

LA SEGURIDAD MARITIMA EN LA DEFENSA DE ESPAÑA

José M.^a TREVIÑO RUIZ



Introducción



ESDE prácticamente la finalización de la Segunda Guerra Mundial, los conflictos han sido principalmente terrestres, con la sola excepción de acciones navales aisladas, como el desembarco anfibio de Inchon, en la Guerra de Corea, el hundimiento de fragatas indias en la guerra indo-paquistaní de 1971 o el conflicto de las Malvinas en el Atlántico Sur de 1982, por lo que algunos gobernantes erróneamente pensaron que la integridad física de su país dependía en exclusiva de unas fuerzas terrestres numerosas y bien

equipadas, y aquí podemos poner por ejemplo a Sadam Hussein y su ejército de un millón de hombres en 1991.

La creación de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) en 1949 inicialmente iba en sentido contrario, pues la visión naval de Estados Unidos y de los países sajones preveían un posible socorro por mar en el caso de una invasión terrestre soviética, algo que tuvo en vilo a la Europa occidental durante 40 años hasta prácticamente la caída del Muro de Berlín en 1989. Desaparecida la URSS, y con ella la Guerra Fría, la necesidad y utilidad de la Alianza Atlántica se puso sobre la mesa de los diferentes gobiernos; de hecho se suprimió uno de sus mandos principales, el del Canal (CINCHAN), asignado normalmente a un almirante británico ubicado en Northwood, Reino Unido. Primero la guerra de Yugoslavia de 1991-95 y posteriormente la de Afganistán le dieron una nueva *raison d'être* a la OTAN; pero otra vez, si exceptuamos la Operación SHARP GUARD de bloqueo a la antigua Yugoslavia en el Adriático, los conflictos volvían a ser eminentemente terrestres, aunque con el apoyo aéreo necesario.

Y en estos prolegómenos cabe recordar una viñeta de la publicación naval norteamericana *US Naval Proceedings*, en la que un grupo de almirantes de la

Marina británica en la cámara de oficiales del portaaviones *Ark Royal* brindaba por el hombre que salvó a la Royal Navy de su práctica extinción, Galtieri. Es decir, el presidente argentino que ordenó invadir las Malvinas en abril del año 1982, cuando la fuerza anfibia británica estaba a punto de desaparecer. Gracias a ese conflicto, el presupuesto de la Marina fue aumentado, al comprender Margaret Thatcher que sin una marina poderosa jamás hubiera podido recuperar las islas ni mantener el prestigio británico.

Pues bien, en la situación actual y cuando todo parecía encaminado a tener una OTAN y unas fuerzas armadas totalmente polarizadas hacia los conflictos terrestres, un puñado de desarrapados piratas somalíes ha puesto en peligro las líneas de comunicaciones marítimas, y con ello el comercio por mar, en una zona tan crucial de paso o *choke point* como son los accesos al canal de Suez vía golfo de Adén, además de tornar en muy peligrosa la costa somalí y las pesquerías en aguas próximas a las islas Seychelles. Estos hechos han despertado la conciencia naval de los políticos, haciéndoles ver los agujeros existentes en la seguridad marítima de sus naciones —que ha retrocedido varios siglos en el caso español, a la época en que nuestros galeones eran apresados por corsarios de diversas nacionalidades en el Caribe—, llevando de nuevo a la palestra la necesidad de contar con una marina que les proteja.

Antecedentes históricos de la piratería

Conviene repasar un poco la historia y comprobar que efectivamente no hay nada nuevo bajo el sol; así ya en el siglo I a. C. los piratas infestaban el Mediterráneo desde las Columnas de Hércules hasta las costas de Fenicia, hoy Líbano, propiciando el ataque del cónsul Publio Servilio, al mando de las galeras romanas, en el año 79 a. C. contra la piratería basada principalmente en las innumerables islas griegas, decretándose el exterminio sin contemplaciones de los piratas en la Ley Gabinia.

Más recientemente, en la Edad Media, los piratas berberiscos —siempre en el *Mare Nostrum*—, dirigidos por los sanguinarios hermanos Barbarroja, Oruch y Khair ed-Din, establecidos en el norte de África, asolaban la costa de España con frecuentes y sangrientas incursiones a ciudades como Alicante, Alucía, Cadaqués, Ciudadela, Estepona, Gibraltar, Mazarrón, Palamós, Rosas, etc., por lo que el emperador Carlos I de España decidió dar un golpe de gracia desembarcando en las costas de Berbería. Sus expediciones dieron el resultado esperado al ocupar en 1535 La Goleta y Túnez, tras derrotar a Khair ed-Din, que por entonces ya ostentaba el grado de almirante otomano. Aunque ambas plazas tunecinas eran bastiones inexpugnables de la piratería, sus ocupantes fueron exterminados, pues era la época en que las armas españolas eran invencibles, tanto por mar como por tierra.

La conquista de América abriría nuevos escenarios en el Caribe a los piratas, que esta vez no serían moriscos, sino ingleses, holandeses, franceses, etc., todos ellos dispuestos a hacerse con el oro español que viajaba a la Península. Los nombres de Francis Drake, Henry Morgan, el Olonés, el capitán Kidd... se harían famosos por sus ataques a los navíos españoles que navegaban por aguas caribeñas, por lo que los barcos mercantes se vieron obligados a artillarse igual que un buque de guerra para poder defenderse. En esa época, España dominaba el mar y sus autoridades no se andaban con chiquitas a la hora de reprimir a los piratas, filibusteros y corsarios. Así, ha llegado a nuestras manos el escrito que el embajador veneciano en la Corte de San Jaime elevaba en 1604 a su graciosa majestad británica, poniendo en su conocimiento que «los españoles en el Mar Caribe capturaron dos barcos piratas ingleses, cortándoles las manos, pies, narices y orejas a todos los miembros de las dotaciones, abandonándolos después en una isla desierta untados con miel para que las hormigas y otros insectos los devorasen». Este procedimiento no era el usual de la época, ya que lo que normalmente se hacía con los corsarios era colgarlos del penol de la verga del trinquete, sin más.

La piratería organizada no desaparecería del Mediterráneo hasta bien entrado el siglo XIX, viéndose el Gobierno norteamericano obligado a declarar la guerra a Túnez y a Argelia, tal y como hiciera Carlos I tres siglos antes, por ataques a buques mercantes estadounidenses, ya que ambos países africanos eran el refugio habitual de los piratas berberiscos, de forma similar a como hoy lo es Somalia. Esto obligó a la joven US Navy a mantener en permanencia una escuadra en el Mediterráneo entre los años 1801 a 1805 para neutralizar a los piratas de Trípoli y Túnez. En este mismo siglo, y cuando aún Cuba pertenecía a la Corona, la Armada Real Española participaría por última vez en una acción de represión contra los corsarios, esta vez mayoritariamente americanos, al apresar en 1873 la corbeta *Tornado* al buque de pabellón norteamericano *Virginus*, calificado como filibustero, ya que transportaba contrabando de armas para los insurrectos cubanos. El buque fue llevado al puerto de Santiago de Cuba, y por decisión del comandante militar de la plaza, brigadier Burriel, 56 de los tripulantes de origen estadounidense, británico y cubano, fueron fusilados sin contemplaciones tras un consejo de guerra sumarísimo.

La situación actual

Ya en el moderno siglo XX, la piratería ha subsistido gracias a dos elementos importantes: el enorme volumen de mercancías que transita por la mar, que podríamos cifrar en el 80 por 100 del movimiento comercial de las naciones ribereñas, y la existencia de estrechos pasos de las líneas marítimas de comunicación o Sea Lines of Communications (SLOC). Así, los accesos a los canales de Panamá, Suez, Magallanes, y a los estrechos de Singapur, Bab el-

Mandeb, Gibraltar, Malaca, Dardanelos y los Daneses, constituyen obligadas rutas de tránsito, prácticamente el 90 por 100 del tráfico pesado oceánico, y dependiendo del orden imperante en las naciones costeras, los piratas tendrán allí su caldo de cultivo o no. Por tanto, el resurgimiento de la piratería en el siglo XXI se debe a la existencia de esos dos importantes elementos, junto con la relajación de las medidas de seguridad marítima en los puertos y costas adyacentes, la proliferación del comercio ilegal de armas, que hace que los modernos piratas puedan adquirir fácilmente cualquier tipo de arma ligera e incluso RPG y, finalmente, las grandes sumas de dinero que genera el negocio de piratería en nuestros días, expresadas en siete dígitos, es decir, millones de dólares por la captura de un buque. Otro hecho que viene a sumarse a la inseguridad marítima en el siglo actual es la desaparición del delito de la piratería en prácticamente todos los códigos penales de Occidente, pese a que las naciones la consideran un acto criminal o delictivo cuando se produce en su mar territorial, por lo que falta una regulación jurídica internacional, unido a una dificultad para encontrar una definición unánime y aceptada por todos los estados cuando las acciones tienen lugar en aguas internacionales.

Dentro del marco legal internacional, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, aprobada el 30 de abril de 1982 en Nueva York, define la piratería en su artículo 101 como: «Todo acto ilegal de violencia o detención o todo acto de depredación cometido con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o una aeronave privada y dirigidos:

- Contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellas.
- Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque el carácter de buque o aeronave pirata.
- Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos anteriormente o de facilitarlos intencionadamente».

A su vez, la Oficina Marítima Internacional o IMB (International Maritime Bureau) define a la piratería como «El acto de abordar o intentar abordar cualquier buque con la aparente intención o capacidad de usar la fuerza en el momento de dicho acto». El Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas se ha hecho eco de la preocupación internacional por el aumento de la piratería y la consiguiente disminución de la seguridad marítima en determinadas zonas y mares del planeta, por lo que ha aprobado diversas resoluciones encaminadas a facilitar la lucha contra este fenómeno. De esta forma el Consejo de Seguridad se ha convertido en la principal fuente de legislación internacional y en el mejor estímulo y apoyo para aquellos actores que quieren asumir un papel activo en la lucha contra la piratería.

La primera Resolución que hace mención a la piratería es la 1814 de mayo de 2008, y consistía en una llamada a la comunidad internacional para promover un proceso político en Somalia que finalizase en un gobierno estable y duradero, que pudiera controlar su propio territorio, exhortando también a los estados y organizaciones regionales a que tomen medidas para proteger la navegación para el transporte y el suministro de asistencia humanitaria a Somalia, al amparo del Capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas. La siguiente Resolución del Consejo de Seguridad, la 1816 de junio de 2008, fue la gran impulsora de las medidas iniciadas por la comunidad internacional contra la piratería, actuando también en virtud del citado Capítulo VII («condena y deplora todos los actos de piratería y robo a mano armada contra buques en aguas territoriales, y en alta mar frente a las costas de Somalia»), instando a los estados cuyos buques de guerra y aeronaves militares operen en alta mar y en el espacio aéreo frente a la costa de Somalia a que permanezcan atentos a los actos de piratería y robo a mano armada. Más tarde en el mes de octubre del mismo año, el Consejo de Seguridad, tras observar con preocupación que se cometían actos de piratería cada vez más violentos y con armas más pesadas en una zona más amplia frente a esta costa, empleando incluso buques nodriza dando la impresión de una organización y de unos métodos de ataque más perfeccionados, emitió la Resolución 1838, donde «exhorta a los Estados interesados en la seguridad marítima a que participen activamente en la lucha contra la piratería en alta mar frente a la costa de Somalia, desplegando buques de guerra y aeronaves militares, de conformidad con el derecho internacional». La siguiente Resolución, la 1846 de 2 de diciembre, añadía un punto importante en su párrafo 15, enfatizando la necesidad de que los Estados asuman la persecución legal de los piratas de acuerdo con la Convención para la Supresión de Actos Ilegales contra la Seguridad de la Navegación Marítima de 1988, y la cooperación con la Organización Marítima Internacional a fin de crear la capacidad jurídica necesaria para el eficaz enjuiciamiento de las personas sospechosas de actos de piratería. Finalmente la Resolución 1851 de 16 de diciembre de 2008, entre otras acciones «decide que por un periodo de 12 meses a contar a partir de la fecha en que se aprobó la Resolución 1846, los Estados y las organizaciones regionales que cooperen en la lucha contra la piratería y el robo a mano armada frente a las costas de Somalia podrán adoptar todas las medidas necesarias que sean apropiadas para reprimir los actos de piratería y robo a mano armada en el mar».

Aportación española a organizaciones internacionales

La seguridad marítima de España, al escaparse de escenarios geográficos limitados como podría ser su Zona Económica Exclusiva o el Mar Territorial español, incluye prácticamente todas las líneas de comunicaciones marítimas

(SLOC), así como la práctica totalidad de los caladeros conocidos, *choke points*, etc., es decir, que la seguridad marítima nacional se convierte en un concepto global que incluye todos los mares y océanos navegables para todo tipo de barcos bajo pabellón español. Intentar cubrir este amplio escenario con sólo los buques de guerra de la Armada sería totalmente descabellado, por lo que es necesario recurrir a alianzas y tratados regionales; de ahí la presencia española en operaciones lideradas por la Alianza Atlántica y la Unión Europea en un intento de proporcionar seguridad marítima a todos los intereses y buques con bandera española.

Podemos afirmar sin temor a equivocarnos que permanentemente un buque de guerra español o un submarino han estado presentes en la única operación (artículo V) que mantiene la OTAN en el Mediterráneo desde el ataque a las Torres Gemelas de Nueva York el 9 de septiembre de 2001, operación inicialmente ideada contra el terrorismo y que ha servido para mantener limpio el Mediterráneo de ataques a los buques de los estados pertenecientes a la Alianza, convirtiendo el *Mare Nostrum*, según algunos observadores, en un lago de la OTAN, lo que ha permitido en la reciente crisis de Libia imponer un eficaz embargo marítimo de acuerdo con la Resolución 1973 del Consejo de Seguridad, evitando así el tráfico de armas.

Ya en el Índico, y como consecuencia de la profusión de los ataques a buques mercantes, pesqueros, embarcaciones de recreo, etc., de naciones atlantistas, la OTAN fue planeando las sucesivas operaciones ALLIED PROVIDER, ALLIED PROTECTOR Y OCEAN SHIELD, utilizando los grupos marítimos permanentes o Standing NATO Maritime Groups 1 y 2, desplegados normalmente y de manera alternativa en el Atlántico y Mediterráneo, que abandonaron sus escenarios naturales para trasladarse también alternativamente al océano Índico y participar en las operaciones antes descritas de lucha contra la piratería.

En el primer despliegue en las costas de Somalia, realizado en octubre de 2008 dentro de la Operación ALLIED PROVIDER, la agrupación naval aliada SNMG 2 sirvió como fuerza de protección temporal para los buques que transportaban un cargamento del Programa Mundial de Alimentos (WFP), desde el puerto keniano de Mombasa hasta la capital somalí de Mogadiscio. Esta responsabilidad fue transferida por la OTAN en diciembre de 2008 a los buques de la Unión Europea que participaban en la Operación ATALANTA.

En marzo de 2009, la OTAN lanzó su segunda operación, denominada ALLIED PROTECTOR, esta vez con la agrupación SNMG 1, en la que se incluía a la fragata española *Blas de Lezo*. En esta ocasión la agrupación naval Standing NATO Maritime Group 1, al mando de un contralmirante portugués, tenía como misión disuadir, defender y evitar las actividades piratas realizadas contra el tráfico marítimo en la región del Cuerno de África. La duración prevista era hasta finales de junio de 2009, por lo que la OTAN el día 1 de julio lanzó la Operación OCEAN SHIELD (ESCUDO OCEÁNICO), con una

duración inicial de 12 meses, aunque esta vez sin un buque español en sus filas, ya que el esfuerzo naval patrio se orientó hacia la Operación ATALANTA de la Unión Europea.

No eran éstas las únicas agrupaciones navales occidentales presentes en el área del Índico y Cuerno de África, ya que por iniciativa estadounidense se establecieron dos fuerzas de tarea o *task forces*, la Combined Task Force 150 (CTF 150) y la Combined Task Force 151 (CTF 151). En agosto de 2008 la CTF 150 y sus buques establecieron un área de patrulla y control de seguridad marítima en el golfo de Adén para hacer más seguro el tráfico marítimo en la zona. Con anterioridad a esa fecha y hasta el año 2004, la Armada española no sólo había mantenido una fragata en permanencia, sino que incluso llegó a acceder en el año 2003 al mando de esa agrupación en la persona del contralmirante español Moreno Susana. En enero de 2009 el Mando Central Norteamericano o CENTCOM y su componente naval NAVCENT, establecieron una nueva agrupación naval, denominada Combined Task Force 151(CTF 151), compuesta no sólo por buques norteamericanos, sino también por los de sus aliados, con la única misión de conducir operaciones contra la piratería en el golfo de Adén y en las aguas frente a la costa de Somalia en el océano Índico. En abril de 2009, la CTF 151 llegó a estar formada por buques de 20 naciones del entorno europeo, norteamericano y asiático, todos ellos aliados de Estados Unidos.

Pero España no sólo ha estado presente en las agrupaciones de la OTAN y de la Marina de los Estados Unidos, sino que también ha dado todo su apoyo a la Unión Europea en materia de seguridad marítima. Así cuando el 19 de septiembre de 2008 la Unión Europea, dentro del marco de la Política Europea de Seguridad y Defensa (PESD), creó una Célula de Coordinación Naval (EUNAVCO) en Bruselas, España propuso al entonces capitán de navío español Breijo Claur para llevar a cabo la coordinación de los medios militares que desplegasen las naciones de la UE en apoyo de la Resolución 1816 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. Así el 8 de diciembre de 2008 se lanzaba la Operación ATALANTA de la Unión Europea contra la piratería, con una agrupación naval denominada EUNAVFOR, en apoyo a las Resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas números 1814, 1816, 1838, 1846 y 1851.

La finalidad de esta operación es contribuir a:

- La protección de los buques del Programa Mundial de Alimentos (WFP) para la entrega de la ayuda humanitaria a las personas desplazadas en Somalia.
- La protección de las embarcaciones que naveguen por el golfo de Adén y frente a las costa de Somalia, más la disuasión, prevención y represión de los actos de piratería y de robo a mano armada en esa zona, empleando todos los medios necesarios, incluido el uso de la fuerza.

La Operación ATALANTA tiene la originalidad de ser la primera operación naval de la Unión Europea, conducida dentro del marco de la PESD y desde el Cuartel Operacional de Northwood, en el Reino Unido, siendo por esta razón su comandante un oficial general británico; el primero fue el contralmirante Philip Jones, siendo relevado en junio de 2009 por el de su mismo empleo Peter Hudson, que sería relevado por el general de división Buster Howes. España inicialmente participó con la fragata *Victoria* y un avión de patrulla marítima *Orion P 3* del Ejército del Aire, para hacerse cargo el capitán de navío español Juan Garat Caramé en abril de 2009 del mando de la EUNAVFOR, izando su insignia a bordo de la fragata *Numancia* junto con el petrolero *Marqués de la Ensenada* como buque de apoyo logístico. En agosto de 2009 el capitán de navío español fue relevado por el comodoro holandés Pieter Bindt, ya que el mando de la agrupación naval es de cuatro meses. El 14 de diciembre España asumiría de nuevo el mando de la EUNAVFOR en la persona del contralmirante Juan Rodríguez Garat, quien a su vez sería relevado el 14 de abril de 2011 por el contralmirante portugués Alberto Manuel Silvestre Correia

La Fuerza Naval Europea (EUNAVFOR) opera normalmente en una extensa zona marítima que comprende el mar Rojo, el golfo de Adén, y la parte del océano Índico que llega hasta las islas Seychelles, incluido un radio de acción centrado en ellas de 500 millas, es decir, más de un millón de millas náuticas cuadradas, lo que representa un área similar a todo el Mediterráneo. Desde el punto de vista operativo, la EUNAVFOR tiene como cometido muy importante la constante coordinación con las otras fuerzas navales presentes en la zona, tanto con las de la OTAN participantes en la operación OCEAN SHIELD como con las norteamericanas CTF 150 y CTF 151, además de con los buques que Rusia, India, China, Malasia, Corea del Sur, etc., tienen desplegados en este teatro marítimo.

La Operación ATALANTA fue inicialmente programada para un periodo de 12 meses que se cumplieron el 8 de diciembre de 2009, y que ha sido ampliado dos veces más por otros doce meses por decisión de los ministros de Asuntos Exteriores de todas las naciones miembro de la Unión Europea. Actualmente las armadas que contribuyen permanentemente con unidades de superficie en la Operación ATALANTA son Alemania, Francia, Grecia, Italia, Suecia, España, Bélgica y Holanda. Noruega, aunque no forma parte de la Unión Europea, ha prometido también su participación.

Con todo ello la media de escoltas de superficie presentes en ATALANTA oscila en torno a la decena, número totalmente insuficiente para tan vasto escenario, por lo que se espera incrementar en un 25 por 100.

Los comandantes de las fragatas y destructores presentes en la zona tienen autoridad para arrestar o detener y transferir personas sospechosas de haber cometido actos de piratería a mano armada en su área de responsabilidad. Asimismo, pueden apresar las embarcaciones piratas cualquiera que sea su

desplazamiento, por supuesto, liberar a los que han apresado y requisar las mercancías y material peligroso. Los prisioneros pueden ser juzgados por un estado miembro de la Unión Europea o ser desembarcados en Kenia o las Seychelles para ser juzgados por un tribunal local, bajo un acuerdo firmado con la UE el 6 de marzo de 2009, por el que se autoriza a las autoridades judiciales locales a juzgarlos. Por su parte la UE, en el marco de la Operación ATALANTA y dependiendo del comandante de la operación en Northwood, ha establecido un Centro de Seguridad Marítima para el Cuerno de África (MSCHOA), que ofrece de forma segura, a través de su portal de Internet, información y orientación al sector civil del transporte marítimo. El MSCHOA mantiene un estrecho diálogo con las navieras, capitanes de los buques mercantes que transitan por la zona y patrones de buques de pesca y embarcaciones de recreo a través de Internet, proporcionando y actualizando el informe de la situación de las aguas por las que navegan y sus accesos. Este centro está gestionado por oficiales y suboficiales de las naciones de la Unión Europea con buques en la EUNAVFOR. El MSCHOA ha asumido muchas de las funciones de la Célula de Coordinación Militar, en apoyo de la Resolución 1816 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, que fueron transferidas a la Operación ATALANTA.

Conclusiones

La seguridad marítima es un factor en alza por constituir un importantísimo pilar de la defensa de España si tenemos en cuenta que el 80 por 100 de sus exportaciones e importaciones se hacen por vía marítima, incluyendo todo el petróleo necesario para abastecer a la Península y los archipiélagos. Controlar y proteger las líneas de comunicaciones marítimas o SLOC es, por tanto, una tarea vital para el normal desarrollo de nuestra nación, incluyendo además los caladeros en los que faena la flota pesquera española, la más importante de la Unión Europea.

La generalización de los conflictos en un ámbito terrestre, como las recientes guerras de Irak y Afganistán, podrían haber dado la falsa impresión de que unas Fuerzas Armadas con una fuerte componente terrestre eran más que suficiente para garantizar la soberanía de una nación, en detrimento de la Armada y la Fuerza Aérea.

El resurgimiento de la piratería en áreas del Índico y el apresamiento de los pesqueros españoles *Playa de Bakio*, *Alakrana* y *Vega* han concienciado a la opinión española de la necesidad de proteger nuestros intereses marítimos más allá de la Zona Económica Exclusiva y del Mar Territorial español. Pretender con los medios navales españoles cubrir todos aquellos parajes por los que navegan buques con pabellón rojo y gualda es algo utópico; de ahí la necesidad de pertenecer a organizaciones regionales como la Alianza Atlántica y la

Unión Europea, y una vez dentro mentalizar a sus dirigentes en un incremento de la seguridad marítima que salvaguarde nuestros intereses nacionales.

La inclusión inicial de buques de guerra españoles en las agrupaciones navales de la OTAN denominadas Standing NATO Maritime Group 1 y 2, así como la participación permanente de la Armada española en la EUNAVFOR dentro del ámbito de la Operación ATALANTA, constituyen un elemento esencial para incrementar la seguridad marítima a nivel nacional e internacional, todo ello dentro del marco de las diferentes resoluciones de las Naciones Unidas que han apoyado abiertamente la lucha contra la piratería.

Finalmente y en relación con el futuro de la acción y postura española en la lucha contra la piratería, la ministra de Defensa Carme Chacón declaró en Bruselas el 11 de junio de 2009, a su llegada a la reunión del Consejo del Atlántico Norte en sesión de ministros de Defensa, que «España participará, tanto a través de la Unión Europea como a través de la OTAN, en la lucha contra la piratería en aguas próximas a Somalia y en el golfo de Adén», defendiendo la abierta coordinación entre la OTAN y la Operación ATALANTA ante el desafío de este fenómeno de la piratería y en bien de la seguridad marítima, extremo este último que constituyó una prioridad de la Política de Defensa de la Presidencia Española de la Unión Europea, y cuyo primer hito fue el seminario sobre este tema desarrollado en el marco del CESEDEN en enero de 2010, con la asistencia de la mayoría de los jefes de las Armadas de la Unión Europea y de las principales agencias y organismos españoles relacionados de alguna forma con la seguridad marítima, obteniendo como conclusiones principales 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.

