

RIESGO DE ATAQUE TERRORISTA A NUESTROS INTERESES MARÍTIMOS

Augusto CONTE DE LOS RÍOS



Introducción



L 23 de febrero de 1998 se firmó la «Declaración fundacional del Frente Islámico Mundial para la Yihad contra los cruzados y los judíos» (1) por el propio Bin Laden, Zawahiri (yihad islámica egipcia), Abu Yasir (Al-Gama'a egipcia), Abu Hamza al-Masri (en nombre del ulema Jamiyat de Pakistán) y Fazlur Rahman, líder del movimiento yihadista de Bangladesh. El manifiesto implicaba el decreto de una *fatwa*, con la novedad de que el principal enemigo a combatir ya no serían los gobiernos árabes impíos, sino los cristianos y los judíos.

Entre las actividades delictivas que se llevan a cabo en el entorno marítimo es la piratería la que acapara en estos momentos una mayor atención mediática, debido a la intensificación de sus acciones en aguas del océano Índico desde el año 2008. Sin embargo, como bien sabemos, existen otras que también suponen amenazas evidentes para la seguridad internacional, como es el caso del terrorismo marítimo. Sus acciones representan solamente el 2 por 100 de todas las llevadas a cabo por el terrorismo en general en los últimos 30 años, pero han experimentado un significativo incremento en la última década, y no se han producido en mayor número debido a los importantes esfuerzos para combatir las (2).

(1) AVILÉS FARRE, J.: *El nuevo terrorismo y la Seguridad Nacional*. Cursos de verano de la IUGM.

(2) National Commission on terrorist attacks upon the United States. The 9111 Commission Report. Nueva York. Norton & Company, 2004.

Entre los grupos terroristas que han considerado adentrarse en el entorno marítimo destaca en particular Al Qaeda (3), que pretende desestabilizar la comunidad internacional en general y Occidente en particular, con objeto de alcanzar la unificación política del Islam en un califato que se extienda desde su imaginada al-Ándalus hasta el sureste asiático.

Interés de la yihad en el entorno marítimo

Al Qaeda ha demostrado un gran interés por desarrollar la capacidad de actuar en el entorno marítimo, debido a los siguientes factores:

- Las carencias de muchos estados en cuanto a la vigilancia marítima y seguridad portuaria.
- La necesidad de los buques de atravesar puntos focales con gran densidad de tráfico; en nuestro caso, materializado en el estrecho de Gibraltar.
- La tendencia a reducir el número de miembros de las tripulaciones de los buques.
- La creciente utilización de contenedores en el comercio marítimo, que pueden proporcionar a los terroristas un medio privilegiado para el transporte de personas y de armas.
- Las dificultades para la comisión de atentados terroristas en tierra, debido al incremento de las medidas de seguridad aérea tras el 11 S.
- Las importantes pérdidas económicas que causaría el ataque contra un puerto principal o contra el tráfico en un punto focal.
- El importante número de víctimas que provocaría el ataque contra un buque de crucero o un *ferry*.
- La posibilidad de hundir o provocar daños de gravedad a un buque de guerra, símbolo del poder militar de un estado u organización multinacional.

Las tres acciones (4) de terrorismo marítimo perpetradas por Al Qaeda que han tenido una mayor repercusión son:

(3) SHAHAR, Y.: *Osama bin Ladin: Marketing Terrorism. International Policy Institute for CounterTerrorism. CT*, 22 de agosto de 1998. Disponible en <http://www.ietorg.il> [consulta: enero de 2010].

(4) El pasado 3 de agosto, las brigadas de Abdullá Azzam se declararon responsables de la explosión que sufrió el petrolero *M. Star* el día 28 de julio a su paso por el estrecho situado entre Omán y Emiratos Árabes.



USS *Cole*.

- El 12 de octubre del año 2000, el USS *Cole* (5) fondeó en las proximidades del puerto de Adén, en Yemen. Mientras hacía combustible, una pequeña gabarra de recogida de basuras, llena de explosivos, se aproximó a pocos metros del buque, momento en que los dos terroristas suicidas que la tripulaban la hicieron estallar. La explosión provocó la muerte de 17 miembros de su dotación y heridas de diversa consideración a otros 37, y unas reparaciones que duraron 18 meses, con un coste de unos 250 millones de dólares.
- El 6 de octubre de 2002, otra embarcación llena de explosivos interceptó al petrolero francés *Limburg* en el momento en que se preparaba para recibir al práctico, mientras se aproximaba a la terminal petrolífera de Ash Shihir, también en Yemen, y estalló en su costado de estribor, abriendo un orificio en el casco y provocando un incendio. El ataque causó la muerte de uno de sus tripulantes y el derrame de unos 90.000 barriles de petróleo.

(5) Como preludeo al USS *Cole*, Al Qaeda intentó un ataque similar contra el destructor norteamericano USS *The Sullivans*, que fracasó al hundirse por exceso de peso la embarcación de los terroristas.

- El 25 de abril de 2004, un *dhow* se aproximó de madrugada a la terminal iraquí de Khor Al Amaya. Cuando una embarcación neumática del patrullero USS *Firebolt* se preparaba para interceptarlo, hizo explosión, provocando la muerte de tres marinos norteamericanos. Veinte minutos después se detectaron dos embarcaciones rápidas que se dirigían a la terminal de Al Basra Gil, sobre las que abrieron fuego los militares que la protegían. Las embarcaciones hicieron explosión cerca de la terminal, provocando daños de poca consideración en dos petroleros.

Además, otras acciones no han llegado a materializarse gracias a haber sido descubiertas a tiempo por las fuerzas de seguridad. Entre ellas son significativas las siguientes:

- Las que Abd al-Rahim al-Nashiri, destacado dirigente de Al Qaeda, conocido como «el Príncipe del Mar», planeaba en el estrecho de Ormuz antes del atentado contra el *Limburg*.
- Las que se preparaban contra buques de guerra británicos y norteamericanos, y posiblemente contra otros de la OTAN, mediante embarcaciones de alta velocidad cargadas con explosivos. También planeadas por Al-Nashiri, que había enviado a tres activistas saudíes a Marruecos para su organización, fueron frustradas por las fuerzas de seguridad de dicho país, con la detención, en mayo de 2002, de la célula encargada de llevarlas a cabo.
- Las que planeaba Al Qaeda en el estrecho de Malaca contra unidades navales de Malasia y de los Estados Unidos.

Situación actual

Como hemos visto en la introducción, no puede desestimarse la posibilidad de que en un futuro próximo continúen produciéndose nuevas acciones yihadistas en el entorno marítimo. Lo más probable es que sea Al Qaeda la que continúe constituyendo la mayor amenaza, dados sus objetivos globales, sus medios y su capacidad para abrir nuevos frentes en su particular guerra contra Occidente cuando percibe oportunidades y detecta las debilidades de aquellos que considera sus adversarios.

Para Al Qaeda, la desestabilización económica que podría provocar mediante el ataque al tráfico marítimo resulta muy atractiva. El propio Osama Bin Laden había manifestado la importancia del sistema comercial occidental en el marco de la guerra contra Estados Unidos y sus principales aliados. De hecho, muchas de las declaraciones realizadas por éste y por sus acólitos se han referido a la vulnerabilidad financiera de los Estados Unidos, y han hecho

llamamientos a centrarse en objetivos que puedan provocar la disrupción de la economía, incluyendo el tráfico de buques mercantes y especialmente el de petroleros. Un nueva prueba de que se mantiene el interés de Al Qaeda en este tipo de acciones es la detención en Egipto, el 9 de julio de 2009, de una célula ligada a esta organización, a la que se acusó de planear ataques contra buques en el canal de Suez y contra oleoductos en sus proximidades. Al parecer, dicha célula, liderada por un palestino e integrada por otras 25 personas de nacionalidad egipcia, recibía instrucciones de un grupo yihadista establecido en Gaza, denominado Ejército Palestino del Islam. Entre el material incautado se hallaron explosivos y trajes de buceo.



El caso de España

Los radicales islamistas han venido utilizando el territorio español, aprovechando la presencia de comunidades islámicas, para ocultarse y captar adeptos a través de actividades de propaganda y apoyo a su lucha, procurando no llamar la atención ni dañar los intereses españoles. La determinación de Al Qaeda de actuar también contra Europa nos colocaba en el punto de mira de la organización terrorista. La implantación de estas células en España (6) ha propiciado la colaboración con otras en los preparativos de atentados contra objetivos europeos y norteamericanos que no se encontraban en suelo español, desempeñando una misión de apoyo logístico a las células de combate.

(6) AVILÉS, J.: *El contexto del 11 M. La yihad terrorista global, 1998-2005*. Instituto Universitario de Investigación sobre Seguridad Interior. Madrid, 2006.

Como consecuencia de los atentados que tuvieron lugar el 11 M en Madrid, España (7) parece haber abierto los ojos ante una realidad que siempre ha estado ahí. La trayectoria del terrorismo transnacional e internacional en nuestro país no ha sido diferente de la que venía desarrollándose en el resto de Europa. Por tanto, si los terroristas que forman parte del yihadismo internacional han tratado en diversas ocasiones de atacar en el entorno marítimo, no debería extrañarnos que España sea uno de los lugares elegidos para cometer sus acciones.

España, en particular, debe tener muy en cuenta la amenaza yihadista en ese entorno, especialmente si se consideran las siguientes circunstancias:

- Nuestra especial situación geográfica en uno de los puntos focales más importantes del tráfico marítimo mundial, donde Al Qaeda ya ha planeado la realización de ataques.
- La fijación de la yihad en nuestra patria, que considera territorio a reconquistar.
- La inmigración ilegal por vía marítima procedente del norte de África, que puede ser utilizada para la infiltración de terroristas en nuestro territorio.
- La presencia en el norte de África de organizaciones como Al Qaeda para el Magreb islámico.

Las razones esgrimidas por los terroristas que estaban detrás de los intentos de atentado que han conseguido ser abortados por operaciones policiales han sido:

- La venganza contra las distintas acciones antiterrorista que han realizado con éxito las fuerzas de seguridad españolas.
- La presencia de tropas españolas en Afganistán.
- El motivo genérico más utilizado por el terrorismo islamista: atacar a los infieles en su territorio.
- Y por último, la petición de «liberación» de al-Ándalus.

Como indica el profesor Carlos Echeverría: «...los islamistas radicales giran, a nivel movilizador, en torno a una serie de injusticias del pasado producidas según ellos por Occidente» (8).

(7) JORDAN, J.: *El terrorismo yihadista en España: evolución después del 11-M*. Real Instituto Elcano. Madrid.

(8) ECHEVERRÍA, C.: *Causas sociopolíticas del terrorismo islamista*. En JORDÁN, J (coord.): *Los orígenes del terror: indagando las causas del terrorismo*. Biblioteca Nueva, Madrid, 2004.



Achille Lauro.

El análisis del contenido de una amplia muestra de material yihadista (9) difundido en Internet revela que un tercio de los documentos donde se menciona a España lo hace lamentándose de la pérdida de al-Ándalus. Aunque en general se trata de un recurso retórico, conviene no olvidar que en el imaginario yihadista la península Ibérica es antigua tierra del Islam que algún día tendrá que ser liberada.

El grupo terrorista más importante en España —vinculado con la yihad internacional— es el Grupo Salafista por la Predicación y el Combate (GSPC), de origen argelino, renombrado Al Qaeda en la Tierra del Magreb Islámico (AQMI) en enero de 2007. Hasta la fecha también ha sido el único que ha intentado atentar en el entorno marítimo, con el plan fallido de ataque al *ferry* que enlaza Ceuta y Algeciras en 2005.

Casi todos los planes terroristas desbaratados hasta la fecha consideraban ataques contra objetivos civiles multitudinarios para provocar decenas de muertes indiscriminadas, como es el caso del *ferry* reseñado.

(9) TORRES, Manuel R.: *España como objeto de la propaganda yihadista*. Athena Intelligence Assessment, 2008.

Medios y armas utilizadas por los terroristas

Respecto al escenario previsible que puedan utilizar para realizar los atentados, nos decantamos con ataques cerca de costa, ya que es poco probable que sean en alta mar, pues la mayoría de las organizaciones terroristas no poseen barcos desde donde se puedan realizar estos ataques. Dentro de esta limitación, hay determinados medios para poder efectuarlos:

Pequeñas embarcaciones.—Un bote o una pequeña embarcación de recreo es el equivalente de un coche bomba en el mar y es la mayor amenaza terrorista (10). Una de las razones para su uso es que se necesitan pocos recursos y tienen varias ventajas:

- Son rápidas, maniobrables y pueden acelerar rápidamente.
- Son difíciles de detectar porque poseen una firma radar muy pequeña.
- Son lo suficientemente baratas como para poder realizar un ataque múltiple desde diferentes direcciones.

Minas navales.—Es la mejor alternativa a las pequeñas embarcaciones. Además de nuevos diseños, las minas antiguas pueden hacerse más eficaces con las actualizaciones electrónicas que les permiten seleccionar perfiles de determinados buques.

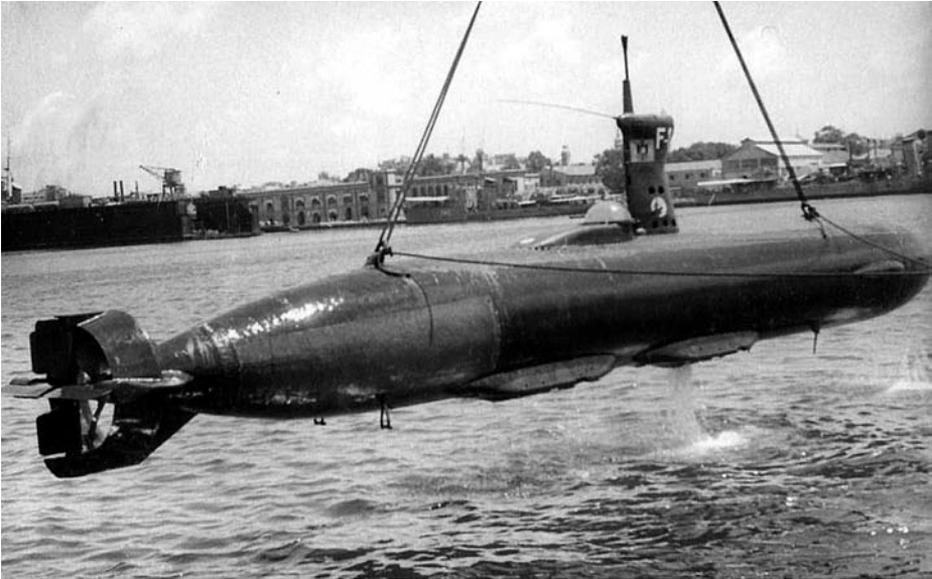
Una ventaja de las minas es que el proceso de su eliminación es lento y costoso (11). Sin embargo, a pesar de sus ventajas no parecen haber atraído el interés generalizado de los grupos terroristas, aunque Al-Nashiri tuvo en cuenta su uso. En los últimos años, sólo el grupo de los *Tigres del Mar*, perteneciente a la guerrilla Tamil en Sri Lanka, las ha utilizado.

Los buzos y «torpedos humanos».—La utilización de buceadores por parte de los terroristas yihadistas se da por primera vez en 2002, cuando un operativo de Al Qaeda reveló un plan para atacar con buceadores buques de la Marina norteamericana mientras se encontraban de visita en un puerto indonesio. Tanto Al Qaeda como otras organizaciones terroristas han mostrado recientemente gran interés en la adquisición de pequeñas embarcaciones sumergibles para el transporte de buzos (12).

(10) Con la excepción de la *Achille Lauro* y los ataques montados en Filipinas, el método preferido por los terroristas hasta ahora ha sido éste. El USS *Cole* y el *Limburg MV* son un claro ejemplo de esto.

(11) En 1984, sólo 39 minas colocadas por la Contra en tres puertos nicaragüenses tuvieron un efecto significativo en la economía nacional.

(12) Mafias de tráfico de estupefacientes han utilizado motos de agua para el traslado de los alijos de droga en el estrecho de Gibraltar.



Minisubmarino clase *Foca* en pruebas de inmersión.

Submarinos.—Un submarino presenta una amenaza mayor, ya que permite a operadores cualificados realizar un ataque a una mayor distancia, con mayor precisión y con una carga más pesada. Incluso puede transportar buceadores cargados de bombas hasta su destino. Es improbable que un grupo terrorista posea esta capacidad. Al Qaeda necesitaría contar con personal adiestrado y experimentado, con formación en alguna marina con submarinos en servicio.

Recientemente hemos visto cómo organizaciones que se dedican al tráfico de estupefacientes cuentan con minisubmarinos muy simples para misiones de contrabando (13). En 1999, un informe en Filipinas reveló intentos por parte de los grupos terroristas para la compra de un minisubmarino a Corea del Norte. En 2000 se desbarató un plan previsto por los *Tigres* para construir un submarino. Informes actuales hablan de planes de Al Qaeda de comprar minisubmarinos a Corea del Norte, e incluso un submarino tipo *Daphné* a África del Sur.

(13) Los casos más señalados son los de dos submarinos que fueron incautados fuera del puerto colombiano de Santa Marta en 1997, el de otro minisubmarino cargado con cocaína incautado en Costa Rica en 2006 y, el más reciente, encontrado en la frontera entre Ecuador y Colombia en julio de 2010.

Misiles.—El 14 de julio de 2006, la corbeta israelí *El Hanit* fue gravemente dañada, mientras patrullaba la costa del Líbano, por un misil antibuque iraní tipo C 802, disparado desde un área bajo el control de Hezbolá.

Métodos empleados para realizar los ataques

Ataques a unidades militares navales.—Hoy en día, un ataque a alguna unidad de la Armada puede ser un objetivo muy atractivo para los terroristas. Hasta la fecha sólo se ha detectado un plan para abordar a este tipo de unidades en nuestras aguas (14).

Ataques a instalaciones o barcos petroleros en alta mar.—Un ejemplo claro de este tipo de ataque lo tenemos en el petrolero *Limburg MV* y las consecuencias que trajo para el Gobierno de Yemen, con la subidas del 15 por 100 de las tasas de seguro portuarias. El precio del petróleo aumentó un 1,3 por 100 a las pocas horas de atentado, pero se estabilizó rápidamente a los pocos días. Es más sencillo para los grupos terroristas atacar instalaciones fijas, como son las plataformas, las terminales de gas y petróleo y las refinerías. Al Qaeda ha llevado a cabo ataques contra instalaciones petroleras en Arabia Saudí e Irak. El incidente más destacable fue sobre plataformas en Basora en abril de 2004.

Ataques a buques de pasajeros y ferrys.—Cuando hablamos de este tipo de ataques, la imagen que nos viene a la cabeza es el *Achille Lauro*. Este tipo de ataque podría realizarse haciéndose pasar los terroristas por pasajeros o infiltrándose entre la tripulación.

Embarcación o buque renegade.—La idea de usar un barco grande o mediano como arma va en aumento ante las medidas desplegadas por la aviación civil. Hasta la fecha Al Qaeda sólo ha considerado el uso de barcos contra otros barcos, no contra instalaciones portuarias. Las cantidades de nitrato de amonio que se intercambian entre los puertos del mundo son suficientes para tentar a cualquier terrorista. Timothy McVeigh necesitó sólo dos toneladas para matar a 168 personas y herir a 800 en el atentado de Oklahoma. Dentro de las Naciones Unidas, la Organización Marítima Internacional (OMI) es la agencia especializada para las cuestiones relacionadas con el ámbito marítimo. La principal herramienta con que cuenta es el ISPS Code (*International Ship and Port Security Code*), aunque dispone también de otros medios, como el AIS (*Automatic Identification System*) o el LRIT (*Long*

(14) En 2001 se detiene a unos terroristas en Egipto con información para realizar un ataque sobre unidades de la US Navy y de la Royal Navy a su paso por el estrecho de Gibraltar.

Range Information and Tracking), que pueden ser muy útiles para la seguridad marítima (15).

Actores nacionales en materia de seguridad marítima

Un aspecto que considero necesario destacar del modelo español es la proliferación de actores con medios de superficie o aéreos. En concreto la Armada, el Servicio Marítimo de la Guardia Civil, la SASEMAR, la DAVA, la SEGEMAR y las comunidades autónomas. Si se prescinde de los medios de la SEGEMAR, dedicados al control de la actividad pesquera y por tanto sin responsabilidades frente a las amenazas citadas, y de las comunidades autónomas, nos encontramos con cuatro actores de ámbito estatal con cometidos de seguridad en la mar.

Como puede observarse, los actores nacionales que hacen frente a cada uno de los riesgos son muy numerosos y con cometidos en ocasiones solapados. Un ejemplo lo tenemos en el estrecho de Gibraltar, donde coexisten hasta cuatro sistemas de vigilancia marítima sin conexión entre sí: MACTAE, del Ejército de Tierra; estaciones de vigilancia de la Armada; Centro de Control del Tráfico Marítimo del Ministerio de Fomento, y Centro Regional de Vigilancia Marítima de Costas y Fronteras del Estrecho, de la Guardia Civil.

Conclusiones

Las zonas de mayor amenaza, de ataque terrorista por mar serían aquellas donde haya una concentración de tráfico marítimo, puertos cercanos a núcleos urbanos o con infraestructuras críticas.

Para reducir el riesgo en estas zonas se deberían planear operaciones, en combinación con las ya organizadas, para contrarrestar la inmigración ilegal en aguas de Canarias y el Estrecho o con sistemas de vigilancia como el SIVE. Además sería necesario establecer los correspondientes controles de embarque y comprobar las medidas de seguridad a bordo, sin descartar el embarque de personal preparado para repeler este tipo de ataque.

Para poder garantizar la seguridad marítima en España se debería crear un centro nacional que actuara como órgano permanente de trabajo del Comité Nacional de Seguridad Marítima y concentrara el conocimiento del entorno marítimo, integrando todas las herramientas de información de las que dispone nuestra nación.

(15) En mayo 2003, Estados Unidos lanza la iniciativa de seguridad de proliferación de armas nucleares (ISP).