
COMPONENTE AEROSPAECIAL DE LA SEGURIDAD MARÍTIMA

FRANCISCO JOSÉ GARCÍA DE LA VEGA

INTRODUCCIÓN

Vigilar y controlar los espacios marítimos para salvaguardar los intereses nacionales, asegurar la libertad de navegación y proteger en el ámbito marítimo a las personas y recursos relacionados con estos intereses, ha sido a lo largo de la historia un empeño y un motivo de preocupación permanente para las naciones con intereses en ultramar. La capacidad de asegurarlos ha marcado períodos hegemónicos de diferentes naciones y el declive de otras.

En la actualidad, sin descartar las posibles acciones nacionales, una comunidad internacional que comparte intereses en un escenario globalizado, y que busca, la paz, la estabilidad y la seguridad, de forma colectiva, debe garantizar, como elemento clave para su progreso, la libertad de navegación y la utilización de los espacios marítimos de acuerdo con las normas del derecho internacional. La falta de acción en esta dirección tendrá un impacto global negativo y para algunas naciones como España, con intereses marítimos tanto cercanos a sus costas como alejados de ellas, un impacto especial. (Frontera marítima de la UE, dependencia comercial y energética, bancos de pesca en aguas internacionales, etc.).

Los tráficos ilícitos de personas, de drogas, de armas que podrían ser de destrucción masiva y de apoyo al terrorismo y el resurgimiento de la piratería, son riesgos emergentes para alcanzar estas metas.

OBJETO Y ACTUALIDAD DEL ESTUDIO

Este estudio busca una aproximación estratégica a la lucha por la desaparición de los riesgos emergentes en la mar o la disminución de sus efectos.

El conjunto del cuaderno aborda el estudio desde las perspectivas de los actores y elementos considerados esenciales para conseguir una herramienta eficaz para afrontar el reto. La suma de sus esfuerzos, y la coordinación de todos ellos en algunos casos, será sin duda la condición necesaria pero no suficiente para tener cierta garantía de éxito. La búsqueda de la condición suficiente, en función de los objetivos estratégicos buscados, es en mi opinión, el objeto de cada apartado.

En concreto, en este apartado del cuaderno, se trata de matizar como el enfoque estratégico está influido por las capacidades aeroespaciales que las naciones, coaliciones u organizaciones de carácter internacional sean capaces de involucrar para afrontar la solución a estos retos, llegando con su aportación si es posible a erradicarlos o en cualquier caso a disminuir sus efectos.

El motivo de afrontar este trabajo, en este momento, es la actualidad de sucesos relacionados con estos riesgos, reforzados por el suficiente grado de concienciación mundial para buscar soluciones.

Aunque algunas de estas amenazas, como la piratería, que parecía superada por la historia, reaparecieron en los mares de Extremo Oriente ya en la segunda mitad del siglo XX, solo en tiempos recientes, por el cambio cualitativo de sus objetivos, ha alcanzado un nivel de actividad e impacto en las opiniones públicas, que exigen respuestas inmediatas que conduzcan a su erradicación. Asistimos en la actualidad a los albores de una respuesta proporcionada a la magnitud del problema.

Otras de las amenazas citadas, como el tráfico ilegal de personas, –la inmigración ilegal–, ya tienen cierto recorrido en lo que a respuestas se refiere, así como resultados positivos, pero existe un margen amplio para mejorar los dispositivos permanentes de vigilancia y control, racionalizándolos y haciéndolos más eficientes.

El resto de los riesgos mencionados, drogas, armas, y otros no mencionados por no considerarse emergentes en la actualidad, como la pesca incontrolada y el expolio del patrimonio subacuático, cuentan con un largo historial de éxitos y de fracasos en la lucha contra ellos. También cuentan con ejemplos de actuaciones permanentes a nivel nacional en unos casos, (drogas, contaminación, vigilancia aduanera, salvamento) coordinadas a nivel bilateral en otros (coordinación de inteligencia entre países origen y destino de drogas) y por último de algunas en manos de organizaciones regionales multinacionales (tráfico de armas y actividades terroristas. Operación Active Endeavor OTAN).

ORIGEN, CAUSAS Y FACTORES CONTRIBUYENTES

¿Cómo hemos llegado a esta situación? Antes de abordar el trabajo, cabría preguntarse: ¿Por qué se ha producido la emergencia de estos riesgos? ¿Puede y quiere la comunidad internacional abordar el problema? ¿Se pueden vigilar y controlar océanos con la tecnología disponible? y después de muchas más ¿Existen legislaciones y mecanismos adecuados para que, al final de las actuaciones, se pueda poner bajo custodia a quienes en la mar llevan a cabo actividades ilícitas en aguas internacionales?

Los riesgos más complejos y de mayor impacto en la opinión pública son: el tráfico ilegal de personas y la piratería. Son los que exigen la coordinación de más actores y elementos, más capacidades, aproximación en diversos frentes y aplicación de legislaciones diversas.

Aunque este análisis no es lo específico de este apartado, para quien aborde su lectura aislada del resto, podemos decir que la causa más profunda de su origen es la existencia de los llamados estados fallidos, semi-fallidos y/o de administraciones corruptas.

Los estados débiles y fallidos son un problema creciente para la estabilidad en varias regiones del globo, en África en especial, e incluso en ciertos límites de la UE. Se caracterizan por la debilidad o inexistencia de sus instituciones y por estructuras políticas anómalas o corruptas, tensiones étnicas o religiosas y colapso económico. Suelen incluir áreas de territorio sin gobierno que proporcionan santuarios a grupos terroristas y redes criminales. Los estados vecinos pueden entrar en disputas por el control de estos territorios y sus recursos. Los conflictos internos, la pobreza, el abuso de los derechos humanos y la hambruna crean condiciones para desplazamientos masivos de la población que generan conflictos con los vecinos o son origen de desplazados o de migraciones.

Sin que concurren todos estos factores, la pobreza y el crecimiento demográfico desequilibrado con el desarrollo social y económico son fuentes de tensión, de conflictos y movimientos migratorios descontrolados en muchas regiones del Globo.

En cuanto a la inmigración ilegal por vía marítima, la continuidad y facilidad que ofrece la inmensidad del mar para el movimiento de personas con medios rudimentarios, unida al vacío de poder en los países ribereños, o al aprovechamiento de la miseria y desesperación humana en situaciones límites, se ha convertido en un negocio muy lucrativo para grupos criminales organizados y para sus «beneficiarios colaterales». Quienes así

actúan, están organizados (redes de reclutamiento, corrupción de funcionarios de la Administración, etc.), tienen recursos (generación de embarcaciones, movimiento de personas de forma ilegal, etc...), usan la información y la tecnología, al menos la necesaria para embaucar a sus víctimas (predicciones meteorológicas, navegadores GPS, etc...) e incluso se adaptan a las legislaciones, a sus beneficios (leyes internacionales sobre salvamento marítimo) y a sus cambios, (legislación sobre inmigración y menores), para estimular el banderín de enganche.

En relación a la piratería, la clave reside en las autoridades ribereñas próximas a su área de actuación. Existen ejemplos, en zonas del sudeste asiático, donde una acción decidida de éstas, logró erradicarla a gran escala y hacerla trasladarse a otras zonas con menos dificultades y quizá incluso con algunos apoyos, como ocurre en algunas zonas de la costa africana. La cuestión clave, en relación a la autoridad ribereña afectada, es su balance de pérdidas y ganancias en función de la postura que asuma de permisividad o lucha y en su capacidad de control efectivo sobre la situación.

Las políticas de ayuda al desarrollo, la cooperación, la intensificación de las relaciones bilaterales, la diplomacia y una aproximación multilateral que proporcione respaldo internacional son claves para afrontar el *problema en sus raíces*.

Queda claro que es necesario abordar el problema en sus causas profundas, una tarea duradera y de efectos a largo plazo. Es el esfuerzo que creará un futuro mejor. Pero al mismo tiempo hay que abordar los hechos en el presente. Hay que hacer frente a la situación en la mar: en las aguas litorales (litoral waters or brown waters) de quien genera o sufre esta amenaza y en aguas internacionales lejanas de ambos (blue waters), donde transcurren algunos de estos hechos.

DIFICULTADES GENÉRICAS

Existen algunas dificultades genéricas para abordar la situación:

Dificultad de disponer de una imagen superficie (RSP-Recognize Surface Picture) que discrimine los buques por categorías (dimensiones, tonelaje, tipo de actividad, origen y destino, etc..) y proporcione un conocimiento detallado de los tráfico en el área marítima seleccionada.

En el espacio aéreo, el empleo de RADAR, traspondedores (IFF y SIF) que refuerzan su señal, otros sistemas de transmisión de datos (data links)

y una formulación detallada del Plan de Vuelo, proporcionan la información necesaria para ejercer un control positivo de la situación. Lo hacen para todo tráfico que circule en determinadas zonas y altitudes (Control Civil). Existen espacios de libre circulación y reglas de vuelo visual que están excluidos de las normas de obligado cumplimiento respecto al equipo y procedimientos. Sin embargo los sistemas de Alerta Temprana y Defensa Aérea militares, situados en aeronaves o en tierra, son capaces de detectar cualquier tipo de intrusiones y reaccionar para su identificación y la toma de las acciones pertinentes.

Podemos afirmar que la imagen aérea de la situación –RAP (Recognize Air Picture)– es completa, incluye todas las trazas. En las zonas donde queramos establecerla con carácter permanente, lo haremos con instalaciones fijas, o lo haremos con carácter temporal con medios desplegados en tierra o aerotransportados para detectar blancos a muy baja altitud.

El Conocimiento de la Situación Aérea (ASA-Air Situation Awareness) tiene, por lo tanto, un carácter generalizado en amplias zonas del Globo, debido tanto a la tecnología que lo permite como a la normativa de obligado cumplimiento para las aeronaves que lo facilita.

El conocimiento de la situación marítima-MSA (Maritime Situation Awareness), que es el punto de partida para cualquier actuación posterior, (probablemente desarrollada en detalle en otro apartado) presenta algunos inconvenientes respecto al de la Aérea:

El espacio aéreo es tridimensional y la detección en altura de los blancos favorece un alcance considerable del RADAR (\pm 200 millas náuticas) y facilita las comunicaciones.

La intrusión en espacios aéreos controlados por dispositivos especiales, como ocurre en acontecimientos de especial relevancia para prevenir casos Renegade (utilización de aviones como armas de destrucción-11S), es muy improbable. El perfeccionamiento de estos sistemas se debe a una evolución tecnológica desarrollada durante la Guerra Fría para reaccionar desde tiempo de paz contra posibles agresores de alta velocidad (>400 nudos) y a la necesidad de gestionar espacios aéreos saturados de tráficos civiles y militares, integrando la información de ambos.

Las dos dimensiones de la mar, una superficie, unido a la curvatura de la Tierra, complican obtener beneficios del RADAR a largas distancias desde, su superficie. Beneficiarse de sus ventajas solo se puede conseguir desde el aire-espacio. La utilización de satélites como relés de señales de posición

GPS, reforzadas con otros datos adicionales ha supuesto un gran avance para situar el tráfico mercante-AIS (identificación, tipo de carga, origen, destino, etc.). Posteriormente analizaremos las opciones que pueden mejorar más el conocimiento de la situación desde el aire o el espacio.

En cuanto a la normativa que regula la obligación de identificación AIS está limitada a exceder un tonelaje superior a 500Tm o a ejercer actividades en zonas costeras específicas por exigencia de algunos países.

Como sumario de estos dos aspectos, hay que reconocer que el conocimiento detallado de la situación marítima-MSA, paso previo a cualquier actuación posterior eficaz, presenta algunas carencias que han de ser subsanadas con dispositivos de actuación «ad hoc» en áreas sensibles. A largo plazo, es necesaria la implantación a nivel mundial de un sistema que permita filtrar y discriminar más, como se hace en el espacio aéreo. Hay que reconocer que este último paso no solo exige una evolución tecnológica y normativa sino un cambio de mentalidad más profundo.

Concebir el tráfico marítimo no identificado como una posible amenaza, en ciertas áreas y por diversas razones, puede parecer exagerado. En el ámbito aéreo ya es así en muchas situaciones que incluyen a ultraligeros y parapentes como posibles amenazas. Podríamos pensar de forma similar en la presencia de motos acuáticas en una zona de exclusión naval.

MEDIOS, ACTORES Y FACTORES

En relación a los *medios, actores y factores* envueltos en estos escenarios de riesgos emergentes en la mar, cabe señalar en primer lugar su gran diversidad, lo que complica y diversifica de igual forma la respuesta correspondiente:

Por parte de quienes los crean, existen desde embarcaciones pequeñas cuyas dimensiones, baja velocidad y materiales dificultan su localización a largas distancias, dada su baja firma para cualquier sensor (caso de la inmigración ilegal); hasta embarcaciones muy potentes y rápidas (caso de la piratería) más fáciles de detectar y más difíciles de interceptar por medios navales convencionales. Además buques nodriza de diversas clases utilizados como auxiliares logísticos en la piratería o como lanzaderas de embarcaciones pequeñas en la inmigración ilegal.

El tráfico ilegal de armas y drogas puede ser realizado desde embarcaciones de recreo (drogas) hasta por buques de gran tonelaje (armas). Sin

excluir una combinación de estas últimas con embarcaciones de gran velocidad y esporádicamente medios aéreos. También son actores buques de gran tonelaje que trasportan mercancías peligrosas o contaminantes.

Los medios navales y aeroespaciales han de cubrir todo este espectro de posibilidades y ser eficaces en el cumplimiento de sus tareas que son de una variedad simétrica a los riesgos a los que se enfrentan: detección y clasificación de trazas; vigilancia aduanera, contra la contaminación, de pesca, de fronteras; búsqueda-salvamento y evacuación; escolta, protección, e intervención.

En los cimientos del edificio de la lucha contra estos riesgos habíamos colocado la lucha duradera contra las raíces de algunos de estos problemas que da sentido al resto del edificio. Sobre estos cimientos el pilar fundamental que dará sentido a cada etapa posterior se llama *INTELIGENCIA*: identificación de áreas de riesgo, estados fallidos, grupos criminales organizados, redes de traficantes de armas, drogas y seres humanos, piratería con sus patrones en despachos y pautas operativas, la actitud de los países ribereños. Hay un amplio campo de actuación y la lista no es exhaustiva. Invertir en ella es la inversión más rentable, es el multiplicador de la eficiencia de todo lo demás.

En España diversos Ministerios tienen *competencias* atribuidas relacionadas con las actuaciones para erradicar los riesgos emergentes: corresponde al Ministerio de Defensa la vigilancia y seguridad de los espacios marítimos; al Ministerio del Interior por medio de la Guardia Civil la vigilancia de costas y fronteras; al Ministerio de Fomento las relacionadas con la Marina Mercante, salvamento marítimo y vigilancia y lucha contra la contaminación; y por último al Ministerio de Hacienda las relativas a Vigilancia Aduanera. Cuando la situación es compleja y exige la concurrencia de muchas de ellas, lo que ocurre en algunos escenarios de inmigración ilegal, como en Canarias, y ocurrirá en escenarios que trascienden la capacidad, competencia y atribuciones de un país, como en Somalia con la piratería, es necesario coordinar y/o crear un mando único; establecer coherencia en la legislación, en la normativa operativa y estandarizar la tecnología utilizada para poder alcanzar OBJETIVOS. De alguna forma este trabajo trata de despertar esta inquietud.

Los aspectos relacionados con la *libertad de navegación*, derecho marítimo, y posibilidades legales para combatir a nivel nacional e internacional el uso ilícito del mar son el componente que cierra el ciclo de reac-

ción ante los riesgos emergentes en la mar. Sin cerrar el ciclo en esta dimensión el resto de los esfuerzos podrían ser baldíos o ineficientes.

Coordinar a todos los actores a *nivel nacional* es un imperativo en *operaciones complejas* y duraderas como la inmigración ilegal, pues sin su acción unificada no es posible resultados coherentes. Acciones individuales no coordinadas, que no tengan en cuenta los efectos producidas por otras, podrían restar en lugar de sumar para alcanzar la finalidad superior (Caso de inmigración ilegal en Canarias en que se coordinan las competencias de diversos Ministerios, organizaciones e instituciones: Defensa, Fomento, Guardia Civil, Frontex, acuerdos de cooperación con países ribereños, etc.). En operaciones menos complejas o en acciones aisladas en que no se necesiten estructuras «ad hoc» para coordinación si cabe pensar al menos en una utilización racional de los medios aéreos mediante el establecimiento de un pool de explotación.

En el caso de la piratería en las costas de África (Somalia), luchar por su erradicación exige además una *dimensión internacional* multilateral adicional:

- Sin establecer una coalición internacional para erradicarla no puede alcanzarse la masa crítica de medios, necesaria para conseguir resultados que conduzcan a su erradicación.
- *La multilateralidad*, mediante acuerdos, proporciona la legitimidad necesaria para cubrir áreas no totalmente definidas por la legislación internacional vigente.

Por lo tanto Resoluciones de Naciones Unidas que promulguen un *Mandato* definido que determine el marco de actuación, el Objetivo Final, el marco jurídico o de fuerza a utilizar, las limitaciones de actuación o reglas de enfrentamiento, son el primer paso (ver anexo 1 sobre Resoluciones vigentes).

La designación por NU de una agencia o coalición con capacidad de planeamiento y conducción operativa, el establecimiento de una estructura de mando y control, generación de fuerzas y activación, son el procedimiento normal de generar una operación (ver nota sobre operación Atalanta).

El componente nacional de vigilancia y protección debe coordinar con los medios protegidos un marco de relaciones y unos protocolos de requisitos y estandarización de equipos.

En suma una aproximación holística contemplando todos los factores, un nivel de ambición realista respecto a los objetivos basado en el análisis

sis de la situación y medios disponibles, una operación que evolucione según los efectos producidos por cada acción realizada, y determinación para perseguir el objetivo final marcará la pauta de la estrategia a seguir.

COMPONENTE AEROESPACIAL

Para ayudar a perfilar más el boceto de las opciones estratégicas posibles entremos a considerar en detalle lo que puede añadir el *componente aeroespacial* a su mayor definición.

Las capacidades aeroespaciales, el Poder Aéreo de una nación, forman parte del núcleo de su estrategia para salvaguardar sus intereses nacionales.

Se conoce como Poder Aéreo (PA) al conjunto de las capacidades aeroespaciales de una Nación: incluye las de sus Fuerzas Armadas, (Ejército de Tierra, Armada y Ejército del Aire que es un protagonista principal), las civiles, la capacidad tecnológica de la industria aeroespacial, la capacidad de investigación y desarrollo en este sector y las infraestructuras relacionadas.

Posee tres atributos que le confieren una naturaleza particular:

- *La altitud*, la capacidad de utilizar la tercera dimensión, desde muy baja cota con aviones tripulados o no, hasta órbitas espaciales con satélites. Esto permite observar actividades en el aeroespacio, en la superficie de la Tierra e incluso debajo de ésta. Hacerlo de forma encubierta o con visibilidad. Es una atalaya privilegiada que proporciona perspectiva de la situación.
- El segundo atributo es *la velocidad*, la capacidad de proyectarse rápidamente a cualquier escenario, cambiar el foco de las prioridades con rapidez y realizar en un tiempo dado gran número de tareas. Una vez tomada la decisión de actuar, la primera reacción, los primeros en llegar son los medios aeroespaciales.
- El tercer atributo es *el alcance*. La posibilidad de cubrir largas distancias en altitud y no tener que franquear obstáculos como cordilleras y estrechos. El alcance al que pueden ser usados estos medios desde bases en tierra o embarcadas puede ser extendido por medio del reabastecimiento en vuelo. Esta última posibilidad puede alargar la permanencia en zona si se trata de aviones tripulados. No obstante los satélites geoestacionarios representan la permanencia total seguidos de las largas permanencias de los aviones no tripulados.

Estos atributos y el nivel de tecnología disponible hoy día confieren al PA unas *características* únicas de las que se mencionan las que pueden relacionarse con los riesgos objeto del trabajo: capacidad de respuesta, flexibilidad, capacidad de concentración y de observación, precisión, penetración y visibilidad.

La *capacidad de respuesta*, de reacción rápida ante cualquier situación se puede mantener de diversas formas: desde con aviones en alerta en tierra o en el aire, hasta con las largas permanencias de los aviones no tripulados o con satélites que pueden proporcionar la permanencia total sobre una zona a efectos de enlaces de comunicaciones y una cobertura periódica frecuente a efectos de observación.

Aunque las plataformas aeroespaciales pueden tener una tarea especializada, muchas de ellas son multipropósito y pueden realizar cometidos en todo el espectro que va desde la presencia para la disuasión, la observación, etc. hasta la utilización precisa de armamento para aviso o intervención. Una *flexibilidad* que va, por lo tanto, desde producir efectos tácticos hasta estratégicos de gran alcance e influencia para los objetivos finales. Hay donde escoger.

Varias plataformas pueden *concentrar en un momento dado*, en un teatro de operaciones: sensores con alto grado de precisión para generar inteligencia, vigilancia, adquisición de objetivos y reconocimiento, lo que se conoce con las siglas inglesas ISTAR (Intelligence, Surveillance, Targeting and Reconnaissance). Capacidad de mando y control de zona o de facilitador de comunicaciones entre los elementos de superficie y así conseguir un entorno C3I (Command Control Communications and Intelligence) adecuado. Además armas para actuar desde el aire o plataformas tipo helicóptero para inserción de equipos de protección o asalto.

En cuanto a la *observación*, los medios aeroespaciales poseen un amplio espectro para facilitar el conocimiento de la situación.

Existen satélites con alta resolución de imágenes captadas por sensores radar, infrarrojos o electroópticos que cubren amplias zonas del planeta y proporcionan información con independencia de la meteorología reinante. Como sus órbitas no son geoestacionarias no proporcionan una imagen de superficie permanente sino periódica, menos útil para utilización en tiempo real. Solamente una constelación de satélites puede cubrir el vacío que se produce entre los pasos periódicos de uno y otro para proporcionar una evolución muy actualizada de la situación. En la actualidad

son muy pocos los países que tienen operativos los sistemas más avanzadas de estas características.

También aviones no tripulados UAVs (Unmanned Air Vehicles) con posibilidad de larga permanencia a gran altura y sensores de alta definición, que vuelan por encima de los niveles en los que circula el tráfico aéreo convencional sin interferir con él. Establecidos en un hipódromo situado hasta 60.000 pies de altura (20.000 metros) tienen posibilidad de proporcionar en tiempo real imágenes de superficie de áreas extensas. Estos aviones son apropiados para blancos de superficie en la mar y están relativamente poco condicionados a la existencia de bases logísticas próximas (Ver Global Hawk operativo en EEUU y adquirido por otras naciones). En niveles más bajos pueden actuar UAV, s con menos capacidad de permanencia en vuelo, menos peso de carga útil para sensores, y con mayor dependencia de bases próximas como son los Predator y toda la familia de MALEs (Medium Altitude Long Endurance). Varios países europeos disponen ya de aviones de esta familia. Uno de sus inconvenientes es que al volar en altitudes en que circula tráfico aéreo convencional, han de hacerlo en espacio reservado (segregado) para su uso exclusivo hasta que exista una certificación técnica que les permita cohabitar en bloques de altitud próximos.

La alternativa a satélites y UAV, s para la observación son los aviones especializados en Vigilancia Marítima (VIGMA) que cuentan con sensores especialmente desarrollados para el medio en que han de trabajar.

Radars de alta resolución con 360° de cobertura, especializados en eliminar el «clutter» marino para no perder blancos con poca firma debido al eco de fondo que produce el oleaje, capacidad de discriminar las trazas que se identifiquen por AIS (posicionamiento GPS) y seguimiento automático de múltiples trazas adquiridas.

Seguimiento por sistemas de cámaras electro ópticas (IR-EO) integradas en una torreta giroestabilizada que permite bloquear una traza y seguirla y que contiene cámaras de infrarrojos y televisión más sensibles que las exclusivamente ópticas en determinadas condiciones nocturnas y meteorológicas. Tienen sistemas de grabación y transmisión de imágenes y datos vía satélite, que permitirán la transmisión de ficheros al Centro de Apoyo a la Misión de tierra, y comunicaciones y enlaces de información con bandas navales, marítimas y aeronáuticas.

También cuentan con posiciones para observadores visuales que facilitan la búsqueda, pues la mayoría de las embarcaciones utilizadas para la

inmigración ilegal, los cayucos, solo son detectables por medios visuales. Pueden tener posibilidad de lanzamiento de sonoboyas, bengalas y balsas para misiones de rastreo, búsqueda y salvamento. Algunos añaden sensores más adaptados a la lucha antisubmarina, detección de contaminación etc.

Estos aviones cuentan con sistemas tácticos que permiten integrar sus sensores y facilitar su interacción con otros medios navales o en tierra.

Su alcance puede oscilar entre las 2000 y las 3000 millas náuticas y su permanencia en una zona dada de hasta 12 horas, con un horizonte Radar de 150 millas náuticas, rastreando a 200 nudos, descontando de todo ello lo que consuma en los tránsitos, por lo que su eficiencia está muy condicionada a la proximidad de bases logísticas.

Mantener un esfuerzo de presencia continuada en una zona de 500 por 1200 millas náuticas requiere la presencia de múltiples plataformas y tripulaciones. Se pueden extrapolar los medios para cubrir un Océano.

La lucha contra las drogas, tráfico de armas, la inmigración ilegal y la piratería exigen la presencia de estos medios.

La *precisión* con que se puede situar una embarcación en la mar, desde el aire-espacio, su seguimiento o estimación de futuras posiciones permite su interceptación por medios de superficie o helicópteros para diversos propósitos como visitas, inspecciones, incautaciones o para la utilización de la fuerza necesaria para reprimir la piratería y robos a mano armada.

La presencia de medios aéreos militares en zonas de riesgos emergentes es una demostración evidente de la voluntad política y determinación de afrontarlo. Por lo tanto si se quiere difundir esa postura, los medios aéreos por su velocidad pueden multiplicar su *visibilidad*. Si por el contrario se pretendiese llevar a cabo acciones de vigilancia encubiertas, sin entrar en espacios de soberanía, los satélites y UAV,s ofrecen esa posibilidad sobre las zonas santuario de quienes dirigen las operaciones.

Por todas estas características las capacidades aeroespaciales son una herramienta imprescindible a tener en cuenta, un multiplicador de resultados que facilita o limita las posibilidades estratégicas de actuación.

Normalmente la escasez de los medios aeroespaciales disponibles exige unos principios básicos para optimizar su actuación: *unidad de mando*, planeamiento centralizado y ejecución descentralizada, para un empleo eficaz

de los medios y flexibilidad en la acción; *funcionamiento en red* que permita el flujo rápido de información y decisiones sin cuellos de botella, y un concepto de la *operación basada en efectos*, es decir concebida desde una perspectiva sinérgica global y en la medida de la efectividad de cada una de las acciones individuales de cara a la finalidad superior. No hay que olvidar que no hablamos de destruir objetivos, sin que se excluya esta opción, sino en muchos casos de hacer variar pautas de conductas.

Por todo ello unas reglas de enfrentamiento claras y una explicación de las características y limitaciones de las capacidades aeroespaciales, son claves para presentar opciones estratégicas a quienes tienen que decidir-las, así como para obtener un apoyo favorable de la opinión pública a la decisión tomada.

ESTRATEGIAS

La aspiración de este apartado en relación a las *estrategias* a seguir para enfrentarse a los riesgos emergentes en la mar se dirige a subrayar las limitaciones en función de los medios aeroespaciales.

Si entendemos la estrategia como el arte de conducir los acontecimientos hacia un objetivo determinado, como el arte de la acción para la acción, en contraste con la táctica que es el arte de la acción pura, deberíamos acordar que el carácter fuerte o débil, directo, indirecto, frontal o de acciones sucesivas, de la estrategia a seguir viene determinado por el contraste entre la entidad de la amenaza que se interpone para conseguir los objetivos y la entidad de los medios con que nos enfrentamos a ella. Dicho en otras palabras se trata de adecuar los fines a los medios haciendo lo estratégicamente deseable tácticamente posible. Otros factores de la situación condicionan la libertad de acción para ejecutarla.

Tráfico de drogas

En el caso de la lucha contra el tráfico de drogas hay tres capacidades aéreas que juegan un papel relevante: los aviones de Vigilancia Marítima, los helicópteros y las capacidades militares de detección radar a baja cota.

Los extensos espacios marítimos que circundan España y la extensión de sus costas facilitan la llegada de droga de muy variadas procedencias, trasatlánticas o de costas vecinas. Lo hacen en tipos de embarcaciones

tan diversos como todas las categorías que existen. El uso de aviones ligeros no se excluye de los que se utilizan, pues pueden utilizar campos de aterrizaje poco controlados.

La cooperación entre los Servicios de Inteligencia y las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado de los países de origen, tránsito o destino son la clave para esta lucha permanente. La preparación minuciosa y el alistamiento de medios para llevar a cabo acciones de apresamiento de alijos, requieren una detección discreta, confirmación y seguimiento de los presuntos traficantes con una «*alerta tan temprana*» como sea posible. Los aviones de Vigilancia Marítima (VIGMA) con sus sensores y enlaces de datos y comunicaciones juegan un papel esencial para las aprehensiones en superficie.

Los *helicópteros* son fundamentales en las fases finales de seguimiento y apresamiento y casi la única reacción contra embarcaciones muy rápidas.

El uso de aeronaves ligeras a baja cota, con destino a campos de aterrizaje improvisados y sin control permanente, para traslado de drogas, requiere un *seguimiento de trazas a baja cota* en que los sistemas militares de Defensa Aérea tienen características superiores a los civiles de control de tráfico aéreo. Esta colaboración con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado es por lo tanto muy importante.

Desaprovechar la Inteligencia disponible sobre drogas por falta de medios tácticos para llevar a cabo acciones contundentes debilitaría una estrategia de acciones sucesivas persistente y eficaz.

Tráfico de armas

La combinación del *tráfico ilegal de armas*, con la posibilidad de que pueda ser de armas de destrucción masiva o especializada, como por ejemplo, misiles superficie aire, es una grave amenaza si pudieran llegar a caer en manos terroristas. Algunas áreas marítimas como el Mediterráneo, por donde circula el 30% del tráfico mercante mundial, han sido consideradas especialmente sensibles y vulnerables y existe un dispositivo aeronaval permanente bajo control OTAN para limitar este riesgo: la Operación Active Endeavor.

Esta operación que es una de las respuestas a los acontecimientos del 11S está en marcha desde octubre del 2001. Lleva filtrados unos 100.000 tráfico, ha escoltado cerca de 500 y abordado unos 150. Su propósito

estratégico de disuadir la proliferación de actividades terroristas y más específicamente el tráfico ilegal de armas se puede valorar como alcanzado, pero sobre todo ha servido para crear una zona con especial vigilancia y seguridad del espacio marítimo, en que debido a una MSA mejorada las actividades relacionadas con drogas, inmigración ilegal y tráfico de explosivos se han visto afectadas.

La prueba del buen concepto y resultado es que la lista de países no miembros de OTAN que están relacionados con la Operación y han colaborado alguna vez con ella son: Albania, Rusia, Ucrania, Egipto, Marruecos y Túnez.

El grado de activación de la Operación varía con el nivel de amenaza y alertas puntuales percibidas por Inteligencia. La Armada Española ha tenido desde el principio un papel de participación destacado y además el control del Estrecho es un elemento clave de la operación. La reacción rápida para las alertas y seguimientos puntuales y la forma de optimizar los medios de superficie involucrados de forma permanente, se consigue con aviones de Vigilancia Marítima que proporcionan una ampliación detallada de la MSA y mejoran el intercambio de imágenes, datos y comunicaciones. Los comentarios sobre estas plataformas en relación a sus características y disponibilidad, ya han sido mencionados.

Actividades de carácter permanente

Existen algunas *actividades de carácter permanente* y rutinario. La vigilancia de los espacios marítimos de soberanía y las aguas adyacentes se realizan por motivos que corresponden a competencias repartidas entre diversos Ministerios y Organismos nacionales, como ya se introdujo al inicio del estudio:

- Vigilancia y control de espacios de soberanía nacional y zonas adyacentes por la Armada. El Ejército del Aire participa en operaciones conjuntas con la Armada con aviones de Patrulla Marítima que a estos efectos están bajo su Control Operativo y con tripulantes de Armada a bordo
- El Ejército del Aire tiene aviones de Patrulla Marítima de largo radio de acción y sensores especializados de lucha antisubmarina; así como aviones de Vigilancia Marítima para sus misiones SAR de búsqueda y salvamento relacionadas con accidentes aéreos y todas las adicionales de colaboración que se le encomienden (drogas, inmigración ilegal, salvamento etc.)

- La Guardia Civil para el cometido de vigilancia de costas y fronteras tiene aviones de Vigilancia Marítima operados por el Ejército del Aire con tripulantes de la GC a bordo
- El Ministerio de Fomento para tareas de salvamento marítimo y vigilancia contra la contaminación tiene aviones de Vigilancia Marítima.
- El Ministerio de Hacienda tiene aviones de Vigilancia Aduanera (VIGMA de corto radio de acción) para vigilancia fiscal. Operados por el Ejército del Aire con tripulantes de Hacienda a bordo.

Sobre plataformas prácticamente idénticas se realizan a lo largo de nuestra extensa costa actividades de vigilancia sin beneficio de coordinación mutua ni optimización de recursos excepto en lo relativo a la inmigración ilegal en Canarias. Se trata de un asunto de Estado con un amplio margen para racionalizarse en el ámbito de la explotación operativa y logística de los medios aéreos preservando las competencias en su estado actual.

Inmigración ilegal

Entrando ya en la *inmigración ilegal*, nos centraremos en el caso de Canarias, la Operación *Noble Centinela*, por ser un ejemplo completo de factores contribuyentes, experiencias adquiridas, lecciones aprendidas y resultados positivos pero con margen para una mayor eficiencia. En cualquier otra en que se utilizan vías marítimas con este propósito se trata de un problema de entidad menor y es menos complejo abordar el problema y hacer concurrir esfuerzos a los fines buscados.

Esta Operación en sus diversas dimensiones es tratada en otros apartados del Cuaderno. Lo hacemos aquí desde la perspectiva de medios aeroespaciales y su interacción con la superficie para llegar a controlar este riesgo emergente.

Siguiendo el proceso desde el origen, uno de los aspectos que decíamos que había que considerar al abordar las *raíces del problema*, era la cooperación en muchos aspectos con los países de donde parten los inmigrantes.

Supuesta su voluntad de cooperación para controlar la salida, dotarles de la capacidad de hacerlo de forma autónoma es fundamental. Ayudarles a dotarse de medios aéreos de observación y entrenarles en este cometido es una inversión rentable a largo plazo. Mientras no tengan esta capacidad es necesario alcanzar acuerdos bilaterales para desplegar plataformas aéreas de Vigilancia Marítima que rastreen sus

aguas territoriales y proporcionen una alerta temprana que permita, detectar, interceptar y hacer regresar las embarcaciones en su fase de salida.

El patrullaje naval reforzado con helicópteros completan los medios necesarios que en función de su entidad crearan un cerrojo de salida más o menos eficaz. La contención en origen no solo se refiere a embarcaciones pequeñas sino especialmente a embarcaciones mayores que puedan hacer de lanzadera de otras más pequeñas o intenten penetrar en profundidad (barcos negreros).

La cooperación, la Inteligencia y la contención en la salida es la fórmula esencial de la estrategia en Noble Centinela, los medios sobre el terreno en este caso en el mar y en aire condicionan los resultados. En sí misma la activación de esta primera fase ha sido disuasoria como confirman las cifras de llegada que han disminuido en 2008 a una tercera parte de las cifras del 2006.

La permeabilidad de la primera fase debido a larga extensión de costas a vigilar, las carencias del dispositivo por la entidad de los medios y su nivel de coordinación; así como por la capacidad o voluntad real de los países ribereños de ser eficaces, hace que lleguen a las aguas intermedias un número todavía significativo de embarcaciones:

En esta segunda fase de aguas intermedias en las que hay que continuar vigilando para efectuar una detección temprana surge un problema añadido: el salvamento de quienes navegan en condiciones precarias y en riesgo extremo de naufragio, que también exige una detección temprana, y es una responsabilidad repartida por zonas y asignada por Naciones Unidas a las Naciones.

La disponibilidad de medios aéreos de Vigilancia Marítima, debe cubrir por una parte la salida (normalmente medios Frontex) y con alta prioridad la llegada para favorecer un control de llegada y acogida adecuados. La dificultad de detectar a largas distancias los cayucos exige un esfuerzo en horas de vuelo muy elevado y en este sentido estos medios siempre serán escasos. Dadas las distancias existentes desde las costas africanas, la vigilancia y detección en la zona intermedia solo puede responder a patrones menos frecuentes que en las zona de salida y llegada, así como a misiones de localización precisa basada en informaciones de la fase de salida y de forma singular hacia trazas de tráfico de interés especial (negreros), alertados por Inteligencia.

Para cubrir estas carencias y optimizar el uso de los medios ya existe una coordinación de medios aéreos de los diversos Ministerios y Organismos ya mencionados antes, pero para una operación de larga duración, por no decir permanente, representan un esfuerzo operativo excesivamente costoso, que tiene alternativas tecnológicas más rentables:

- La utilización de UAV,s en patrones de búsqueda rutinarios y permanentes acompañada de una utilización de aviones VIGMA para confirmaciones o rastreos de blancos especiales, mejoraría el dispositivo haciéndolo más eficaz y eficiente y disminuiría el desgaste operativo de los medios aéreos, siendo a medio plazo menos costosa la operación. En cuanto a las características adecuadas de las plataformas no tripuladas y sus limitaciones ya se mencionaron antes.
- La detección y apresamiento de posibles barcos negreros representa un reto especial para Inteligencia, una detección temprana y seguimiento permanente por medios aéreos es un requisito esencial para unas actuaciones complicadas desde muchos aspectos, sin desprestigiar el jurídico. Por ese motivo si surge el caso hay que dedicarle medios que se restan de otros cometidos.
- En la lucha contra la *inmigración ilegal*, actuaciones en origen con efectos a largo y corto plazo, cubrir responsabilidades y mantener capacidad de iniciativa en casos especiales en aguas intermedias, ejercer el mayor control posible en la arribada a nuestras aguas territoriales, es el *enunciado de una estrategia* cuyo éxito está ligado en parte a la disposición de medios aeroespaciales: satélites de observación y comunicaciones, UAV, s, aviones de Vigilancia Marítima y helicópteros.

Piratería

La *piratería* es sin duda el más emergente, actual y visible de todos los riesgos en la mar. Aunque ha tenido presencia en muchas etapas de la historia, nunca ésta ha sido tan anacrónica, tan fuera de contexto como en la actualidad. La globalización de intereses, del comercio, de la aspiración a implantar a nivel global los Derechos Humanos y la sostenibilidad del planeta, no concuerdan con una relajación del progreso de la seguridad en algo que nos afecta a todos a nivel global y en lo que no parece difícil hacer concurrir voluntades y medios.

Hasta fechas recientes (ver nota 1) la respuesta no ha estado a la altura de la magnitud del problema. La libertad de navegación no está asegu-

rada en amplias zonas de la costa africana y del Índico. Todo tipo de embarcaciones que transitan o desarrollan actividades frente a las costas de Somalia y en profundidad hacia el Océano Índico están sometidas a esta amenaza: pesqueros, mercantes de todo tipo sin que el tonelaje sea una barrera y yates ya han sufrido las consecuencias de ser secuestrados. La *impunidad* tras el pago de rescates parece la tónica generalizada con excepciones que demuestran que cuando hay voluntad se pueden hacer concurrir los recursos para desbaratar este lucrativo negocio.

Ante este riesgo el enunciado de la estrategia para combatirla parece simple: hacer concurrir a nivel internacional voluntades y recursos para acabar con la Impunidad con que actúan quienes dirigen, actúan como piratas y quienes se lucran de la piratería.

Operación militar Atalanta

Diario Oficial de la Unión Europea
10 de noviembre de 2008

Acción Común del Consejo 2008/851/CFSP

Esta acción común proporciona el Mandato de constitución y activación de la Operación Militar de la Unión Europea, durante un año, para contribuir a la disuasión, prevención y represión de los actos de piratería y robo a mano armada frente a las costas de Somalia.

Recorre las Resoluciones del Consejo de Seguridad que son relevantes.

Enuncia la misión, estructura, relaciones y otros aspectos necesarios para poner en marcha la operación.

Se refiere a la protección de barcos relacionados con las ayudas a Somalia así como las de aquellos que crucen sus costas.

No puedo precisar si la referencia a «merchant vessel» da cobertura a los barcos de pesca de forma clara, aspecto que si estaba cubierto por la Resolución 1846.

Determina que se usaran las medidas necesarias, incluida el uso de la fuerza, para disuadir, impedir e intervenir.

A diferencia de la inmigración ilegal no tenemos una operación o dispositivo consolidado con resultados positivos que mejorar y con masa crítica para ser eficaz. En este caso se parte de mucho menos, y con elementos en algún caso muy distintos: un estado fallido sin capacidad de controlar parte de su territorio que sirve de santuario a la piratería, algunas incógnitas que despejar sobre las conexiones entre ésta y el tráfico ilegal de armas en el conflicto de Somalia, cuestión no baladí para las aseguradoras de buques, pues los fines político-terroristas y la piratería son conceptos para ellas muy distintos desde el punto de vista de riesgos e indemnizaciones cubiertas; espacios marítimos inmensos, un océano para vigilar y controlar, embarcaciones rápidas y armas modernas en manos de los piratas que irán mejorando teniendo en cuenta los beneficios económicos que obtienen; bastantes episodios resueltos con pago de rescate y unas excepciones resueltas en su contra.

En el caso de España los intereses pesqueros en la zona destacan para la opinión pública sobre el tráfico mercante. Los pesqueros españoles faenan alejados de las costas de Somalia pero las acciones de piratería cada vez se producen a mayor distancia y viven sometidos a esta amenaza que ya han padecido.

Sin entrar en más análisis, en este apartado, seguiremos una pauta similar al de la inmigración ilegal en relación a las capacidades aeroespaciales.

Apuntábamos ya antes que la magnitud de este reto y las dimensiones del escenario en que tiene lugar exigen el protagonismo de una coalición multinacional para poder obtener resultados, pues la mayoría de las naciones carecen de los recursos y tecnología para afrontarlo de forma aislada.

Al abordar las *raíces* del problema, la obtención de *Inteligencia* apoyada en medios de observación no intrusivos basados en satélites podría ayudar a comprender las vinculaciones en tierra de quienes ejercen la piratería a partir de sus puertos y bases santuario. Esta fase es fundamental para resultados a largo plazo y para acciones en tierra llegado el caso.

Para conseguir un *seguimiento en tiempo real* de sus salidas desde la costa, solo aviones no tripulados tipo Global Hawk de larga permanencia a gran altitud pueden proporcionar esta información. Esta capacidad aeroespacial sería esencial para estudiar sus pautas de conducta y eliminar el problema en su raíz.

Sin esta capacidad en tiempo real, solo cabe llevar a cabo *acciones de rastreo* con aviones VIGMA que cubrirán en función de su número, deter-

minadas zonas y horarios. Ante esta limitación para proporcionar a quienes hacen patrulla naval una MSA útil para actuar dentro de sus parámetros de posición y de velocidad, hay que establecer prioridades sobre lo que se pretende proteger. La patrulla naval extiende su radio de acción y capacidad de reacción si cuenta con helicópteros embarcados.

En relación a los *mercantes* parece evidente que proteger cada tránsito frente a la costa individualmente es imposible y poco rentable, por lo que la constitución de convoyes o derrotas patrulla son la única práctica viable. Esta solución adoptada con buenos resultados en épocas históricas pasadas debería contar en sus tránsitos con aviones VIGMA para mantener una presentación de la imagen de superficie lo más actualizada posible poder reaccionar ante cualquier amenaza. A quien pueda parecer exagerado cabe recordar el impacto que podría tener el secuestro de buques con ayuda humanitaria para Somalia o de un buque crucero de recreo con un número significativo de pasajeros a bordo.

La dispersión de los *pesqueros* en una extensa zona del Océano representa un problema de protección mayor.

Establecer la coordinación necesaria para determinar su posición y los enlaces de comunicaciones con los aviones VIGMA en el área, es la condición necesaria para un mínimo de presencia que estaría muy reforzada con una identificación AIS. La distancia de la costa a la que faenan unida a la que existe desde las bases de partida de los VIGMA,s deja a éstos un escaso margen para la permanencia en zona en apoyo de las patrullas navales. Mayor número de estas plataformas mejoraría la protección mediante las adecuadas rotaciones.

La presencia, la visibilidad e incluso la escolta son un cuidado paliativo del problema, lo mitigan y encuentran una acogida favorable en la opinión pública pero no lo solucionan pues no atacan el problema en su raíz, y necesitan implicar gran cantidad de recursos para alcanzar resultados palpables.

Ir a la raíz, reprimir la piratería según la terminología de Naciones Unidas, significa estudiar las pautas de los piratas y estar esperándoles en sus incursiones y seguirles hasta sus bases, si es necesario, para incautarles sus embarcaciones, aprehenderles y ponerles bajo custodia y juzgarles. Como enunciábamos al empezar, la estrategia debe buscar acabar con la impunidad con que se realizan estos actos. Esta fórmula necesita más Inteligencia generada con apoyo de más tecnología aeroespacial, legitimación multilateral con un Mandato claro que cubra vacíos jurídicos, recursos con

suficiente masa crítica de una coalición liderada por una agencia operativa solvente y determinación política para acabar con el problema.

Un golpe contundente a la impunidad necesita no cerrar en falso la cuestión de la legitimidad de la detención y custodia de los dedicados a este negocio y establecer los mecanismos para llevarlo a cabo. Cerrar un ciclo de esta forma ejercería una presión ejemplarizante y legitimadora en esta lucha.

CONSIDERACIONES FINALES

Una vez finalizado el recorrido por los riesgos emergentes en la mar, es el momento de realizar unas matizaciones finales:

El objeto de este apartado era ayudar a comprender la influencia que los medios aeroespaciales tienen en el desarrollo de estrategias para afrontar los riesgos emergentes en la mar.

La extensión del trabajo ha permitido aportar las ideas básicas para llegar a lectores no especializados en el área aeroespacial. Intencionadamente no se ha descendido a aspectos geopolíticos concretos del problema y en general se ha pretendido un enfoque lo más genérico posible en todos los aspectos. No obstante las excursiones fuera de lo estrictamente aeroespacial son las estimadas necesarias para poder tener una visión global de los retos cuando se efectúe una lectura exclusiva de este apartado.

Respecto al posicionamiento concreto en cuanto a posibles estrategias o actitudes respecto a los retos, hay que considerarlos hipótesis que de adoptarse tendrían como consecuencia los requisitos aeroespaciales que el autor a su juicio estima necesarios.

ANEXO

ANEXO

Resoluciones del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas relacionadas con la piratería en Somalia

Existen numerosas Resoluciones relacionadas con la búsqueda de una solución duradera para Somalia desde 1992.

Las que tienen relación con la piratería son más recientes:

1814(2008), 15 de mayo

1816(2008), 2 de junio

1838(2008), 7 de octubre

1846(2008), 2 de diciembre

1851(2008), 6 de diciembre

1853(2008), 9 de diciembre

Quien pretenda profundizar en el tema necesita conocer su contenido. A los únicos efectos de este trabajo se *resumen* a continuación algunos aspectos:

Las Resoluciones expresan preocupación por la amenaza que los actos de piratería y robo a mano armada contra buques representan para la ayuda humanitaria a Somalia, para las rutas comerciales y para la navegación internacional.

Los informes de la OMI (Organización Marítima Internacional) confirman esta preocupación.

Afirman que el marco jurídico para actuar lo proporciona Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982(Montego Bay).

La represión de la piratería en alta mar incluye visitas, inspecciones e incautaciones de buques así como el enjuiciamiento de personas que participan en esos actos.

Reconocen la falta de capacidad del Gobierno Federal de Transición de Somalia para afrontar la situación y aceptan su petición de asistencia internacional, incluida la entrada en sus aguas territoriales.

Las actuaciones para reprimir la piratería se llevarán a cabo de acuerdo con el Capítulo VII de la Carta de Naciones Unidas.

Encarecen a los Estados de Bandera y a la OMI para entrenar a los buques bajo su jurisdicción en técnicas de evitación, evasión y defensa.

Solicitan cooperación para ayudar a los países ribereños a ir adquiriendo autonomía para combatir la piratería.

En una de las Resoluciones se añaden las actividades pesqueras como objeto de la protección.

Expresan preocupación por el Informe del Grupo de Supervisión para Somalia, en el que se manifiesta que «el pago de rescates cada vez más cuantiosos está produciendo un aumento de la piratería frente a las costas de Somalia».

Acogen con satisfacción los ofrecimientos de Canadá, Dinamarca, España, Estados Unidos, Rusia, Francia, India, Países Bajos y Reino Unido, así como de Organizaciones Regionales para luchar contra la piratería.

Expresamente manifiestan como contribución para reprimir la piratería la presencia de buques de guerra y aeronaves militares.

Hacen referencia como marco jurídico aplicable a la jurisdicción, detención y custodia de personas responsables de actos de piratería y robo a mano armada al Convenio de 1988 para la represión de actos ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima. Convenio de SUA.

Muestran preocupación por actos de piratería como el del *Sirius Star* que han tenido lugar a 500 millas náuticas de las costas de Kenia y a intentos en las costas de Tanzania.

Toman nota de la petición de ayuda del Gobierno Federal de Transición para luchar contra quienes usan el territorio y espacio aéreo de Somalia en apoyo de la piratería.

Observan con preocupación la puesta en libertad sin comparecer ante la justicia de personas que han cometido actos de piratería.

Consideran la posible función de la piratería en la financiación de armas que suponen una violación del embargo de armas para Somalia.

Sugieren la posibilidad de embarcar «shipriders» (agentes del orden de países ribereños) en embarcaciones sometidas a riesgo de piratería para ayudar en el reconocimiento y aprehensión de quienes cometen estos actos.

Sugieren la creación de un centro coordinador de información sobre actos de piratería.

Subrayan la importancia de la Conferencia de Nairobi de 11 de diciembre para la lucha contra la piratería y para ayuda a los países ribereños en esta lucha.

Expresan la preocupación por la realización de actos de piratería cada vez más violentos, con armas más pesadas y medios de largo alcance como buques nodriza así como de muestras de organización y métodos perfeccionados.

Prorrogan durante un año (2009) las provisiones de las resoluciones que afectan a la lucha contra la piratería.