

CONTRA LOS PIRATAS EN EL GOLFO DE ADÉN

Fernando POOLE QUINTANA



En los finales de octubre de 2008 relevé al capitán de fragata Alfredo Rodríguez Fariñas como comandante de la fragata *Victoria*. El barco llevaba alistado para desplegarse en aguas de Somalia y luchar contra la piratería desde el anterior mes de agosto y lo más importante seguía en el aire; no se sabía si al final se lanzaría la operación y, por tanto, mucho menos la fecha de salida.

Lo que encontré fue un barco muy ilusionado con la misión; era algo nuevo, diferente a lo que la Armada había hecho en los últimos tiempos y, sobre todo, lo que se percibía es que era una misión real: allí se estaba disparando de verdad. Además, se iban a defender los intereses marítimos nacionales directamente.

La fase de alistamiento

Cuando llegué, la preparación estaba muy avanzada; desde el mes de agosto en que se había iniciado, todo el Apoyo Logístico de la Armada se había volcado con el barco, en particular el segundo escalón de mantenimiento, el ISEMER, que no dejó de apoyarnos con extraordinaria agilidad hasta el mismo día de salida. A pesar del tiempo transcurrido desde la orden de alistamiento, todavía se seguían haciendo obras y mantenimientos con vistas a la operación: unas en respuesta a averías surgidas durante el periodo de alistamiento en el que el barco no permaneció inactivo, otras derivadas del reciente periodo de obras de modernización que quedaban por concluir y algunas consecuencia de las lecciones aprendidas obtenidas de los informes que nos iban llegando de la zona de operaciones.

Un ejemplo de estas últimas, en que se demostró la agilidad del sistema, fue la instalación de un «afuste» para una ametralladora MG en la proa de la



Rhib con ametralladora MG.

embarcación *Rhib* los últimos días antes de salir. Esta instalación fue consecuencia de la recepción del informe posdespliegue de la fragata británica *Cumberland*, en el que relataba el ataque recibido por su Trozo de Visita y Registro (TVR) durante la aproximación a una embarcación con piratas a bordo.

Finalmente, el 23 de enero recibimos la orden de salir hacia aguas de Somalia, y la incorporación a la Fuerza Naval Europea (EUNAVFOR) tuvo lugar el día 4 de febrero en Yibuti. Allí, la ausencia de un buque español con el que efectuar el relevo fue paliada en parte por la presencia de la fragata alemana *Karlsruhe*, que nos acogió a su costado y nos proporcionó mucha información basada en su experiencia de seis meses en la zona de operaciones, los dos últimos formando parte de la Operación ATALANTA.

Áreas de actuación de los piratas

Aunque el Área de Operaciones se encuentra dividida en varias zonas para facilitar la conducción de las operaciones, a efectos prácticos el área de influencia de la piratería somalí se puede considerar dividida en dos: el golfo de Adén y la costa oriental de Somalia.

En el golfo de Adén, el intenso tráfico marítimo discurre mayoritariamente por lo que se conoce como Corredor Internacional de Tránsito Recomendado (IRTC). Este corredor, de 490 millas de largo, canaliza el tráfico entre la salida del mar Rojo por el estrecho de Bab-el-Mandeb y la salida del golfo de Adén. No es por tanto de extrañar que la mayoría de los ataques de piratas a mercantes hasta marzo de este año tuviera lugar en el Corredor o en sus proximidades. Es lógico que el esfuerzo de todas las agrupaciones navales que se fueron incorporando desde finales de 2008 para luchar contra la piratería se volcase también en esta zona.

Sin embargo esa tendencia empezaba a cambiar cuando, una vez relevados por la fragata *Numancia* el 6 de abril, iniciábamos el tránsito de vuelta a casa. El evidente éxito alcanzado contra la piratería en el golfo de Adén durante el primer trimestre del año estaba llevando a los piratas, como era de prever, a trasladar sus ataques a la zona más desprotegida de la costa oriental de Somalia.

Los diferentes tipos de cometidos

El golfo de Adén fue nuestra área de operaciones en las tres patrullas que realizamos durante nuestra participación en la Operación ATALANTA del 4 de febrero al 6 de abril. Durante este tiempo fuimos cambiando de cometido siguiendo las órdenes del comandante de la Fuerza (CTF). Los principales cometidos asignados a las unidades de la EUNAVFOR fueron los siguientes:

Baseline Operations en el IRTC.— Consistía en patrullar un sector que comprendía parte del Corredor, con el doble propósito de disuadir a los piratas de efectuar ataques y responder a cualquier intento de secuestro contra mercantes en esa zona.

Ésta fue la forma más común de actuación de las unidades de la EUNAVFOR en este periodo, y la que más probabilidades ofrecía de encontrarse envueltos en una acción contra la piratería. Dos de nuestros tres encuentros con los piratas ocurrieron estando patrullando una zona asignada en el Corredor Internacional.

Durante el primer mes en la zona el número de buques de guerra fue claramente insuficiente para cubrir totalmente el IRTC, y por tanto los sectores asignados inmensos, lo que nos llevaba a responder a ataques que tenían lugar a más de 100 millas de nuestra posición. Durante el mes de marzo la agrupación de la OTAN SNMG-1, de la que formaba parte la fragata *Blas de Lezo*, y una TG japonesa se unieron a las fuerzas ya existentes en la zona —TG rusa, TG china, TG india, TF 150 (coalición contra el terrorismo liderada por Estados Unidos), TF 151 (coalición contra la piratería liderada por Estados Unidos) y la EUNAVFOR—. Con su incorporación, el Corredor Internacional



Escortando un convoy en el golfo de Adén.

se encontraba superpoblado de barcos. Sin embargo, la escasa coordinación entre las agrupaciones llevó a extremos tales como tener que suspender un vuelo por encontrarse cinco helicópteros más en nuestra zona, o tener que mandar a nuestro helicóptero a detener un esquife pirata a más de 130 millas por no haber otro helicóptero más cercano.

Escolta de convoyes de buques vulnerables.— Diariamente el Mando Operativo de la operación en Northwood (OHQ) enviaba listas de buques que iban a transitar por el Corredor que, por su francobordo y su velocidad, se consideraban más vulnerables a los ataques de piratas; a estos buques se les daba la posibilidad de cruzar el golfo de Adén en convoy acompañados por un buque de guerra. Además, en la página *web* de la Operación ATALANTA se publicaban las horas de inicio del tránsito de cada convoy, con la velocidad de avance y el buque responsable de la escolta. Cualquier mercante tenía la posibilidad de unirse al convoy, bien apuntándose con anterioridad a la salida o bien presentándose directamente en el punto de inicio.

Ésta era la única forma de operar de las unidades rusas, chinas, indias y japonesas, aunque, a diferencia de las unidades de la EUNAVFOR, estos buques inicialmente sólo escoltaban barcos de su bandera o con tripulaciones de su país. A lo largo de los primeros meses de la Operación ATALANTA, mediante reuniones de coordinación, el CTF fue consiguiendo que algunos de estos países admitieran otros barcos en sus convoyes e incluso que la programación de éstos saliera publicada en la página *web* de la Operación ATALANTA.

La efectividad de esta forma de utilización de los escoltas siempre estuvo en conflicto con las patrullas por sectores en el Corredor. Las patrullas tenían la ventaja de que cubrían más superficie con menos barcos, y eran necesarias porque no todos los barcos transitaban en convoy. Los convoyes tenían la ventaja de que los barcos más vulnerables estaban más protegidos y que el número de falsas alarmas se reducía mucho (suponían aprox. el 90 por 100 de las reacciones de los barcos de guerra). El mejor método sin duda era una combinación de los dos, pero para eso hacía falta un mayor número de barcos y, sobre todo, una mayor coordinación entre todas las agrupaciones en la zona.

Durante nuestro despliegue realizamos cinco escoltas de convoyes con un total de 25 barcos. En este tiempo pudimos comprobar que los piratas nunca atacan en las proximidades de un barco de guerra, salvo errores que alguna vez se dieron, y que ante la presencia de una unidad militar los piratas cesan inmediatamente sus ataques y salen huyendo.

Por tanto, durante los convoyes nunca tuvimos incidentes que implicasen a los mercantes que íbamos escoltando, pero la presencia del helicóptero nos dio capacidad de actuación ante las llamadas de auxilio de otros barcos mercantes. Podíamos intervenir para abortar un ataque en curso, pero luego no podíamos dirigirnos con el barco a abordar y detener a los piratas porque no podíamos abandonar la escolta.

Escoltas de buques del Programa de Alimentos de las Naciones Unidas.— De acuerdo con el OPLAN de la Operación ATALANTA, la escolta de buques del programa mundial de alimentos constituía la primera prioridad de la EUNAVFOR. El cometido, aunque monótono y con escasas posibilidades de acción, tiene la ventaja que normalmente implica la entrada en Mombasa o Seychelles como puertos de descanso, ya que la mayoría de estos buques salen de Mombasa con destino a un puerto Somalí. En el caso de la *Victoria*, sólo hicimos una escolta de este tipo, pero entre Yibuti y Berbera, con lo cual la ventaja de un puerto distinto de descanso no la disfrutamos.

Focus Operations.— Consiste este tipo de operación en efectuar labores de Inteligencia y de INFO OPS en zonas de la costa somalí, conocidas como origen de actividades pirata. El objetivo era familiarizarse con la zona e incrementar el conocimiento sobre actividades ilegales relacionadas con la piratería y difundir entre la población información sobre la Operación ATALANTA.

La *Victoria* participó en estas operaciones en la costa norte somalí, entre las ciudades de Caluula y Bossasso. El tiempo en esta zona fue escaso para los objetivos que se pretendían obtener, pero sirvió para conocer puntos de embarque de tráfico ilegal de personas entre Somalia y Yemen y comprobar que muchos *dhow*s yemeníes pescan muy cerca de las costas somalíes sin ser molestados. Esto casa con la teoría de que los piratas del golfo de Adén no utilizan buques nodriza para llegar hasta el IRTC, sino que aprovechan el tránsito entre Somalia y Yemen de traficantes de personas o de pescadores yemeníes para ser remolcados hasta el Corredor y, si el ataque no tiene éxito,



El helicóptero, elemento esencial en la lucha contra la piratería.

volverse a Somalia por sus propios medios. De esta forma, los pescadores y los traficantes se sacan un sobresuelo y los piratas están mejor camuflados en su aproximación al IRTC.

Acciones reales contra piratas en las que participó la *Victoria*

Si bien las reacciones ante ataques piratas eran más probables durante la realización de patrullas en sectores del IRTC (*Baseline Ops*), la presencia del helicóptero, que se mostró como un elemento esencial para la operación, permitía poder reaccionar aun estando empeñados en cualquiera de los otros cometidos.

La *Victoria* permaneció 61 días integrada en la EUNAVFOR durante los cuales hizo 50 días de mar. En este tiempo se reaccionó ante numerosas llamadas de auxilio lanzadas por mercantes que pensaban que estaban bajo ataque; sin embargo, de éstas sólo tres resultaron ser ataques reales:

Mercantes *Jolbos* y *Dubai*.— La primera tuvo lugar mientras efectuábamos una escolta de cinco mercantes en sentido este-oeste por el IRTC. A

bordo se había iniciado un ejercicio para evaluar el tiempo de reacción ante una llamada de auxilio, siguiéndose un procedimiento operativo particular para esta operación, que habíamos ido elaborando y practicando durante el tránsito de incorporación. La casualidad quiso que cuando el helicóptero estaba en el aire se recibiera por canal 16 VHF SMM la llamada del buque mercante *Jolbos* indicando que estaba siendo atacado por piratas. Cuando el helicóptero llegó a la zona del ataque, los piratas, a pesar de abrir fuego contra el *Jolbos*, no habían podido abordarlo, gracias a unas efectivas medidas de evasión, y se dirigían a por un nuevo barco que se encontraba en sus proximidades, el *Dubai*. Tanto el *Jolbos* como el *Dubai* señalaron al helicóptero la embarcación pirata que a una milla del *Dubai* se dirigía hacia él. Se ordenó al helicóptero detener a los piratas, primero mediante llamadas por VHF y, ante la falta de reacción, mediante disparos de aviso por la proa. Fue necesaria una sola ráfaga para que se detuviese; sin embargo la ausencia de otros barcos de guerra en la zona impidió la detención de los piratas, ya que la *Victoria* no podía abandonar la escolta del convoy.

Mercante *Pro Alliance*.— El 2 de marzo, mientras se realizaba una patrulla en un sector del IRTC, tuvo lugar nuestro segundo encuentro con los piratas. Se recibió por el *chat* de la fuerza (1) el aviso de que el mercante *Pro Alliance*, de bandera panameña, estaba siendo atacado por un esquife pirata a 80 millas de nuestra posición y que éramos el barco de guerra más cercano.

Mientras el helicóptero despegaba, el mercante informó de que había frustrado el ataque y de que los piratas huían con rumbo de componente sur. Con los datos obtenidos, se envió al helicóptero a la zona probable en donde podrían encontrarse los piratas 45 minutos después del ataque, que fue el tiempo que tardó en llegar el helicóptero a la zona, y allí se detectó un esquife que coincidía con la descripción dada. Después de intentar inútilmente enlazar por radio con el esquife, fue necesaria una ráfaga de disparos por la proa para que detuviese su marcha.

Cuando la *Victoria* llegó a las proximidades del esquife y el equipo de registro procedió a inspeccionarlo, el cuadro que encontramos fue de lo más extraño; no había armas ni material alguno de piratería, no había artes de pesca, sólo un GPS que no funcionaba y varios bidones de gasolina. La sorpresa fue que a bordo había una persona muerta y otra herida. En la inspección del equipo de visita y registro no se encontraron signos de violencia en el muerto: éste estaba vestido y la inspección fue superficial, por lo que no se pudo determinar la causa del fallecimiento. El herido presentaba una pequeña herida en la ingle. No había sangre ni casquillos ni nada sospechoso a bordo.

(1) *Chat* sin clasificar por Internet que enlaza a todas las unidades de la EUNAVFOR, al CTF, al OHQ y en el que también se encuentran representantes de algunas de las otras TF presentes en la zona.



Detención de los piratas del *Pro Alliance*.

La conversación mantenida con los tripulantes tampoco arrojó ninguna luz a lo que había sucedido en el bote: aseguraban que eran refugiados que iban a Yemen y que el muerto había fallecido de inanición; sin embargo su rumbo fue en todo momento de componente sur hacia la costa Somalí.

Aunque todos los datos y descripciones pasadas por el mercante apuntaban a que era el esquiife que había efectuado el ataque, la falta de pruebas y, sobre todo, la rotura de la cadena de evidencias nos obligaron a dejarles marchar una vez que nos aseguraron que no necesitaban ayuda y que el herido no precisaba asistencia.

Dos días después nos informaron de que el mercante atacado llevaba un equipo de guardacostas Yemení que se había enfrentado a tiros con los piratas. En ese momento el misterio quedó resuelto. Si hubiésemos tenido esa información antes, poco hubiese cambiado; hubiéramos efectuado el abordaje con mayores precauciones, si cabe, y se habría enviado al médico a examinar al herido y confirmar, en lo posible, la causa de la muerte. Además, el interrogatorio se habría orientado a obtener otro tipo de información y hubiésemos requisado el GPS. Pero en todo caso los piratas habrían

quedado libres por falta de pruebas, de acuerdo con las instrucciones que habíamos recibido.

Petrolero de la Marina alemana *Spessart*.— El ataque de un esquife pirata contra el petrolero de flota alemán *Spessart* fue sin duda un error de los piratas, un error increíble, puesto que tuvo lugar a plena luz del día, con buena visibilidad y contra un barco de guerra en el que la numeral, a diferencia de la nuestra, es de color blanco y bien visible. Probablemente el *khat*, la droga que todos los días mascan los somalíes, tuvo mucho que ver. Esta intervención fue sin duda la más elaborada y en la que más unidades de distintas TF intervinieron durante nuestro despliegue y en la que la *Victoria* tuvo un papel protagonista en la detención de los piratas.

Cuando recibimos el aviso de que el *Spessart* estaba siendo atacado por piratas, nos encontrábamos patrullando un sector asignado en el IRTC a 130 millas del incidente, con el helicóptero en el aire y el avión de patrulla marítima español *P3B* bajo nuestro control. El primero en dirigirse a la zona del ataque fue el *P3B*, y cuando llegó las tornas ya habían cambiado, el atacante ya estaba siendo perseguido por el buque alemán en zafarrancho de combate. El *P3B*, escaso de combustible, tenía un remanente para permanecer 15 minutos más en la zona, por lo que era importante que fuese relevado por otra aeronave; sin embargo, la fragata más cercana a la acción, la holandesa *Zeven*



Destructor japonés *Samidare*.

Provinzien de la SNMG-1, a 40 millas, no tenía helicóptero, así que, una vez que confirmamos que este buque nos ofrecía su cubierta de vuelo como alternativa para nuestro helicóptero, lo enviamos a la escena de la acción.

Las órdenes dadas al helicóptero fueron simples: dirigirse a la escena de la acción, enlazar con el *Spessart* para identificar el esquife, detenerlo antes de que alcanzase la costa somalí, efectuando disparos de aviso si era necesario, y mantener el contacto hasta la llegada de la unidad que iba a hacer el abordaje, que fue el buque griego *Psara*. Una vez relevado debía dirigirse al *Zeven Provinzien* para efectuar relleno en caliente antes de volver a casa. Las órdenes fueron ejecutadas a la perfección, aunque con muchas más dificultad de las esperadas, ya que, a diferencia de los casos anteriores, los piratas no estaban dispuestos a detener el esquife con una simple ráfaga de ametralladora y fueron necesarios hasta 150 disparos, en ráfagas cada vez más cercanas, hasta que finalmente se detuvo.

En la acción intervinieron hasta seis buques y cuatro aeronaves de tres agrupaciones diferentes: *Psara*, *Victoria*, *Spessart* y *Rheinland-Pfalz* (que se hizo cargo finalmente de los prisioneros), además del *CISNE 50 (P3B)* español y el *TORO (SH 60B)* de la *Victoria* de la EUNAVFOR, el *Zeven Provinzien* de la SNMG-1 y el *USS Boxer* con dos helicópteros de la TF 151. Toda la coordinación se llevó a cabo mediante el *chat* de la EUNAVFOR y el del CENTRIXS (2) y, a diferencia de la coordinación a nivel operacional, que dejaba mucho que desear, a nivel táctico fue ejemplar.

Las comunicaciones en la zona de operaciones

De la descripción de las acciones del párrafo anterior se puede ver que el concepto clásico de comunicaciones no se aplica en esta inmensa zona de operaciones. Sigue siendo válido el clásico OPTASK COMMS, en el que se recogen los diferentes circuitos de V, U y HF, pero apenas se usan otros que no sean los de control y *deconfliction* de aeronaves y los de VHF del SMM para enlazar con otros buques de guerra, además de con los mercantes.

Aparte de mediante la mensajería normal y el teléfono comercial, las órdenes, los intercambios de información y la coordinación de las acciones entre las unidades propias se realizan mediante el citado *chat* de la EUNAVFOR. Éste, alojado en la FEXWEB (*Fleet Exchange Web*) de la Marina británica controlado por Northwood, donde se encuentra el mando operativo, y en él, además de las unidades y del comandante de la EUNAVFOR, se encuentran

(2) *Chat* clasificado de la coalición liderada por Estados Unidos. utilizado por las TF 150 y TF 151, en el que también participaban algunas unidades de la EURONAVFOR, entre las que estaba la *Victoria*.

los comandantes de las TF 150 y 151. Por este *chat* se introducían desde Northwood informes de ataques y otros datos de aquellos mercantes que habían enlazado directamente con las autoridades británicas mediante el teléfono.

¿Éxito en el golfo de Adén?

En los párrafos anteriores he querido describir en qué consiste esta novedosa operación desde el punto de vista de una unidad naval integrada en la EUNAVFOR y, por otra parte, dar algunos retazos de las actividades realizadas por la fragata *Victoria* durante su alistamiento y despliegue. Pero no me gustaría cerrar este artículo sin hablar de resultados, de cómo el lanzamiento de la Operación ATALANTA y la incorporación de otras agrupaciones a la zona han afectado al fenómeno de la piratería.

Con las estadísticas en la mano, los resultados parecen satisfactorios: el porcentaje de ataques que finalizaron en secuestro disminuyó drásticamente con el aumento de unidades navales en la zona. Así, desde el inicio de la Operación ATALANTA hasta el relevo de la *Victoria* por la *Numancia* el 6 de abril, este porcentaje fue inferior al 15 por 100, cuando dos meses antes



Dhow típico de la zona. ¿Pesquero o apoyo pirata?

rondaba el 25 por 100. Viendo estas cifras podría parecer que el despliegue de las unidades navales en la zona ha sido el causante de esta disminución en el éxito de los piratas, pero lo cierto es que la gran diferencia está en que en los últimos meses los mercantes han aprendido a defenderse y han adoptado medidas específicas para contrarrestar los ataques piratas. Estas medidas son estáticas (agua a presión, alambre de espino, maniqués armados...) y de maniobra, haciendo zigzag y aumentando a máxima velocidad, incluso hay muchos que embarcan equipos de seguridad armados o, como un mercante chino cuando estaba siendo atacado, los que se defienden lanzando cócteles molotov a las embarcaciones piratas. Sin embargo, no es menos cierto que la presencia de numerosos buques de guerra les ha dado confianza para resistir ante los ataques piratas porque saben que antes o después uno de ellos acudirá a su llamada de auxilio.

Pero no hay que engañarse, estos buenos resultados se han dado porque la inmensa mayoría de los ataques en el periodo indicado se dieron en el golfo de Adén, donde es más fácil ejercer el control. Sin embargo, ya en nuestro periodo de relevo se empezaban a multiplicar frente a la costa oriental somalí. Además, al tráfico normal (aunque disminuido por la piratería) en esa parte del océano Índico habrá que añadir a partir de abril a las flotas pesqueras europeas, entre ellas la española, que se acercarán a la costa somalí siguiendo las rutas normales de migración de los atunes. Todo esto hará probablemente mucho más complicada la actuación de las fuerzas navales de la Unión Europea desplegadas en la zona de operaciones.

