

A lo largo de los años, la operación marítima más antigua de la Unión Europea se ha ido adaptando a distintas tareas

# Atalanta, ejemplo de evolución y adaptabilidad



**Vicealmirante Ignacio Villanueva Serrano**  
Comandante de la operación EUNAVFOR *Atalanta*

**E**L pasado 29 de marzo, se cumplieron seis años desde la activación del cuartel general de la operación EUNAVFOR *Atalanta* en sus instalaciones de la base naval de Rota (Cádiz) tras el traslado desde Northwood (Gran Bretaña). La reubicación de este cuartel general de nivel estratégico fue un proceso complejo que se realizó de forma eficaz y que permitió la continuidad en la conducción de las operaciones de forma exitosa. Además, representó un hito para España y sus Fuerzas Armadas, al ser designada como la nación anfitriona de esta operación de la Unión Europea de gran relevancia a nivel internacional y profunda trascendencia para todos los europeos. El hecho de ser nación anfitriona supone aportar tanto las instalaciones y equipos necesarios del cuartel general, como el 50 por 100 del personal necesario, además del mando del mismo.

Quisiera recordar los hechos que motivaron el lanzamiento de la operación, en diciembre de 2008. Por aquel entonces se habían producido numerosos incidentes relacionados con la piratería en las costas de Somalia, en la región conocida como el Cuerno de África y el golfo de Adén. Algunos de estos ataques siguen muy presentes en la memoria nacional, como los ocurridos a los pesqueros *Playa de Bakio* y *Alakrana*. Estos hechos, que incluían secuestros de tripulaciones y de los propios buques mercantes o pesqueros asaltados para solicitar rescates cuantiosos, ponían en jaque la libre navegación a través de esta zona de importancia

geoestratégica capital, ya que por ella transita aproximadamente el 10 por 100 del comercio mundial, en el cual hay que incluir la flota pesquera española que realiza sus actividades en el océano Índico. Gracias al apoyo de diversas resoluciones de Naciones Unidas, que proporcionaban un marco legal legítimo, la Unión Europea lanzó la operación EUNAVFOR *Atalanta* para combatir la lacra de la piratería, proteger los buques del Programa Mundial de Alimentos en el desarrollo de sus cometidos humanitarios, tanto en Somalia como en otros países en esta región, y garantizar el tránsito marítimo seguro en el Índico occidental.

Por ello, la operación nació con un mandato muy definido, enfocado a las necesidades que en el momento de su lanzamiento debía hacer frente. A lo largo de los años, dicho mandato ha sido adaptado a diferentes tareas a las que se debía hacer frente. Sin embargo, hay que recalcar que la lucha contra la piratería y la protección

**La lucha contra la piratería y la protección de los buques del Programa Mundial de Alimentos siguen impulsando esta operación**



EUNAVFOR Atalanta

de los buques del Programa Mundial de Alimentos siempre han permanecido en el núcleo de *Atalanta* como principales tareas y como motor fundamental que impulsa esta operación.

Tras el salto desde Northwood hasta Rota en marzo de 2019, en diciembre de 2020 EUNAVFOR *Atalanta* afrontó una de las mayores adaptaciones de su mandato para realizar con garantías los nuevos requerimientos que la Unión Europea trasladó a la operación. Estas nuevas necesidades son, principalmente, actuar de forma decisiva contras las redes de narcotráfico que operan en el área, y contribuir activamente en la lucha contra la pesca ilegal, no registrada y no regulada, que se produce, fundamentalmente, en aguas del Cuerno de África. El objetivo final es producir una estabilidad y seguridad en la zona que permita el desarrollo sostenido de los países y una libre circulación.

Esta evolución no ha sido sencilla. Fue necesaria una adaptación de nuestro marco legal, ya que dicho marco debía ser capaz de permitir las actuaciones contra embarcaciones sospechosas de narcotráfico, sus tripulantes y la aprehensión de los estupefacientes que pudieran encontrarse a bordo. En febrero de 2022, el Comité de Política y Seguridad de la Unión Europea activo esta capacidad operativa de *Atalanta*, y el 23 de marzo de ese mismo año se realizó la primera operación contra el narcotráfico, ejecutada por el buque francés LHD *Mistral*, en el que se incautaron cuatro toneladas de

cannabis y 90 kilos de heroína. Desde entonces, se han incautado cerca de 16 toneladas de narcóticos. Es cierto que la modalidad en la que se realizan las incautaciones actualmente, la denominada *catch and release* (detención de sospechosos, incautación y destrucción de los narcóticos incautados, y posterior liberación de la embarcación y tripulación), solo está permitida según la legislación francesa, por lo que solo buques franceses pueden ejecutar dicha modalidad de actuación. Sin embargo, este hecho es coyuntural, y se trabaja activamente para continuar la evolución de las normativas de las naciones participantes en *Atalanta* y lograr acuerdos con los países de la región que permitan la detención de los sospechosos y su entrega a las autoridades pertinentes junto con la carga incautada. Esta iniciativa pone de manifiesto, una vez más, la capacidad de la operación en adaptarse y evolucionar a los requerimientos que surgen debido a las nuevas necesidades.

El modo en el que nos enfrentamos a la amenaza de la piratería también ha evolucionado notablemente, adaptándose al nuevo modo de actuación de las mafias que operan en la zona. Si echamos la vista atrás, la piratería produjo un profundo impacto en esta región del océano Índico, registrándose un máximo de incidentes en 2011, con hasta 736 tripulantes de embarcaciones y buques mercantes secuestrados, y hasta 32 barcos en manos de estas mafias. Gracias a la dedicación, compromiso y esfuerzo de *Atalanta*, junto con sus socios internacionales en seguridad marítima,

así como la estrecha colaboración con los países del área de operaciones, muy especialmente Somalia, se logró reducir el número de incidentes hasta prácticamente su desaparición, entre abril de 2019 y noviembre de 2023. Sin embargo, a lo largo de ese periodo, *Atalanta* siempre mantuvo la misma evaluación de la amenaza, comprendiendo que no estaba erradicada, sino más bien suprimida por los esfuerzos conjuntos que hemos comentado. Los incidentes ocurridos a partir de noviembre de 2023, con el caso del secuestro del buque pesquero *Almeraj-1*, demostraron el acierto de nuestras evaluaciones. También demostraron que las mafias de piratería solo estaban esperando la oportunidad para poder retomar estas actividades ilegales, ya que seguían manteniendo las capacidades y la intención de volver a estas prácticas. Las acciones de los *huties* sobre el tráfico marítimo en el mar Rojo y el golfo de Adén fueron precursoras de este resurgimiento. Sin embargo, el *modus operandi*, su metodología, se había adaptado también a la nueva situación geoestratégica. Ahora, las mafias piratas buscan embarcaciones pesqueras cercanas a las costas de Somalia, lanzándose sobre las mismas utilizando esquifes, que permiten navegaciones cortas y rápidas desde puntos costeros controlados por los piratas. Una vez en manos de estas redes, las tripulaciones permanecen secuestradas a bordo y las embarcaciones pesqueras sirven como buques nodrizas, facilitando navegaciones más largas y a mucha mayor distancia de las costas. De este modo, es posible asaltar buques de mayor calado y carga mucho más valiosa para poder pedir rescates más cuantiosos.

También aquí la evolución y adaptación de *Atalanta* es evidente. Hay que resaltar que la situación de las fuerzas desplegadas en la zona no era la misma que la que existía hace una década. En este nuevo resurgimiento de la piratería, las fuerzas, especialmente nosotros, éramos mucho más conscientes de las capacidades, de la amenaza y de cómo combatirla, a pesar de su evolución. Gracias a nuestras capacidades puestas al servicio de la seguridad marítima, nuestra dedicación y el compromiso de las fuerzas internacionales por acabar con esta lacra, en el segundo semestre de 2024 se logró contener de nuevo los eventos relacionados con casos de piratería, volviendo casi a una actividad residual en el 2025. Seguiremos muy atentos a las actividades relacionadas con esta amenaza ya que, como hemos comentado, una mínima oportunidad podría ser aprovechada para realizar un nuevo intento de secuestro.

Retomando otra de nuestras tareas principales, la protección de los buques del Programa Mundial de Alimentos que operan en nuestra zona de acción también ha sido reajustada. Las limitaciones para poder embarcar nuestros equipos de protección autónomos a bordo de los buques del Programa que operan dentro aguas territoriales de Somalia ha provocado que readaptemos nuestro enfoque en esta tarea para poder garantizar los máximos niveles de protección de estos buques. Hemos conseguido mantener una vigilancia permanente en todos ellos durante su tránsito por aguas del océano Índico, e incluso realizar escoltas puntuales de forma



regular, lo que nos ha permitido mantener su completa protección. Nos sentimos realmente orgullosos de poner nuestro grano de arena para ayudar al PMA en una trascendental labor humanitaria, no solo en Somalia, sino en otros países de la región.

Como hemos comentado, nuestras tareas principales, el alma de *Atalanta*, siguen plenamente vigentes y son la prioridad de la operación. A ellas se suman nuestros esfuerzos por alcanzar un marco legal que permita el pleno desarrollo de otra de nuestras tareas principales, como es la lucha contra el narcotráfico, y a la que también se une la lucha contra la pesca ilegal, no reportada y no regulada. En esta última tarea, fundamental para las autoridades de la República Federal de Somalia, se han dado pasos agigantados en los últimos años. Se ha logrado establecer una línea directa con las autoridades pertinentes a cargo de la lucha contra estas actividades en Somalia y Naciones Unidas. En concreto, se ha establecido un protocolo de actuación junto a la Oficina de Naciones Unidas para el Crimen Organizado (UNODC) en Mogadiscio, que permite un intercambio de información mucho más ágil y directo. Este intercambio de información incluye los datos de las licencias de pesca de las embarcaciones visitadas por nuestros buques en la zona, a través de visitas a bordo



voluntarias, y su confrontación con las bases de datos oficiales. Con ello se consigue comprobar la legalidad de las actividades pesqueras y la actuación sobre las embarcaciones que infrinjan la normativa.

Una vez garantizadas las misiones encomendadas en nuestro actual mandato, el siguiente paso en nuestra evolución está siendo integrarnos de forma definitiva en la arquitectura marítima del oeste del océano Índico. A pesar de que esta integración es una necesidad, al tratarse de una de las tareas no ejecutivas incluidas en el actual mandato de *Atalanta*, se está convirtiendo en la de mayor impacto estratégico en la actualidad. Ejercicios que aparentemente son sencillos desde el punto de vista de la ejecución táctica, acaban teniendo un reconocimiento y aceptación que superan lo

## El siguiente paso es integrarnos definitivamente en la arquitectura marítima del oeste del océano Índico

militarmente establecido. Dos ejemplos claros que ilustran este hecho en los últimos meses son el ejercicio *Aldabra IV* y un ejercicio conjunto con la Marina India.

Respecto a *Aldabra IV*, realizado en colaboración con las fuerzas armadas de Seychelles, no solo se trató de un ejercicio conjunto, sino que culminó con la conducción de una operación marítima real en un área marítima determinada por Seychelles, y coordinada por el Centro Regional de Coordinación de Operaciones y con las fuerzas armadas de dicho país. En lo referente al ejercicio con la Marina India, *Atalanta* ha demostrado ser una herramienta excepcional para la implantación de la estrategia de la Unión Europea en el océano Índico. Era necesaria una coordinación mucho más completa y eficaz con las fuerzas de seguridad marítimas de India, un actor de máxima importancia en esta región, y con este ejercicio, cuyo planeamiento ha durado más de un año, hemos logrado un éxito rotundo y la aceptación y credibilidad de *Atalanta* como un proveedor de seguridad marítima en la zona clave.

El otro eje para la integración de la operación en la arquitectura de seguridad marítima en el océano Índico es su cooperación con los centros regionales de seguridad marítima existentes en la zona. La estrecha relación de *Atalanta*, especialmente a través del Centro de Seguridad Marítima de Océano Índico (MSCIO, en sus siglas en inglés), permite participar de forma activa y decisiva en el establecimiento del control en tiempo real de toda actividad en el ámbito marítimo que tiene lugar en esta zona. Aquí, la evolución es muy palpable, ya que las herramientas virtuales del MSCIO han sido renovadas y adaptadas a los nuevos requerimientos técnicos que exige el control marítimo actual. El lanzamiento de la nueva versión de la página web de este centro, que incluye la adaptación de las herramientas virtuales de registro de buques, el envío de alertas y la publicación de evaluaciones sobre la amenaza en tiempo real, han posicionado a este centro como referente en seguridad marítima para todos los actores presentes en el área de operaciones y, muy especialmente, para la industria naviera, principal beneficiaria de una libre y segura navegación en el Índico.

EUNAVFOR *Atalanta* es la operación marítima más antigua de la Unión Europea, y también la de mayor éxito, adaptándose a los cambios y requerimientos que esta región geoestratégica tan compleja ha ido exigiendo a lo largo del tiempo. No cabe duda de que, de no existir *Atalanta*, habría un espacio vacío que ocuparían otras fuerzas internacionales, con intereses y finalidades muy diferentes a los de Europa, que perdería toda relevancia en la zona.

Quiero finalizar este artículo felicitando a los hombres y mujeres que han participado en la operación en estos 16 años y, muy especialmente, a los que actualmente permanecen desplegados en zona, por su excelente trabajo y total dedicación y compromiso, mostrando una vez más, la valía de los militares españoles y de todas las naciones que participan en *Atalanta*, siendo la verdadera clave para el éxito de esta operación.