



DE LAS MUSAS AL TEATRO. REFLEXIONES SOBRE TERRORISMO EN EL ÁMBITO MARÍTIMO

Eugenio DÍAZ DEL RÍO JÁUDENES
Jefe del Estado Mayor del Mando Marítimo Aliado



El teatro marítimo



L fin que pretende este artículo no es otro que presentar una serie de reflexiones sobre el terrorismo en el ámbito marítimo para llegar a unas recomendaciones que pudieran ponerse en práctica en este teatro de operaciones, con tantos y tan diferentes escenarios, que la mar ofrece.

La mar es algo que no vemos con frecuencia o por lo menos no somos conscientes de la actividad que ocurre en ella. Asimismo, las ciudades costeras habitualmente dan la espalda a los puertos y resulta difícil observar qué es lo que ocurre en ellos.



(Foto: www.cruisemapper.com).

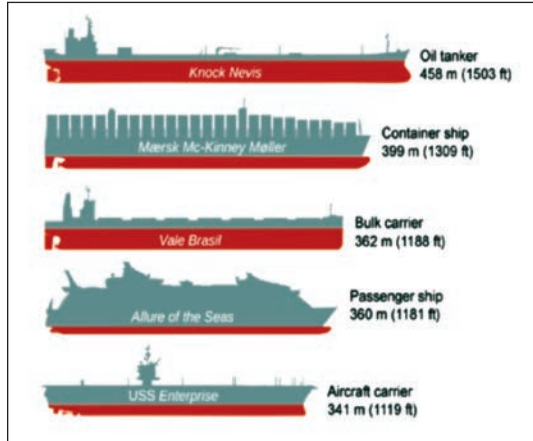
Aunque es evidente lo que la mar supone para nuestra prosperidad, le ocurre lo mismo que al ciberespacio: no es algo que veamos, pero sabemos que es un entorno vital para nuestro quehacer diario, que está sometido a continuos ataques y que el 99 por 100 de las conexiones intercontinentales están basadas en cables submarinos.

Nuestra dependencia de la mar queda bien recogida en la Estrategia Marítima Aliada, pues la OTAN es sobre todo una alianza marítima, y el vínculo transatlántico es —en esencia— la conexión entre Europa y América por medio de un océano. La seguridad de sus líneas principales de tráfico marítimo es vital para el sostenimiento de Europa; y tampoco debemos olvidar que la disuasión nuclear de la OTAN está fundamentada en plataformas navales.

La importancia de la mar o la dimensión marítima de la OTAN la podemos cuantificar de distintas formas. Creo que ya están muy manidas las cifras de los bienes que transportamos por la mar, o los recursos energéticos, o el número de barcos o líneas de costa. Pero sí creo que conviene resaltar una por su posible relación con el terrorismo marítimo, y me refiero a la «industria de cruceros», que solo en Estados Unidos engloba el 50 por 100 de esta actividad, supone unos dividendos de más de 30 billones de dólares al año y más de siete millones de pasajeros.

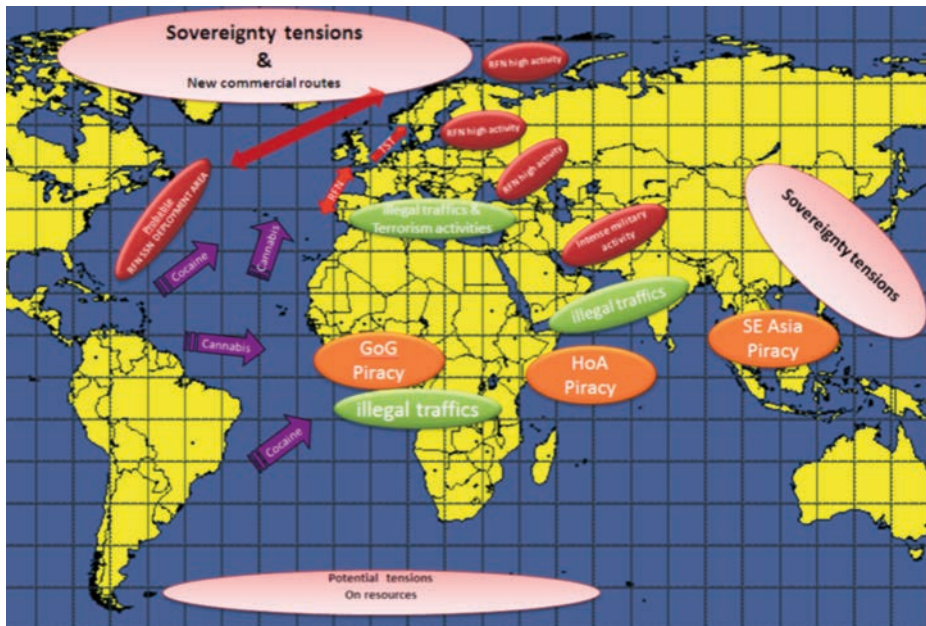
Además hay que tener en cuenta que la evolución del transporte marítimo ha sido espectacular en los últimos años. Así como la revolución industrial del siglo XIX trajo consigo, entre otras cosas, el telegrama y la máquina de vapor (que tanto facilitó las rutas de tráfico marítimo con territorios de ultramar), la

revolución de los siglos XX Y XXI ha sido, por un lado, la economía electrónica, que no cabe duda ha incrementado exponencialmente el número de transacciones económicas en todo el mundo, y en segundo lugar el empleo y desarrollo de los buques portacontenedores, que han elevado enormemente su capacidad y facilidad de manejo y transporte. Pero hay que tener en cuenta que al final, en última instancia, los bienes hay que transportarlos, y sin ellos no hay economía electrónica que valga.



(Foto: www.commons.wikipedia.com).

Desde un prisma marítimo y de seguridad, la situación mundial la podemos entender en base a los siguientes factores: el resurgimiento militar de



(Mapa elaborado por el autor).

Rusia, el fundamentalismo islámico y todo el terrorismo a él asociado (terrorismo internacional de corte yihadista) y la pérdida de valores tradicionales en Occidente. Además, se le pueden añadir otros muchos matices o factores, tales como: la situación en Siria, la desestabilización del norte de África, el *Brexit*, el ritmo de evolución exponencial de los acontecimientos, Amazon, China, Corea de Norte, etcétera.

Lo que está claro es que nos hallamos inmersos en una nueva era llena de cambios e incertidumbres, de amenazas globales de gran dinamismo, geometría variable y cambios de tendencia exponenciales, y también —por qué no decirlo— de nuevas oportunidades que, sin duda alguna, constituyen unos retos diferentes. Es una era que exige nuevas prácticas, mayores y más intensas relaciones, mutuo entendimiento y, sobre todo, un firme convencimiento del increíble potencial que reside en la mar, por todo lo que acontece en ella. No estamos en un mundo que está cambiando, sino en uno que ya ha cambiado.

En el gráfico (página anterior) podemos ver las tendencias de seguridad marítima en el mundo y cuál es la actividad principal en ellas. Si nos centramos en el área de responsabilidad de la OTAN, vemos que además de la amenaza militar estamos inmersos en todo tipo de tráfico ilegales y zonas de inestabilidad, y todo esto afecta y favorece el terrorismo marítimo.

Reflexión sobre terrorismo marítimo

El medio marítimo es, indudablemente, favorable tanto para llevar a cabo acciones terroristas como medio de infiltración de recursos materiales y humanos. No cabe duda que tanto buques civiles como militares o de estado, así como infraestructuras críticas, o incluso la incursión hasta el mismo centro de una ciudad para llevar a cabo una acción terrorista, son susceptibles a esta amenaza.

Existen muchos ejemplos reales de terrorismo marítimo. Podemos remontarnos al año 1985, cuando el crucero *Aquile Lauro* fue secuestrado cerca de Port Said por terroristas del Frente de Liberación de Palestina, con 180 pasajeros y 330 de tripulación, que reclamaban la liberación de 50 palestinos que se encontraban en prisión, y que se saldó con la muerte de un pasajero; o el ataque al USS *Cole* por terroristas suicidas que se aproximaron al destructor durante la maniobra de atraque en Adén, haciendo explotar el bote en el que iban, causando la muerte a 17 miembros de la dotación; o el caso similar del petrolero francés *Limburg*. La captura en octubre de 2002 del responsable del ataque al *Limburg* permitió descubrir que Al Qaeda estaba llevando a cabo preparativos para atacar barcos en el Mediterráneo y desarrollando una estrategia que incluía: la explosión de buques de mediano o pequeño porte en las proximidades del buque blanco o incluso en un puerto, y ataques a petroleros desde el aire, o desde botes similares al que atacó al USS *Cole*, e incluso el empleo de minas.



USS Cole. (Foto: www.wikipedia.org).

En 2014 la revista *Resurgence* del grupo terrorista Al Qaeda exponía su estrategia marítima: «... teniendo en cuenta la dependencia energética de Occidente, el objetivo deberían ser los petroleros y metaneros en los estrechos o en las propias refinerías».

También destacar el ataque en una playa de Túnez a turistas de un crucero británico —hace dos años—, que causó la muerte a unas 20 personas, y que además tuvo como consecuencia que las compañías de cruceros prescindieran en adelante del puerto de Túnez como atracción turística, con todas las consecuencias para la economía tunecina. O los ataques por parte de un grupo islamista egipcio que entre 1992 y 1994 asaltaron hasta en cuatro ocasiones a cruceros en el río Nilo, acabando por completo con esta actividad.

Lo que está claro hoy es que este tipo de terrorismo puede tener como objetivos tanto buques militares como civiles, pasajeros o dotaciones e incluso puertos, pudiendo causar enormes pérdidas de vidas humanas, grandes daños materiales, así como tremendos costes económicos.

Además, todas las actividades ilegales que ocurren en la mar suelen estar interaccionadas entre sí, tienen carácter internacional y todas afectan a la libertad de navegación y uso legítimo de los mares. Así, por ejemplo, los narcotraficantes colombianos se sirven del terrorismo para autofinanciarse. Las FARC han ganado billones de dólares con esta actividad, y prueba de ello fue la captura en septiembre 2000 de un submarino —a media construcción— en el que se habían invertido ya 20 millones de dólares. Parece evidente que



Ex-USN *Swift*. (Foto: www.workboat.com).

en el futuro veremos el empleo de submarinos y vehículos con técnicas *stealth* para fines terroristas.

También se sabe que Al Qaeda empleó buques mercantes para transportar los explosivos que se utilizaron en el atentado contra las embajadas de Estados Unidos en Tanzania y Kenia en 1998, lo que confirma el empleo del medio marino para transportar armas para grupos terroristas, distribuirlas por el mundo y diversificar sus reservas.

Otro caso bastante ilustrativo es el del mercante *Karina 2* en enero de 2002, cuando fue abordado en el mar Rojo a 300 millas náuticas de Israel por la Marina de este país y que transportaba cohetes y misiles antitanque, minas, rifles de precisión, zódiacs hinchables, etc., todo preparado para ser tirado al agua. El capitán era un coronel de la Policía Naval palestina; el barco había sido cargado en Irán, y la transferencia, cerca de Gaza, se haría por oficiales palestinos disfrazados de pescadores.

Ejemplos más actuales son las acciones de grupo terrorista Houthi (relacionado con el Daesh e incluso con Al Qaeda) y que opera cerca del estrecho de Bab el-Mandeb. Este grupo atacó al *Swift* (de UAE) en octubre de 2016.

La realidad es que todos estos actos terroristas nos demuestran que, aunque no es fácil utilizar el medio marítimo para actividades de este tipo, la amenaza es global, pero existen zonas donde el riesgo puede ser mayor: regiones en conflicto, pasos restringidos, puertos o sus zonas de espera.

Así, las más expuestas son, por supuesto, los *choke points* mundiales, como el estrecho de Gibraltar, toda la zona del EASTMED, golfo de Adén, estrechos de Malaca, Hormuz, Bab el-Mandeb, canal de Panamá; también los principales puertos, terminales de pasajeros o incluso plantas nucleares próximas a la costa. La tipología es muy variopinta, desde las interferencias a las líneas de tráfico de energía, al secuestro de nacionales, ataques contra buques o la explosión de un contenedor.

La OTAN y el terrorismo marítimo

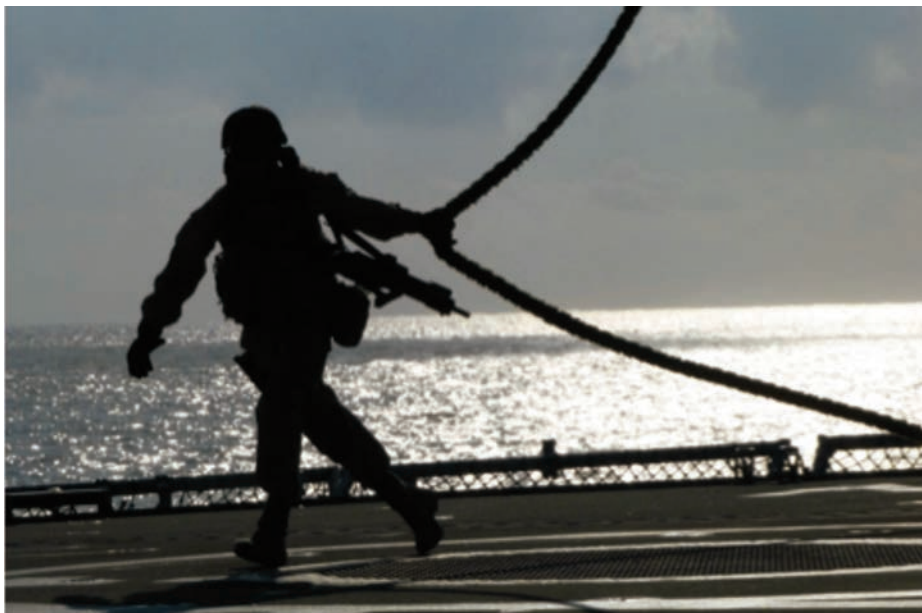
La OTAN está plenamente involucrada en la lucha global contra el terrorismo internacional. Su manifestación marítima fue la puesta en marcha de la Operación ACTIVE ENDEAVOUR en octubre de 2001.

Esta operación, en sus orígenes, tenía como misión el establecimiento de patrullas en el Mediterráneo Oriental para supervisar el tráfico marítimo en apoyo a la lucha contra el terrorismo internacional. En 2003 se amplió su radio de acción para incluir la escolta de buques mercantes a su paso por el estrecho de Gibraltar. En total se escoltaron cerca de quinientos buques, a pesar de que estas escoltas duraron poco más de un año.

En todos estos años de OAE se han realizado 128.000 interrogatorios a buques mercantes en tránsito por el Mediterráneo, y se han abordado más de 170 buques sospechosos (esta cifra influenciada por los límites del Derecho



(Foto: www.armada.mde.es).



(Foto: www.armada.mde.es).

Internacional, al requerir el consentimiento tanto del armador como de la nación de bandera del buque para poder realizar la visita y registro). Estas actividades y la presencia de unidades de la OTAN han beneficiado a todo el tráfico mercante, al mejorar notablemente la percepción de seguridad en estas aguas.

En 2016 la OTAN, buscando una respuesta más eficaz, terminó la Operación OAE y lanzó la SEA GUARDIAN (OSG), que se creó para proporcionar una nueva herramienta para la Seguridad Marítima en el Mediterráneo, así como servir de base para cualquier operación de este tipo en cualquier lugar del Área de Responsabilidad OTAN o fuera de ella, con tres cometidos permanentes: el conocimiento del entorno marítimo (MSA), la lucha contra el terrorismo en él y el apoyo a actividades de construcción de capacidades en este ámbito.

Además de estas, y sujetas a la aprobación política de la OTAN, la OSG podría incluir cuatro cometidos adicionales: el mantenimiento de la libertad de navegación, la interdicción marítima, la lucha contra la proliferación de armas de destrucción masiva y la protección de infraestructuras críticas.

El Mando Marítimo Aliado ha dado un impulso importante a la seguridad en el Mediterráneo con la Operación OSG, que no obstante debe seguir avanzando, sobre todo en el intercambio de información con socios y aliados y en la coordinación con otras agencias, que también juegan un papel importante

en la lucha contra el terrorismo, como pueden ser INTERPOL, EUROPOL, FRONTEX, etcétera.

Conclusiones y recomendaciones

El terrorismo marítimo es una amenaza que puede estar presente en cualquier momento; no en vano, decía el almirante James G. Stavridis que estaba sorprendido de cómo Al Qaeda o alguna de sus ramificaciones no habían actuado ya de forma contundente en el ámbito marítimo.

Hay que desarrollar o implementar nuevas herramientas y medios de vigilancia, como el empleo de drones, satélites, el análisis de movimientos con agentes inteligentes que detecten conductas anormales, etc. Es decir, hay que invertir también en tecnología para poder tener la necesaria anticipación.

Resulta de capital importancia el intercambio de información entre agencias y centros de vigilancia, tanto socios como aliados.

Desde una perspectiva nacional es necesaria la cooperación entre distintas agencias u organismos ante un ataque terrorista de cierta envergadura, ya sea en todas las fases de una operación o en algunas de ellas, en la evaluación de la inteligencia, etc. Esto deberá exigir un mayor esfuerzo por parte de todas ellas, y los planes de acción que se desarrollen deberán tener en cuenta las capacidades de cada una de ellas.

Es necesario revisar también la seguridad de nuestros puertos, por tierra y por mar, que los códigos como el ISPS se cumplan y practicar medidas de reacción ante posibles escenarios

Las acciones en la mar no se improvisan y suelen ser complicadas, requieren medios específicos para ser eficaces, mucho adiestramiento y preparación. Para ello es necesario evaluar cuáles son las amenazas más probables y peligrosas, cuáles son nuestras vulnerabilidades, y después hay que desarrollar planes de acción concretos, implementarlos y después practicarlos. Es muy importante conocer y distribuir las competencias con las capacidades, y ser realistas en qué puede hacer quién. Aquí la función del Consejo Nacional de Seguridad Marítima juega un papel vital.

En este sentido considero que nos queda en España un camino importante que recorrer para llegar a la colaboración y empleo de medios que nos exige nuestra propia estrategia, es decir, hay que ponerlo en práctica y pasar «de las musas al teatro».

No debemos olvidar que la mar es un espacio difícil de controlar, y tan solo la cooperación entre todos aquellos que tienen responsabilidades en ella puede permitir anticiparse al uso ilegal, fraudulento o criminal de este espacio tan vital para la prosperidad de la mayor parte de las naciones del mundo, para la OTAN y, sin duda, para España.