

CONSIDERACIONES SOBRE LAS OPERACIONES MARÍTIMAS EN LA CRISIS DE KOSOVO

Guillermo CASSINELLO ESPINOSA



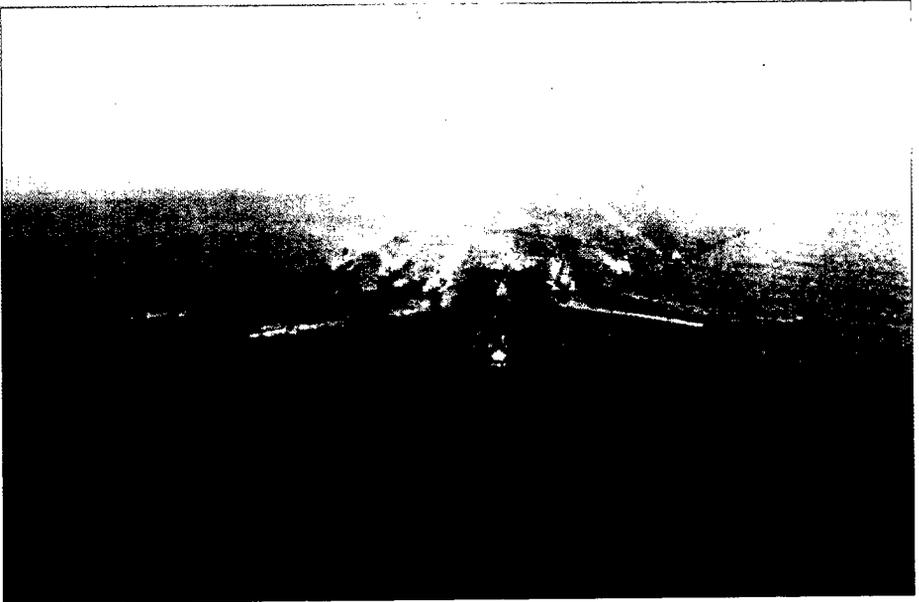
Introducción



A implicación de las fuerzas marítimas en la crisis de Kosovo comenzó con la entrada en escena del cuartel general de NAVSOUTH, mando componente naval de AFSOUTH, mediante la promulgación del Plan de Operaciones (OPLAN) conocido como DETERMINED FORCE. Desde el primer instante del estallido de la crisis se supo que el OPLAN de SHAPE, conocido asimismo como ALLIED FORCE, era un plan de operaciones destinado primordialmente para las fuerzas y medios aéreos integrantes de la campaña de la misma naturaleza, y que se desarrolló, como el lector de sobra conoce, en la provincia serbia de Kosovo. Quizá el apelativo de primordial haya sido algo benevolente pues, en realidad, el citado plan de operaciones no contenía orden o cometido alguno que envolviese a medios o unidades navales, lo que a todas luces fue un error que tuvo que ser subsanado con posterioridad.

Implicación marítima inicial

El análisis y estimación de la amenaza desde una perspectiva naval se centró en la Marina de la República Federal de Yugoslavia, basada en Montenegro, en los puertos de Tivat y Bar. La hipótesis fue que las escasas y deficientemente pertrechadas unidades de la citada Marina adoptarían a lo largo de la crisis una postura eminentemente defensiva de sus aguas territoriales y, en lo que a la actuación de las unidades navales aliadas se refiere, a menos que se llevaran a cabo operaciones ofensivas por parte de Serbia dentro de dichas aguas, su papel se limitaría al de unidades lanzadoras de misiles y siempre actuando bajo control operativo (OPCON) nacional. De lo anterior parece desprenderse que la implicación marítima de la OTAN en la crisis no se había contemplado con suficiente antelación. No obstante lo anterior, el



STANAVFORMED y MCMFORMED evolucionando en el mar Tirreno. (Foto: Rebollo).

plan de AFSOUTH contenía ciertos planes de contingencia para NAVSOUTH y STRIKFORSOUTH, aunque con instrucciones poco detalladas y referidas a las lógicas misiones de: el control de la mar y la proyección del poder naval.

A pesar de la total ausencia de planes de actuación de unidades navales OTAN en el ya comentado OPLAN de SHAPE, así como de la indefinición de la amenaza, los primeros indicios conducentes a una ya definida implicación naval en la crisis surgieron en octubre de 1998 mediante la directiva de SHAPE, que ordenaba el despliegue de la STANAVFORMED (SNFM) al mar Adriático con el cometido de mostrar tanto el pabellón de fuerza OTAN como la solidaridad con el resto de las fuerzas aliadas implicadas en el conflicto.

La misión de la SNFM no estaba ligada a la de las fuerzas ejecutantes del OPLAN en Kosovo, y su actuación se limitaba a situaciones en tiempo de paz. La coordinación entre los medios implicados en la crisis fue, sin lugar a dudas, el factor clave a lo largo de la misma y estuvo materializada en la divulgación de las correspondientes Reglas de Enfrentamiento OTAN, tema del que me ocuparé más tarde.

Los acontecimientos políticos anteriores a la Navidad del 98 dieron paso a la retirada de la SNFM del Adriático bajo la presunción de que los preparativos o planes de contingencia navales contenidos en el AFSOUTH OPLAN ante futuras operaciones en Kosovo eran suficientes, y que además era alta-



STANAVFORMED. (Foto: R. Díaz Huélamo).

mente improbable la vuelta a escena de dicha agrupación OTAN. Es hoy cuando retrospectivamente se puede decir que esas optimistas apreciaciones fueron erróneas, no sólo ya desde el punto de vista de la estimación de la amenaza o de la necesidad de las operaciones navales, sino, y sobremanera, de la clara falta de interés por parte de las naciones OTAN en verse involucradas mediante la aportación de los medios navales nacionales.

En enero de 99, con la situación en Kosovo deteriorándose, se volvió a la repetición de los hechos ya apuntados, esto es, la SNFM de nuevo desplegada en el Adriático para ejercer el mismo cometido de su primer despliegue, y donde análogamente se constató la falta de coordinación entre los medios desplegados en la zona de operaciones, por lo que, aun actuando bajo condiciones de tiempo de paz y ejerciendo la presencia del pabellón OTAN en la zona, se llegó a la sabia y lógica decisión de actuar y coordinar movimientos auspiciados por el mismo documento operativo relativo a las reglas de enfrentamiento entre las fuerzas presentes en la zona, máxime si se viese en la necesidad de responder a cualquier acto hostil, en respuesta a los ataques aéreos que a la sazón se estaban llevando a cabo sobre suelo enemigo.

De las misiones, mando y control y coordinación de las fuerzas

Dado que la crisis no presentaba visos de solución, y la probabilidad de intensificación de los ataques aéreos arreciaba, en marzo del mismo año 99 la misión de paz asignada a la SNFM se puso lógicamente muy en tela de juicio, lo que motivó la petición de los mandos navales de la asignación de una nueva misión más acorde con la situación reinante en la zona.

La siguiente recomendación fue la de que todas las fuerzas navales integradas en la ALLIED FORCE actuasen inequívocamente bajo el control operativo del mando OTAN correspondiente, abandonando la dependencia nacional a la que estaban ligados. Desafortunadamente esta propuesta fue rechazada por las naciones, lo que motivó que durante prácticamente toda la campaña las unidades navales operasen bajo OPCON nacional, con la excepción de las Fuerzas de Reacción Inmediata, originando la indeseable redundancia en las órdenes y la consiguiente confusión general, aspectos ambos que (D. g.) no fueron puestos a prueba en un caso real de confrontación.

Por último, se hizo encarecidamente hincapié en la necesidad de coordinación global de todas las fuerzas mediante el empleo de reglas de enfrentamiento comunes para unificar criterios de actuación durante el despliegue en la zona.

Una estructura que permita a las naciones actuar «en nombre» de la OTAN en vez de «como» OTAN sería sin lugar a dudas un receta perfecta para ocasionar un fatal desenlace en caso de un desencadenamiento generalizado de hostilidades. A pesar de todo lo anterior, y dado que tanto la OTAN como las naciones se negaron a adoptar una estructura de mando unificado, se forzó la promulgación de un concepto marítimo de operaciones tal que envolviese a las unidades navales bajo el Control Operativo de la Autoridad Naval de las Fuerzas del Mando Sur de la OTAN para ejercer el control del mar en la región sur. El citado concepto fue aprobado por el Consejo del Atlántico Norte con carácter de urgencia en abril de 99.

Del control de las operaciones

La definición de la misión se concretaba en la siguiente orden: llevar a cabo operaciones de control del mar para proporcionar apoyo marítimo a la operación ALLIED FORCE. Esta escueta, a la par que ambiciosa orden, se desglosaba en los siguientes cometidos:

- Posicionar a las unidades navales para llevar a cabo operaciones de control en el mar Adriático.
- Llevar a cabo la vigilancia de las unidades navales yugoslavas dentro del citado mar.

- Llevar a cabo la vigilancia de las unidades rusas que presumiblemente se encontrarían también en dicho mar.
- Asegurar la estrecha cooperación entre las unidades navales OTAN y aquellas otras fuerzas nacionales que operasen en apoyo de la operación ALLIED FORCE.
- Proporcionar las medidas adecuadas para la protección de la Fuerza.

De nuevo aparecía, por desacuerdos entre las naciones y la OTAN, la falta de un mando único (cometido 4) para llevar a buen fin esos fines; dicho de otra forma, todo el mundo reconocía la necesidad de actuar bajo un mando unificado pero, debido a razones de índole tanto políticas como militares, de nuevo se constataba el hecho de aceptar la presencia de la Sexta Flota de los Estados Unidos en el Mediterráneo y, por tanto, la existencia del concepto del STRIKFORSOUTH (SFS). El desglosamiento o división de la responsabilidad en el mando aludida y las fuerzas OTAN actuando bajo distinto paraguas que las integradas en SFS, originaron una falta de «armonía naval» que sin duda puso en peligro la operatividad del contingente naval internacional allí desplegado.

Conclusiones

Al embarcarme en la redacción de este artículo, no una sino muchas fueron las veces en que me sentí tentado a escribir largo y tendido, quizá a divagar en exceso sobre el tema, pues la documentación existente acerca del mismo es apabullante, tanto por su extensión como por su relevancia; al final, llegué a una, creo que acertada, conclusión para tratar de ser lo más imparcial u objetivo posible a la hora de exponer los hechos acontecidos; si los tácticos y estrategias navales así lo consideran, bienvenido sea; caso contrario, creo que esta REVISTA DE MARINA es el foro perfecto para deshacer entuertos, aclarar malos entendidos y, a la postre, aportar con humildad, tranquilidad y compostura, aunque no exenta de dignidad y firmeza, la misión de hacer crítica positiva y enseñar al que no sabe.

A modo de colofón, las principales conclusiones que se pueden obtener de lo escrito son:

- *Planeamiento*: a nivel estratégico, el planeamiento de la operación no reconoció la necesidad de contar con el desarrollo de operaciones marítimas o navales; para futuros planes OTAN se debe asumir, desde un primer momento, la creación de un «ente» conjunto (tierra-mar-aire) así como combinado (multinacional).
- *Mando y control*: la unidad de mando no fue conseguida hasta prácticamente unos pocos días antes de finalizada la operación; como se

comentó ya con anterioridad, el factor suerte estuvo del lado aliado, pues no hubo ocasión de comprobar los efectos perniciosos de esa duplicidad de mandos aludida.

- *Operaciones*: las reglas de enfrentamiento o ROEs (*rules of engagement*) siempre deberían ser promulgadas a un nivel conjunto; de lo contrario, en caso de que cada OPLAN contuviese sus propias reglas y éstas no hubieren sido previamente coordinadas, las unidades actuantes se verían envueltas en situaciones de auténtica confusión y descoordinación, lo que podría desembocar en un fracaso estrepitoso de la operación; ése pudo haber sido el caso de las unidades navales que actuaron en Kosovo si no llega a ser por la diosa Fortuna que lo evitó, pues las operaciones aéreas y navales, no debe olvidarse nunca, son interdependientes y están imbuidas de un alto grado de estrecha coordinación para el logro de un empleo eficaz y seguro de sus medios.

La campaña de Kosovo sacó a la luz las serias deficiencias habidas en la conducción de operaciones navales consideradas dentro de un nivel estratégico y operativo. Quizá el mando OTAN en Europa no haya sabido adaptar su estructura, anclada aún en los tiempos de la «guerra fría», a los tiempos actuales para reflejar el nuevo concepto estratégico de la Alianza donde, a todas luces, el nivel de conocimiento del mundo marítimo en los aspectos de planificación y conducción de operaciones a nivel estratégico y operativo demanda una mayor presencia de expertos navales en los organismos pertinentes de la OTAN.

