



ESPAÑA, líder en el Índico

EMAD

La Armada coordina el despliegue de las tres agrupaciones navales multinacionales contra la piratería

DESDE el pasado mes de julio los buques de guerra de las fuerzas navales de la Unión Europea (*Eunavfor*) y de la Alianza Atlántica —en el marco de las operaciones *Atalanta* y *Ocean Shield*, respectivamente—, y la *Combined Task Force 151*, liderada por los Estados Unidos, vigilan y protegen el tránsito de mercantes y pesqueros en el Golfo de Adén y la Cuenca de Somalia bajo la dirección del cuartel general de la operación *Atalanta*. Al frente de su Estado Mayor se encuentra, desde el 6 de mayo y hasta el próximo mes de octubre, el contralmirante Alfonso Gómez Fernández de Córdoba, a bordo del *Galicia*, buque insignia de la agrupación marítima de la UE. Esta es la quinta vez que España lidera esta operación y la primera que coordina el despliegue y las

actividades de las tres agrupaciones aliadas presentes en esta área desde 2009.

La operación cuenta con el apoyo de las misiones de vigilancia, reconocimiento y obtención de inteligencia que, desde el aire, llevan a cabo los componentes del destacamento *Orión* del Ejército del Aire en la base aérea francesa *188 Colonel Massart* de Yibuti. A principios de agosto tuvo lugar el relevo de las tripulaciones de vuelo y de apoyo en tierra del *CN-235 VIGMA* del Ala 49 de Palma de Mallorca por un nuevo contingente perteneciente al 803 Escuadrón del Ala 48 de Cuatro Vientos (Madrid). Sus pilotos, observadores y analistas continuarán sobrevolando la zona, también con un *CN-235*, en misiones de más de ocho horas en días alternos hasta el mes de noviembre.

De la Fuerza Naval de la Unión Europea en el Índico forman parte, tam-

bién, la corbeta alemana *FGS Erfurt*, el patrullero de altura holandés *HNLMS Groningen* y la fragata italiana *ITS Libeccio*. A estas unidades se sumó a mediados de agosto el patrullero de altura colombiano *7 de Mayo*, el primer buque no europeo que participa en la operación *Atalanta*. Su integración ha sido auspiciada por la Armada española que cuenta a bordo del buque iberoamericano con un equipo de enlace compuesto por un oficial, un suboficial y un cabo primero.

La *Eunavfor* ha reforzado, además, su presencia en estas aguas a principios de septiembre con la incorporación del buque de acción marítima *Meteoro*, apenas un mes después de que el patrullero de altura *Infanta Cristina* finalizara su participación en la operación *Atalanta*.

PESQUEROS Y MERCANTES

La principal labor de los buques de la Unión Europea, de la Alianza Atlántica y de la *Combined Task Force 151* es dar protección a los barcos del Programa Mundial de Alimentos de la ONU y a los de la Misión Africana en Somalia, así como a cualquier otro que pueda ser víctima de

Un helicóptero SH3D procedente del *Galicia* durante un ejercicio de salvamento en colaboración con la Guardia Costera de las Islas Sheycheles.



ataques piratas en su tránsito a través del Golfo de Adén y la Cuenca de Somalia.

El despliegue en estas aguas del *Infanta Cristina* durante los últimos cinco meses son un ejemplo ilustrativo de esta actividad: más de 2.000 inspecciones visuales de embarcaciones realizadas a distancias muy cortas; 72 visitas amistosas a bordo de diferentes buques; y la monitorización del tránsito de siete barcos del Programa Mundial de Alimentos. El patrullero español participó también en el intento de liberación de dos pesqueros secuestrados en la Cuenca de Somalia. Su presencia en esta área, así como en la del Golfo de Adén, permitió la detección e identificación de diversas embarcaciones dedicadas al tráfico de seres humanos — en su mayoría refugiados— y al contrabando de carbón vegetal.

Las actividades de vigilancia y protección del *Infanta Cristina* fueron especialmente intensas en el Corredor Internacional de Tráfico del

Golfo de Adén debido a las numerosas alarmas de piratería lanzadas por los mercantes que navegaban por esta ruta.

La realidad en el océano Índico muestra una falta de entendimiento entre pescadores locales y marinos mercantes. Estos últimos alertan a la comunidad marítima y a las unidades militares cuando observan cómo se aproximan algunas embarcaciones por la popa de sus buques. En la mayoría de los casos se trata de simples pesqueros que intentan capturar los peces que siguen la estela de los



El buque de asalto anfibio *Galicia* durante una misión de escolta al carguero *Douro* del Programa Mundial de Alimentos de la ONU.

grandes barcos de transporte.

Los acercamientos amistosos de los buques de guerra a estas embarcaciones en alta mar y el uso del Servicio Móvil Marítimo tratan de evitar estas situaciones. A través de este sistema de telefonía la comunidad mercante conoce también el despliegue de las fuerzas navales multinacionales sintiéndose protegida.

A finales de julio, el *Galicia* escoltó durante 15 horas a lo largo de más de 130 millas náuticas a un buque de nacionalidad estadounidense del Programa Mundial de Alimentos que transportaba ayuda humanitaria desde Yibuti hasta la población somalí de Berbera. El equipo de seguridad a bordo del mercante carecía de armamento, por lo que al navegar por aguas territoriales somalíes el barco se convertía en un blanco fácil para los piratas. La escolta del buque de la Armada española fue determinante para evitar un posible asalto y secuestro.

La cobertura de pesqueros y mercantes también llega desde

Contralmirante Alfonso Gómez Fernández de Córdoba, comandante de EUNAVFOR

«Existe el riesgo de que resurja la piratería»

EL pasado 15 de julio, el contralmirante Alfonso Gómez Fernández de Córdoba (Madrid, 1958) asumió la coordinación de todas las coaliciones de fuerzas navales que combaten la piratería en el océano Índico. Es la primera vez que España desempeña este rol y lo hace a bordo del *LPD Galicia*, el buque de mando de la *Eunavfor*.

—¿Existe una buena coordinación entre las diversas fuerzas navales?

—Sí. La colaboración entre las fuerzas involucradas se ha desarrollado de manera muy estrecha a lo largo de estos cinco últimos años, especialmente a través de la figura del Coordinador Contra la Piratería que, además de coordinar el esfuerzo de las tres grandes fuerzas (*Eunavfor*, *CTF 151* y de la OTAN), dirige operaciones combinadas en las que participan unidades de todas ellas.

—Usted ya participó hace algunos años en la operación *Atalanta*, ¿cómo ha evolucionado la misión desde entonces?

—Mi participación como comandante del *Marqués de la Ensenada* se remonta al año 2009, cuando la piratería comenzaba una espiral ascendente de ataques hasta 2012 en el que, gracias a los esfuerzos de las fuerzas navales, las medidas de protección a bordo de los buques mercantes y el embarque de equipos de seguridad, se produce una drástica reducción de los ataques piratas. Desde entonces, la piratería está muy controlada en el ámbito marítimo, lo que resalta el éxito de la operación *Atalanta*, y ha permitido una nueva revisión de la OPLAN en el año 2014 que abre la puerta a la realización de otros cometidos de apoyo a diferentes misiones de la UE que trabajan en el ámbito terrestre.

—¿Cree que la piratería sigue siendo un riesgo para la seguridad marítima?

—El riesgo de que resurja existe. Lo confirman las autoridades de los países con los que mantenemos contacto durante las visitas en puerto, la comunidad marítima con la que interaccionamos durante nuestras operacio-



nes y nuestro cuartel general en Northwood. La población somalí todavía no ha sido capaz de desarrollar modos de vida alternativos a la piratería, por lo que sigue constituyendo una salida rápida y muy lucrativa para ellos. La presencia de las unidades de la *Eunavfor* es fundamental, creando un efecto disuasorio que evita que se produzcan nuevos ataques.

—¿Será necesario por tanto mantener la presencia de fuerzas navales de la Unión Europea durante varios años más?

—La Unión Europea mantiene su compromiso firme en la lucha contra la piratería. El actual mandato se mantendrá hasta finales de 2016, y su extensión dependerá de la decisión de los países miembros que en este momento están procediendo a una revisión de la estrategia a seguir a partir de 2017.

—Además de velar por la seguridad del tráfico marítimo, ¿se tiene contacto directo con los españoles que faenan en la zona?

—Corresponde al COVAM el contacto directo con la flota pesquera española y la continua monitorización de su actividad, a lo que contribuimos con todas las capacidades de las uni-

dades de la fuerza. Nuestra presencia es muy agradecida por todos ellos, pues constituimos un factor disuasorio fundamental.

—Por primera vez se cuenta con UAV a bordo ¿qué resultados están dando?

—Suponen un complemento fundamental al empleo de los helicópteros en las operaciones, especialmente en misiones de obtención de inteligencia, y añaden capacidades nuevas que permiten alcanzar resultados óptimos. Quizá una de las más importantes es la posibilidad de documentar cualquier acción y visualizarla en tiempo real, lo que permite actuar de inmediato ante cualquier necesidad. A pesar de que el modelo embarcado es la primera vez que se emplea operativamente desde un barco de la Armada, los resultados obtenidos están siendo altamente satisfactorios.

—España es el país que más veces ha ejercido el mando de *Eunavfor*, en cinco rotaciones, ¿cómo lo valora?

—Muestra nuestro firme compromiso en la lucha contra la piratería desde 2008, y el liderazgo que asumimos basado en un esfuerzo continuado y en un amplio conocimiento de la situación. Contamos, además, con un reconocido prestigio entre las Fuerzas Armadas de otros países y en el ámbito de la UE.

—La Unión ha lanzado una misión similar a *Atalanta* en el Mediterráneo, enfocada a la inmigración ¿ha servido esta operación como modelo?

—Sin duda el reconocido éxito de la operación *Atalanta* puede servir como modelo exportable a otro tipo de operaciones lideradas por la Unión Europea. A pesar de tratarse de misiones diferentes, las similitudes son muchas, como la estructura y medios de mando y control, los medios a aportar, las naciones participantes, etcétera. *Atalanta* cuenta además con un factor fundamental que es el contacto y la experiencia con la industria marítima que ha ido adquiriendo a lo largo de todos estos años de desarrollo de la operación.

V.H.M.



ENAVO

Dos miembros de la Undécima Escuadrilla de Aeronaves coordinan el lanzamiento de un *ScanEagle* a bordo del *Galicia*.

el aire, principalmente de las aeronaves de vigilancia marítima como las de destacamento *Orión* y también de los helicópteros y los sistemas aéreos tripulados de manera remota (RPAS por sus siglas en inglés) embarcados en los buques de guerra. Las aguas de Somalia han sido, precisamente, el escenario elegido por la Armada para operar por primera vez sus cuatro recién adquiridos *ScanEagle*.

A principios de septiembre, los UAV habían completado más de 175 horas de vuelo. La misión de estas plataformas aéreas lanzadas desde el buque insignia de la operación *Atalanta* actúan de manera discreta durante más de 18 horas ininterrumpidas para la obtención de imágenes fotográficas y de video tanto de día como de noche para identificar posibles contactos piratas en la mar y en tierra.

CAPTURAS Y RESCATES

Un ejemplo de estos vuelos de inteligencia tuvo lugar el pasado 6 de agosto cuando el UAV *Sombra* fue lanzado desde el *Galicia* con el objetivo de recopilar información sobre dos *dhows* —embarcaciones pesqueras reconvertidas en lanchas piratas— sospechosos que navegaban muy próximos a la costa este de Somalia y sobre las poblaciones cercanas que desde tierra podrían darles cobertura. Los datos obtenidos permitieron, posteriormente, la captura de uno de ellos.

El rescate de un pesquero varado en la costa este somalí a principios del pasado mes de agosto constituye otra muestra más de la lucha contra la piratería en el Índico. En esta ocasión, a través de la acción conjunta llevada a cabo por dos de las tres agrupaciones navales desplegadas en aguas del Cuerno de África. Estas operaciones cuentan, cada vez con mayor frecuencia, con la colaboración de las autoridades navales de los países ribereños.

El día 7 de ese mes, la alarma lanzada por la embarcación yemení *Al Amal* frente a la pequeña población de Eyl fue recogida vía satélite por un buque de guerra surcoreano perteneciente a la *Combined Task Force 151* desde donde fue puesta de manera inmediata en conocimiento del cuartel general de *Eunavfor*. La información suministrada fue contrastada desde

el aire por el *CN-255* del destacamento *Orión*. Tras confirmar la posición del pesquero, el estado mayor de la Fuerza Naval de la UE en el *Galicia* estableció contacto telefónico con el patrón del barco comunicándole que la policía marítima de Puntlandia (estado autónomo de Somalia) se encargaría de la operación de rescate y que el seguimiento de la misma se llevaría a cabo desde el buque de asalto anfibio español por ser el más próximo a la embarcación siniestrada.

ENFOQUE INTEGRAL

Los contactos establecidos con anterioridad con las autoridades locales de Puntlandia a bordo del *Galicia* fueron fundamentales para el éxito de la operación de rescate del pesquero yemení. Precisamente, la Unión Europea ha ampliado el mandato de la operación *Atalanta* hasta el 12 de diciembre de 2016 con el fin de seguir trabajando para alcanzar un enfoque integral de la lucha contra la piratería en el Índico, uno de cuyos pilares es la construcción de las capacidades marítimas de los países del área, principalmente Somalia, pero también las islas Sheycheles, Kenia, Tanzania y Yibuti, a través de la misión EUCAP-Nestor de la UE en la que participan dos oficiales de la Armada española, así como un suboficial de la Guardia Civil y cuatro civiles.

J.L. Expósito

Como ahora, la Armada española ha ejercido el mando de la Eunavfor en otras cuatro ocasiones