





## FORCE PROTECTION - FLOTA PESQUERA ESPAÑOLA

*La visión de UC GLOBAL*

Las operaciones de Seguridad Marítima tienen cada vez una importancia mayor en las operaciones marítimas comerciales actuales. El éxito o fracaso de estas operaciones puede tener grandes implicaciones económicas para las compañías que se dedican a estas actividades.

Por ello desde UC Global ponemos la experiencia y los recursos necesarios, en base a las necesidades del cliente, para proporcionar una cobertura completa de todos los aspectos requeridos para proporcionar acciones de Seguridad Marítima o "Force Protection" a buques tanto civiles como militares.

Para ello contamos con un equipo experimentado que ya ha proporcionado protección a buques militares y civiles, contra amenazas convencionales y no convencionales en puertos y aguas internacionales, incluyendo Albania, Iraq, Croacia, Marruecos, Senegal, Gabón, Brasil, Haití, Indonesia, Pakistán entre otros

Las múltiples actividades criminales como el contrabando, amenazas terroristas como botes suicidas cargados de explosivos, y casos de sabotaje con explosivos subacuáticos (ante el actual panorama internacional cualquier interés nacional en el exterior puede convertirse en objetivo terrorista), ante estos casos estas acciones pueden ser minimizadas mediante nuestra experiencia en seguridad y protección.

El personal designado para la realización de estas operaciones deberá de trabajar en unas condiciones que requieren una gran capacidad de reacción, trabajo metódico y capacidad de resolver las distintas complicaciones que puedan surgir en el desempeño de estas actividades.

Es por ello que nuestro personal a recibido adiestramiento específico para la protección, el abordaje, toma, control y registro de buques.

UC Global hace honor a su hombre al disponer de personal proveniente de unidades de diferentes naciones OTAN y UE, sumando así el bagaje y la experiencia de otras naciones a la formación que ofrecemos a la nuestra.

Todos ellos disponen de los conocimientos, la experiencia y la capacidad nece-

saria para la realización de los servicios demandados por el cliente.

### Situación general de la flota pesquera española

Alrededor de 330 barcos faenan en caladeros internacionales es decir, en aguas de países terceros o en aguas internacionales, al amparo de Acuerdos de pesca bilaterales o multilaterales suscritos por la Unión Europea.

Esta flota de gran altura representa el 46 por ciento en arqueo y el 27.5 por ciento en potencia del total de la flota, así como el 12 por ciento de las tripulaciones. En su mayor parte son buques congeladores: arrastreros, palangreros y atuneros-cerqueros.

La "vulnerabilidad" de los buques pesqueros en general, es muy alta al no llevar armas ni escoltas a bordo, están aislados y sus técnicas de cerco les obligan a estar de una a tres horas inmovilizados

La flota atunera congeladora de gran altura española, cuenta con 5 empresas y 13 buques cerqueros, operando en las aguas internacionales del:

- Índico (Madagascar, Mauricio, Seychelles, Comores),
- Atlántico (Mauritania, Senegal, Sao Tomé e Príncipe, Cabo Verde, Gabón, Guinea Bissau, Guinea Conakry, Costa de Marfil y Angola)
- Pacífico.

Las mareas de estos buques dependen del océano en el que se encuentren pero suelen durar entre uno y dos meses. Esta organización genera unos 800 empleos directos (tripulantes). Capturan 120.000 tn de túnidos, principalmente rabil y listado, con un valor económico de aproximadamente 120 millones de euros.

En torno a medio centenar de atuneros con pabellón europeo (principalmente español, francés e italiano) faenan en aguas próximas a Somalia, lo que supone cerca de 1.200 personas embarcadas.

La "vulnerabilidad" de los buques pesqueros en general, es muy alta al no llevar armas ni escoltas a bordo, están aislados y sus técnicas de cerco les obligan a estar de una a tres horas inmovilizados sin posibilidad de huir rápidamente ante una amenaza.





### Análisis de la situación en la zona

La piratería se ha convertido en el modo de vida de una parte de la población somalí que ha ido aumentando sus ingresos con el secuestro de buques y tripulaciones. Apoyada en el interior por los clanes locales, ha comenzado a desarrollar en el extranjero redes transnacionales en las que se apoya para

- 1º negociar el cobro de los rescates millonarios con los armadores y las compañías de seguros (el último conocido de 2 millones de dólares en abril de 2009 por una compañía naviera noruega),

- 2º conseguir inteligencia estratégica sobre el seguimiento y respuesta internacional a las acciones de la piratería e inteligencia operativa sobre los blancos posibles.

Esta actividad delictiva representa una amenaza para la navegación comercial y pesquera en las zonas del canal de Suez, Sur y Sudeste asiático (cada año surcan el Golfo de Adén unos 20.000 buques de los que 92 fueron atacados en 2008, 36 de ellos con éxito) y hacia el Cabo de Buena Esperanza poniendo en peligro:

- La entrega de la asistencia humanitaria del Programa Mundial de Alimentos en Somalia.

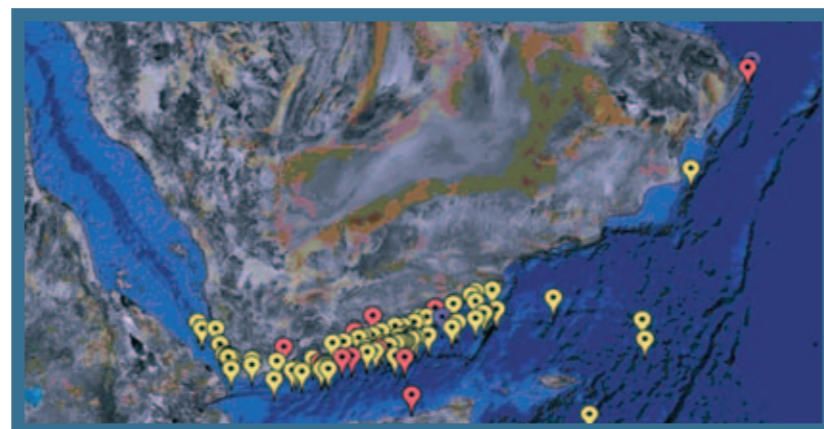
- El apoyo logístico a las fuerzas de la misión de la Unión Africana (African Union Mission in Somalia, AMISOM).

- El tráfico de mercancías en la zona del estrecho de Adén.

- El tráfico de embarcaciones de recreo en la zona.

- La actividad pesquera internacional en la zona.

El dinero de los rescates, unos 30 millones de dólares según NN.UU. o 50 según Lloyds para 2008, se reparte entre los piratas, las redes de apoyo y fluye hacia las poblaciones donde se refugian los piratas y que les ofrecen protección,



Últimos ataques registrados en la zona del Estrecho de Adén.

apoyo y cobertura. De esta forma, la piratería se ha consolidado como un modo de vida del que se benefician amplios sectores de la población somalí, especialmente en la zona de Puntlandia.

El grupo más organizado de piratas son los **marinos somalíes**, responsables del apresamiento del Playa de Bakio y que actúan entre las poblaciones de Harardheere y Eyl. Combinan la piratería con otras actividades ilícitas como el contrabando y operan cada vez más lejos de sus bases (en marzo de 2009 el pesquero Felipe Ruano evitó ser secuestrado cuando se encontraba a 525 millas náuticas de Somalia) recurriendo a buques nodriza, propios o capturados.

# Trabajamos por su seguridad... de profesional a profesional



FOTOS: PÉREZ DE LEÓN S.L.

Hebilla triple cierre

GUARNICIONERÍA ROAL S.A.

C/ ARGANZUELA - 10. 28005 - MADRID (SPAIN). FÁBRICA: PINTO (MADRID)

Teléfono/Fax: (34) 91 365 38 83 / (34) 91 366 96 11 -

E-mail: info@roal.com WEB: www.roal.com

**Roal**  
GUARNICIONERÍA S.A.

Junto a ellos operan otros grupos menos organizados hasta un total de 1.000-1.500 piratas con unas 60 lanchas según el informe 769/2008 del Grupo de Supervisión de Somalia de NN.UU. y con acceso a modernos medios de comunicación, posicionamiento e información que van mejorando con los ingresos de los rescates.

El Consejo de Seguridad de NN.UU. consideró que la piratería en esta zona constituía un peligro para la paz y la seguridad internacional y en su **resolución 1814 de 15 de mayo de 2008** solicitó a los Estados miembros que tomaran medidas para proteger la navegación, el transporte y el flujo de asistencia humanitaria a Somalia.

En la resolución 1816 posterior autorizó a usar la fuerza bajo el Capítulo VII de la Carta de NN.UU. contra el robo a mano armada (a menos de 12 millas náuticas de la costa) y contra la piratería (desde las 12 millas hasta las 200 de la Zona Económica Exclusiva y más allá en alta

mar). Finalmente, la resolución 1846 permite desplegar fuerzas, tomar y disponer de los medios empleados y penetrar en aguas territoriales para reprimir los actos de piratería de acuerdo con la Convención de Naciones Unidas sobre la ley del Mar (UNCLOS) que establece para sus Estados miembros el deber de reprimir la piratería en alta mar o en cualquier lugar que no se halle bajo la jurisdicción de un Estado (art.s. 100 y 105).

La experiencia de los últimos años ha evidenciado tanto la utilidad de las medidas pasivas y activas adoptadas a bordo por los buques para evitar ser asaltados, tal y como recomienda la Organización Marítima Internacional, aunque ello suponga un coste elevado para las navieras / armadores que sólo recurren a ellas cuando el riesgo es elevado.

Otra opción que tienen es acogerse a la protección que brindan las flotas navales regionales e internacionales que se ven obligadas a desplegarse por las zonas

de mayor tráfico y riesgo. Aunque estas fuerzas aeronavales vigilan para repeler los ataques que se producen y, en su caso, detener a quienes lo intentan no pueden llevar a cabo acciones preventivas porque sólo pueden intervenir si los ataques se producen y disparar en caso de defensa propia según el derecho internacional en el corredor de seguridad marítima establecido fuera de las zonas de pesca.

El número de ataques registrados alrededor del mundo se han duplicado durante los primeros seis meses del año 2009, en comparación con el año pasado, según la Oficina Marítima Internacional (IMB) centralizada en Kuala Lumpur.

Los ataques han pasado de los 114 registrados durante los primeros seis meses del 2008 a los 240 registrados en 2009, coincidiendo con un nuevo aumento e de la actividad de los piratas somalíes en las aguas del Golfo de Adén y en la costa oeste de Somalia.

Un total de 78 buques han sido abordados, 75 buques han sido tiroteados y 31 buques fueron secuestrados con un total de 561 personas miembros de tripulaciones secuestradas, incluyendo 19 heridos, 7 personas retenidas en tierra, 6 personas asesinadas y 8 desaparecidos.

Los ataques se realizaron con individuos fuertemente armados con armas automáticas, lanzagranadas RPG - 7 y cuchillos / machetes, incrementándose la violencia contra los miembros de las tripulaciones.

La inseguridad en la zona es especialmente preocupante con los intereses pesqueros españoles en la zona (*las flotas pesqueras españolas y la Asociación Nacional de Armadores de Buques Atuneros Congeladores (ANABAC), la Organización de Productores Asociados de Grandes Atuneros Congeladores y la Confederación Española de Pesca (OPAGAC) han venido solicitando un aumento de la protección naval en la zona*) consiguiendo que tras los últimos

El número de ataques registrados alrededor del mundo se han duplicado durante los primeros seis meses del año 2009, en comparación con el año pasado, según la Oficina Marítima Internacional (IMB)

ataques el Gobierno desplazara a Mombasa temporalmente el avión de reconocimiento P-3 Orión que operaba desde Yibuti. Igualmente se espera que a lo largo del 2010 el Ala 11 tenga la totalidad de sus aeronaves en revisión o transformación, por lo que no habrá ningún Orión operativo para la realización de este servicio (*ni ningún otro*).

Esta respuesta inicialmente parecía ser suficiente al atender las necesidades de seguridad para la actividad pesquera desempeñando un papel de prevención, disuasión y alerta.

Pero debido a que el mismo está comprometido con la Operación Atalanta, donde las resoluciones de NN.UU. no mencionan específicamente la actividad pesquera como una actividad a proteger (*aun cuando las flotas de aguas lejanas (distant water fleets, DWF) pueden sufrir el ataque de los piratas en aguas territoriales somalíes –si faenan con li-*



*cencia- o en alta mar*) a lo que hay que sumar las continuas paradas por mantenimiento del avión, el cual se encuentra fuera de su vida operativa, y la ampliación de la zona de operaciones de la misión Atalanta hacia la zona de las Seychelles, donde faenan las flotas pesqueras, hace que cualquier ampliación con los mismos medios reducen e imposibilitan las posibilidades de garantizar la protección.

Dada la limitación de los medios aportados por las Fuerzas Navales en comparación con la zona de actuación, conviene fijar las prioridades de actuación. Con los medios actuales no se puede garantizar la protección de todos los buques españoles que faenan o transitan por la zona, por lo que estos deberán de asumir las medidas de autoprotección propias.

En caso de secuestro, las fuerzas españolas podrán poner en marcha procedi-

mientos de actuación específicos para atender la situación pero no se puede crear la expectativa –ni la servidumbre- de que la Armada podrá garantizar la protección de todos y cada uno de los buques de bandera española porque no es posible cuantitativa ni cualitativamente.

Según lo anteriormente comentado y por los últimos informes recibidos sobre la actividad en la zona, podemos concluir lo siguiente.

- La presencia de los buques de guerra no desanima la actividad pirata en el Golfo de Adén. Incluso aunque se encuentren a 20 millas náuticas de un buque de guerra, los piratas continúan lanzando sus ataques.

- Se tiene conocimiento de que se producen más ataques que los que se reportan.

- Se observa un cambio en las estrategias y formas de actuación de los gru-





pos piratas, apreciándose la utilización de embarcaciones señuelos que actúan con el fin de distraer y desplazar la atención de los buques militares fuera de la zona donde otros grupos realizan sus ataques en otras posiciones.

- Existen datos que confirman la complicidad o interacción entre algunos pesqueros Yemeníes y grupos piratas.

- Se observa que los ataques se realizan de forma coordinada, con el fin de obligar a los navíos de guerra a no poder enfrentarse de forma eficaz a todos los ataques, con el fin de asegurar de esta forma la captura de un barco, lo que explicaría la toma y secuestro de buques incluso dentro del corredor de seguridad del Golfo de Adén.

- La posible mayor coordinación de los ataques entre diversos grupos piratas o el desarrollo de tácticas más complejas mediante la utilización de acciones coordinadas evidencian la adaptación de las técnicas de combate de los mismos. Podemos comparar dichas tácticas al presentado en los procedimientos de guerra de guerrillas, cuando el insurgente va adaptándose al escenario

cambiante en el que opera (pasando de tácticas simples a táctica más complejas en evolución junto con el teatro de operaciones en el que actúa (golpes simultáneos en diversos puntos, utilización de elementos de distracción, etc.) que permite enfrentarse de forma efectiva a un ejército convencional superior en medios y armamento.

- Siguiendo el manual de la lucha anti guerrilla, el presentar combate en el terreno dominado por el insurgente mediante el uso de actividades de respuesta a sus ataques mediante la mecánica de acción- reacción, suele conllevar una menor efectividad que mediante el uso de iniciativas más directas (como el ataque a sus bases y anulación de sus capacidades logísticas). Por ello el aumento de la presencia militar en la zona de operaciones no llegará a ser efectivo hasta que no se posea el control efectivo del terreno de los grupos piratas. Para ello se necesita un cambio de actitud de los estados y organizaciones internacionales en la zona, las cuales no es probable que se realicen a corto ni medio plazo, dada la falta de disposición política a acometer tales acciones.

#### Conclusión:

- Tras analizar la información mencionada anteriormente se establece como opción más efectiva en la lucha contra este tipo de ataques la utilización de equipos de Seguridad Marítima o "Force Protection" en cada buque, o bien contar con escolta marítima en la zona que permita detectar, prever, minimizar, evitar y llegado el caso responder a las acciones y ataques llevadas a cabo por parte de los grupos piratas, insurgentes, delincuentes del mar y terroristas. ■

#### UC Global S.L.

Apartado de Correos. 83  
Pago Vegosilla 11560  
TREBUJENA (Cádiz)  
España / Spain  
Office: (+34) 956 101 351  
Cell: (+34) 687 499 170 /  
(+34) 687 499 127  
Fax: 956.922.429  
Email: info@ucglobal.es  
Website: www.ucglobal.es  
David Morales (Gerente / CEO)

## MÚLTIPLES SOLUCIONES PARA CONDICIONES EXTREMAS



Soluciones de espacio de trabajo portátil



Sistemas de iluminación avanzados



Contenedores de transporte extralargos



Sistemas de Iluminación para Áreas Remotas

Milipol - 13E 110

Para obtener más información, visite [www.peli.com](http://www.peli.com)

EMEA headquarters:

PELI PRODUCTS, S.L. C/ Casp, 33-B Pral. • 08010 • Barcelona, Spain • Tel +34 93 467 4999 • Fax +34 93 487 7393 • marketing@peli.com • [www.peli.com](http://www.peli.com)