

Los flujos de la globalización y su seguridad.

Las líneas de comunicación marítima

Joaquín Castellón Moreno. Capitán de Fragata. Armada. DEM.

La mar es un espacio de libertad que ha facilitado, a lo largo de los siglos, las relaciones culturales y comerciales entre los pueblos, contribuyendo decisivamente a su progreso. Hoy en día, el 90% del comercio mundial se realiza por vía marítima, lo que demuestra el importante papel que desempeña la mar en nuestro mundo globalizado y concretamente en la vida cotidiana de los ciudadanos de cualquier rincón del mundo. Uno de los factores que explica este hecho es que 139 de las 182 naciones del mundo tienen acceso al mar, o lo que es lo mismo, 139 países del mundo están comunicados directamente por vía marítima. Otro factor importante que tener en consideración son los avances en la construcción naval, que permiten construir barcos cada vez más rápidos y con mayor capacidad de carga. Los modernos buques que surcan hoy en día los mares pueden alcanzar una capacidad de transporte equivalente a 200 trenes de mercancías o a 6.000 camiones.

La mar es un espacio de libertad que ha facilitado, a lo largo de los siglos, las relaciones culturales y comerciales entre los pueblos, contribuyendo decisivamente a su progreso

Un ejemplo cercano, para ilustrar las posibilidades del transporte marítimo, lo podemos encontrar en el puerto de Gijón. El pasado 18 de septiembre la prensa se hacía eco de la inauguración oficial de la primera «autopista del mar hispano-francesa», que unirá los puertos de Gijón y Nantes Saint Nazaire.

Este concepto de «autopista del mar» consiste básicamente en unir los puertos de origen y destino mediante buques de gran capacidad de transporte de camiones. En este caso concreto, el primer buque que realiza el trayecto Gijón-Saint Nazaire puede embarcar 150 camiones. El objetivo es descongestionar las carreteras transpirenaicas y reducir el impacto medioambiental del transporte de mercancías, en particular de las emisiones de CO². Los buques emplean 14 horas en cubrir la distancia entre ambos puertos, tiempo sensiblemente inferior a las 24 que necesita un camión para realizar el mismo trayecto por carretera.

Este concepto de «autopista del mar» consiste básicamente en unir los puertos de origen y destino mediante buques de gran capacidad de transporte de camiones. En este caso concreto, el primer buque que realiza el trayecto Gijón-Saint Nazaire puede embarcar 150 camiones. El objetivo es descongestionar las carreteras transpirenaicas y reducir el impacto medioambiental del transporte de mercancías, en particular de las emisiones de CO². Los buques emplean 14 horas en cubrir la distancia entre ambos puertos, tiempo sensiblemente inferior a las 24 que necesita un camión para realizar el mismo trayecto por carretera.

La mar facilita enormemente muchas cosas, como hemos mencionado, pero también puede complicar muchas otras como consecuencia natural del hecho de que el hombre no domina el medio marino. Uno de los aspectos que, sin duda, complica la mar es la seguridad, entendiendo esta en un sentido amplio que abarca desde la protección del buque ante los peligros naturales y los derivados de la navegación, hasta aspectos relacionados con la defensa de la libertad de navegación frente a acciones de grupos que quieren impedir la actividad legal en la mar o aprovechar las facilidades que brinda el medio para realizar actividades ilícitas.

Los trágicos atentados del 11 de septiembre provocaron en los Estados Unidos una profunda revisión de los procedimientos de seguridad, estudio de escenarios futuros, debilidades etc. Una de las primeras conclusiones de los estudios realizados señalaba el medio marino como el que más facilidades ofrece para que un atentado de esas características vuelva a re-

petirse, dado el escaso control existente de los buques que navegan en alta mar, como de las mercancías y pasajeros en los puertos. Muchas medidas se han puesto en marcha para paliar las carencias de la seguridad marítima desde el mes de septiembre de 2001. Merece destacar la aprobación por la Organización Marítima Internacional del Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias (código PBIP), pero todavía hoy existe una gran diferencia entre las medidas de seguridad en tierra y mar.

Para finalizar esta pequeña introducción es necesario referirse a un aspecto fundamental de la seguridad marítima como es el marco legal. El 40% del planeta es alta mar, lo que significa que en este vasto espacio solo son aplicables los acuerdos alcanzados al amparo del Derecho Internacional, siendo el de mayor repercusión el Convenio de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Montego Bay, Jamaica, 1982), ratificado por España en diciembre de 2006.

Los modernos buques que surcan hoy en día los mares pueden alcanzar una capacidad de transporte equivalente a 200 trenes de mercancías o a 6.000 camiones

Buque de Proyección Extratétrica LHD Juan Carlos I (L-61)



Este convenio, considerado por muchos la «Constitución del Mar», supone un paso enorme en la consecución de una legislación marítima multidisciplinar, pero si justo es reconocer su enorme valor, también debe decirse que dista mucho de ofrecer respuesta legal adecuada a todos los problemas que se manifiestan en el medio marino. El convenio ha conseguido un número suficiente de ratificaciones para alcanzar un reconocimiento universal, pero debe mencionarse que muchos aspectos son tratados de forma ambigua y poco concreta, sin entrar a fondo en las soluciones.

LAS LÍNEAS DE COMUNICACIÓN MARÍTIMAS

Como mencionábamos anteriormente, 139 países tienen acceso directo al mar, lo cual da lugar a casi infinitas líneas de comunicación marítima. La importancia de unas u otras dependerá fundamentalmente de los intereses de cada nación, pero desde el punto de vista de la seguridad son fácilmente identificables los puntos de obligado paso, generalmente canales estrechos, donde la densidad del tráfico marítimo es alta, y alta es también la vulnerabilidad de los buques comparada con la navegación en alta mar. Normalmente estos puntos críticos de gran densidad de tráfico y vulnerabilidad son conocidos por el término sajón de *choke points*. Podemos citar, aun a riesgo de dejar alguno en el tintero, como principales: el estrecho de Gibraltar, llave del Mediterráneo; el estrecho de Bab el-Mandeb, que une el mar Rojo y el golfo de Adén; el estrecho de Ormuz, enclave estratégico vital del golfo Pérsico; el estrecho de Malaca, que comunica los océanos Pacífico e Índico; los estrechos del Bósforo y Dardanelos que unen el mar Negro con el Mediterráneo; y por último, por supuesto, los canales de Suez y Panamá.

Aunque, como ya hemos mencionado anteriormente, la mucha o poca importancia de una línea de comunicación marítima siempre es relativa, quizás hoy en día entre todos los *choke points* merecen comentario aparte el estrecho de Ormuz y el de Malaca.

El estrecho de Ormuz y sus accesos tienen una especial relevancia desde el punto de vista de la seguridad energética. Según los datos de



Príncipe de Asturias R-11

la *British Petroleum Statistical Review of Energy*, el Golfo Pérsico cuenta con el 60% de las reservas probadas de petróleo y el 41% de las reservas probadas de gas natural del Planeta. A pesar del aumento de los suministros en zonas como el mar del Norte, sur y oeste de África o el mar Caspio, el golfo Pérsico seguirá probablemente liderando la industria petrolera. Entre las muchas razones que hacen pensar esto se puede mencionar que los países del Golfo tienen más recursos de hidrocarburos que ningún otro productor y conservan además un alto porcentaje de exceso de capacidad de producción, que puede utilizarse en caso de un repentino aumento en el consumo o para cubrir el corte de suministro de otra zona.

El motor de la economía mundial se encuentra ya en el continente asiático

Reflejaba Emilio Lamo de Espinosa en el *Panorama Estratégico 2007/2008*, editado por el Instituto Español de Estudios Estratégicos, que el PIB de China será previsiblemente igual al de los Estados Unidos en el año 2050, y el de la India será aproximadamente el 60% del es-

tadounidense, igual al de Alemania, Inglaterra y Francia juntas. Sin necesidad de esperar al 2050, hoy en día podemos afirmar, sin miedo a equivocarnos, que el motor de la economía mundial se encuentra ya en el continente asiático. El estrecho de Malaca une las principales economías asiáticas como China, India, Japón y Corea del Sur. Más de 50.000 buques navegan al año por sus aguas, transportando aproximadamente una cuarta parte del comercio mundial de mercancías. Desde el punto de vista del transporte energético, hay que subrayar que por las aguas de este estrecho transcurre el abastecimiento de petróleo, proveniente del golfo Pérsico, de países de tanto peso económico como China, Japón y Corea del Sur.

No podemos concluir este apartado sin referirnos al Ártico. De cumplirse las predicciones y continuar la reducción de la capa de hielo que lo cubre, hacia el año 2013 el Ártico será navegable durante los meses de verano. Esto quiere decir que, aparte de las luchas por los recursos naturales y el valor estratégico que el fenómeno representa, en pocos años Europa y

El Estrecho de Malaca une las principales economías asiáticas como China, India, Japón y Corea del Sur

Asia quedarán unidas por una nueva vía de comunicación marítima. Esta nueva vía podrá unir Alemania y Japón, por citar un ejemplo, de una forma más rentable, desde el punto de vista económico, que la opción tradicional (Gibraltar-Suez-Malaca), lo cual cambiaría de forma sustancial todo lo expuesto en este apartado.

EMERGE EL FENÓMENO DE LA PIRATERÍA

Entre las amenazas a la libertad de navegación, la piratería ha cobrado una importancia poco comparable a cualquier otra, debido fundamentalmente a los ataques al tráfico mercante de grupos piratas con base en Somalia. Conviene recordar que aunque las proporciones

Actuación de la dotación de la fragata Victoria (F-82)





La Armada española participa actualmente en la operación Atalanta

que ha tomado la piratería en las aguas de Somalia no son comparables a otras zonas, no es un fenómeno exclusivo de Somalia.

Según los datos del International Maritime Bureau (IMB) durante el año 2009 se produjeron 406 incidentes provocados por grupos piratas, cifra muy superior a los 293 casos que se produjeron en 2008. Del total de casos registrados, 217 son atribuibles a los piratas somalíes, con el resultado de 47 buques secuestrados y 1.052 miembros de las tripulaciones tomados como rehenes. Según los datos oficiales, en el área de Nigeria se produjeron 21 ataques a buques, de los cuales solo uno resultó finalmente secuestrado. Se cree que el número de incidentes es muchísimo mayor, pero la mayor parte de ellos, por diferentes motivos, no son comunicados a las autoridades. Generalmente los piratas de esta zona se limitan a robar bienes personales y carga y no intentan el secuestro como los grupos piratas somalíes, aunque sus acciones suelen ser mucho más violentas.

Desde los años 90 y hasta hace pocos años el estrecho de Malaca ha sido el lugar donde más incidentes relacionados con la piratería se han producido. Desde el año 2005 el fenóme-

Aunque las proporciones que ha tomado la piratería en las aguas de Somalia no son comparables a otras zonas, no es un fenómeno exclusivo de este país

no de la piratería en esta zona se ha reducido drásticamente, debido fundamentalmente a una estrecha y decidida colaboración regional entre Malasia, Indonesia y Singapur a los que se les ha unido posteriormente Tailandia. De los 445 incidentes registrados por el IMO en 2003 se ha pasado, en el año 2008 y 2009, a solo dos ataques cada año.

Centrándonos en Somalia, el número de buques atacados por los piratas somalíes ha crecido de forma vertiginosa en los últimos años, especialmente desde el año 2007. Esto ha obligado a la Unión Europea, la OTAN, a la coalición liderada por los Estados Unidos *Combined Maritime Force* y a países como Rusia, India o China, a enviar sus navíos de guerra para tratar de garantizar la seguridad de la navegación.

Desde el año 2008 varias resoluciones de Naciones Unidas instan a la comunidad internacional a proteger los buques del Programa Mundial de Alimentos y a actuar bajo el Capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas contra la piratería. La Acción Común 2008/851/CFSP de 10 de noviembre de 2008 ponía en marcha la operación Atalanta, primera operación naval de la Unión Europea.

Cerca ya de los dos años de operación, se puede hacer un balance de lo acontecido. En primer lugar, los buques del Programa Mundial de Alimentos escoltados por los buques de la operación Atalanta han cumplido sus objetivos sin mayor problema, cuestión no menor, pues cerca de dos millones de somalíes necesitan de esta ayuda para poder sobrevivir.

Los resultados en el golfo de Adén son muy positivos y el riesgo de que alguno de los 25.000 buques que transitan al año por sus aguas sea secuestrado es bajo actualmente. Es-

te éxito es debido fundamentalmente a la fuerte presencia de unidades navales y aviones de patrulla marítima en la zona y a una cada vez más fructífera colaboración entre las fuerzas allí presentes.

En la cuenca de Somalia la situación es más complicada, debido fundamentalmente al tamaño del área a proteger, aproximadamente diez veces la extensión de Alemania. A esto se une el hecho de que no sea una zona prioritaria para muchos de los países involucrados en la lucha contra la piratería. Si hemos mencionado que en el golfo de Adén navegan 25.000 buques al año, en la cuenca de Somalia ron-

dan los 500. Es decir, son muchos los países interesados en mantener abierta la navegación en las aguas del golfo de Adén, por verse afectados de forma directa sus intereses económicos, pero pocos los que tienen intereses en la cuenca de Somalia, lo que se traduce en menos medios disponibles para las operaciones en esta enorme área. Al ser la zona donde faenan las flotas atuneras españolas y francesas, son España y Francia los países que mayores medios ponen en juego. Ante una zona de tales dimensiones y la escasez de medios se ha hecho indispensable embarcar equipos de seguridad en los pesqueros, militares en los fran-

Destructor USS Cole antes y después del ataque de Al-Qaeda



ceses o privados en los españoles. Los resultados demuestran lo acertado de estas medidas.

Pero también los piratas somalíes han aprendido durante estos dos años, han mejorado sus equipos con el dinero de los rescates e intentan reaccionar a la presión a que les someten las fuerzas internacionales. La táctica que emplean para librarse de la presión es clara: ampliar lo más posible el terreno de juego mediante el empleo de buques nodriza que extiendan su radio de actuación. En el año 2009 se produjo un ataque a 1.200 millas de la costa somalí, es decir, más cerca de la India que de la propia Somalia. Con esta táctica consiguen aumentar el número de medios necesarios para contrarrestar sus acciones, medios que siempre son escasos.

Los resultados obtenidos por las fuerzas que operan en la zona son considerados como positivos, pero se ven ensombrecidos por el escaso avance en los aspectos legales. Los acuerdos firmados por la Unión Europea con Kenia y las islas Seychelles son insuficientes para atender los numerosos casos que se presentan. La mayoría de los detenidos son puestos en libertad ante la imposibilidad de ser llevados ante de un juez. Como vemos por este extracto de la Ley de la Piratería británica de 1669 el fenómeno no es nuevo: *«...especialmente en los últimos años la experiencia ha demostrado que las personas que cometen piraterías, robos, y crímenes en los mares de las Indias Orientales y Occidentales o en sus cercanías no podían ser castigados merecidamente sin ocasionar grandes trastornos y gastos al ser traídos a Inglaterra para juzgarlos..., de tal modo, que muchos holgazanes y libertinos se habían animado a hacerse piratas y entregarse a tal gé-*

nero de mala vida, confiando en que no se les molestaría a causa de lo difícil y costoso que resultaba el procedimiento que se utilizaba para castigarlos».

TERRORISMO MARÍTIMO

Al hablar de terrorismo marítimo a todos se nos vienen a la memoria los ataques perpetrados, en aguas de Yemen, por la organización terrorista Al-Qaeda contra el destructor norteamericano USS Cole y contra el petrolero francés Limburg en los años 2000 y 2002 respectivamente. Ambos atentados se realizaron por medio de una pequeña embarcación cargada de explosivos, dirigida por terroristas suicidas

contra el buque blanco. En el atentado contra el USS Cole perdieron la vida 17 miembros de la dotación y el buque necesitó una reparación de 18 meses de duración en los Estados Unidos, con un coste de 250 millones de dólares. En el ataque al petrolero francés murió uno de sus tripulantes y unos 90.000 barriles de petróleo fueron vertidos al mar.

Desde estos ataques, Al-Qaeda solo volvió a actuar en la mar en el año 2004,

cuando atacó las terminales petrolíferas iraquíes de Khor Al Amaya y Al Basra, también mediante embarcaciones suicidas. La baja actividad de Al-Qaeda contra blancos marítimos en los últimos años se atribuye principalmente a la detención en 2002 en Yemen de Abd al-Rachim al-Nashiri, jefe de Al-Qaeda en la península Arábiga y cerebro de los ataques suicidas perpetrados contra buques occidentales. Se le atribuyen a Al-Nashiri la planificación de los atentados contra el USS Cole y el petrolero Limburg, acciones que le hicieron recibir el apodo de «príncipe del mar» y un alto recono-

Al hablar de terrorismo marítimo, a todos se nos vienen a la memoria los ataques perpetrados, en aguas de Yemen, por la organización terrorista Al-Qaeda contra el destructor norteamericano USS Cole y contra el petrolero francés Limburg en los años 2000 y 2002 respectivamente



cimiento dentro de la organización. También se le atribuye a Al-Nashiri haber planeado atentar en el estrecho de Gibraltar contra buques de guerra norteamericanos y británicos en tránsito hacia el canal de Suez en el año 2002. Afortunadamente, las fuerzas de seguridad marroquíes detuvieron a la célula saudí encargada de ejecutar estos ataques suicidas.

El pasado 28 de julio se producía un suceso en el estrecho de Ormuz que hacía saltar todas las alarmas. La compañía naviera japonesa Mitsui O.S.K. Lines difundía un breve comunicado de prensa en el que informaba sobre los daños sufridos en el casco de uno de sus petroleros cuando transitaba por el estrecho de Ormuz en el golfo Pérsico. La compañía señalaba únicamente que los daños eran debidos a una explosión producida en el exterior del buque y que solo había que lamentar un herido leve entre los miembros de la dotación. Se trataba del modernísimo petrolero M.Star que navegaba por el estrecho de Ormuz, con rumbo a Japón, después de haber cargado 270.000 toneladas de crudo en los Emiratos Árabes Unidos (EAU). Nada más producirse la explosión, la compañía japonesa ordenó al M. Star dirigirse al puerto de Fujairah, en los EAU, para inspeccionar los daños e investigar las causas de la explosión.

El 4 de agosto las Brigadas de Abdullá Azzan, organización afín a Al-Qaeda, reivindicaron el atentado por medio de un comunicado en el que se detallaba cómo un terrorista suicida había dirigido un pequeño bote cargado de explosivos al costado del petrolero japonés y lo había hecho estallar. El comunicado siembra dudas entre los expertos, inclinándose muchos de ellos a pensar que el grupo terrorista busca solo aprovechar el incidente para hacer propaganda de su organización.

El 6 de agosto, la Agencia Estatal de Noticias de los Emiratos hacía público un comunicado en el que atribuía la explosión en el M. Star a un ataque terrorista. El comunicado decía textualmente: « Expertos en explosivos de los EAU que han examinado el costado del buque han encontrado restos de explosivo de fabricación casera en el casco. Probablemente el petrolero ha sido objeto de un ataque terrorista por un bote cargado de explosivos».

Realmente no hay mucha información sobre este suceso que aclare o rectifique la información facilitada por esta agencia, pero todo parece apuntar a que efectivamente el petrolero M.Star fue objeto de un ataque terrorista.

No podemos dejar de mencionar que el atentado terrorista más violento perpetrado en la mar fue realizado por el conocido grupo terrorista filipino Abu Sayyaf. Este grupo terrorista fue creado en 1990 con el fin de establecer un Estado islámico independiente en el sur de Filipinas. Muchos de sus miembros provienen de familias de pescadores, por lo que están familiarizados con el medio marino y gran parte de sus violentas acciones han tenido lugar en él. Su acción más violenta fue el atentado contra el Superferry 14 en 2004, donde un artefacto explosivo escondido en un televisor causó la muerte de 116 personas y el hundimiento del buque.

Durante estos últimos párrafos hemos hablado de las principales amenazas a la seguridad marítima: la piratería y terrorismo marítimo. Hemos tratado ambos fenómenos de forma independiente, pero es fácil imaginar que todo se complicaría de forma sustancial si grupos terroristas y piratas coordinasen sus esfuerzos en beneficio mutuo. Si esta conexión se produjese, no cabe duda de que sería la peor noticia imaginable para la seguridad marítima mundial. ■