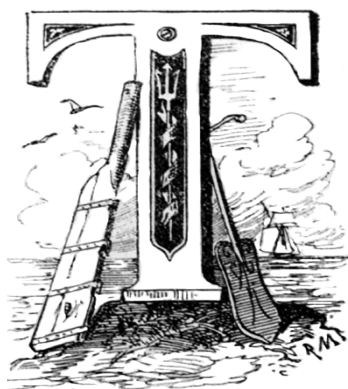




ATALANTA CUMPLE QUINCE AÑOS SIENDO ACTUALIDAD

Francisco GARCÍA FLORES



E acuerdas cuando las calles de Yibuti no estaban asfaltadas y era todo un barrizal? ¿Y cuando ni siquiera estaba la base china?». Estas preguntas se escuchan de fondo en los comedores o en las cámaras de los buques de la Armada con absoluta normalidad y son motivo de conversación entre las diferentes dotaciones, como si hablasen de las novedades de la playa de la Costilla de Rota o de las Meninas de Canido.

En la historia más reciente —y a raíz de la participación de España en la primera guerra del Golfo, posteriormente en la Operación Libertad Duradera y a continuación tanto en la EUNAVFOR Atalanta (en adelante Atalanta) de la UE como en las Allied



La fragata *Victoria* en su último despliegue en Atalanta. (Fuente: emad.defensa.gob.es)

Protector u Ocean Shield de la OTAN—, las diferentes generaciones que actualmente están en servicio activo o retiro, desde almirantes a marineros, han navegado en más de una ocasión y en muy diferentes plataformas por las aguas del mar Rojo, golfo de Adén, cuenca de Somalia, mar Árabe o golfo Pérsico, compartiendo todos ellos experiencias, éxitos, sustos, situaciones más complicadas de lo inicialmente esperado o simplemente recuerdos de camaradería entre ellos o con otras marinas aliadas y amigas.

En mayor medida, este vínculo entre las dotaciones debe su razón de ser principalmente al liderazgo que ejerce España en Atalanta (1), la primera operación marítima de la UE con participación española activa y permanente desde su inicio en noviembre de 2008 conforme a la Resolución 1816 del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas. Atalanta se aprobó para la disuasión, prevención y represión de los actos de piratería y robo a mano armada frente a las costas de Somalia y para la protección de los buques del Programa Mundial de Alimentos (PMA o WFP por sus siglas en inglés) que suministran comida a personas desplazadas. Ya han pasado quince años desde que se dio la orden de comienzo, casi sin medios ni arquitectura de mando en el seno de la UE, disponiendo sólo de un «despacho y un teléfono» en Bruselas. Sin embargo, su evolución, desempeño, protagonismo marítimo y adaptación han

(1) Atalanta fue una heroína vinculada al ciclo arcaico de la mitología griega, consagrada a Artemisa y reconocida por sus habilidades para la caza.

sido reseñables, manteniendo actualizada su misión durante todo este período. El hecho de haber sido la primera operación marítima de la UE no quiere decir que sólo hablemos desde una perspectiva histórica, ya que los recientes acontecimientos hacen que esté de actualidad, siendo su misión igual de relevante que al principio, formando parte de la agenda de discusión de las instituciones europeas por su buen hacer, ejecución, relación y coordinación con los países regionales y, sobre todo, por su repercusión como actor global de la UE desde la perspectiva marítima.

Un área estratégica en permanente inestabilidad

El área de operaciones de Atalanta es de elevada relevancia geopolítica porque en ella confluyen los intereses de casi todos los actores marítimos internacionales. Es, además, una zona de conflictos latentes y complejos —terrorismo, flujos migratorios, tráfico ilícito de armas y drogas, crimen organizado y desastres humanitarios— donde los recursos comerciales, pesqueros y energéticos y los intereses de los Estados pugnan con mafias, guerrillas, grupos terroristas y *proxies*.

Por su zona de operaciones navega el 17 por 100 del tráfico marítimo mundial, comprendiendo desde el mar Rojo en su totalidad, el golfo de Adén, la cuenca de Somalia y la región NWIO (*North West Indian Ocean*) —que no incluye el estrecho de Ormuz—, cada uno con sus vicisitudes geopolíticas e históricas, amenazas, riesgos —tanto marítimos como terrestres— y conflictos abiertos (Yemen, Sudán, Somalia, etc.) que los convierten en uno de los puntos estratégicos más calientes del mundo. Asimismo, no hay que olvidar la relevancia de la proximidad al estrecho de Ormuz y los diferentes apresamientos de mercantes que llevan sucediendo desde 2018. En general, algunos regímenes regionales alimentan la tensión permanente y su control del estrecho, enmarcados casi siempre dentro de la zona gris para evitar reacciones mayores, extendiendo incluso la presión hasta el sur del mar Rojo en convivencia con las fuerzas hutíes.

El presidente Obama ya decidió en su día «pivotar hacia el Indo-Pacífico» o, como más tarde definió, «reequilibrar hacia Asia», poniendo en valor el potencial de una región que representa un tercio del producto interior bruto mundial y aproximadamente un 60 por 100 de la población de todo el planeta. Posteriormente, en febrero de 2022, Biden promulgó la *Estrategia de Estados Unidos para el Indo-Pacífico*, cuyo propósito era contener a China, manteniendo la tensión pero también los canales de comunicación abiertos, al ser un competidor estratégico clave que pretende cambiar el orden regional y el *statu quo* internacional de la mano con Rusia.

Volviendo al foco de Atalanta, desde sus comienzos ha sido testigo de la influencia de China en la región a través de sus actuaciones comerciales y



Actuación en las proximidades de Qandala, Puntland. (Fotografía facilitada por el autor)

del desarrollo de sus infraestructuras, como el diseño efectivo de la Ruta de la Seda hacia Occidente o la reciente construcción de su única base fuera de territorio nacional en Doraleh, Yibuti, con una capacidad para 10.000 efectivos. En el océano Índico, la República Federal de Rusia e Irán también realizan despliegues navales, utilizan *proxies* en la región o incluso tratan de construir bases fuera de su territorio, como la de Rusia en la ciudad de Puerto Sudán.

En términos analíticos, esta área estratégica es el cordón umbilical que ejerce el tráfico marítimo comprendido entre Europa y Asia, con el «cuello de botella» establecido de forma natural por el estrecho de Bab el-Mandeb (Puerta de las Lamentaciones), por el que transitan anualmente unos 25.000 buques. La razón de su densidad de tráfico marítimo es económica, ya que la alternativa de navegar por el cabo de Buena Esperanza supone unas 4.000 millas extras, que se traducen entre ocho y catorce días más de travesía y, en consecuencia, mayores gastos. Ejemplo inmejorable de la trascendencia de esta ruta marítima lo tenemos en el incidente sufrido por el portacontenedores *Ever Given* en 2021, cuando bloqueó el canal de Suez y durante siete días estuvo en el foco mundial, lo que incrementó los precios del comercio que, según los datos de Lloyd's, cada día causaron la pérdida de unos 9.600 millones de dólares.

En el área de Atalanta, las amenazas y riesgos presentes no son sólo los predecibles o convencionales característicos de las capacidades militares, ya

que —además de los conflictos enquistados en Yemen, Sudán o la misma amenaza de Al-Shabab (2) en Somalia— existen amenazas disruptivas que rompen el patrón de actuación estándar, como ya sucedió en el año 2000 con el ataque suicida sobre el USS *Cole* en Yemen (Adén) o con el nacimiento efectivo de la piratería moderna, con atentados y secuestros que pusieron en jaque al comercio global, o las ofensivas con misiles y drones de superficie por parte de los hutíes en el mar Rojo desde 2016, que ahora son exponenciales a raíz del conflicto de Israel-Gaza. Por otro lado, existen redes de tráfico marítimo de armas y de droga en la región que sustentan las amenazas anteriormente descritas, además de mafias de tráfico humano y comercio y pesca ilegales, que forman todo un entramado de coexistencia de amenazas y riesgos que hacen que esta zona sea genuina y que su casuística no se refleje en ninguna otra parte del globo.

La piratería, una amenaza no tan latente

La piratería marítima renació con auge en 2008, llegando a alcanzar máximos en 2011 con el apresamiento de 736 rehenes y 32 buques secuestrados al mismo tiempo y más de 200 ataques anuales de media. En esas fechas, las rutas marítimas mundiales se alteraron para minimizar el riesgo a los buques, las ratios de las primas de las aseguradoras se elevaron y los piratas incrementaron sus capacidades, llegando a actuar más allá de las 1.200 millas, en un área que equivale a más de lo que ocupa el continente europeo. Se estima que los gastos directos e indirectos derivados de los ataques piratas fueron próximos a los siete billones de dólares anuales.

La piratería fue conteniéndose gracias a la evolución de las actuaciones internacionales —en parte lideradas por Atalanta— y a tres hitos principales: la propia presión de las fuerzas aeronavales en la región, la implementación de las BMP (*Best Management Practices*) por parte de la comunidad mercante, principalmente mediante equipos de seguridad privada a bordo, y la actuación integral, tanto en mar como en tierra, en la lucha contra la piratería, todo ello acompañado de un desarrollo global y regional de mejora de las herramientas de seguridad marítima a través de medios de comunicación de alerta y monitorización, establecimiento de convoyes en el Corredor Internacional de Tránsito Recomendado (IRTC) del golfo de Adén, etcétera.

Huelga decir que la piratería marítima no sólo está presente en estas aguas, sino también en diferentes partes del globo (golfo de Guinea, estrecho de Malaca, Caribe...), y su erradicación únicamente desde la mar es casi imposible,

(2) Al-Shabab es un grupo yihadista vinculado a Al Qaeda que pretende instaurar un régimen islámico en Somalia.



Apresamiento de drogas. (Fuente: EUNAVFOR Atalanta)

al tener sus raíces y dirección en tierra firme. La situación de Somalia y su organización tribal en clanes dificultan cambiar el entorno que alimenta la regeneración de la piratería, con un repunte de ataques y secuestros a partir de noviembre de 2023, entre los que destacan los secuestros del mercante *Ruen*, de cuatro *dhow*s aún sin localizar y de otros cinco recientemente liberados. Las cifras parecen inicialmente contenidas, aunque se han disparado con respecto a lo que estábamos últimamente acostumbrados, permaneciendo en el momento de la redacción de este artículo al menos 18 personas secuestradas en la costa de Puntland (Somalia) a la espera de un rescate económico (3), aunque hay que destacar la reciente liberación del mercante *MV Lila Norfolk* por parte de la Marina de la India (4). Estas últimas actuaciones han demostrado que la piratería no está erradicada, que sus capacidades y sus causas siguen

(3) Los gastos en el Cuerno de Africa ascendieron solamente entre 2005 y 2012 hasta una cifra comprendida entre 339 y 413 millones de dólares estadounidenses, según un estudio realizado por el Banco Mundial, la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) y la Organización Internacional de Policía Criminal (INTERPOL).

(4) <https://efe.com/mundo/2024-01-05/india-envia-buque-guerra-mar-arabigo/>

latentes en tierra y en cualquier momento de incipiente inestabilidad repuntaría todavía más, por lo que no debería descartarse el «efecto llamada».

En este sentido, es fundamental el enfoque integral de la UE en la lucha contra la piratería, ya que la inestabilidad interna del Estado de Somalia, su régimen tribal, sus enfrentadas regiones autónomas (Somaliland, Puntland, Galmudug, Somalia Central y Jubaland) y el control de gran parte del país por Al-Shabab obligan a la UE a enfocar las posibles soluciones desde una perspectiva integral en todas sus actuaciones. De este modo, Atalanta presta un apoyo activo a las denominadas «misiones hermanas» EUCAP Somalia (*EU Capacity Building Mission in Somalia*) y EUTM Somalia (*EU Training Mission in Somalia*), enfatiza el vínculo con las representaciones de la UE en toda la zona y contribuye activamente a la ejecución de los programas de la UE destinados a mejorar la arquitectura regional de seguridad marítima.

Destacar que Atalanta identificó una clara conexión de las redes de piratería (5) con las diferentes actividades ilícitas de carácter transnacional en la



Rescate tras el naufragio de un *dhow* yemení. (Fotografía facilitada por el autor)

(5) El dinero empleado en los rescates acaba en manos de los piratas financieros (entre un 30 y un 75 por 100) y es destinado a la continuidad delictiva. Esto incluye el tráfico de armas,

región, por lo que en la revisión derivada de su séptimo mandato en diciembre de 2020 se amplió el foco de la operación —sin olvidar la misión principal de prevenir la piratería y proteger a los buques del Programa Mundial de Alimentos de Naciones Unidas—, que incluyó nuevos cometidos para conocer y actuar contra actividades ilícitas que se dan en el ámbito marítimo, destacando entre ellas el tráfico de drogas, de personas, de armas, de carbón vegetal o la pesca ilegal, no controlada o no regulada (*IUU fishing*). En este contexto, el nuevo mandato mantiene el interés por luchar contra estas actividades, a pesar de las limitaciones jurídicas en la aplicación de algunas de ellas. Aun así, Atalanta ha incautado más de 16 toneladas de narcóticos en el área de operaciones por medio del procedimiento *catch and release* (6) bajo bandera francesa.

El último mandato de Atalanta, sin olvidar la lucha contra la piratería y la protección de los buques del Programa Mundial de Alimentos, con la implantación de las nuevas tareas ejecutivas y no ejecutivas, proporciona las herramientas para que la operación siga siendo referencia regional y global como proveedora de seguridad marítima en el océano Índico noroccidental.

Atalanta como actor internacional de la UE en el océano Índico

En el océano Índico están implicadas infinidad de organizaciones y entre ellas siempre existe algún elemento disruptor que impide el diálogo efectivo con el resto de actores u organizaciones presentes en la región. Sin embargo, Atalanta es de los pocos integrantes internacionales reconocidos por todos los interlocutores, no sólo como operación de éxito en la lucha contra la piratería, sino como aliado y proveedor de seguridad marítima tanto para la comunidad marítima internacional como para los países ribereños y coaliciones/operaciones internacionales que operan en estas aguas. En este océano, como reflejo de su relevancia geopolítica, existen numerosas organizaciones de seguridad marítima con diferentes intereses, entre las que destacan: IONS (*Indian Ocean Naval Symposium*), IOC (*Indian Ocean Commission*), IORA (*Indian Ocean Rim Association*), así como diversas operaciones lideradas por CMF (*Combined*

la financiación de milicias, la migración como arma de contrabando o el flujo de dinero ilegal. Por lo tanto, el secuestro de embarcaciones crea un círculo vicioso que daña la economía mundial y favorece el crecimiento de las actividades delictivas. («La piratería en el Cuerno de África y 15 años de la Operación Atalanta». *LISA News*, en <https://www.lisanews.org/seguridad/pirateria-cuerno-africa-15-operacion-atalanta/>)

(6) Procedimiento por el que se incauta la droga, pero se permite que la embarcación y la tripulación continúen su tránsito. La legislación francesa autoriza a realizarlo; la italiana está trabajando en modificar su jurisdicción para admitirlo, y la española no lo contempla sin el enjuiciamiento de la tripulación.

Maritime Forces), IMSC (*International Maritime Security Construct*) y su Operación Sentinel (7), EMASoH (8) (*European-led Maritime Awareness in the Strait of Hormuz*) y su Operación Agenor, además de la más reciente en el mar Rojo denominada Prosperity Guardian, o la nueva operación Aspides aprobada por la UE el pasado 19 de febrero en este mar.

En general, Atalanta y los actores privados e institucionales que operan en el Cuerno de África han mantenido una cooperación sólida y fiable, que se ha convertido, sin duda, en una fluida asociación con la industria naviera como nunca antes se había visto, así como en proyectos fructíferos de seguridad marítima para los países ribereños y para los intereses de la UE en la región. El hecho de no reflejar en su mandato la lucha expresa contra un actor geopolítico regional, sino contra la piratería y las actividades ilícitas de carácter transnacional y en la protección a los buques que prestan ayuda humanitaria a Somalia, le permite ser el actor internacional para lograr una arquitectura de seguridad marítima regional eficaz a medio plazo, mediante el empleo de herramientas como el *Cooperation Concept for Atalanta* (COCOA) o similares, o el desarrollo de centros regionales de seguridad marítima, como el de Seychelles o Madagascar, entre otros. A través de foros como SHADE (*Shared Awareness and Deconfliction*), en colaboración con la Fuerza Marítima Combinada (CMF), Atalanta es capaz de coordinar las actividades que se desarrollan en materia de seguridad y cooperación, analizar la situación marítima en la región y darle difusión a la comunidad marítima regional e internacional para mejorar la eficacia de sus tareas.

De hecho, la UE quiere reproducir el éxito de su propia Atalanta, aunque a un nivel más político, por medio de la implantación del concepto de Presencias Marítimas Coordinadas (CMP) (9) en el océano Índico noroccidental, con la intención de aunar esfuerzos y aumentar la sinergia, de manera voluntaria, entre todos los actores implicados en la seguridad marítima en un área mayor a la de Atalanta, que incluiría el estrecho de Ormuz, donde algunos países de la UE participan en la Operación Agenor. El entendimiento entre Atalanta y las CMP y los acuerdos para su materialización con los países regionales será lo que determine la consecución de esta nueva iniciativa de la UE.

La operación Atalanta y su Cuartel General (OHQ) constituyen una de las herramientas para la diplomacia de defensa de la UE, principalmente en lo

(7) La Operación Sentinel —o Constructo de Seguridad Marítima Internacional (IMSC)— se inició en septiembre de 2019 y está integrada por Estados Unidos, Reino Unido, Australia, Emiratos Árabes Unidos y Baréin.

(8) En EMASoH participan nueve países europeos: Francia, Bélgica, Dinamarca, Alemania, Grecia, Italia, Holanda, Portugal y Noruega. Nótese que, a excepción de Noruega, el resto son Estados miembros de la UE.

(9) eas.europa.eu/sites/default/files/documents/2022-03-coordinated-maritime-presences-newlayout.pdf (consultado el 16 de enero de 2024).

que se refiere a la implantación de la Brújula Estratégica en el dominio marítimo, a la Estrategia para la Cooperación en el Indo-Pacífico o al concepto de Presencias Marítimas Coordinadas en el Índico noroccidental. La operación cuenta con la contribución activa de dieciséis miembros de la UE y de cuatro países no miembros (Serbia, Montenegro, Colombia y Corea del Sur), así como de otros países interesados en participar, como Perú, Chile, Japón, India o Pakistán.

Por último, y no menos importante, destacar el apoyo legal y el sustento jurídico de Atalanta, aspecto que no tienen otras operaciones, ya que su actuación contra la piratería en aguas de Somalia, en el embargo de armas y en la lucha contra el tráfico de estupefacientes está respaldada por las resoluciones de Naciones Unidas en vigor, así como por acuerdos de transferencia para enjuiciamiento con países regionales, como Kenia o Seychelles. En el caso particular de la no renovación en marzo de 2022 de la Resolución del Consejo de Seguridad 2608 (2021), que nos impedía operar dentro de las aguas territoriales somalíes, se ha visto recientemente revertida por el secuestro del mercante búlgaro *Ruen*, demostrando así la confianza que ofrece la operación Atalanta ante las autoridades somalíes en la lucha contra la piratería en este momento actual.

Atalanta y España

Atalanta fue la primera operación marítima de la UE y ha sido considerada exitosa tanto por la propia UE como por el resto de la comunidad internacional. La vinculación entre España y Atalanta es destacable no sólo por su participación ininterrumpida con buques y aeronaves desde su comienzo, sino por liderar la misión a partir de marzo de 2019 desde el ES-OHQ de Rota.

Aunque el Cuerno de África parezca lejano a España, en estos tiempos de globalización de intereses y espacios comunes el vínculo es mucho más cercano de lo que podemos imaginar, como ya se demostró en los sucesos acaecidos con los pesqueros *Playa de Bakio* y *Alakrana*. En estos quince años, la actuación aeronaval española en el océano Índico ha sido y es inmejorable, participando activamente en la consecución de los retos establecidos por parte de la UE en la operación, tanto en la actuación con los 171 piratas transferidos a las autoridades judiciales como en el 100 por 100 de éxitos logrados en las 2.124 escoltas a barcos del Programa Mundial de Alimentos.

Dentro de los múltiples hitos de carácter nacional, destacar, entre otros, uno de los primeros ataques en los que España se vio directamente involucrada, cuando en octubre de 2009 se produjo el secuestro del pesquero *Alakrana*, con 16 marineros, a 400 millas de la costa de Somalia, que implicó la reforma del Código Penal español para la piratería marítima, siendo el segundo asalto a España perpetrado por piratas somalíes tras el del *Playa de Bakio* en abril de



Actuaciones contra la piratería en la cuenca de Somalia. (Fotografías facilitadas por el autor)

2008. En 2011, el buque de aprovisionamiento para el combate (BAC) *Patiño* fue atacado por piratas, que fueron repelidos y posteriormente enviados a nuestro país para su enjuiciamiento. También en ese año España liberó exitosamente a la ciudadana francesa Evelyne Colombo en una operación de difícil ejecución, en la que participaron el buque de asalto anfibia *Galicia* y la Fuerza de Guerra Naval Especial (FGNE) de la Armada. Asimismo, recordar que hace algo más de cinco años, en marzo de 2019, a raíz del Brexit, el OHQ de la operación se



Evelyne Colombo agradece al comandante del BAA *Galicia* su liberación tras haber permanecido como rehén de los piratas somalíes. (Foto: Armada)



Ejercicio de la FGNE. (Foto: Armada)

trasladó del Reino Unido (Northwood) a la base Naval de Rota, y desde entonces España está liderando la operación con eficacia y en continua adaptación a la evolución de las amenazas en la región, como demuestran su participación en la evacuación de 162 ciudadanos europeos atrapados en Puerto Sudán en mayo de 2023 a raíz de la guerra civil en la que está inmerso el país o la reciente actuación en diciembre de 2023 de la fragata *Victoria*, que permitió a las fuerzas policiales somalíes intervenir sobre los piratas sospechosos y liberar a la tripulación del pesquero *Al-Meraj 1* sin causar bajas.

Finalmente, destacar la participación interrumpida desde el inicio de la operación de los buques españoles, a pesar de la infinidad de retos logísticos que han tenido que afrontar lejos de nuestras aguas territoriales —incluyendo la época de la pandemia del COVID-19—, con más de 2.000 misiones acometidas o las 15.000 horas de vuelo realizadas por nuestros aviones de patrulla y vigilancia marítima basados en Yibuti.

Presente y futuro de Atalanta. Nuevos retos

La piratería sigue vigente en el océano Índico, y no puede considerarse de manera puntual y contenida, ya que los últimos ataques y secuestros han demostrado que las capacidades y condicionantes para su repunte siguen



Fragata Victoria. (Foto: Armada)

presentes sobre el terreno y constituyen una amenaza latente para la seguridad marítima internacional. Los recientes secuestros del mercante maltés, de 45.000 toneladas, y de las embarcaciones tipo *dhow*, de las que todavía se desconoce su paradero, verifican que el patrón recurrente del empleo de *mother ships* (embarcaciones madre) para realizar ataques a más de 400 millas de costa continúa vigente, lo que les permite fondear su «presa» en el litoral somalí (Galmudug o Puntland) sin ninguna interferencia hasta que finalizan la mediación para el rescate económico.

Por otro lado, el área de operaciones de Atalanta y sus límites siguen siendo un hervidero de amenazas y riesgos no sólo por su vinculación con la piratería, sino por ser un claro tablero de juego para la inestabilidad y el acogimiento de conflictos internacionales. El Indo-Pacífico es un área en competición continua por diferentes actores geopolíticos que no renuncian al juego y que alimentan la inestabilidad, el enfrentamiento y el empleo de nuevos sistemas y armas disruptivas para alterar el *statu quo* global, poniéndolo de manifiesto en la alteración del tráfico marítimo y la legalidad internacional.



(Fuente: *emad.defensa.gob.es*)

Los ataques con misiles que llevan realizando los hutíes en el mar Rojo desde octubre de 2016 (10), así como los secuestros o la coerción en el estrecho de Ormuz por parte de Irán a lo largo de estos años, se han visto exponencialmente incrementados en el mar Rojo desde noviembre de 2023 por el conflicto de Gaza-Israel, tanto en número como en letalidad. La determinación en los ataques por parte de los hutíes contra el tráfico marítimo internacional en el mar Rojo ha llevado a la creación de la Operación Prosperity Guardian, en la que participan países del AUKUS (11) (Australia, Reino Unido y Estados

Unidos), además de otros Estados no regionales con una elevada relevancia comercial marítima (Dinamarca, Grecia, Países Bajos, Noruega, Singapur y Sri Lanka).

Otros países occidentales de vocación marítima, como Francia, Italia o España, se irán posicionando con respecto a la nueva operación de la UE en el mar Rojo (12), liderada desde Larisa (Grecia), distinta a Atalanta y complementarias entre sí, pero ambas en defensa de los intereses europeos en la región. Entre las diferentes opciones, incluso se valora la posibilidad de integrarla (13) a la Operación Agenor (EMASoH) para el acompañamiento de buques en Bab el-Mandeb y el estrecho de Ormuz —por la amenaza existente tanto en sus aguas como al sur del mar Rojo— y escolta sólo en Bab

(10) «16 de octubre de 2016. USS Mason Fired 3 Missiles to Defend From Yemen Cruise Missiles Attack». *USNI News*, en <https://news.usni.org/2016/10/11/uss-mason-fired-3-missiles-to-defend-from-yemen-cruise-missiles-attack> (consultado el 17 de enero de 2024).

(11) «FACT SHEET: Implementation of the Australia-United Kingdom-United States Partnership (AUKUS)», en <https://pmtranscripts.pmc.gov.au/sites/default/files/AUKUS-factsheet.pdf> (consultado el 18 de enero de 2024).

(12) [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2024/757606/EPRS_ATA\(2024\)757606_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2024/757606/EPRS_ATA(2024)757606_EN.pdf) (consultado el 22 de enero de 2024).

(13) «Italy pushes for quick decision on EU maritime Red Sea force». *Reuters*, en <https://www.reuters.com/world/europe/italy-pushes-quick-decision-eu-maritime-red-sea-force-2024-01-17/> (consultado el 19 de enero de 2023).

el-Mandeb y al sur de Mascate (Omán). Ante esta última posibilidad, Agenor no se integraría en Atalanta, como se valoró inicialmente en el último mandato aprobado en diciembre de 2022. Esta nueva operación se denomina Aspides (14) («escudo» en griego antiguo) y ha sido aprobada el 19 de febrero de 2024, teniendo un carácter claramente defensivo, ya que no contempla actuar contra los hutíes en Yemen, a diferencia de la Prosperity Guardian.

Atalanta ha ido adaptándose a lo largo de estos quince años para contener la piratería con éxito y construir los cimientos de una arquitectura de seguridad marítima regional que pueda dar frutos a medio plazo tras una implantación progresiva de carácter integral con otras iniciativas y operaciones de la UE en la región. La disrupción de los recientes ataques en el mar Rojo al tráfico marítimo son una clara violación a la legalidad internacional, y el mandato de Atalanta no ampara la actuación de protección o escolta en esos términos, lo que obliga a tener un nuevo debate en el seno de la UE para determinar la mejor forma de actuación, considerando que las amenazas y el marco legal de ambas operaciones de la UE no son comparables, pero sí complementarias, y que la aceptación por parte de los actores regionales puede ser diferente. A este respecto, España inicialmente no quiso modificar el mandato para operar en el mar Rojo y ante la creación de una nueva operación en esas aguas (15).

En lo que respecta específicamente a Atalanta, su presente y futuro como actor marítimo regional e internacional reconocido y aceptado por todos los participantes, y no sólo por parte de Occidente, y tras el repunte de los ataques piratas, es mantener sus misiones en plena vigencia, quedando todavía mucho camino para conseguir desarrollar una arquitectura de seguridad marítima regional en sintonía con el resto de iniciativas y proyectos de la UE en la región. Por todo ello, se debe seguir trabajando en la consecución del *legal finish* con países regionales para la transferencia de personas vinculadas con el tráfico de drogas o de armas, continuar combatiendo la piratería, analizar la posible integración de Agenor si finalmente se decidiera y la futura relación y colaboración con la nueva operación Aspides de la UE en el mar Rojo o el entendimiento con la implantación del concepto de Presencias Marítimas Coordinadas en el océano Índico noroccidental.

Conclusiones

La Operación Atalanta sigue de actualidad tras más de quince años no sólo por los ataques y secuestros piratas de tripulantes de barcos europeos el pasado

(14) <https://euobserver.com/opinion/157956> (consultado el 21 de enero de 2024).

(15) <https://euobserver.com/world/157937> (consultado el 20 de enero de 2024).

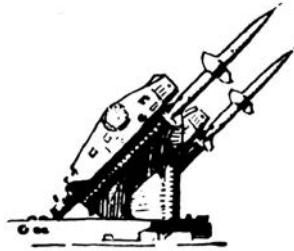


BAM *Relámpago* en la Operación Atalanta. (Fotografía facilitada por el autor)

diciembre, sino por la repercusión que está teniendo sobre la seguridad internacional cualquier actuación disruptiva que sucede en su área de operaciones, un hervidero de inestabilidad, tanto en la mar como en tierra firme, que ni a corto o medio plazo se prevé que mejore, sino al contrario, ya que constituye, cada vez más, uno de los tableros de competición más activos para romper el *statu quo* internacional, como últimamente ha quedado patente en el mar Rojo y en 2019 en el estrecho de Ormuz. Por ello, es determinante identificar a los actores y los intereses de cada parte y su conexión con otros escenarios para poder anticiparse o evitar retrocesos respecto a los logros conseguidos previamente, sin renunciar a la adaptación y a la estrecha colaboración con nuestros aliados y amigos en defensa de la legalidad internacional.

La simbiosis de Atalanta con España es algo reconocido en clave positiva por el resto de países de la UE y por otros actores internacionales, siendo ejemplo y referencia no sólo desde una perspectiva histórica, sino también actual. Prueba del éxito de Atalanta es el reconocimiento de su liderazgo por parte de los diferentes actores de la comunidad marítima internacional y regional, haciéndoles además partícipes de una mejora en la seguridad marítima. Es una operación que dispone de un marco legal robusto que le permite ser ejecutora, sin contrapuntos, en muchos aspectos relacionados con la seguridad marítima en un área de un gran importancia geopolítica, económica y comercial para la UE.

El presente y el futuro de Atalanta no son fáciles de determinar, ya que no se dispone de referencias previas; pero su rumbo claro es la lucha contra la piratería, por lo que la operación deberá seguir jugando «partido a partido» de la mano de los países regionales, adaptándose a las futuras amenazas y combatiendo a las redes criminales que sustentan la piratería vigente. Mientras tanto, seguirá construyendo los cimientos de una seguridad marítima regional en un marco de confianza que, en coordinación con el resto de proyectos de la UE en la región, permita a estos países incrementar sus capacidades ante los retos de seguridad actuales y futuros.



BIBLIOGRAFÍA COMPLEMENTARIA

- Acuerdo, de 15 de enero de 2009, entre la UE y la República de Somalia sobre el estatus de la fuerza naval de la UE en la República de Somalia en el marco de la operación militar Atalanta. Disponible en <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:010:0029:0034:EN:PDF> (consulta el 12 de enero de 2024).
- Decisión (PESC) 2020/2188 del Consejo de la UE, de 22 de diciembre de 2020, y Decisión (PESC) 2022/164 del Comité Político y de Seguridad, de 3 de febrero de 2022, sobre la activación de la operación militar de la Unión Europea para contribuir a la disuasión, prevención y represión de los actos de piratería y robo a mano armada frente a la costa secundaria de Somalia (Atalanta), de contribuir a la lucha contra el tráfico de estupefacientes frente a las costas de Somalia (ATALANTA/2/2022). Disponible en <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32022D0164> (consulta el 13 de enero de 2024).
- Resolución 2608 del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, de 3 de diciembre de 2021, concerniente a Somalia. Disponible en <http://unscr.com/en/resolutions/2608> (consulta el 12 de enero de 2024).
- PRADA PARDAL, Juan Carlos: *El futuro de la operación Atalanta como proveedor de seguridad marítima en el océano Índico noroccidental*. Documento Marco IEEE 03/2023. Disponible en https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_marco/2023/DIEEEM03_2023_JUAPRA_Atalanta.pdf y/o enlace bie3 (consulta el 1 de enero de 2024).
- SANZ ALISEDO, Gonzalo: *Océanos y choke points, oportunidades y riesgos para el comercio marítimo global*. Documento de Análisis IEEE 68/2022, p. 24. Disponible en https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_analisis/2022/DIEEEA68_2022_GONSAN_Oceanos.pdf (consulta el 15 de enero de 2024).

Apoyo logístico al peñón de Vélez de la Gomera del buque auxiliar *Mar Caribe*. (Foto: Javier María Aparicio Fraga)

