

# ZONA GRIS EN EL ÁMBITO MARÍTIMO: LA AMENAZA HÍBRIDA Y EL EMPLEO DE CAPACIDADES MARÍTIMAS

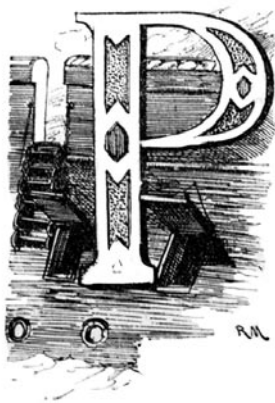
Juan Carlos PÉREZ GUERRERO



*War is a continuation of politics by other means.*  
Clausewitz.

*Politics is the continuation of war by other means.*  
Lenin.

## Introducción



ARA abordar este profuso tema, con la intención de reclamar la atención del paciente lector —que a buen seguro a estas alturas pudiera estar más que familiarizado con este concepto y, por supuesto, tendrá desarrollada una idea clara y personalizada de su posible aplicación— sirva de introducción la reflexión del militar prusiano Clausewitz, uno de los más influyentes historiadores y teóricos de la ciencia militar moderna, conocido principalmente por su tratado *De la guerra*, en el que nos enunciaba que esta «es la continuación de la política por otros medios».

La mar es uno de los llamados espacios comunes (*global commons* para los anglosajones), junto al ciberespacio, el espacio aéreo y el espacio ultraterrestre. Conectan el mundo y permiten el libre flujo de personas, bienes, información, servicios e ideas. El espacio marítimo es esencial para el funcionamiento del comercio mundial, la prosperidad y el bienestar de la sociedad y suscita numerosos intereses marítimos globales y compartidos que deben ser protegidos. Sin embargo, la ausencia de fronteras físicas en la mar puede generar una difícil atribución de determinadas acciones y por su misma naturaleza son objeto de una débil regulación.

En definitiva, es un entorno ideal sobre el que materializar el choque de voluntades mediante el desarrollo de amenazas híbridas —combinación de ataques convencionales, generalmente de carácter militar, con otros no convencionales, como ciberataques, terrorismo, campañas de desinformación o propaganda y presión política o económica—, así como de enfrentamientos en la zona gris, donde generalmente los Estados son sustituidos por actores interpuestos.

En este entorno marítimo, un factor generador de rivalidad, inestabilidad y confrontación es la delimitación de los espacios marítimos cuando no existe acuerdo entre Estados; una situación que no es infrecuente en la actualidad ya que, a pesar de la guía proporcionada por el Derecho del Mar, los Estados ribereños no siempre alcanzan acuerdos de reparto debido a la existencia de intereses frecuentemente enfrentados.

Por ello, las marinas de guerra buscan estar preparadas y capacitadas para combatir las múltiples amenazas que se puedan presentar. Son motivo de reflexión algunos incidentes marítimos que han tenido lugar en diferentes zonas geográficas, como el mar de la China Meridional, Oriente Medio o mares semi-cerrados, y que engloban acciones de naturaleza muy diversa:

- La construcción de una infraestructura que permita controlar la comunicación marítima entre dos espacios marítimos.
- El empleo de medios militares de forma abierta y con acción directa como elementos de disuasión, incluyendo guardacostas, helicópteros y aviones de combate.
- El empleo de medios no convencionales, como es un buque mercante, para bloquear el tránsito por un paso angosto.

Más allá del ámbito geográfico, no es desdeñable la proliferación de los ciberincidentes en el entorno marítimo en la última década, con un relevante impacto económico en el sector marítimo mundial.

Lejos del ámbito conceptual, militar y civil, planteo al lector dos posibles cuestiones a las que pretendo dar respuestas desde una perspectiva naval a lo largo del artículo: primera, ¿calificarían ustedes estas acciones como de guerra, incluso si viniese matizada por el adjetivo híbrida?; y segunda, ¿creen que conformarían una nueva zona de actuación para los Estados dentro de lo que se entiende como zona gris?

En estas páginas trataremos de arrojar luz sobre estas cuestiones.

## **Guerra híbrida y zona gris**

La guerra híbrida y el enfrentamiento en zona gris son conceptos diferentes, aunque íntimamente relacionados.

## *Guerra híbrida*

Cuando hablamos de guerra híbrida tratamos de encontrar una definición que acote sus límites. Sin embargo, existe gran cantidad de literatura y de definiciones, no siempre alineadas y en ocasiones no tan claras como desearíamos.

Se suele asociar la guerra naval híbrida a la dificultad de atribución, a las acciones preferentemente encubiertas que se valen en ocasiones de actores no estatales. No obstante, otros autores fundamentan el carácter híbrido en la combinación de diferentes actores y capacidades. Existen definiciones más sencillas que se limitan a establecer lo híbrido como la suma de lo convencional y lo no convencional o irregular.

Sin embargo, a efectos de este ensayo podríamos considerar la guerra híbrida naval como aquella estrategia en la que un actor estatal utiliza medios y/o métodos no convencionales para conseguir sus fines. De este modo, damos a entender que los Estados no siempre emplean la tradicional guerra convencional.

Aunque más adelante profundizaremos en algunos casos de posibles acciones que podrían considerarse amenazas marítimas de naturaleza híbrida, adelantaremos las siguientes:

- La ocupación u otra forma de presión sobre determinados espacios marítimos insulares en los que puedan existir diferencias o disputas, como ocurre en las islas Spratly en el mar de la China Meridional.
- Acciones que impidan (estrecho de Kerch y bloqueo a la libertad de navegación en el mar Negro) o dificulten (estrecho de Ormuz, junio de 2019) la libre navegación de buques mercantes o de Estado en estrechos u otros espacios marítimos
- Ciberataques a navieras, denegación de servicios GPS o incidentes con el sistema de seguimiento automático de buques (AIS), con la consiguiente repercusión económica y peligro para la seguridad portuaria y marítima. Estas últimas prácticas permiten el enmascaramiento de posibles operaciones subversivas y dificultan las operaciones militares.

## *Zona gris*

Como se observa en la figura 1, la zona gris es el espacio entre dos situaciones ficticias. A la izquierda, una zona blanca de situación de paz en la que no existen agresiones, pero justo a partir de la cual podrían generarse conflictos de baja intensidad sin atribución; en el extremo derecho, la zona negra, con una situación hipotética de enfrentamiento entre unidades únicamente militares.

Por tanto, la zona gris se caracteriza porque los competidores rivalizan por debajo del conflicto armado, haciendo uso de actores asociados y desinformación, evitando la atribución de acciones y modulando su intensidad para que no se



Figura 1. Escalabilidad de la crisis en la zona gris. (Elaboración propia)

cruzan líneas rojas que desemboquen en un conflicto militar abierto, con costes elevados y evolución imprevisible, pudiendo con ello prolongar el enfrentamiento de voluntades de forma indefinida, utilizando la táctica de pequeños avances o minivictorias, lo que puede causar un desgaste importante.

Aunque nos parezca más propio de otros ámbitos y, sobre todo, de algo moderno, la zona gris ha existido en la mar desde tiempos remotos y está plenamente vigente hoy en día. ¿Qué me dicen del corso o de las campañas que hacían los buques mercantes con patente de su Estado para perseguir a las embarcaciones enemigas?

En la zona gris pueden producirse choques y prevalecer las acciones sin atribución, pero conforme nos vamos desplazando hacia la derecha van cobrando más importancia las acciones más claramente atribuibles a actores estatales. El cuándo entramos en la zona negra del conflicto será variable, corriendo el riesgo de alcanzarla antes cuanto más directa sea la presencia de los Estados en el choque.

Todo esto es propio de los conflictos actuales, que se libran con medios y métodos no convencionales, aprovechando lagunas e indefiniciones en el ordenamiento jurídico internacional para alcanzar unos fines de carácter estratégico; es lo que se conoce como la guerra de la ley (*lawfare*), que consiste en el uso del derecho como medio para obtener un objetivo militar, poniendo a prueba el principio de buena fe que debe regir en las relaciones internacionales; este concepto es de plena aplicación cuando se habla de zona gris en la mar.

Por otra parte, cuanto más frágil sea económica e institucionalmente un país y más débiles y dependientes sus medios de comunicación, más propenso será

a recibir ataques en la zona gris, con independencia de que sea miembro de una organización internacional de defensa o esté asociado a alguna comunidad concreta de países, ya que los mecanismos de defensa colectiva son de difícil activación pues, pensados para actuar en la zona negra, tienen dificultades para ser eficaces en estos escenarios.

Desde el punto de vista de un Estado, el fin en la zona gris de un actor no estatal independiente es buscar el menoscabo del poder del Estado para crear una zona de «no ley» de la que beneficiarse. Por contra, un actor estatal busca siempre controlar al otro Estado. Esto es particularmente relevante en el ámbito marítimo, donde la explotación de recursos en las masas oceánicas o el ejercicio del control, primero, y de soberanía, después, sobre determinados territorios y sus espacios marítimos adyacentes son buenos objetivos para aplicar estrategias de zona gris.

En la última década, la disponibilidad de ayudas tecnológicas a la navegación y la digitalización de las cadenas de suministro por vía marítima, si bien han automatizado el seguimiento y control de la actividad en este ámbito, también la han hecho más vulnerable a la acción interesada en contra del orden marítimo internacional, la seguridad y la economía global. Solo un ejemplo, en 2017 una de las mayores compañías de transporte de contenedores sufrió pérdidas cifradas en 300 millones de dólares en el mayor ataque cibernético al sector marítimo conocido. Hablamos del *NotPetya*, un *ransomware* global que infectó el sistema de reservas de la compañía, causando congestión en 80 puertos de todo el mundo.

En el ámbito marítimo, las fuerzas convencionales, las milicias irregulares o paramilitares, las organizaciones criminales, la inmigración irregular, los delitos ecológicos, la pesca ilegal, las prospecciones arqueológicas, hidrográficas y petrolíferas y los ciberataques pueden combinarse y coordinarse para desarrollar estrategias de zona gris, aplicando una presión continua sobre el competidor estratégico y, si la oportunidad aparece, fijando una política de hechos consumados con el objetivo de alcanzar intereses nacionales. En definitiva, este ámbito es utilizado por los Estados para imponer su voluntad con el empleo de medios híbridos sin necesidad de llegar al enfrentamiento convencional.

### **Amenazas híbridas en el entorno marítimo**

Si bien, como hemos visto, «conflicto híbrido» y «zona gris» son conceptos diferentes, con frecuencia los conflictos híbridos harán uso de la zona gris y, de manera similar, los conflictos en zona gris normalmente implican carácter híbrido.

La zona gris es un fin en sí misma, una estrategia, y quien origina un conflicto en zona gris no tiene necesariamente la voluntad de evolucionarlo hacia el conflicto abierto; todo lo contrario, normalmente busca conseguir sus objetivos sin

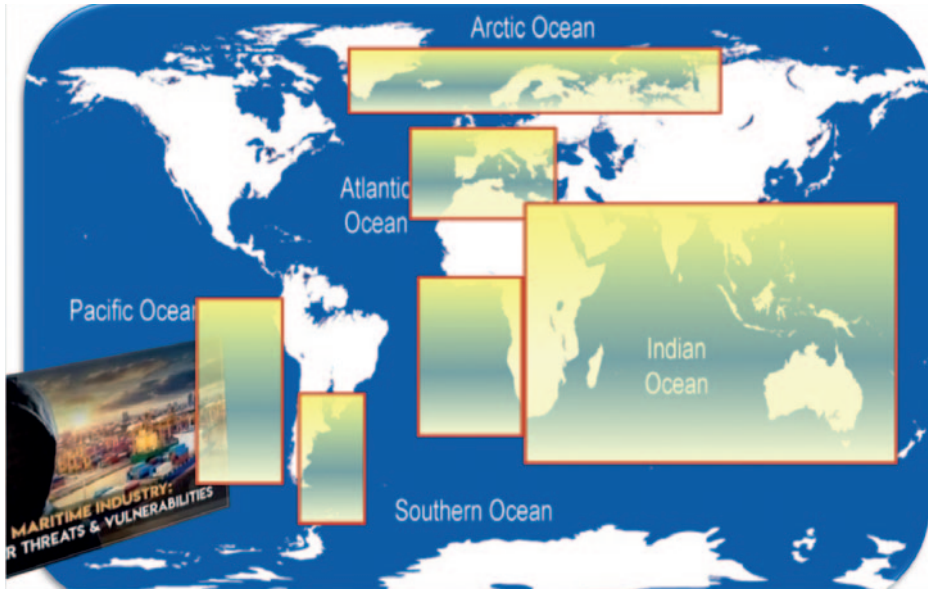


Figura 2. Espacios marítimos donde se han producidos amenazas híbridas.  
(Elaboración propia)

salir de esa zona gris. Un refrán muy castellano lo define perfectamente: «A río revuelto, ganancia de pescadores».

Como se refleja en la figura 2, rara es la zona de mar donde podamos decir que no existe un choque de voluntades y no se estén llevando a cabo enfrentamientos híbridos aprovechando el margen de maniobra que permite la zona gris. Sirvan los casos más actuales en el Indo-Pacífico (mar de China y estrechos de Oriente Medio-Ormuz y Bab el-Mandeb) y, en algunos aspectos, en Euroasia (mar Negro). Reflexionaremos sobre estas áreas marítimas. Aquí no hay reglas fijas, sino particularidades. Desde acciones en zona gris que normalmente no buscan esconder el componente militar (Rusia) hasta la práctica invisibilidad de fuerzas navales regulares (China, que sin duda utiliza de una forma más obvia este tipo de guerra). En cualquier caso, lo que les voy a presentar no pretende atribuir ni juzgar acciones, sino tan solo ilustrar situaciones y actividades que pueden enmarcarse en escenarios de zona gris.

Adicionalmente, hasta el momento, a pesar de la observación de denegación de servicios GPS o incidentes con AIS experimentados por las propias fuerzas navales de la OTAN cuando despliegan por Europa oriental (mares Báltico o Negro) o las unidades navales que transitan por los estrechos de Oriente Medio, acciones claramente identificadas dentro de la zona gris, la mayoría de los incidentes cibernéticos en la industria del transporte marítimo se han producido en

las infraestructuras terrestres, mediante ataques de *ransomware* y *malware* contra compañías navieras y puertos —Colonial Pipeline en los Estados Unidos (1), 11 de mayo de 2021—. Sin embargo, la amenaza para los barcos está creciendo a medida que están más vinculados a sistemas de navegación y gestión del rendimiento. Un ataque dirigido contra el transporte marítimo podría infligir daños importantes e interrumpir el comercio mundial. Además, las amenazas cibernéticas tienen el potencial de afectar a todas las facetas de la cadena de suministro y pueden llegar a infiltrarse fácilmente en cualquier aspecto de una operación marítima, incluso influir en los sistemas operativos de los buques.

### El mar de la China Meridional. Puertos y rutas

Tomando como primer caso el mar de la China Meridional (figura 3), este tiene un valor estratégico relevante que no puede obviarse, ya que contiene los cinco puertos más importantes del mundo, destacando el de Shanghái.

Paralelamente, concentra gran parte de las principales rutas mercantes, por donde transitan todas las exportaciones hacia Europa, y el tráfico desde Oriente Medio. En concreto, el 90 por 100 del comercio exterior de China se produce a través de rutas marítimas y se calcula que cerca de la mitad del tráfico mundial pasa por estas aguas.



Figura 3. Puertos con valor estratégico mundial. (Elaboración propia)

### Disputas de los espacios marítimos (mar de la China Meridional)

En este importante escenario, desde los años 50 del pasado siglo existen reclamaciones de diversos Estados que van mucho más allá de las 200 millas

(1) Obligó a la empresa a cerrar miles de millas del oleoducto y provocó un aumento de los precios y escasez de gas.



Figura 4. Reclamaciones de espacios marítimos. (Fuente: internet)

náuticas establecidas por la Convención sobre el Derecho del Mar como zona económica exclusiva (ZEE), en la que un Estado tiene privilegios especiales en relación con la exploración y el uso de los fondos marinos y la jurisdicción sobre la instalación y utilización de islas artificiales.

En el mapa de la figura 4 pueden verse en azul las 200 millas náuticas establecidas en la mencionada convención, y en rojo las reclamaciones de uno de los Estados más relevantes de la región (República Popular China, que incluye di-

versos archipiélagos sobre los cuales reclaman titularidad). En la figura 5 se reflejan las reclamaciones de otros países de la zona, que en muchos casos también superan las 200 millas.



Figura 5. Reclamaciones de otros Estados en el área Indo-Pacífico. (Fuente: internet)



De fondo, esta potencial «competición estratégica» podría estar justificada por el acceso a islas y archipiélagos ricos en recursos naturales, incluyendo pesca y yacimientos de gas natural y petróleo.

Además, en este espacio marítimo se han desarrollado islas artificiales, algunas con instalaciones militares, que han dado lugar a la creación de su administración correspondiente. China reclama estas zonas del mar desde 1948 y ha establecido una administración que incluye más de 250 islas, algunas dotadas de instalaciones militares.

### **Medios de acción de los Estados ribereños (República Popular China en la mar)**

La mayoría de estos Estados ribereños disponen de fuerzas navales que incluyen unidades de combate de primera línea de superficie, submarinos y aviación naval. Algunos de ellos tienen además guardia costera, con una gama extensa de buques, desde los de pequeño tonelaje a otros con un desplazamiento superior a las 10.000 toneladas. En tercer lugar, tienen flotas pesqueras o buques auxiliares relevantes (Milicia Marítima china), que pueden emplearse de forma directa o indirecta para contribuir a alcanzar determinados objetivos estatales que, si bien no pueden considerarse elementos directos de la acción en la mar, sí que podrían ser incluidos como facilitadores. En definitiva, pueden tener un margen amplio de actuación sin alcanzar el conflicto abierto. Este tipo de flota pudiera ser una opción de utilización de medios no regulares por parte de un Estado.

Como estamos centrados en la zona gris y el enfrentamiento híbrido en ella, profundizaremos un poco más en estos medios no convencionales. Mediante el empleo combinado de la fuerza naval —para cometidos de disuasión y defensa— y la flota pesquera y la guardia costera —como primera y segunda respuesta preplaneada a las disputas marítimas—, los Estados podrían, si así lo desearan, modular su acción gradual y evitar cruzar inmediatamente el umbral del conflicto armado, garantizando permanentemente la defensa de sus intereses.

### **Flotas pesqueras o buques auxiliares (Milicia Marítima china)**

Estas flotas pesqueras o de buques auxiliares, cuyas características se indican en la figura 6, se podrían emplear para efectuar patrullas en las fronteras de los espacios marítimos en misiones de vigilancia y reconocimiento, transporte marítimo, búsqueda y rescate y otras tareas auxiliares. Se trata de acciones enfocadas a prestar apoyo directo o indirecto para la consecución de los objetivos estatales.

<p><b>Misiones principales</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Control de espacios marítimos</li> <li>• Vigilancia y reconocimiento</li> <li>• Logística</li> <li>• Tareas auxiliares</li> </ul>		<p><b>Tácticas y técnicas:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fortaleza: negar existencia</li> <li>- Rodear buques extranjeros (tiempo de paz)             <ul style="list-style-type: none"> <li>• disconformidad con su presencia</li> <li>• dificultar operaciones</li> </ul> </li> <li>- Ocupación de espacios marítimos</li> </ul>
	<p><b>Características</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• No convencional</li> <li>• Por debajo del umbral conflicto armado</li> <li>• "Civiles haciendo sus trabajos habituales"</li> <li>• "Fuerza auxiliar y de reserva".</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dotación no militar</li> <li>• Armamento portátil</li> <li>• Sistemas de comunicaciones</li> <li>• Unidades especializadas</li> <li>• Entrenada</li> </ul>

Figura 6. Milicia Marítima china. Características. (Elaboración propia)

Aunque sus tripulaciones no son militares, estarían entrenadas en el manejo de armas de pequeño calibre, lo que les daría una capacidad de controlar sus acciones para dificultar una potencial escalada. Estas acciones estarían preplaneadas y controladas mediante sistemas de comunicaciones avanzados.

### Tácticas y empleo de la Milicia Marítima china

Interactuar con estos buques resulta peligroso, particularmente para los Estados débiles ante la sospecha de su posible afiliación estatal y el miedo a una probable respuesta con unidades de la fuerza naval. Estas flotas auxiliares pueden emplearse en tiempo de paz para dificultar el desarrollo normal de la actividad de buques extranjeros (2) o bien ocupar espacios marítimos. Estas acciones, que pueden ser de larga duración, suelen parecer aparentemente inocuas, como acumular un número elevado de estos buques fondeados o pescando, efectuar trabajos oceanográficos o posicionar medios de salvamento y rescate u otros. Normalmente, y para justificarse, son calificadas de «civiles haciendo sus trabajos habituales» (3).

(2) Esto le sucedió al USNS *Impeccable* en 2009, que fue hostigado por buques pesqueros chinos cuando realizaba labores de vigilancia oceánica dentro de la ZEE pretendida por China, hasta el extremo de obligarle a finalizar sus actividades y abandonar la zona.

(3) Como sucedió en los alrededores de la isla Pagasa (Filipinas) en 2019 y en el arrecife Whitsun en marzo de este año, ambos en el archipiélago de las islas Spratly. En el primer caso,

## Estrechos de Oriente Medio (Ormuz y Bab el-Mandeb)

Históricamente, el control de los estrechos ha sido un claro objetivo militar, como lo demuestra el gran número de batallas navales y terrestres habidas en sus alrededores. Mirando a Oriente Medio (figura 7), son los principales «cuellos de botella» del comercio energético mundial (Ormuz) o centros de atasco marítimo, como los definen los anglosajones con el término *choke point* (Bab el-Mandeb), por donde circulan uno de cada tres barriles de petróleo en el mundo, por lo que cualquier acción que dificulte o ponga en peligro el tráfico seguro de petroleros por este paso tiene un impacto relevante a nivel mundial.

Las complejas relaciones entre los países de la zona, la guerra en Yemen y la presencia de algunos Estados con escasa gobernanza en el Cuerno de África permiten la influencia directa de diversos Estados ribereños (Irán), e indirecta a través de terceros actores.

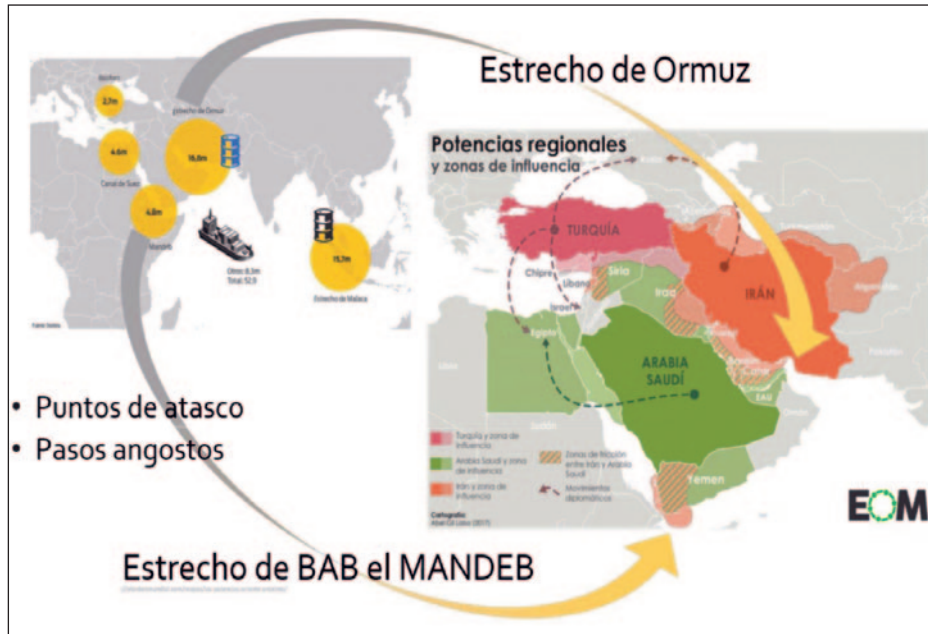


Figura 7. Estrechos de Oriente Medio. (Fuente: [www.elordenmundial.com](http://www.elordenmundial.com))

las autoridades filipinas informaron de una concentración de más de 100 pesqueros en las proximidades de la isla con el fin de aislarla. En el segundo, la aglutinación de pesqueros chinos superó los 220 buques.

## Medios de acción en la mar (Irán)

En este contexto, las acciones directas se pueden realizar mediante las marinas de guerra tradicionales a través de la disposición y empleo de submarinos, buques de superficie y aeronaves, normalmente dotados con misiles antibuque cuyo objetivo principal es la proyección del poder naval para ejercer influencia o, al menos, presencia en sus espacios marítimos de interés.

Adicionalmente a los tradicionales medios navales, se dispone de una gran cantidad de pequeños patrulleros y lanchas rápidas (Guardia Revolucionaria de Irán), que podrían considerarse unidades de carácter no convencional por los procedimientos que emplean en aguas restringidas y someras (golfo Pérsico y estrecho de Ormuz). Su principal objetivo es negar el uso del mar con hostigamientos, ataques rápidos por sorpresa o mediante minado. De este modo, se está consiguiendo la capa más externa de defensa y disuasión.

Esta combinación de unidades convencionales con otras irregulares, utilizando distintos procedimientos, es la que les confiere el carácter híbrido.

Adicionalmente y de manera indirecta, a través de las acciones de terceros actores (hutíes de Yemen), con una posición estratégica en los estrechos, se consigue una destacada capacidad de acción marítima

Por último, una importante actividad ilegal de tráfico de armas, personas y estupefacientes acaba de emborronar el horizonte, añadiendo más niebla al escenario. Por tanto, este esquema de actuación podría considerarse un modelo genérico de guerra híbrida en la zona gris, en un escenario de aguas litorales en el que se combinan unidades militares con otras no combatientes, como pueden ser esquifes o *dhow*s, que pueden jugar diversos papeles, desde auxiliares hasta atacantes.

## Eurasia (mares Negro y de Azov)

Pero además, si ambas orillas de un estrecho (Kerch) o de un espacio marítimo de acceso restringido geográficamente son controladas por el mismo Estado, pueden ser un medio para condicionar la actividad marítima de otros Estados. La navegación por dicho paso angosto o la permanencia en sus inmediaciones podría interpretarse como navegación por aguas territoriales del Estado ribereño, el cual podría reservarse la exigencia de algún tipo de acuerdo internacional para garantizar el paso seguro (4). A la vez, emplea medios navales

---

(4) El 25 de noviembre de 2018, un grupo de buques militares ucranianos se aproximó al estrecho de Kerch. Fueron acusados de entrar en aguas territoriales de Rusia y se les dio la orden de alejarse. Se negaron, alegando que, en base al acuerdo de 2003 entre Rusia y Ucrania relativo al uso del mar de Azov y el estrecho de Kerch, existía libertad de navegación a través

convencionales o buques auxiliares para ejercer medidas coercitivas que dificulten o denieguen la navegación. Y todo ello sin ocultar la atribución de sus acciones, mostrando su elevada capacidad de respuesta en caso de una hipotética escalada de un conflicto (5).

### Ciberincidentes en el ámbito marítimo

En el ámbito de los ciberincidentes, el Código Internacional PBIP para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, aprobado por la Organización Marítima Internacional (OMI) en 2002, no impidió que en 2015 y en años posteriores el sector del transporte marítimo ocupara el quinto lugar en número de ciberataques.

En 2016 el virus *Petya* (más peligroso y complicado que el popular *WannaCry*) no solo perjudicó el sistema de reservas de compañías navieras y ralentizó



Figura 8. Ciberincidentes en el ámbito marítimo. (Elaboración propia)

de ellos. Los buques ucranianos fondearon en una zona de espera para atravesar el estrecho de Kerch. Durante dicho período de fondeo, barcos rusos bloquearon el paso con un mercante bajo el puente y, poco después, sobrevolaron el puente con aviones y helicópteros militares. Por último, los guardacostas rusos también abrieron fuego sobre los buques ucranianos y algunos de ellos fueron finalmente apresados.

(5) Como ocurrió con el bloqueo del estrecho de Kerch en noviembre de 2018.

el seguimiento de contenedores, sino que también causó congestión en casi 80 puertos de todo el mundo durante un período de tres días.

En 2017 una oleada de ataques cibernéticos paralizó las oficinas de grandes multinacionales de medio mundo.

Para cualquier sector es crítico ser blanco de este tipo de ataque y quizás lo sea más para una actividad como la industria marítima, que es responsable del 90 por 100 de los intercambios comerciales que se realizan en el mundo y de los que dependen las cadenas de abastecimiento de los principales sectores productivos.

### Las acciones en entornos híbridos marítimos

Como hemos visto en las anteriores situaciones, en la zona gris podríamos encontrar tanto acciones de fuerza convencional como no convencional o asimétrica, además de otras sin empleo de la fuerza, como se expresa gráficamente en la figura 9.

En relación a las acciones que no son de fuerza, denominadas de presión, podríamos destacar las actividades que puedan llevar a cabo las flotas de pesqueros o buques auxiliares relacionadas con trabajos hidrográficos/oceano-gráficos, prospecciones en el fondo marino (disputa entre Venezuela y Guyana en el Caribe o España y Marruecos en costa occidental africana), ocupación de zonas tradicionales de pesca (mar de la China Meridional —Estados ribereños—, mar de Alborán —piscifactorías marroquíes próximas a islas españolas—),

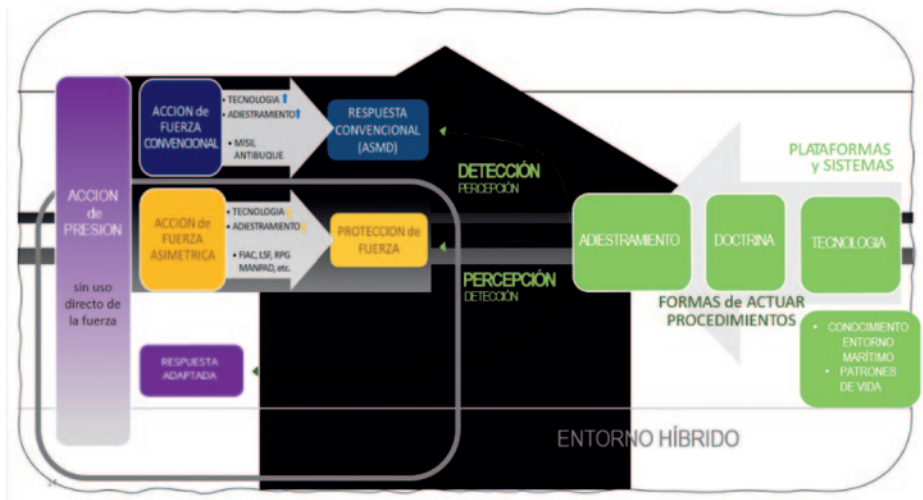


Figura 9. Acciones en el entorno híbrido. (Elaboración propia)

creación de avisos a los navegantes (Grecia y Turquía en Mediterráneo oriental o Ucrania y Rusia en el mar Negro), en otros que tengan por objetivo apoyar una reclamación o dificultar el uso de espacios marítimos por otras naciones.

En el entorno híbrido, normalmente los ataques convencionales son más directos y efectivos, se detectan de forma inequívoca y reducen considerablemente la extensión de la zona gris. Por su parte, las acciones asimétricas, de presión o no convencionales ejercen un menor control directo sobre el Estado en conflicto, suelen ser menos efectivas y no son tan fácilmente identificables, dando lugar a las percepciones e interpretaciones subjetivas y a la extensión de la zona gris. Por último, conviene destacar que en la zona gris se permite el uso gradual de la fuerza (fuerza graduada).

Para contrarrestar esta amenaza híbrida, las marinas de guerra deben prepararse mediante el adecuado alistamiento de sus plataformas y sistemas, acorde a la evolución tecnológica que marcan nuestros tiempos, y la formación y adiestramiento permanente de su personal sobre la base de unos sólidos principios doctrinales. Todo ello con la finalidad de alcanzar un conocimiento integral y compartido del entorno marítimo en tiempo real, materializado en patrones de vida concretos, mediante el empleo de medios JISR (*Joint Intelligence, Surveillance and Reconnaissance*) e INTEL interconectados a través de redes, lo que se conoce como la guerra centrada en redes, que permita reaccionar con agilidad y con la mayor antelación posible.

## Conclusiones

Aunque si el paciente lector ha conseguido llegar a este punto del ensayo tendrá sus propias conclusiones, permítanme expresar, a modo de resumen, algunas de ellas que podrían servir de contestación a las dos preguntas que nos planteábamos en la introducción.

La mar, con su ausencia de fronteras físicas, es un entorno ideal para el desarrollo de amenazas híbridas que se desarrollan principalmente en la denominada zona gris, especialmente relevantes en el entorno litoral y en los pasos angostos y estrechos. Estas amenazas se materializan mediante acciones no convencionales, como ciberataques, terrorismo, campañas de desinformación o propaganda y presión política o económica, y en acciones convencionales de carácter militar, desde la simple presencia hasta el hostigamiento o la denegación de acceso, llegando incluso a ataques limitados.

El enfrentamiento naval híbrido se asocia a la dificultad de atribución, a las acciones preferentemente encubiertas, que se valen generalmente de actores no estatales para ensanchar la zona gris.

En esa zona gris un actor no estatal suele buscar el menoscabo del poder del Estado para crear una zona de «no ley» de la que beneficiarse individualmente.

Por el contrario, cuando se asocia a un actor estatal, la voluntad de este por controlar a otro Estado prevalece, si bien ambos —el actor estatal y el no estatal— se benefician mutuamente del enfrentamiento contra un tercero.

El ámbito marítimo es utilizado por los Estados para imponer su voluntad con el empleo de medios híbridos, sin necesidad de llegar al enfrentamiento convencional.

Las marinas de guerra en general y la Armada en particular no deben permanecer ajenas a estas amenazas asimétricas y a las operaciones en zona gris. Para ello, se deben dotar de capacidades militares de disuasión creíbles y tangibles que puedan limitar las acciones en esta zona. Para tener éxito es necesario incrementar la integración entre los Estados amigos y aliados, especialmente en el intercambio seguro de información que permita tener un conocimiento integral de la situación en el entorno marítimo en tiempo real.

Sin lugar a dudas, coincidirán conmigo en que estas conclusiones ya tienen la entidad suficiente como para constituir el comienzo de otro artículo para esta REVISTA, más orientado a la forma de operar en la zona gris desde una perspectiva marítima integral y, por supuesto, naval.

