

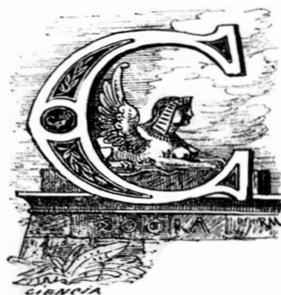


OPERACIONES ESPECIALES EN AMBIENTE MARÍTIMO

Alejandro RAMOS AGÜERO

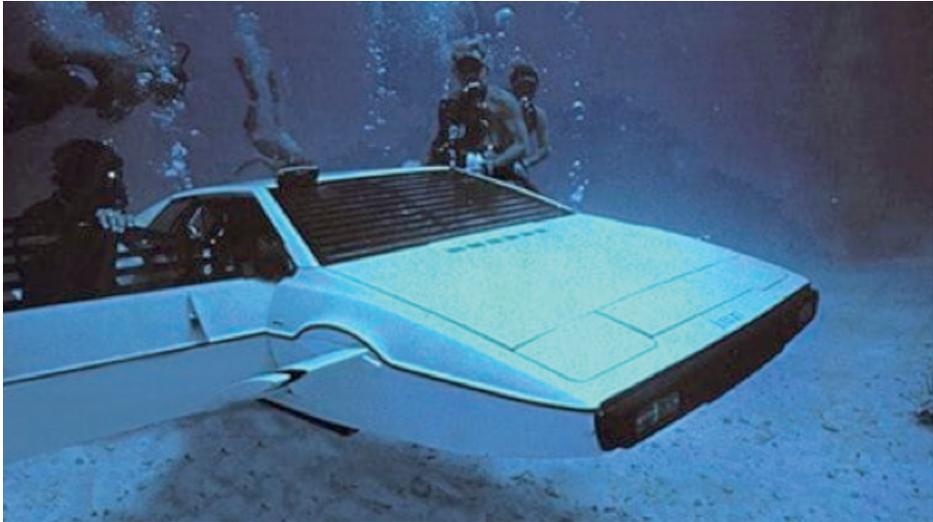


Regreso al futuro



ORRÍA el año 1977 cuando un famoso agente británico apareció en las grandes pantallas acompañado de una colega rusa conduciendo su flamante deportivo *Lotus Spirit* blanco, el cual, además de ser capaz de alcanzar velocidades de vértigo en las serpenteantes carreteras de Cerdeña, entraba en el mar convirtiéndose en submarino en menos de un minuto.

Esta breve introducción tan extravagante tiene un doble objetivo: por un lado, intentar atrapar al lector antes de que salte al siguiente artículo, y por otro, tratar de ilustrar con un ejemplo gráfico algo que en su día era ficción y hoy,



Lotus Esprit.

solo 40 años después, es una realidad. Vehículos de características análogas ya se comercializan a nivel mundial, principalmente con fines turísticos.

Sin embargo, ya existen capacidades similares de aplicación militar que permiten a una embarcación navegar en superficie a velocidades superiores a los 40 nudos y que sumergidas pueden alcanzar una celeridad respetable, siendo capaces de insertar pequeñas unidades de operaciones especiales con rapidez y discreción y recorrer grandes distancias sin necesidad de emplear o arriesgar medios tan valiosos como son los submarinos o las unidades de superficie.

La caída del Muro de Berlín en 1989 y el ataque a las Torres Gemelas en 2001 cambiaron drásticamente el panorama geoestratégico mundial. El primero significó la desaparición del gran enemigo convencional para los países occidentales, lo cual tuvo un efecto casi inmediato en la doctrina, técnicas, tácticas, procedimientos e incluso en la industria armamentística... reduciéndose hasta niveles casi residuales capacidades consideradas críticas hasta entonces, como la antisubmarina o la de insertar fuerzas de manera discreta en zonas eficazmente controladas por el adversario. Por otro lado, el segundo evento supuso el inicio de la guerra global contra el terrorismo y la consiguiente operación en Afganistán contra el régimen talibán y Al Qaeda. Este conflicto ha sido durante muchos años el principal foco de atención de los países de nuestro entorno, destacando especialmente el profuso empleo de unidades de operaciones especiales en el mismo desde el principio.

La necesidad de orientar el adiestramiento de las unidades de operaciones especiales hacia el conflicto de Afganistán hizo que ciertas capacidades pasasen a una segunda prioridad. Las diseñadas para actuar en ambientes marítimos sufrieron una pérdida de protagonismo en favor de otras más necesarias en el teatro afgano.

Sin embargo, después de los sucesos en Ucrania en 2014, las crisis migratorias actuales o la aparición en nuestros países de terroristas con experiencia militar retornados de los conflictos de Irak o Siria, ciertas capacidades de las unidades de operaciones especiales que hasta hace poco no eran prioritarias vuelven a hacerse necesarias, entre ellas aquellas que permiten producir efectos en los ambientes marítimos.

Características y principios de empleo en ámbito marítimo

Obviamente las características generales de las operaciones especiales y los principios de empleo de unidades especiales son aplicables también en el ambiente marítimo. No se pretende realizar un análisis de todas y cada una de las características detalladas en la doctrina (1) actual, pero sí quisiera detenerme en alguno de los siguientes aspectos: el riesgo físico y político asociado a este tipo de operaciones, la importancia del desarrollo tecnológico, la flexibilidad y el acceso a inteligencia apropiada.

Estas operaciones suelen ser ejecutadas por unidades de muy pequeña entidad, en zonas hostiles controladas por el adversario y con limitadas posibilida-



COMSUBIN GOI. (Foto: www.marina.difesa.it).

(1) PDC 3.5. *Doctrina Conjunta para las Operaciones Especiales*.

des de recibir apoyos externos. Además, su éxito o fracaso puede tener un impacto significativo a nivel operacional, estratégico e incluso político.

Teniendo en cuenta lo anterior, especialmente en el contexto actual donde la superioridad aérea o el control del mar ya no se pueden asegurar, es necesario disponer de los medios apropiados para poder insertar y extraer equipos de manera discreta, que serán también empleados para ejecutar aquellas actividades de *Personnel Recovery* ejecutadas por las unidades de operaciones especiales (2). En este tipo de contexto las inserciones y extracciones marítimas, principalmente mediante submarinos y medios no convencionales, amplían enormemente el abanico de opciones, reducen los riesgos y aumentan también las posibilidades de éxito.

Por otro lado, gran parte de la población mundial se distribuye principalmente en zonas litorales, circunstancia que se ve reforzada por la creciente tendencia de los movimientos migratorios desde las zonas de interior hacia las costeras como medio de supervivencia o simplemente en busca de mejoras en la calidad de vida.

Desde el punto de vista económico, gran parte del comercio mundial se realiza tradicionalmente por medios marítimos, lo que ha propiciado la aparición de grandes zonas portuarias e industriales en los litorales. A todo ello, también hay que añadir la importante presencia en franjas costeras de infraestructuras y personal asociado al turismo (cadenas hoteleras, restaurantes, cruceros, grandes superficies, museos, etcétera.).

Las organizaciones terroristas y criminales no son ajenas a estas circunstancias y han desarrollado y camuflado sus redes e infraestructuras a lo largo de las rutas migratorias, tratando de abstraerse de la acción de la justicia. Además, las rutas marítimas han sido históricamente empleadas para el tráfico ilícito de personas, sustancias y bienes. Por otro lado, nodos industriales, financieros o turísticos localizados en zonas litorales también han sido objeto de acciones terroristas, con un impacto extraordinario en la economía del país. Los ataques a Túnez o Egipto pueden servirnos como ejemplo.

La proliferación de organizaciones internacionales, ONG, agencias o empresas privadas con trabajadores internacionales expatriados o desplegados en países considerados «poco seguros» es otro factor importante a la hora de definir los posibles escenarios en los que se tienen que emplear las unidades de operaciones especiales. Lamentablemente no es raro ver en las noticias que una instalación o un trabajador de una ONG, un empresario, un periodista o incluso una unidad militar (3) han sido secuestrados por una milicia hostil, una facción terrorista o un grupo criminal.

(2) Especialmente las operaciones *UAR (Unconventional Assisted Recovery)* y *NAR (Non-Conventional Assisted Recovery)*.

(3) Operación BARRAS en Sierra Leona en el año 2000.

En no pocas ocasiones, la única manera de acceder a la zona para realizar un rescate es a través del mar. Por ello no es de extrañar que la mayoría de los países hayan desarrollado capacidades que les permitan proporcionar seguridad o influir en esas zonas litorales de manera flexible y rápida, dando gran importancia a la generación y explotación de información e inteligencia apropiada y a desarrollar procedimientos eficaces para coordinar y sincronizar las acciones militares en apoyo de otros organismos del Estado para hacer frente a las amenazas actuales y mitigar los riesgos asociados a las mismas.

Esta colaboración interagencias se está haciendo cada vez más importante en el ámbito de la seguridad, no solo para combatir la amenaza terrorista, sino también para contrarrestar la llamada «amenaza híbrida» apoyada por terceros estados y que se hizo recientemente famosa en la crisis de Ucrania. En el ámbito marítimo, las unidades de operaciones especiales son capaces de aportar unas capacidades únicas que no están disponibles en ninguna otra unidad dentro de las fuerzas armadas ni en las policiales.

El valor añadido de las unidades de operaciones especiales marítimas

De acuerdo con la *Doctrina Conjunta Aliada para las Operaciones Especiales* (4), de la que emanan nuestras propias publicaciones, las unidades marítimas (*Special Operations Maritime Task Group, SOMTG*) poseen las mismas capacidades que una unidad terrestre de operaciones especiales (*Special Operations Land Task Group, SOLTG*), siendo además capaces de generar unas capacidades específicas que les permiten producir efectos en el ambiente marítimo.

Estas capacidades, específicas y únicas, quedaron en un segundo plano en la mayoría de países ante la continua demanda de unidades especiales en Afganistán primero y en Irak o Siria después. En el mejor de los casos, se han mantenido algunas de estas capacidades marítimas para hacer frente a otras amenazas *a priori* menos demandantes, como la piratería o la proliferación de armas de destrucción masiva.

Sin embargo, la reaparición de la amenaza convencional y la necesidad de apoyar a las fuerzas policiales para combatir el terrorismo y el crimen organizado han vuelto a «reactivar» programas de adquisición y desarrollo para volver a disponer de esas capacidades marítimas.

Recuperar una plataforma petrolífera atacada por un grupo terrorista, insertando al equipo de asalto desde un submarino; realizar un reconocimiento discreto de una instalación costera o una playa de desembarco, ya sea militar o civil; asaltar un buque o una instalación por sorpresa mediante buceadores

(4) AJP 3.5. *Special Operations*.

insertados a distancias más allá del horizonte; recuperar personal aislado de una zona negada para medios aéreos o de superficie mediante unidades submarinas; proyectar un equipo de asalto a más de 2.000 NM de distancia con todos sus medios y embarcaciones semirrígidas por medio de un lanzamiento paracaidista sin disponer de apoyos externos... son ejemplos de capacidades únicas que representan el valor añadido de las unidades de operaciones especiales marítimas.

Algunas capacidades específicas de las unidades marítimas

Movilidad en superficie

Caracterizada por medios orientados a proporcionar movilidad y acceso a zonas hostiles, enfocándose en la velocidad, supervivencia, el conocimiento del entorno marítimo y en la calidad de las condiciones de navegación y transporte. Veamos algunos ejemplos:

- Embarcaciones semirrígidas, que van desde las conocidas RIB de ocho a nueve metros a las más sofisticadas de once a doce, con mayor alcance y velocidad y que permiten ser lanzadas en paracaídas desde un avión de transporte militar tipo *C-130/A400*.



Embarcación semirrígida *FRISC*. Marine Specialised.



SEALION. (Foto extraída de una presentación de la US Navy).

- Embarcaciones del tipo *Combatant Craft Assault (CCA)*, *Alligator israelí* o la *SEAL Insertion, Observation and Neutralization (SEALION)* de la US Navy, cuyas características incluyen la posibilidad de transportar varias unidades o motos de agua, navegar en inmersión y con un diseño pensado para ofrecer una firma radar casi indetectable y que son empleadas en inserciones y extracciones de larga distancia, operaciones de reconocimiento o apoyo a acciones contraterroristas.
- Motos de agua, empleadas por algunas unidades para insertar y recuperar nadadores o buceadores, que aumentan el radio de acción considerablemente.

Movilidad submarina

Conformada por capacidades orientadas a insertar de manera discreta equipos de operaciones especiales en zonas negadas por el adversario donde no es posible realizar movimientos por otros medios. También son críticas para realizar operaciones sobre objetivos controlados por terroristas o criminales, donde mantener el factor sorpresa hasta el momento final de un hipotético asalto es fundamental.

- Vehículos submarinos o «minisubmarinos», como los *Seal Delivery Vehicles (SDV)* (5), transportados en contenedores externos acoplados

(5) Los SDV serán reemplazados por los SWCS (*Shallow Water Combat Sumersible*) y los *Dry Combat Sumersible (S351)* en 2020. (Fuente: US Navy).



Un SDV cargándose a bordo del submarino USS Dallas. (Foto: www.wikipedia.org).

sobre submarinos, que permiten insertar equipos de operaciones especiales a largas distancias mientras el submarino permanece fuera de la zona de riesgo, reduciendo las posibilidades de ser detectado. — Torpedos propulsores y sistemas de propulsión individual, como los *jetboots*, que proporcionan velocidad y alcance a los buceadores en las inserciones, facilitando la navegación en corrientes adversas.

Proyección y capacidad de respuesta

Una de las principales limitaciones de las unidades de operaciones especiales marítimas es que su radio de acción en la mar depende de los medios de inserción que posean o de los que estén disponibles en el buque desde el que operan, principalmente embarcaciones y helicópteros. La capacidad de proyectar un equipo a cualquier



Jetboots. (Foto: www.patriot3.com)



Jetboots. (Foto: www.patriot3.com)

punto del océano con los medios necesarios para actuar con independencia tiene su máximo exponente en los sistemas de lanzamiento paracaidista, que permiten lanzar embarcaciones semirrígidas al mar listas para ser inmediatamente empleadas en una inserción o para realizar un asalto.

Casi todos los países son capaces de proyectar pequeñas embarcaciones neumáticas tipo zódiac *F470*, siendo el verdadero reto el lanzamiento de unidades semirrígidas. Recientemente, Noruega y Dinamarca se han unido al grupo de países que disponen del Sistema MCADS (*Maritime Craft Aerial Delivery System*), diseñado por la empresa británica Airborne Systems, especialmente diseñado para su empleo en operaciones especiales, contraterrorismo en ambiente marítimo, antipiratería y misiones SAR, y mediante el cual se elimina la limitación espacial de empleo de equipos de operaciones especiales al no necesitar tenerlos embarcados y no depender del radio de acción del buque o de los helicópteros, además de no estar limitado por las capacidades de las embarcaciones del buque, ya que actúa con las suyas propias. Además es compatible con la mayoría de aeronaves militares de transporte, incluyendo los *C-130* o los *A-400*.

***Citius, altius, fortius* (6)**

Fue a raíz de los atentados de los Juegos Olímpicos de Múnich de 1972 cuando los países europeos sintieron la necesidad de desarrollar una serie de capacidades no disponibles hasta entonces en sus fuerzas de seguridad para combatir la amenaza terrorista que, lejos de disminuir, se ha transformado y ha mutado en

(6) *Más rápido, más fuerte, más lejos*, lema de los JJ. OO. de Múnich 1972.

una mucho más impredecible y volátil, como se ha visto recientemente en los tristes acontecimientos en Londres, París, Bruselas, Barcelona, Berlín, Boston...

Una de las lecciones identificadas en todos estos eventos es que, a diferencia de nuestros cuerpos de seguridad y nuestras fuerzas armadas, los terroristas gozan de una relativa libertad de movimiento y no están constreñidos por fronteras entre países, regiones o las limitaciones de responsabilidades entre agencias.

Para tratar de combatir esta libertad de movimiento, los países poco a poco van desarrollando procedimientos de coordinación más eficaces entre todos los organismos que pueden aportar capacidades para luchar contra el terrorismo, incluyendo las de las fuerzas armadas, que han supuesto un cambio de mentalidad radical en lo relativo a su empleo en apoyo a las fuerzas de seguridad en territorio nacional. Ya nadie se asombra al ver soldados patrullando por París o vigilando zonas turísticas en Roma, lo que sin duda contribuye a disuadir posibles ataques terroristas.

En lo que se refiere a las capacidades contrterroristas, una de las más singulares de las que no disponen las fuerzas policiales son precisamente aquellas específicas de las unidades de operaciones especiales marítimas (empleo de submarinos, buceo con oxígeno, inserciones subacuáticas, etc.). Es por ello que en determinados países estas unidades tienen asignados cometidos explícitos en la lucha contra el terrorismo, incluso dentro de sus propias fronteras.

Si bien la selección y la formación adecuadas del soldado siguen siendo el principal activo a proteger y mantener en las unidades de operaciones especiales, lo cierto es que la constante evolución de las amenazas y el desarrollo de nuevas tecnologías ineludiblemente traen consigo la necesaria implicación desde el punto de vista inversor.

En el siglo XXI disponer de unidades de operaciones especiales marítimas implica tener el personal adecuado, dotado de los medios modernos para poder generar las capacidades específicas y únicas que proporcionen ese valor añadido, complementando y amplificando aquellas aportadas por otras unidades y organismos.

No obstante, la verdadera inversión para disponer y explotar eficazmente la capacidad de operaciones especiales en el ambiente marítimo no es solo económica. El auténtico impulso viene derivado de la voluntad de cambiar la mentalidad respecto al empleo apropiado de este tipo de unidades, tanto fuera como dentro del territorio nacional, para lograr ser más rápido, llegar más lejos y ser más fuerte que el adversario.