

## JUSTOS POR PESCADORES

En los últimos años se han producido en las aguas que rodean las costas de Somalia, un grave deterioro de la seguridad marítima internacional por actos de piratería. El número de ataques y la distancia a la que se realizan de la costa, han ido aumentando con carácter alarmante. El armamento y medios que utilizan estos modernos piratas son cada vez más potentes y el uso de lanzagranadas y ordenadores, empieza a ser habitual. A estos piratas del siglo XXI, no les importa ni el Pabellón ni el tipo de buque: han matado, secuestrado y capturado desde yates de recreo a petroleros, prueba inequívoca de su capacidad operativa y de su osadía. Para que nos hagamos una idea de la dimensión del problema, según la “*International Maritime Bureau*” (BMI), entidad encargada a nivel mundial de la lucha contra esta actividad criminal, con un centro antipiratería en Malasia, son zonas de elevado riesgo de ataque, los mares de Indonesia, bocana del Mar Rojo, Filipinas, Nigeria y Somalia. La BMI, contabilizó en 2006, 239 abordajes; en 2007, 263 y en 2008, 293 incidentes contra buques. Más detalladamente, en 2008, fueron secuestrados 49 buques, apresados como rehenes 889 tripulantes y hecho fuego sobre 46 buques: un total de 32 miembros de tripulación resultaron heridos, 11 muertos y 21 desaparecidos.

Recordemos para nuestro país, el caso del secuestro, en abril de 2008, del atunero “*Playa de Bakio*” al que hay que unirle ahora al también atunero “*Alakrama*”. En el primer caso, aunque el Gobierno lo ha negado, otras fuentes solventes confirmaron en su día el pago de un rescate. Muy posiblemente con el “*Alakrama*” estemos siguiendo el mismo camino.

Como consecuencia de este problema internacional, las Naciones Unidas han dictado varias Resoluciones exhortando a los países a combatir la piratería. Ante una de estas Resoluciones, que exhortaba “*a la protección de los convoyes marítimos del Programa Mundial de Alimentos de alimentos, proteger a las embarcaciones vulnerables, mediante la disuasión, prevención y represión de los actos de piratería*”, el Consejo de la Unión Europea puso en marcha una operación militar naval denominada “*ATALANTA*”, diseñada para llevarse a cabo mediante el despliegue de una fuerza naval con apoyos aéreos. España participa en esa operación con un contingente máximo, aprobado por el Congreso, de una fragata, un buque de aprovisionamiento logístico, un avión de patrulla marítima y un máximo de 395 efectivos, sin contar el personal que resulte imprescindible para la instalación de la infraestructura necesaria. La OTAN, por su parte, puso en marcha una respuesta inicial a corto plazo que consistió en el despliegue de tres fragatas pertenecientes a uno de los “*Standing Naval Maritime Group*”. Su misión inicial era también la protección de los convoyes del Programa Mundial de Alimentos, pero finalizado el periodo de su despliegue y debido al incremento de los ataques de piratas, ésta decidió que parte de los buques de la Agrupación, entre ellos una fragata española, regresase de nuevo a la zona del Golfo de Adén y el Cuerno de África para seguir colaborando en la seguridad del tráfico marítimo, en coordinación con la operación Atalanta de la Unión Europea. Las fragatas desplegadas llevan a bordo un equipo de Guerra Naval Especial especializado en realizar operaciones de interdicción marítima. Llevan, además, dos helicópteros “*Seahawk*” embarcados que permiten ampliar la zona de vigilancia marítima y un tiempo de reacción mayor.

Teniendo en cuenta todo lo anterior podemos decir que los países han reaccionado de una forma similar y coherente con la estrategia naval al problema de la piratería en la

zona, pero es evidente que el resultado, aparentemente, no es muy alentador. ¿Cuáles son las causas de que continúen los actos de piratería? En primer lugar hemos de tener muy claro que la causa de la piratería no está en el mar, sino en la miseria que asola a Somalia, un Estado fallido sujeto a intereses de grupos mafiosos locales. En segundo lugar, nunca el “dominio del mar” se puede ejercer de manera absoluta y durante todo tiempo. Ese dominio es temporal y limitado a una zona determinada. Esto último, es lo que las Marinas participantes en la Operación están intentando lograr, en otras palabras, “*negar el uso del mar*” a los piratas somalíes en un área limitada. Cualquier buque que navegue fuera de esa área bien definida, acordada formalmente por la UE **y que los armadores de los buques pesqueros conocen**, estará fuera del paraguas protector de la Fuerza Naval Internacional y deberá asumir los riesgos que ello conlleva. A nivel nacional, no se le puede pedir a la Armada que controle toda la extensa área en que faenan los atuneros; simplemente porque no tiene capacidad para ello. Naturalmente, los armadores quieren obtener el máximo de capturas y conseguir la seguridad para sus tripulaciones. En este momento, el único lugar en que se aseguran las dos condiciones y no al 100%, es en la zona donde la Fuerza Naval internacional intenta ejercer el “dominio del mar”. Desgraciadamente es más fácil decirlo que llevarlo a la práctica. Se lucha contra un “enemigo” no convencional cuya estima de su propia vida es inexistente: si el secuestro sale bien, pasaran de una situación de miseria a disponer de una fortuna que les permitirá emigrar a tierras más afortunadas y si las cosas vienen mal dadas lo mejor que les puede suceder es perder la propia vida, pues si son juzgados en Somalia el castigo será, en muchos casos, peor que la propia muerte. En tercer lugar, todos los Gobiernos, especialmente el español, dan a los Comandantes de sus Buques de Guerra unas Reglas de Enfrentamiento (*ROE*) tan restrictivas que abrir fuego contra una lancha de “presuntos” piratas le puede costar la carrera e incluso la cárcel a un comandante de buque. Por ello, las *ROEs* se convierten en muchos casos en una traba. Si se quiere aumentar la zona de control y vigilancia en Somalia no hay más remedio que desplegar más medios, pero que nadie se engañe, mantener una Fuerza Naval en la mar es muy caro y todos los países tienen dificultades económicas.

En el caso de España, la Armada está en el límite de sus capacidades. Hemos adquirido cuatro Rolls-Royce del mar (Fragatas Álvaro de Bazán), un Ferrari náutico (LHD Juan Carlos I) de próxima entrega y estamos construyendo, entre otros, unos Buques de Acción Marítima que sumado al resto de buques disponibles y teniendo en cuenta las circunstancias económicas actuales, no tenemos dinero para mantener. ¿Se está dispuesto a pagar un incremento de la factura? Nos tememos que no: Francia tiene un presupuesto de Defensa del 2,4% de su PIB (356.000 militares), Italia de 1,9% (362.000 militares) y España (135.000 militares), se encuentra a la cola de la UE y tan solo delante de Luxemburgo, con un paupérrimo 1,2%.

Los medios de comunicación han lanzado la noticia, en estos días, que Francia e Italia están embarcando a Infantes de Marina en sus buques de pesca para protegerlos y existe una petición expresa del PNV en este sentido: sí, ese partido que hizo un acto de desagravio ante la “ofensa” que le supuso la colocación de una bandera de España en la cima del Monte Gorbea y que no permitió actuar en enero de este año a la UME cuando ZP brindó ayuda ante los temporales de la Comunidad Vasca. Sin querer negar la mayor, no hemos encontrado en las webs de ambas marinas ninguna referencia al respecto.

Algunos partidos de la oposición han pedido al Gobierno que siga idénticos pasos al gobierno francés, pero Defensa se ha amparado en una normativa ya existente, que no

posibilita el embarque de personal militar en buques civiles, débil argumento cuando se dispone del BOE. Si es por legislar, fácil resulta, teniendo en cuenta que están en juego intereses nacionales, como la propia Ministra Chacón afirmó en enero de este año ante el Parlamento español. Nuestra Infantería de Marina tiene experiencia suficiente para acciones en alta mar o en aguas costeras. Basta recordar su brillante papel cuando un buque de la Armada interceptó en Diciembre de 2002, en aguas de Yemen, un carguero norcoreano con misiles *SCUD*, en las operaciones de embargo tras Guerra del Golfo. En esta operación, un helicóptero *Seaking SH-3D*, protegido por un *Seahawk*, sobrevoló el carguero y siete infantes de Marina se descolgaron sobre cubierta, tomando el control del buque. Pero, ¡cuidado!, una cosa es la utilización de los infantes de marina para lo que están adiestrados y preparados, como son las operaciones de interdicción marítima partiendo y con el apoyo de su buque de guerra nodriza y otra muy distinta es “enrolarlos” en un buque pesquero en calidad de algo que no se sabe bien lo que es. Recordemos la famosa sentencia marinera “*en el buque en la mar, el que manda es el Capitán, después Dios y después, muy detrás, el resto*”.

¿Quién mandará en el pesquero? ¿Quién decidirá que la zona de pesca es demasiado peligrosa y hay que acercarse más hacia la zona protegida por la Fuerza Naval? ¿Qué sucederá si no hay acuerdo entre los dos? ¿Cuántos infantes se pretenden embarcar por pesquero? En los buques de guerra en una navegación normal para permitir una buena efectividad combinada con el descanso de la dotación se navega a lo que se denomina “*guardias de mar*”; cada cuatro horas se releva la guardia. Si se quiere una vigilancia de 24 horas, al menos deberían embarcar seis. ¿Qué pesquero soportaría la disminución de 6 marineros para cambiarlos por infantes? Porque así será planteado el tema: en un pesquero no sobra ninguna cama.

Desde UPyD, creemos que los medios navales y aéreos deben ser incrementados aún sabiendo que nuestra Armada está tocando techo en su esfuerzo. Se debe acometer la compra de aviones de vigilancia marítima para la Armada. En este sentido, la actual pertenencia de los aviones Orión al Ejército del Aire, conlleva que estos los mantengan entre sus últimas prioridades de modernización y mantenimiento. Desde UPyD, se desaconseja el embarque de infantes de marina a bordo de pesqueros, por las razones expuestas y como somos plenamente conscientes de la extraordinaria formación de nuestros marinos y su acreditado buen hacer, exigimos la modificación de las *ROEs* que permitan a los Comandantes de Buques, una mayor libertad de acción. Desde UPyD pedimos a los atuneros que permanezcan en la zona de vigilancia internacional de cobertura y desde UPyD, exigimos al Gobierno que persevere en sus acciones encaminadas a incrementar la seguridad en la zona, porque no es de recibo el consejo dado por la Ministra de Defensa a los pesqueros a fin de que apliquen medidas de autoprotección, contratando seguridad privada.

¡Hay que ver lo que le gusta a esta Ministra contratar seguridad privada!. Porque, veamos, en este año 2009 y en plena crisis económica, con dos recortes presupuestarios, más el gordo que nos va a caer el año próximo, su Ministerio ha adjudicado a la empresa SEGUR IBÉRICA, varios contratos de prestación de servicio de vigilancia y seguridad de determinados centros y acuartelamientos, así: en hospitales militares, por un precio de 4,1 millones de euros; en acuartelamientos ubicados en varias capitales de provincia: Madrid, Sevilla, Valencia, Barcelona, A Coruña, Zaragoza, ..., por un precio de 5,1 millones de euros y en polvorines, almacenes de armamento y municiones, depósitos de explosivos, por un precio de 1.9 millones de euros.

Y ¡ahora, seguridad privada también en los pesqueros!. Interesante, ¿verdad?.

Francisco García y Santiago Gamundi. (Grupo de Defensa)