerante, al ser la mar un espacio mal regulado y de libertad, donde no existen fronteras, han propiciado en los últimos años un preocupante incremento a nivel mundial de cierto tipo de actividades ilícitas y criminales que tienen la mar por escenario. Actividades que amenazan algunas de las principales rutas de transporte, la libertad de navegación y el comercio, dificultan la distribución de ayuda humanitaria, impiden las labores de pesca y ponen en riesgo la vida de muchos ciudadanos y, por lo tanto, la seguridad, la economía y la estabilidad de la comunidad internacional. Son amenazas reales, tanto en nuestras aguas territoriales como en las internacionales, que han encontrado en el entorno marítimo el espacio ideal donde moverse y expandirse, y en el tráfico mercante un objetivo ideal para el terrorismo y el crimen organizado (6), y que requieren de nuestra permanente capacidad para enfrentarlas:

(4) Conjunto de instituciones y organismos de la Administración Marítima, así como agencias, compañías navieras, asociaciones, personas o buques relacionados con las actividades marítimas.

(5) Estado reconocido por la comunidad internacional cuyo gobierno es incapaz de imponer su autoridad en la mayor parte de su territorio, y mucho menos en su mar territorial y en su ZME, «mar fallido».

(6) El propio Osama Bin Laden insistió en que «los ataques contra blancos que tengan una repercusión en la economía están condenados a repetirse, ya que las finanzas son la arteria principal de las naciones que ejercen impune e impúdicamente el imperialismo». (Merlos, 2009, 49).

- *El terrorismo marítimo*. Persigue principalmente objetivos políticos mediante un acto terrorista, un verdadero ataque con el que sembrar terror buscando el mayor número de víctimas humanas y/o serios daños materiales, utilizando la mar, en ella o desde ella, para la realización de sus acciones:
 - El empleo de embarcaciones suicidas cargadas con explosivos contra buques civiles y militares (ataques al USS *Cole*, 12 de octubre de 2000, y al petrolero francés *Limburg*, 6 de octubre de 2002).
 - El abordaje, secuestro y utilización de un buque suicida contra un puerto o instalaciones fijas (plataformas, terminales de gas y petróleo y refinerías), buscando una versión marítima del 11-S, o contra otros barcos mediante el ataque al tráfico marítimo, en especial petroleros y buques de pasaje. Por tanto, pueden ser objetivo y medio de la actividad terrorista.
 - Infiltrando terroristas escondidos en alguno de los millones de contenedores transportados cada año por vía marítima, y de los que solo una mínima parte pueden ser inspeccionados (7).
 - La prensa ha sacado a la luz que grupos terroristas han recibido entrenamiento de buceo y demolición submarina y están desarrollando la capacidad de realizar ataques subacuáticos, lo que sin duda ampliaría cualitativamente su espectro letal.

Imaginémonos la desestabilización económica que podría provocar la explosión de un gasero en el puerto de Nueva York (8), una catástrofe muy superior al atentado de las Torres Gemelas. O el impacto que sobre la economía tendría el hundimiento de un superpetrolero en el estrecho de Gibraltar, con su consiguiente cierre y el desastre ecológico que produciría el derrame del petróleo.

- *La piratería*. El artículo 101 de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS-United Nations Convention on the Law of the Sea) la define como: «Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación... contra un buque en alta mar... o en lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado...». Su finalidad: el beneficio económico que proporcionan los secuestros de los buques, sus cargas y/o sus tripulantes.

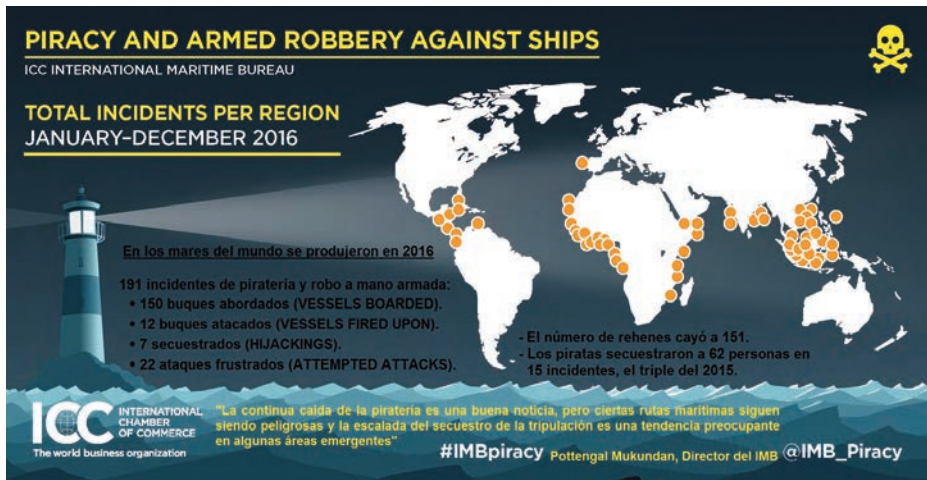
(7) El 14 de marzo de 2004 dos terroristas de Hamás se infiltran en el puerto de Asdod (Israel) escondidos en el compartimento secreto de un contenedor, matando a 10 personas tras detonar sus cinturones explosivos.

(8) Hipótesis a la que nos acerca F. Forsyth en su interesante novela *El afgano*.

La piratería ha resurgido con fuerza como amenaza al tráfico marítimo internacional y a la explotación de los recursos marinos, ligada a:

- El gran volumen de mercancías que circulan por la mar.
- La existencia de zonas de paso obligado, *choke points* (9) en las rutas marítimas comerciales, con gran densidad de tráfico, que obligan a ralentizar la velocidad de los buques, incrementando su exposición a ser interceptados o atacados.
- La proliferación de estados fallidos.
- La pobreza endémica de los estados ribereños.
- La globalización y la proliferación del crimen transnacional organizado.

Con sus principales focos localizados en el océano Índico, Sudeste Asiático y golfo de Guinea, la motivación principal de los piratas en el Índico es el rescate económico para la liberación de rehenes, mientras en el golfo de Guinea y el Sudeste Asiático tiene como objetivo el



Informe del IMB (10 de enero de 2017): los secuestros en el mar aumentaron en 2016, a pesar de la caída de la piratería mundial. (<https://icc-ccs-org/>).

(9) Son áreas especialmente sensibles los estrechos de: 1) Gibraltar; 2) Ormuz, que conecta el golfo Pérsico con el mar de Arabia, por el que pasan diariamente 15 millones de barriles de petróleo; 3) Bab el-Mandeb, entrada al mar Rojo, por donde transitan diariamente tres millones y medio de barriles, y 4) Malaca, que separa Indonesia de Malasia, transitado por unos 50.000 barcos al año y por donde circula una cuarta parte del comercio mundial, la mitad del petróleo y un tercio del gas natural transportado por el mar.

robo en los buques e incautación de crudo, capturando barcos cisterna o petroleros para su venta en el mercado negro.

Tras su auge desde 2009, a partir de mayo de 2012 disminuyeron las acciones de piratería en aguas de Somalia. Mientras en el golfo de Guinea se redujeron a partir de 2014, en el Sudeste Asiático prácticamente se han duplicado en el período 2011-15.

El informe anual de la IMB (10) muestra para 2016 un total de 191 incidentes en todo el mundo, lo que denota una caída del 44 por 100 respecto del 2011 en que la piratería en Somalia alcanzó su nivel máximo.

Las amenazas para el tráfico marítimo procedentes de la piratería y del terrorismo se pueden considerar dos fenómenos potencialmente convergentes, dada la delgada línea que los separa. La piratería puede ser vista por los grupos terroristas como una forma de financiación (los piratas les nutren de fondos y estos les proporcionan apoyo humano y logístico), la tapadera ideal para la realización de actos terroristas, además del hecho de que sus zonas más activas son áreas con poblaciones muy próximas o afines a los postulados de grupos terroristas.

- *Tráficos ilícitos.* Comprenden desde el tráfico de estupefacientes hasta el de personas, en continuo incremento por los movimientos migratorios de sur a norte, pasando por el contrabando de armas.
- *La proliferación de armas de destrucción masiva* (nuclear bacteriológica o química). La mar se constituye como el escenario preferente para su tráfico. Hemos de tener en cuenta la posibilidad de que se pueda utilizar un buque contenedor para transportar un arma de destrucción masiva y para su posterior activación dentro de un puerto.
- *La contaminación marina y otros daños al medio ambiente.* El medio marino es muy vulnerable frente a de catástrofes medioambientales, caso *Prestige*, que se acentúa por el gran volumen de tráfico que circula por mar.

Antecedentes legislativos en relación a la Seguridad Marítima

El ordenamiento jurídico del espacio marítimo tiene su origen en las disposiciones contenidas en la Convención de las Naciones Unidas sobre Alta Mar,

(10) La Oficina Marítima Internacional (IMB, International Maritime Bureau) es una división especializada de la Cámara de Comercio Internacional (ICC, International Chamber of Commerce).

Ginebra 1958, y en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS), firmado en Montego Bay, Jamaica (CMB, Convenio de Montego Bay), el 10 de diciembre de 1982, el instrumento más importante y la gran referencia sobre el derecho del mar. Calificada como la *Constitución de los océanos*, es una completa regulación que abarca prácticamente la totalidad del derecho que afecta al mar y a sus recursos.

El CMB consagra la libertad de navegación en alta mar, donde ningún Estado puede ejercer su soberanía y donde solo el país de abanderamiento tiene jurisdicción sobre el buque. Define el estatuto jurídico de buque de guerra y sus posibilidades de intervención en los diferentes espacios marítimos (11) frente a hechos ilícitos que puedan afectar a la Seguridad Marítima, así como regula el derecho de paso, paso inocente, paso en tránsito, paso por vías marítimas, libertad de navegación y sobrevuelo y el derecho de persecución (12). Además, establece el marco jurídico aplicable a la lucha contra la piratería, define qué es un buque pirata y determina que todo estado pueda apresarse, en alta mar o en cualquier lugar no sometido a la jurisdicción de ningún estado, a un buque pirata (art. 105).

Convenios posteriores han servido de ampliación y complemento al de Jamaica, proporcionando una mayor flexibilidad en la lucha contra las acciones criminales en la mar: la Convención de Viena de 1988, contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, y el Protocolo de Palermo de 2000, contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire.

Complementando al CMB, la OMI/IMO (Organización Marítima Internacional-International Maritime Organization) ha desarrollado un amplio cuerpo legislativo aplicado al tráfico marítimo y, por ende, a su seguridad. Entre ellos destacan el Convenio Internacional para Prevenir Abordajes en la Mar (COLREGS, Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea) 1972; el Convenio Internacional para la Protección de la Vida Humana en la Mar (SOLAS, Safety of Life at Sea) 1974, con los requerimientos sobre seguridad exigibles a buques, medios de salvamento, sistemas de protección y lucha contra incendios, sistemas de comunicaciones y aviso y sistemas de gestión de la seguridad operacional de los buques; el Convenio Internacional sobre Contaminación Marina (MARPOL) (1973/1978), y el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (ISM, International Safety Management Code) 1993 para gestión de la seguridad del buque y prevención de la polución.

(11) Aguas interiores: por dentro del Mar Territorial. Mar Territorial, 12 millas. Zona Contigua, 24. Zona Económica Exclusiva, 200 y Alta Mar, >200 millas.

(12) Art. 111 CMB. «Solo podrá ser ejercitado por buques de guerra o aeronaves militares o por otros buques o aeronaves que lleven signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio de un Gobierno y autorizados a tal fin».

Iniciativas legislativas internacionales

Dos trascendentales sucesos catalizaron el desarrollo de nueva normativa internacional, liderada mayormente por la OMI y la ONU, tendentes a reforzar la seguridad marítima: el secuestro del trasatlántico *Achille Lauro*, el 8 de octubre de 1985, y el ataque terrorista al World Trade Center el 11 de septiembre de 2001.

Tras el 11-S la comunidad marítima mundial, para protegerse de las nuevas amenazas del terrorismo, se plantea hacer frente a la protección de los buques y de las instalaciones portuarias ante la posibilidad de que puedan utilizarse como una plataforma para cometer actos ilícitos que afecten a la seguridad de los países.

Mediante la Resolución A.924 (22) de noviembre de 2001, «Examen de las medidas y procedimientos para prevenir actos de terrorismo que ponen en peligro la integridad personal de los pasajeros y de la tripulación y la seguridad de los buques», y posterior enmienda (13) del Convenio SOLAS en diciembre de 2002, se adoptaron nuevas medidas que, cubriendo áreas que aparecían vulnerables frente al terrorismo internacional, daban un paso adelante en la seguridad en la navegación. De entre las numerosas resoluciones, destacan tres elementos que constituyen las herramientas técnicas y jurídicas más completas en la lucha contra el terrorismo marítimo:

- Código PBIP (ISPS Code). El International Ship and Port Facility Security Code o Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, OMI, en vigor desde el 1 de julio del 2004, establece las obligaciones para los gobiernos contratantes, así como las prescripciones aplicables a los buques, las navieras y las instalaciones portuarias, con el objetivo de detectar y evaluar las amenazas para la protección marítima y tomar medidas preventivas contra los sucesos que afecten a la protección de los buques e instalaciones portuarias. A nivel europeo, emanadas del Parlamento y del Consejo Europeo, complementan al ISPS la Regulación CE 725/2004, de 31 de marzo de 2004, relativa a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias, y la Directiva CE 65/2005, de 26 de octubre de 2005, sobre mejora de la protección portuaria.
- Los protocolos de enmienda de 2005 (SUA 2005) al Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima de 1988 (Convenio SUA), así como para el Protocolo para

(13) El capítulo XI del Convenio SOLAS se ha enmendado y dividido en dos partes: cap. XI-1: «Medidas especiales para incrementar la Seguridad Marítima», y el nuevo cap. XI-2: «Medidas especiales para incrementar la Protección Marítima» (incluye la aprobación del Código PBIP).

- la Represión de Actos Ilícitos contra las Plataformas Fijas emplazadas en la Plataforma Continental de 1988 (Protocolo SUA sobre Plataformas Fijas) son instrumentos de carácter procesal que permiten a los estados hacer frente la generalidad de actos de violencia contra la Seguridad Marítima, ejerciendo la autoridad a bordo de buques de terceros países, tanto en alta mar como en la zona económica exclusiva, e incorporando un nuevo artículo del régimen jurídico para la realización de Operaciones de Interdicción Marítima (MIO, Maritime Interdiction Operations).
- El Sistema de Seguimiento de Largo Alcance (Sistema LRIT-Long Range Identification and Tracking System) aprobado por la OMI en 2006 es un sistema de posicionamiento satelital que permite monitorizar buques a partir de 300 TRB (toneladas de registro bruto) a distancia para poder determinar el riesgo que puedan implicar (Convenio SOLAS, capítulo V) y que están obligados a transmitir cada seis horas su identidad, posición (latitud y longitud) y fecha y hora de la misma (UTC, Tiempo Universal Coordinado). La información codificada por satélite/largo alcance está reservada a autoridades y administraciones públicas. El Código PBIP y el Sistema LRIT articulan normas para la protección de buques, artefactos navales e instalaciones portuarias con el fin de prevenir ataques terroristas y, en su caso, responder con eficacia y rapidez a los mismos.
 - El Automatic Identification System (AIS) o Sistema de Identificación Automática (SIA) del tráfico marítimo, aprobado por la OMI en 2002, obligatorio para buques de pasaje de más de 500 TRB y aquellos en viaje internacional de más de 300 (Convenio SOLAS, capítulo V) (14). Permite a los barcos identificarse, comunicando su posición y otras informaciones relevantes a otros buques o estaciones y evitar colisiones.
 - El IMO Number o Número de Identificación del buque, aprobado por la OMI en 2002, por el que se asignan códigos IMO a los buques a partir de 100 TRB dedicados a la navegación de altura y establece que el número debe de estar permanentemente marcado en un lugar visible y fácilmente accesible (Convenio SOLAS, capítulo XI-1).
 - El Sistema de Alerta de Protección del Buque (SAPB). Todos los buques bajo Código PBIP estarán provistos de una alarma que podrá activarse en caso de emergencia desde el puente de gobierno y, como mínimo, desde otra posición, con posicionamiento GPS y comunicación satélite, que alerta al centro de control más próximo para iniciar posibles operaciones de socorro.

(14) Complementa al AIS el Maritime Safety and Security Information System (MSSIS), una red de distribución y recopilación de datos que permite compartir la información AIS en tiempo real entre los países miembros.

Iniciativas político-militares

La OTAN, como respuesta a la necesidad de reforzar la seguridad marítima explotando el uso de los nuevos sistemas, desarrolló nuevas herramientas con las que avanzar en el conocimiento de lo que ocurre y acontece en la mar:

- En septiembre de 2003 acordó un nuevo procedimiento llamado Naval Cooperation And Guidance for Shipping (NCAGS) o Sistema Naval de Cooperación y Orientación al Tráfico Marítimo, que nace con el propósito de garantizar la seguridad de la navegación, ya sea en tiempo de paz, tensión, crisis o conflicto. Además de mejorar la capacidad de lucha contra el terrorismo al facilitar el desarrollo de las operaciones militares, se consigue una visión más completa de la actividad mercante, proporcionando mayor seguridad y protección al tráfico marítimo.
- El concepto del Conocimiento del Entorno Marítimo OTAN, Maritime Situational Awareness (MSA). La Armada española lo integra en el Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima (COVAM), en el Cuartel General de la Fuerza de Acción Marítima (FAM), en Cartagena, a través del Sistema Integrado de Vigilancia y Conocimiento del Entorno Marítimo (SIVICEMAR), como «elemento aglutinador» que la Armada pone a disposición de la comunidad marítima, en respuesta a la Seguridad Marítima. En él se integra, analiza y distribuye toda la información marítima recibida de los distintos organismos, tanto civiles como militares, creando una única presentación en tiempo real de lo que está ocurriendo en el entorno marítimo, denominada Recognized Maritime Picture (RMP). La RMP permite discriminar las posibles amenazas de la actividad marítima normal y coordinar las operaciones de la Fuerza de Acción Marítima, en consonancia con las conclusiones del Seminario «Políticas marítimas para una Europa próspera y segura», celebrado del 27 al 29 de enero de 2010, en el Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN) (15).
- El NATO Shipping Centre (NSC), integrado en el NATO Allied Maritime Command (MARCOM) (16), en el Cuartel General de Northwood (Reino Unido), como elemento de enlace entre la OTAN y la comunidad marítima internacional para el intercambio de información sobre el transporte marítimo.

(15) «La necesidad de coordinar las acciones navales en la mar, incrementar la cooperación con las agencias civiles y, sobre todo, el aumento de la fluidez de la información e inteligencia para prevenir sucesos que afecten a la seguridad marítima».

(16) Mando central de todas las fuerzas marítimas de la OTAN y principal asesor marítimo de la Alianza.

Se complementan en el ámbito de la Unión Europea con las siguientes *networks*:

- El Maritime Surveillance (MARSUR), de la Agencia Europea de Defensa (EDA, European Defence Agency), septiembre de 2006, es una red de vigilancia marítima europea que integra los sistemas de vigilancia e intercambio de información marítima de las marinas de todos los países europeos para mejorar la RMP común. MARSUR está diseñado para poder conectarse y convertirse en la «capa militar» potencial de un proyecto más amplio el Common Information Sharing Environment (CISE).
- El Entorno Común para Compartir Información (CISE, Common Information Sharing Environment) para la vigilancia de los espacios marítimos de la UE permitirá un mayor intercambio de información entre las autoridades marítimas con una vigilancia marítima mejor y más barata. La Comisión Europea inicia su desarrollo en 2009, estando prevista su total implantación en 2020.
- La SafeSeaNet, implantada por la Directiva 2009/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo como un Sistema de Información e Intercambio Marítimo de la Unión Europea, y gestionado por la EMSA (European Maritime Safety Agency-Agencia Europea de Seguridad Marítima), es una red de intercambio de información marítima que permite a las autoridades marítimas de toda Europa proporcionar y recibir información sobre los buques, sus movimientos y sus cargas a partir de la información suministrada por el AIS.

Operaciones de Seguridad Marítima

Tras los ataques del 11-S, el Gobierno de Estados Unidos invocó por primera vez en la historia la aplicación del Artículo 5 (17) del Tratado del Atlántico Norte, acordándose la aplicación de medidas concretas para luchar contra el terrorismo.

En cumplimiento a una de ellas, la Standing Naval Force Mediterranean (STANAVFORMED) se desplegó en el Mediterráneo en la Operación ACTIVE ENDEAVOUR de lucha contra el terrorismo, el 26 de octubre de 2001, única del Artículo 5 en la historia de la Alianza Atlántica. El pasado 9 de noviembre de 2016, tras decidir la OTAN que la operación ACTIVE ENDEA-

(17) Art. 5. «Las Partes convienen en que un ataque armado contra una o varias de ellas... será considerado como un ataque dirigido contra todas, y, en consecuencia, ... cada una de ellas, en el ejercicio del derecho de legítima defensa, ... asistirá a la Parte o Partes atacadas...



VOUR evolucione hacia una operación de Seguridad Marítima No Artículo 5 (NA5-MSO), se activa una nueva, denominada SEA GUARDIAN, diseñada para:

- Apoyar en la Lucha contra el Terrorismo en el ámbito marítimo.
- Apoyar en el Conocimiento del Entorno Marítimo (MSA).
- Contribuir a la Construcción de Capacidades Regionales de Seguridad Marítima en el Mediterráneo.

Adicionalmente, y bajo la autorización expresa del Consejo Atlántico, se podrán ejecutar otras tareas de Seguridad Marítima como: Mantenimiento de la Libertad de Navegación, Operaciones de Interdicción Marítima, Lucha contra la Proliferación de Armas de Destrucción Masiva y Protección de Infraestructuras Críticas. La operación se encuentra bajo el Mando del Allied Maritime Command (MARCOM) de la OTAN del Cuartel General de Northwood (Reino Unido).

Pero ha sido la piratería, por la gran inseguridad marítima que sufren determinadas zonas y mares del planeta (océano Índico y Sudeste Asiático), la que ha disparado la reacción de la comunidad internacional para erradicarla o mitigarla en el mundo. Entre las acciones tomadas (18), destaca el despliegue

(18) Resoluciones del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas (CSNU) encaminadas a facilitar los medios necesarios, incluido el uso de la fuerza, para combatir los actos de piratería

de agrupaciones navales occidentales en el área del Índico y Cuerno de África. Estos se inscribieron dentro de sendas operaciones antipiratería con la finalidad de incrementar la seguridad marítima y permitir el libre tránsito en el Índico y las costas de Somalia y/o proporcionar protección a los buques del Programa Mundial de Alimentos (WFP, World Food Program) que transportan ayuda humanitaria a Somalia.

La OTAN desplegó en el Índico las siguientes operaciones:

- La ALLIED PROVIDER, del 24 de octubre al 12 de diciembre de 2008, con la agrupación naval aliada SNMG-2 (Standing NATO Maritime Group 2).
- La ALLIED PROTECTOR, del 24 de marzo al 16 de agosto de 2009, con la agrupación SNMG-1.
- Y como sucesora de ellas, desde el 17 de agosto de 2009 hasta el pasado 15 de diciembre de 2016, la Operación OCEAN SHIELD con la Task Force 508 (TF 508), formada por buques del SNMG-1/2 para combatir a los piratas, pero ofreciendo a los estados regionales que lo soliciten ayuda para poder desarrollar su propia capacidad de combatir la piratería.

Los Estados Unidos lideran en el Índico, desde el 8 de enero de 2009, una fuerza naval internacional, la Combined Maritime Forces (CMF), a la que contribuyen hasta 26 países y conduce tres diferentes misiones en el área: CTF (Combined Task Force) 150 (contra el terrorismo), CTF 151 (contra la piratería) y CTF 152 (en el golfo de Arabia para impedir la desestabilización). Su área de operaciones va desde el estrecho de Ormuz a Suez y desde Pakistán a Kenia.

La Unión Europea puso en marcha el 8 de diciembre de 2008, en el marco de su Política Común de Seguridad y Defensa (PCSD), la ATALANTA (19), primera operación naval de la UE con una agrupación naval denominada Fuerza Naval Europea (EU NAVFOR, European Union Naval Force) o CTF 465, bajo Mando operativo desde el Cuartel General Operacional de la Unión Europea (EU OHQ) en Northwood (Reino Unido) para contribuir a:

y la protección de la navegación por las aguas situadas frente a la costa somalí. Resoluciones 1814 (15 de mayo), 1816 (2 de junio) y 1838 (7 de octubre), ampliadas posteriormente por la 1846 (2 de diciembre) y la 1851 (16 de diciembre), todas ellas de 2008.

(19) Acción Común 2008/851/PESC (Política Exterior y de Seguridad Común) del Consejo Europeo de 10 de noviembre de 2008 (D. O. UE 331) y posteriores modificaciones: Decisiones 2009/907/PESC (8 de diciembre de 2009), 2010/437/PESC (30 de julio de 2010) y 2010/766/PESC (7 de diciembre de 2010).



- Protección de los buques del Programa Mundial de Alimentos (WFP, World Food Program) que suministra ayuda alimentaria a las poblaciones desplazadas de Somalia (Resolución 1814 del CSNU).
- Protección de buques vulnerables que navegan frente a las costas de Somalia, así como a la disuasión, prevención y represión de los actos de piratería y robos a mano armada realizados en aguas somalíes (Resolución 1816 del CSNU).

La composición de la EUNAVFOR, aunque variable, normalmente comprende cuatro/seis buques de guerra de varios países europeos: España, Francia, Alemania, UK, Italia y Noruega, más dos/tres destacamentos aéreos de aviones de patrulla marítima de naciones distintas, con base en Yibuti. Su área de patrulla es una inmensa zona de operaciones que comprende parte del mar Rojo, el golfo de Adén, parte del océano Índico, incluyendo las costas de Somalia hasta las 500 millas de costa y las 200 de la zona económica exclusiva de Seychelles (una extensión similar a la del Mediterráneo). Prorrogado el mandato cada dos años, el pasado 28 de noviembre el Consejo Europeo lo amplió hasta diciembre de 2018.

Estas tres fuerzas desplegadas en el Índico, que coordinan permanentemente sus actuaciones, son familiarmente conocidas como los tres grandes, Big-3.

En el Sudeste Asiático se desplegaron las patrullas *Malsindo*, un acuerdo trilateral de lucha contra la piratería firmado entre Malasia, Singapur e Indonesia el 20 de julio de 2004 con la finalidad de efectuar patrullas navales y aéreas coordinadas en las aguas del estrecho de Malaca.



Pero no solo ha sido la piratería, también el creciente problema de la inmigración ilegal obligó a la toma de medidas para luchar contra esta lacra. Para ello se implementaron:

- La NOBLE CENTINELA, una operación conjunta (Armada, Ejército del Aire y Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima) que se desarrolló desde el 16 de mayo de 2006 hasta el 8 de marzo de 2012 en aguas de Canarias, en respuesta a las avalanchas de inmigración ilegal que se recibían en sus costas, con la misión de localizar las embarcaciones que transporten inmigrantes hacia Canarias y prestarles apoyo en caso necesario.
- La Operación SOPHIA de la UE implementada por Decisión del Consejo (PESC-Política Exterior y de Seguridad Común) 2015/778, de 18 de mayo de 2015, con la misión de luchar contra la inmigración ilegal en el sur del Mediterráneo Central y evitar la pérdida de vidas humanas en el mar. El 22 de junio de 2015, la TF 464 de la EUNAVFOR MED da comienzo a la operación en la que se integrarán unidades de hasta 25 países. Por Decisión del Consejo 2016/993, de 20 de junio de 2016, se proroga hasta el 27 de julio de 2017, ampliándola con otras dos tareas de apoyo: entrenamiento del Servicio de Guardacostas y de la Marina de Guerra de Libia y contribuir a la aplicación del embargo de armas de la ONU en alta mar frente a sus costas.

Otras aportaciones a la Seguridad Marítima

Complementando a las anteriores iniciativas/medidas, distintas organizaciones implicadas en la seguridad del tráfico marítimo internacional han procedido a la creación o implementación de las siguientes aportaciones:

- El foro SHADE (Shared Awareness and Deconfliction), en el 2008 a propuesta de la CMF, en el que se reúnen todos los actores y las coaliciones militares involucrados en operaciones antipiratería en el Índico para compartir información, cooperar y coordinar sus actividades, con la finalidad de racionalizar y maximizar la eficacia en las operaciones de las fuerzas navales. El primer y más importante logro de SHADE ha sido el establecimiento de un Corredor Internacional (IRTC, International Recommended Transit Corridor) en el golfo de Adén, una ruta recomendada para facilitar la organización de convoyes para las unidades en tránsito y la protección de las mismas por los buques y aeronaves de guerra presentes en la zona.
- El foro SHADE MED, donde las naciones y organizaciones afectadas por el fenómeno migratorio en la cuenca mediterránea pueden coordinar los recursos militares y civiles y las Operaciones de Seguridad Marítima (MSO) en la lucha contra la migración irregular a través del Mediterráneo.
- La creación, en el ámbito de la UE, de un Centro de Coordinación Marítima, operado por la EUNAVFOR, como parte de la estructura del Cuartel General que conduce la Operación ATALANTA con sede en Northwood (Reino Unido), denominado Maritime Security Centre-Horn of Africa (MSC-HOA). Este Centro se ha convertido en la principal medio de intercambio de información sobre la piratería en el Cuerno de África. Proporciona información y guía al tráfico mercante, la obtención y mantenimiento de la RMP en la zona a nivel internacional y la coordinación entre los diferentes actores, civiles y militares que luchan contra la piratería en el Índico. Se apoya y coordina con otros tres organismos ajenos: el United Kingdom Maritime Trade Operations (UKMTO) con sede en Dubái, el NATO Shipping Center en Northwood o el Maritime Liaison Office (MARLO) estadounidense en Bahréin. Todos los barcos que se registran en página *web* del MSCHOA reciben guía y directrices sobre cómo evitar la piratería en la zona.
- Implementación por parte de la comunidad mercante de las llamadas Best Management Practices (BMP), ya en su cuarta edición. Se trata de una publicación dirigida a la comunidad marítima que recomienda una serie de medidas de autoprotección y procedimientos para hacer frente a un ataque pirata.

- El embarque de equipos armados de seguridad privada a bordo, por parte de cada vez mayor número de buques mercantes que transitan por el área. Estos Destacamentos de Protección de Barcos (VPD-Vessel Protection Detachments) descargan a las fuerzas navales de parte del peso de las escoltas, permitiendo se puedan centrar en otras operaciones esenciales en la lucha contra la piratería. Con un 100 por 100 de efectividad, ningún barco defendido por ellos ha sido secuestrado hasta la fecha. Para dotarlos de una mayor capacidad, y buscando una mayor interoperabilidad con ellos, se están desarrollando planes para que personal del NATO Maritime Interdiction Operational Training Centre (NMIOTC), Base Naval de Souda, Creta (Grecia), imparta entrenamiento a los VPD.

Conclusiones

La mar, un inmenso espacio sin fronteras físicas, que en gran parte no está sometido a la jurisdicción efectiva de Estado alguno, precisa más protección, vigilancia y control con el fin de salvaguardar el medio ambiente y los recursos naturales, garantizar la seguridad marítima y la prevención de las actividades ilegales o criminales. Es necesario armonizar y equilibrar la libertad de navegación, una de las principales conquistas del derecho del mar, con la seguridad y protección de los espacios marítimos que reclama la amenaza terrorista, como base fundamental para nuestro progreso y desarrollo.

La SEGMAR precisa que la comunidad internacional tome medidas encaminadas a prevenir los crecientes riesgos y combatir las variadas amenazas que se ciernen sobre los océanos y que ponen en peligro la seguridad del tráfico marítimo. Promover una estrategia marítima global de seguridad a través de una acción coordinada, con la implicación y participación de todos, mejorando el conocimiento del entorno marítimo y el intercambio de información y con las herramientas legales (militares, políticas, diplomáticas, etc.) necesarias para impedir que alguien aproveche la libertad de navegación para llevar a cabo actividades ilícitas son los factores clave para el desarrollo de una política marítima integrada que mejore la protección marítima.

La necesidad de mantener seguras las rutas de abastecimiento de materias primas, especialmente cuando estas atraviesan zonas de inestabilidad, hará que —con el fin de proteger el tráfico marítimo mundial de cualquier acto de terrorismo, piratería, crimen organizado o ataque deliberado, y combatir cualquier actividad ilícita que pueda producirse en el mar o en la región costera— la presencia de fuerzas navales sea cada vez más habitual. La misión tradicional de una marina de Guerra, dar protección y mantener abiertas las líneas de comunicaciones por mar, renueva ahora su importancia.

Pero las soluciones para dar estabilidad en la mar también hay que buscarlas en tierra. Colaborando y apoyando a los países ribereños para que puedan alcanzar su estabilidad política y social, con un crecimiento económico sostenible, ayudándoles a desarrollar sus propias capacidades de lucha contra las amenazas existentes, pondremos también bases para recuperar un entorno marítimo seguro y sostenible (20).

Lograr que los mares y los océanos sean espacios cada vez más seguros, es uno de los grandes desafíos que nos plantea nuestro siglo XXI.

BIBLIOGRAFÍA

- CARTELLE, J. A. (2007): «El tráfico mercante y las nuevas amenazas en el entorno marítimo». REVISTA GENERAL DE MARINA, noviembre, pp. 693-702.
- COLOM, G. (2010): «La seguridad marítima y el renacimiento del poder naval estadounidense». REVISTA GENERAL DE MARINA, octubre, pp. 448-457.
- ESTADO MAYOR DE LA ARMADA (2007): *Concepto de Seguridad Marítima de la Armada (CONSEGMAR)*. Servicio de Publicaciones, 41 páginas.
- FEAL, J. (2008): «La amenaza del terrorismo en el ámbito marítimo». Boletín de Información del CESEDEN, núm. 304, pp. 5-27.
- MERLOS, J. A. (2009): «El terrorismo marítimo en la estrategia de Al Qaeda». REVISTA GENERAL DE MARINA, ene-feb., pp. 47-53.
- MORAL, P. (2015): «La piratería marítima, un fenómeno de índole regional y alcance global. Naturaleza e impacto económico». Instituto Español de Estudios Estratégicos (IEEE), Documento Opinión 42 (23 de abril).
- PORTELA, H. P. (2009): «La vuelta de la piratería marítima». REVISTA GENERAL DE MARINA, marzo, pp. 205-215.
- SOBRINO, J. M. (2008): «Piratería y Terrorismo en el Mar». Ponencia, Cursos de Derecho Internacional y Relaciones Internacionales de Vitoria. Universidad del País Vasco (UPV).
- TORTOSA, C. (2010): «Lucha contra el terrorismo en la mar. Una operación “artículo 5”». REVISTA GENERAL DE MARINA, agos.-sept., pp. 301-310.
- TREVIÑO, J. M. (2011): «La seguridad marítima en la defensa de España». REVISTA GENERAL DE MARINA, junio, pp. 823-832.
- VIRSEDA, M del C. (2012): «Terrorismo Marítimo. Convenio SUA 2005». REVISTA GENERAL DE MARINA, octubre, pp. 479-494.
- <http://www.imo.org/es/OurWork/Security/Paginas/MaritimeSecurity.aspx>. Web IMO.
- <https://www.icc-ccs.org>. Web de la International Chamber Of Commerce (ICC).
- <https://www.mschoa.org>. Web del Maritime Security Center-Horn of Africa. (MSC-HOA).
- <http://eunavfor.eu>. Web EU Naval Force Somalia. Operation ATALANTA.
- <http://www.mc.nato.int>. Web Allied Maritime Command (MARCOM).
- https://eeas.europa.eu/csdp-missions-operations/eunavfor-med_en. Web European External Action Service. EUNAVFOR MED Operation SOPHIA.

(20) El Consejo Europeo adoptó el 15 de febrero de 2010 la Decisión 2010/96/PCSD para poner en marcha una misión militar, al mando de la UE, para la formación de las fuerzas de seguridad somalíes, en Bihanga, Uganda (EUTM-Somalia, European Union Training Mission-Somalia).