

NAVEGANDO POR ÁFRICA OCCIDENTAL. LA EXPERIENCIA DEL «AFRICA PARTNERSHIP STATION»

Emilio LÓPEZ RUIZ



N la Conferencia Ministerial de Seguridad Marítima del Golfo de Guinea de 2006, se acordó por los participantes, todos ellos países de la zona, establecer un Plan de Acción Conjunto, con la finalidad última de crear un ambiente marítimo estable en la zona, dada la inseguridad reinante en los últimos años.

Para identificar las necesidades existentes al respecto, se solicitó al Centro de Análisis Navales del Departamento de la Armada norteamericana (CNA) un listado de aspectos a considerar y mejorar, entre los cuales se encontraban la coordinación de las agencias implicadas, el dominio marítimo y la mejora de conocimientos y habilidades marítimas del personal de la zona.

Identificadas estas necesidades, Estados Unidos se comprometió a liderar las posibles soluciones para las carencias de adiestramiento derivadas mediante el envío periódico de una escuela flotante al golfo de Guinea, bajo el concepto AFRICA PARTNERSHIP STATION (en siglas, APS), que comenzó su primera singladura en el segundo semestre de 2007.

Concepto de la Operación APS

Para materializar el concepto de la operación se alistó una unidad naval. En el APS 08 inicial, realizado entre octubre de 2007 y marzo de 2008, se conformó una pequeña flota de tres unidades de la Armada norteamericana: un LPD, una fragata y un buque de aprovisionamiento, junto a un buque francés que se incorporó en la segunda parte de la operación.



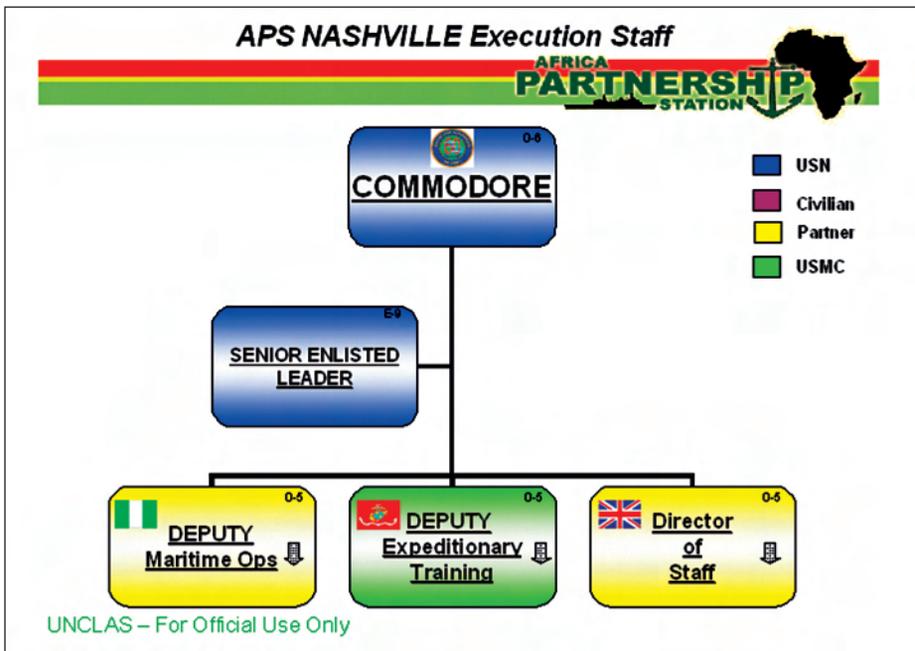
LPD *Nashville*.

En la recién concluida operación APS 09, llevada a cabo entre enero y junio del presente año, sólo se utilizó un buque, el LPD USS *Nashville*, con una dotación reforzada y un Estado Mayor Multinacional, para intentar alcanzar los objetivos iniciales mencionados. Éstos persiguen, en definitiva, un aumento de la credibilidad de los Estados Unidos en la zona y una mejora de la seguridad marítima de las costas de África occidental, todo ello con el concurso de otras agencias norteamericanas, organizaciones no gubernamentales y países aliados.

Desde la fase inicial del planeamiento se buscó la implicación de todos ellos, así como de los países africanos, fuesen anfitriones del buque o no, para la aportación de equipos de adiestramiento, personal de Estado Mayor y oficiales de enlace.

Personal y material embarcados

- Una comodoro norteamericana, al mando del programa APS 09.
- Un Estado Mayor Multinacional del APS, compuesto por más de setenta miembros entre personal militar de Reino Unido, Estados Unidos, Francia, Alemania, Dinamarca, Portugal, Brasil, España e



Anexo I.

Italia, y por oficiales de enlace de las Marinas de Senegal, Ghana, Gabón, Nigeria, Guinea Ecuatorial, Togo, Sierra Leona, Cabo Verde, Camerún y Kenia. Dicho Estado Mayor estuvo bajo el mando de un oficial británico, del que dependían el Deputy Maritime Engagement (de Nigeria) y el Deputy Expeditionary Engagement (USMC reservista). (Se incluye el organigrama en el anexo I).

- Un destacamento del USMC compuesto por 30 *marines* bajo el mando de un comandante, que formaban un Marines Advisor Team (MAT) en funciones de adiestramiento a unidades de tierra.
- Un destacamento de la Infantería de Marina española, integrado en el MAT anterior, compuesto de un oficial, un suboficial, dos cabos primero y un soldado.
- Un destacamento de instructores del Navy Expeditionary Training Command, en funciones de adiestramiento a unidades navales y pescadores.
- Un destacamento de *Seabees* del Batallón de Construcción Móvil (NMCB) 11 de la Armada norteamericana, en labores de ayuda humanitaria, reparación de instalaciones, etcétera.

- Un destacamento del Grupo Naval de Playa de la Armada norteamericana, para operar la *LCU* a bordo.
- Un destacamento del Naval Criminal Investigation Service (NCIS) de la Armada norteamericana, para asesorar en cuestiones de seguridad y participar en el adiestramiento sobre seguridad portuaria.
- Un destacamento del US Coast Guard, para adiestramiento de los *Shipriders*, dotaciones de marinas africanas (además de las anfitrionas, procedentes de Benin, Togo, Sierra Leona, Kenia, Tanzania y Malta) que reciben su entrenamiento práctico a bordo del USS *Nashville*, junto a su dotación.
- Civiles norteamericanos del Centro de Análisis Naval (CNA) en apoyo al Estado Mayor y del National Oceanographic and Atmospheric Agency (NOAA), que colabora con la USN en actividades lectivas específicas.
- Un destacamento del Maritime Civil Affairs Team 22, para coordinar y materializar los proyectos de cooperación y acción humanitaria.
- Un equipo norteamericano de traductores de francés, profesores universitarios (para conferencias sobre los distintos países), un pastor protestante y banda de música.
- Una *LCU*, dos *rhibs* de 11 m, una *rhib* de siete, un *hummer*, un camión, un *LARC'S*, una horquilla elevadora, un *bulldozer*, material palletizado para ayuda humanitaria (ropa, comida, medicamentos) y materiales para llevar a cabo distintos proyectos de ingeniería civil (materiales de construcción, instrumental meteorológico, equipamientos para la industria pesquera, material informático, etcétera.).

Esquema general de actividades del APS 09

Todas las actividades realizadas estaban planificadas con antelación de meses y fueron apoyadas por personal en tierra, desplazado como trozo avanzado, perteneciente a cuerpos diplomáticos y agregadurías militares norteamericanas en cada país, llegados desde distintos cuartel generales norteamericanos, principalmente de Europa y África.

El Estado Mayor Multinacional y los oficiales de enlace se encargaron de la planificación detallada de cada actividad en todos los aspectos: operativo, logístico, pedagógico, protocolario, etcétera.

Durante las travesías se recibieron conferencias de ambientación sobre la zona a visitar, impartidas por profesores universitarios de Estados Unidos. embarcados con esa finalidad, como ya dijimos antes, y por los oficiales de enlace de las marinas anfitrionas.

Una vez en puerto, se desplegó una extensa agenda de actividades que, aunque giraban alrededor del adiestramiento, comprendían también las rela-

ciones públicas, la ejecución de ayuda humanitaria y la materialización de proyectos de ingeniería civil de apoyo a instalaciones. La duración de los periodos de permanencia en cada puerto variaba según lo acordado previamente en función de los requerimientos de adiestramiento solicitados.

En términos generales, el adiestramiento se desarrolló en dos grandes bloques: el naval y el expedicionario.

El primero de ellos, el naval, se realizaba normalmente en el buque y en las instalaciones portuarias de sus inmediaciones, y comprendía las siguientes actividades:

- *Seguridad costera y portuaria*. Curso de instrucción básica sobre *Force Protection*. Los asistentes fueron tanto civiles como militares de la marina, ejército y gendarmería. El temario abarcaba técnicas policiales de detención, uso de la fuerza y registros personales. La Marina senegalesa enfatizó su necesidad de recibir instrucción sobre la conducción de *boardings* en la mar y la adopción de medidas de seguridad para combatir la inmigración ilegal.
- *Búsqueda y rescate en la mar*. Seminario realizado por instructores malteses de la Escuela Internacional de Búsqueda y Rescate.
- Mantenimiento de pequeñas embarcaciones: curso teórico-práctico sobre todo tipo de pequeños motores navales, reparaciones eléctricas básicas, reparaciones generales de embarcaciones y mantenimiento de motores fuera borda.
- *Procedimientos médicos*. Curso sobre asistencia médica avanzada para personal médico, experimentado y novel, de la Marina.
- *Oceanografía y Meteorología (METOC)*. Este seminario pretendía una interacción con licenciados en meteorología y oceanografía sobre los principios básicos y modelación de METOC.
- *Protección de los Pesqueros*. Monitorización de la actividad pesquera ilegal y recolección de datos para reforzar la legislación que evite dicha actividad. El temario incluía la observación de la actividad pesquera, identificación de la pesca ilegal, medidas de supervivencia, procedimientos de implementación de la legislación pesquera, navegación y comunicaciones. También se impartió una sesión práctica sobre supervivencia en la mar (la mayoría de los alumnos involucrados en la inspección de pesca no sabía nadar). Este área es, con diferencia, el que mayor peso presupuestario tiene dentro del programa civil involucrado en el APS.
- *Procedimientos de manejo de combustibles*. Seminario conducido por el NAVFAC, con base en Nápoles.

En el bloque de Adiestramiento Expedicionario, realizado por la unidad de *marines*, el equipo donde se encontraban nuestros infantes de marina y un

suboficial de Infantería de Marina portuguesa (*fuzileiros do marina*) impartió las siguientes materias:

- *Inteligencia*. Curso introductorio muy básico, de contenidos no clasificados, aprobado por el Departamento de Defensa de Estados Unidos e impartido en otros países africanos dentro del programa de la fuerza de *marines* euro-africana (MARFOREUR/MARFORAF).
- *Liderazgo*. Principios de liderazgo, la confianza del subordinado, integridad y transparencia de las órdenes, responsabilidades en la toma de decisiones, delegación, etcétera.
- *Táctica de Pequeñas Unidades*. Impartido a nivel equipo de fuego/pelotón, con ejercicios prácticos sobre cruce de zonas peligrosas, combate en población, técnicas de progresión, etcétera.
- *Tiro*. Posiciones de tiro, seguridad en el manejo de armas, colimación, tiro de combate y precisión con fusil, pistola, ametralladoras y armamento de francotirador.
- *Logística y Mantenimiento*. Clases de aprovisionamientos, prioridades, planificación logística, etcétera.



Práctica de control de masas en Senegal.



Práctica de supervivencia en la mar.

- *Primeros auxilios*. Programa orientado a la estabilización de heridas producidas en combate y la preparación para la evacuación. Impartido por dos paramédicos reservistas de la Armada norteamericana integrados en el equipo de *marines*.
- *Comunicaciones*. Principios básicos de propagación, partes normalizados, procedimientos radio, antenas de circunstancia.
- *Defensa personal y control de masas*. Basado en el curso de artes marciales del USMC. Se impartieron clases sobre técnicas específicas para personal militar sobre el combate cuerpo a cuerpo y técnicas de control de masas de forma no letal.

Para la ejecución de estas actividades de adiestramiento, el equipo MAT solía desplazarse a algún acuartelamiento, no necesariamente cerca del puerto, donde se ejecutaban las actividades en periodos y con programas variables, dependiendo de los requerimientos previos.

Con objeto de implementar el programa acordado, el equipo MAT se constituyó con personal voluntario y forzoso, en situación de servicio activo y reservistas, en septiembre de 2008; es decir, cuatro meses previos a la partida

del buque. El personal en activo se concentró en Quantico con objeto de preparar la misión. Su composición era la siguiente:

- Mando: un comandante, asistido por un capitán reservista que actuaba de trozo avanzado por tierra y por un suboficial.
- Inteligencia: un alférez y cuatro suboficiales.
- Operaciones: dos suboficiales.
- Logística: un suboficial.
- Comunicaciones: un suboficial.
- PIO: una suboficial.
- Sanidad: un suboficial y un cabo de la Armada norteamericana.

Igualmente contaban con un importante despliegue logístico, destacando entre otros:

- Armamento: fusiles M16 A4 modelos largos y cortos, con todos sus accesorios, ópticos y de fuego, pistolas 9 mm y ametralladoras M 60.
- Comunicaciones: PRC-148, PRC-117, PRC-5800, con antenas satélite, teléfonos móviles locales prepago de cada país, Iridium, etcétera.
- Aprovisionamientos: raciones de campaña, agua embotellada, productos de limpieza e higiene personal.
- Material informático: ordenadores portátiles, proyectores, discos duros.
- Material de campaña: camillas, redes miméticas, etcétera.
- Material de enseñanza: libros de texto, CDs con los contenidos.
- Material antidisturbios para dotar a 15 alumnos.
- Contenedores de distintas medidas que son desplazados a los centros de adiestramiento mediante camiones grúa contratados.
- Generadores de electricidad.
- Material de Protocolo, de ocio y deportivo.
- Material de Inteligencia (cartografía en distintas escalas, foto aérea y manuales de área de cada zona. Este material era destruido al finalizar la estancia en el país en cuestión).
- Capacidad de contratación local y adquisición directa de múltiples recursos mediante efectivo en moneda local. Con este dinero se compran víveres para complementar la alimentación de ración de campaña, se cargan las tarjetas de los teléfonos alquilados, se pagan los gastos generados por los trozos avanzados, se adquiere material de protocolo diverso, de oficina, de habitabilidad, etcétera.

Un equipo, normalmente compuesto por el capitán (fijo) y un suboficial (variable) por país, se encuentra permanentemente en tierra como trozo avanzado a la llegada del grueso, ultimando todos los detalles de adiestramiento,

logísticos y de seguridad, y permaneciendo en contacto continuo con el jefe del equipo MAT a bordo, con la embajada norteamericana y con los oficiales de enlace locales.

Este trozo avanzado suele emprender viaje por avión civil hacia el siguiente país de destino, hacia la mitad de la estancia en el país previo.

En los países no angloparlantes, como Senegal, se contratan intérpretes locales para realizar la traducción de todas las sesiones de adiestramiento. Los textos se repartieron en francés. El movimiento en tierra del personal se realiza con furgonetas de nueve o diez plazas, alquiladas con conductor local durante todo el periodo ininterrumpido de estancia en el país, sin límite alguno de kilometraje. Respecto al equipo, tanto para palés como para contenedores, se utilizan los camiones necesarios, normalmente dos, para el transporte desde el buque al centro de adiestramiento y su posterior recogida.

El esquema diario de trabajo de adiestramiento en tierra consistía en cinco sesiones teórico-prácticas de una hora impartidas a grupos de unos veinte alumnos de todos los empleos, que rotaban diariamente por todas ellas. En Senegal abarcaba de 0900 hasta 1630, con una hora libre para la comida, y sin pausa durante el fin de semana. En Ghana las actividades se programaban de lunes a viernes, de 0800 a 1400, dejando el fin de semana libre a los alumnos. Posteriormente y a diario se llevaba a cabo un análisis de lo realizado y la coordinación del material, intérpretes, transporte, etc., así como las actividades para el siguiente día. Normalmente se realizaban numerosos encuentros con los oficiales de enlace asignados por las fuerzas locales.

La seguridad era una constante en todas las actividades realizadas. En todos las reuniones se evaluaban las principales amenazas de cada actividad desde el punto de vista de la seguridad operativa, y se dotaba a todos los participantes del material de protección individual necesario.

El otro aspecto de la seguridad era la autoprotección. Las reglas de enfrentamiento vigentes eran de mínima respuesta ante acciones hostiles, delegando esa responsabilidad en las autoridades locales, policía civil y militar durante los desplazamientos y estancias en tierra.

Respecto al buque, las medidas de seguridad eran estrictas. Muelles aislados y custodiados, con el acceso restringido, atraques y fondeos escoltados por las *rhibs* de a bordo, bandas cubiertas por ametralladoras pesadas (tres por banda), accesos al buque muy controlados, horarios restrictivos de regreso para el personal embarcado, guardias permanente en exteriores, etcétera.

Vida a bordo

A pesar de ser la última travesía del buque previa a su desguace, éste está excelentemente conservado, contando con servicio de lavandería libre, peluquería, circuito interno de TV, conexión a Internet, teléfono por satélite,

gimnasio, tienda, máquinas expendedoras de bebidas y productos alimenticios, biblioteca, videoteca, etcétera.

Llamativo era el horario de comidas desde el punto de vista de un español, claro, que comenzaba a las 0600 con el desayuno, a las 1000 el almuerzo y 1600 la cena, con menús típicamente anglosajones, y al que el equipo se adaptó perfectamente.

Todos los pagos a bordo (compras, máquinas, teléfono, comidas...) se efectuaban con una tarjeta de crédito que podía ser recargada con dinero en efectivo, sólo dólares, en la Oficina de Administración del buque.

A la llegada a los puertos, personal local concertado se desplazaba a bordo para facilitar el cambio de moneda a la dotación.

El consumo del alcohol se mantuvo permanentemente prohibido a bordo.

El buque desarrolló distintas actividades lúdicas, desde conferencias culturales, cine, barbacoas, bingos, concursos musicales, karaoke, etcétera.

Valoración final

La participación española en este tipo de iniciativas supone, a juicio del que suscribe, una interesantísima oportunidad de interactuar en dos sentidos.

En primer lugar, desde el punto de vista del propio adiestramiento como unidad expedicionaria, la aportación profesional que cada uno de los miembros del equipo recibe es enorme, abarcando aspectos operativos, logísticos, idiomáticos, docentes, de planeamiento, etc. Igualmente, los resortes necesarios para mantener un equipo destacado en este modo implican una serie de gestiones administrativas, logístico-sanitarias, etc., a nivel de la propia brigada.

En segundo lugar, la presencia de un equipo de la Infantería de Marina española trabajando junto a los *marines* en un proyecto multinacional es una excelente oportunidad de seguir proyectando el buen quehacer del Cuerpo en distintos lugares y a diferentes niveles de mando.

