

LA AMENAZA DEL TERRORISMO EN EL ÁMBITO MARÍTIMO

Javier Feal Vázquez

Capitán de navío

Introducción

Antes de los ataques del 11 de septiembre de 2001 (11-S) todas las líneas marítimas del mundo eran peligrosas; los piratas que aterrorizaron el comercio marítimo durante siglos no desaparecieron a principios del siglo XX con el ocaso de los grandes veleros.

Aunque los ataques del 11-S expusieron la debilidad y la falta de seguridad en la industria de la aviación, también sirvieron como advertencia de que el sistema de transporte marítimo era en realidad vulnerable. Por otro lado, la piratería se ha convertido en un problema mayor ya que ofrece una perfecta tapadera para la formación de operaciones terroristas.

El año pasado hubo 70 ataques denunciados sobre petroleros y gaseros por piratas, además de varios secuestros con éxito.

En este trabajo abordaré las amenazas del terrorismo y la piratería actuales en el ámbito marítimo, las diferencias existentes entre ambas así como sus similitudes. Los objetivos de ese terrorismo marítimo, las diferentes iniciativas que se han puesto en práctica para contrarrestar esta amenaza, realizaré un análisis sobre las líneas de acción principales que un grupo terrorista puede seguir en el futuro para conseguir sus posibles objetivos, para finalizar con una serie de recomendaciones que puedan ayudar en la lucha contra el terrorismo marítimo y la piratería, y unas conclusiones a modo de colofón.

Importancia de las rutas marítimas para la economía

En estos tiempos de globalización y crecimiento económico sin precedentes, y habida cuenta que el mar cubre casi las tres cuartas partes del globo, el comercio mundial es, más que nunca, dependiente de la industria del transporte marítimo. La totalidad de las flotas del mundo conforman unos 50.000 barcos con más de un millón de personas en sus tripulaciones. Más del 90% del comercio mundial es transportado por mar y en los últimos 40 años, la cantidad de toneladas transportadas por este medio ha sido cuádruplicada.

De la misma manera que el transporte marítimo ha contribuido a la prosperidad mundial, este transporte masivo de toneladas de carga es vulnerable a la explotación por grupos terroristas.

La propia naturaleza del transporte marítimo lo hace extremadamente difícil de proteger ante actos de piratería y terrorismo. Los frecuentes ataques de piratas en el mundo, especialmente en el sureste asiático, demuestran la vulnerabilidad de las rutas del comercio marítimo.

La mar ha sido siempre un dominio anárquico, diferente al espacio aéreo o terrestre, apenas está vigilada en sus vastas extensiones carentes de leyes. Cada día miles de barcos navegan por los océanos transportando todo tipo de carga, desde muñecos de plástico fabricados en China hasta cargas volátiles de alto valor como el petróleo, el gas natural licuado (NLG) o incluso residuos nucleares. Para asegurar una mayor eficacia en el proceso de transporte, la mayoría de las mercancías transportadas por alta mar lo son en contenedores; se estima que unos 232 millones de contenedores son utilizados cada año y sólo el 2% de ellos son inspeccionados.

Piratas y grupos terroristas islámicos han operado durante mucho tiempo en las mismas zonas, mar Árabe, mar del Sur de China y aguas de la costa oeste de África. En la actualidad, tras los esfuerzos internacionales para congelar sus finanzas, los grupos terroristas pueden haber visto en la piratería una potencial fuente de ingresos. Particularmente, en el estrecho de Malaca, pasillo de 500 millas que separa Indonesia y Malasia, se han confirmado 186 ataques de piratería entre los años 2001 y 2006. Este Estrecho es un objetivo tentador para los terroristas que también buscan causar estragos en la economía mundial; a pesar de su estrechez, ya que mide unas dos millas náuticas en su punto más angosto, más de 600 buques navegan por dicho Estrecho cada día, cada año el 30% del comercio mundial y más de cuatro billones de barriles de petróleo que constituye el 50% del total transportado, pasa a través de sus aguas, figura 1.

¿Cuál sería el impacto económico mundial de un ataque terrorista contra la industria marítima o un acto de piratería que tuviese como resultado una catástrofe medioambiental o también económica? Un reciente estudio, estima en más de 70 billones de dólares el coste de un ataque que cerrase el transporte marítimo en Estados Unidos.

¿Cuál sería el impacto económico si un grupo terrorista fuera capaz de pasar con éxito de contrabando un arma de destrucción masiva o una bomba en el puerto de Los Ángeles y la detonaran? o ¿Cuál sería el impacto si los terroristas fueran capaces de lanzar un ataque, similar al del 11-S, contra múltiples objetivos marítimos en diferentes partes del mundo? Probablemente, Estados Unidos cerraría de inmediato todas sus instalaciones de contenedores y congelarían el comercio proveniente del exterior; las mercancías congeladas y perecederas se estropearían; los puestos de trabajo se perderían, las cadenas de montaje pararían, y los petroleros serían incapaces de cargar el combustible que mantiene en marcha la economía mundial.

¿Y si los piratas y los terroristas precipitaran un desastre ecológico marítimo y su posterior desastre económico hundiendo un gran petrolero en uno de los puntos focales del tráfico mundial? Dos millones de barriles de crudo se podrían derramar (más de diez veces la cantidad derramada por el *Prestige*) contaminando más de 500.000 millas cuadradas de océano. Solamente la limpieza de las costas constituiría un enorme esfuerzo, aparte del aumento del tiempo de navegación de los petroleros por las rutas alternativas; por ejemplo, si el estrecho de Malaca se cerrara, el tránsito entre el estrecho de Ormuz



Figura 1.

y Japón aumentaría en 1.000 millas, lo que supone tres días adicionales para un buque que navega a 15 nudos.

También un ataque fallido tendría graves consecuencias. Las secuelas de los ataques al petrolero francés *Limburg* en el año 2002 fueron considerables para Yemen, origen del lanzamiento del ataque; el tráfico entrante en este país, se redujo un 90%, las tasas de seguros se triplicaron y 3.000 personas perdieron sus empleos. La pérdida de ingresos fue igual al 1% del Producto Interior Bruto (PIB) de Yemen durante un periodo de seis meses.

Relación entre piratería y terrorismo

Las amenazas para la navegación provenientes del terrorismo y de la piratería se puede considerar que están relacionadas, teniendo en cuenta que la mayoría del petróleo y el gas mundial se envía a través de las aguas más infestadas de piratas. El secuestro en

el año 1999 del petrolero *Chaumant*, ilustra claramente el peligro planteado por la piratería a la economía global; después de atar a la tripulación y de saquear el barco, los piratas dejaron el barco navegando a máxima velocidad en el atestado canal del estrecho de Malaca. El *Chaumant* continuó a toda máquina inatendido a través de las líneas de navegación durante más de una hora hasta que la tripulación pudo liberarse y recuperar el control del barco. Gracias a una increíble fortuna no hubo una colisión en la mar que pudiera haber cerrado el canal o terminado en una catástrofe medioambiental.

Es muy preocupante que debido a la frecuencia con que se realizan actos de piratería en el sureste asiático, los terroristas puedan prepararse y operar en esta zona marítima utilizando la piratería como tapadera y mezclar sus acciones violentas camufladas y no como terrorismo transnacional.

Es posible que Al Qaeda haya estado instruyéndose en el gobierno de grandes buques químicos, ya que en marzo de 2003 el carguero de material químico *Dewi Madrim* fue atacado y secuestrado por una docena de hombres armados que lo abordaron durante la noche a la manera típica de los piratas. El grupo tomó el control del barco y parece ser que practicaron sus habilidades náuticas con diferentes cambios de rumbo y velocidad.

Un indicador importante es el hecho de que algunas de las zonas calientes actuales para la piratería se encuentren en áreas con grandes poblaciones musulmanas (Somalia, Indonesia, Malasia y Filipinas), lo que proporciona una excelente tapadera para grupos con ideologías políticas que puedan fácilmente mezclarse con aquellos que sólo buscan beneficio económico.

A pesar que las amenazas planteadas por la piratería y el terrorismo han llegado a entrelazarse, hay una distinción en ciertos aspectos entre piratas y terroristas. Los piratas, normalmente criminales comunes, suelen estar motivados por la codicia y el beneficio económico, operando generalmente en secreto. Por otro lado, el terrorismo marítimo está normalmente motivado por objetivos políticos, tales como una ideología o un deseo de vengar injusticias sufridas contra su cultura, que se extienden más allá del acto inmediato de atacar el objetivo; sus acciones se guían por el impacto que tendrán sobre el público. A pesar de estas diferencias, los expertos están de acuerdo en admitir ciertas similitudes cuando evalúan sus métodos de operaciones.

Aunque los terroristas y los piratas puedan tener diferentes razones para atacar un barco y deseen una situación final diferente, el primer paso es el mismo, tomar el control de un barco a la fuerza. Es la situación final deseada la que dicta la secuencia de acontecimientos después del secuestro del barco.

Piratería

Los piratas de hoy en día utilizan fusiles automáticos y lanzadores de granadas, así como embarcaciones de alta velocidad en su persecución por el beneficio económico. Los piratas abordan los barcos para robar el dinero y pertenencias de la tripulación, la caja fuerte, la mercancía, repuestos o enseres como televisiones, dvd, vídeos, etc. Algunos son simplemente criminales oportunistas, que operan por débiles o quebrados Estados

costeros, otros parten de redes sofisticadas de criminales, contratadas para secuestrar barcos y convertirlos en «barcos fantasmas» rebautizándolos y volviendo a registrarlos sin el más mínimo escrúpulo bajo una bandera de conveniencia (es decir, un buque que ondea la bandera de un país diferente al del propietario. Con esto, se consiguen cuotas de registro más baratas, tasas más bajas o exención de algunas de ellas, libertad de empleo, mano de obra más barata, etc.), figura 2.

Departamento Internacional Marítimo, IMB (*Internacional Maritime Bureau*), ha establecido como definición de piratería la siguiente:

«El acto de abordar o intentar abordar cualquier barco con la aparente intención o capacidad de usar la fuerza.»

Según el IMB, entre los años 2001 y 2006 ha habido 2.224 incidentes confirmados. Éste es un promedio de más de un incidente al día. Todavía es más preocupante la siguiente estadística; como resultado de los ataques, 319 personas de las tripulaciones murieron o desaparecieron en horribles incidentes en el estrecho de Malaca, los piratas tras secuestrar el barco, alinean a la tripulación en cubierta, les ponen capuchas en la cabeza, los aporrean hasta matarlos y entonces arrojan sus cuerpos por la borda. Sin embargo, el verdadero número de ataques sigue siendo desconocido, el IMB estima que en el mejor de los casos, sólo el 50% de los ataques son denunciados por diferentes razones.



Figura 2.

Muchas compañías de navegación no denuncian los incidentes de piratería para evitar la subida en las tasas del seguro y de investigaciones que conllevan mucho tiempo. Se estima que el tener un barco cargado parado durante una investigación cuesta a las autoridades aproximadamente 20.000 euros al día. Es posible que muchas compañías de navegación decidan que mientras que el barco no sea secuestrado ni los miembros de la tripulación sean heridos, es más rentable no denunciar el incidente. El daño causado por la piratería en pérdidas de barcos, cargas y aumento de tasas de seguros, es aproximadamente de diez billones de euros al año.

Los modernos piratas son adiestrados luchadores a bordo de embarcaciones rápidas equipados con teléfonos vía satélite y sistemas de posicionamiento global, portando armas automáticas, misiles antitanques y granadas. Cuando los piratas atacaron el crucero de lujo *Seaborne Spirit* con ametralladoras y cohetes en el año 2005, consiguieron localizar el barco con sus embarcaciones a pesar de que estaba a más de 100 millas de la costa somalí. De acuerdo con el informe de piratería del IMB del año 2005, se ha sabido que los piratas operaban a unas 400 millas de la costa usando buques nodriza para montar sofisticados ataques contra el tráfico comercial. Normalmente, los piratas llevan los barcos secuestrados a otra ubicación para descargar su cargamento mientras esperan el pago del rescate por el propietario para la devolución del barco sano y salvo y, en la mayoría de los casos, de la tripulación.

Terrorismo marítimo

La violencia de los piratas que operan para su beneficio económico es un problema para la aplicación de las leyes, pero es mucho más preocupante el terrorismo marítimo. Existen tantas oportunidades y métodos de terrorismo marítimo que es imposible asegurar una protección del 100% contra dichos actos, figura 3.

Los ataques contra objetivos en tierra son muy frecuentes, pero también los ataques marítimos perpetrados en años recientes demuestran que la amenaza de terror en el ámbito marítimo es real. Los terroristas han comprobado que tienen la capacidad de operar en dicho entorno marítimo habiendo realizado con éxito múltiples ataques contra instalaciones civiles e intereses militares occidentales. Ejemplos de estos ataques son los siguientes:

- En enero del 2000, Al Qaeda intentó colisionar una embarcación cargada de explosivos contra el USS *The Sullivans* en Yemen mientras el barco de guerra estaba reabasteciéndose; sin embargo, por exceso de peso la embarcación se hundió antes de alcanzar su objetivo. Una vez analizadas las razones de este fallo, los ataques suicidas realizados con otra embarcación similar cargada también de explosivos consiguieron impactarla contra el USS *Cole*, matando a 17 marineros, en octubre del mismo año. Jamal al-Badawi fue el líder del comando responsable, detenido y encarcelado, se fugó de la prisión en febrero del 2005 por un túnel cavado junto a otros 23 convictos.
- En octubre del 2002, un bote cargado de explosivos alcanzó al petrolero francés *Limburg*, que estaba cargado con 400.000 barriles de petróleo en las inmediaciones de las



Figura 3.

- costas de Yemen, matando a un miembro de la tripulación, dejando el petrolero en llamas, y derramando lo que se estima en 700 toneladas de crudo. Mohammed Hamdi al-Ahdal fue el responsable, arrestado, fue juzgado por las cortes del Yemen y sentenciado a tres años y un mes de prisión.
- En febrero del 2004, en el sur de Filipinas el grupo terrorista Abu Sayyaf hundió con explosivos al *Super Ferry 14*, matando a 116 personas, siendo el acto de terrorismo marítimo que se ha cobrado el mayor número de víctimas mortales. Al-Nashiri planeó los ataques al USS *Cole* y al MV *Limburg*, además de otra serie de atentados en el ámbito marítimo. Apresado y juzgado, fue sentenciado a muerte. Indudablemente su ejecución en Yemen en septiembre de 2004, ha sido un duro golpe para Al Qaeda, disminuyendo su capacidad de cometer actos terroristas en el ambiente marítimo.
 - En marzo del 2004, un hombre del grupo terrorista palestino Hamas, se escondió en un compartimento secreto de un contenedor, que fue transportado al puerto israelí de Ashod a 15 millas al sur de Tel Aviv. Este compartimento no fue detectado ni al pasar el escáner electrónico, ni en la inspección física interior y exterior. El hombre salió del contenedor vestido con uniforme de la Marina israelí y detonó un chaleco con explosivos matando a diez autoridades portuarias.
 - En junio de 2002, el Gobierno marroquí arrestó a un operativo del grupo Al Qaeda por sospechar que tramaban asaltos contra los petroleros británicos y americanos que cruzaban el estrecho de Gibraltar.

- Después de la captura del director de operaciones de Al Qaeda, Khalid Shaikh Mohammed, se descubrió que Al Qaeda formaba parte de una trama para conseguir un acceso regular a los contenedores utilizados para llevar prendas de ropa desde Pakistán a Nueva York. De acuerdo con los oficiales americanos de Inteligencia, Mohammed estaba involucrado en la planificación de nuevos ataques contra Estados Unidos utilizando el sistema de transporte marítimo como forma de conseguir la entrada en dicho país.
- Otro ejemplo de un ataque frustrado, está relacionado con el descubrimiento en el año 2001, por las autoridades italianas, de un supuesto operativo de Al Qaeda escondido dentro de un contenedor. Detrás de una falsa pared, el operativo vivía en un contenedor que estaba equipado con cama, baño, calefactor, comida, agua, ordenador y teléfono vía satélite. También poseían pases de seguridad falsificados para varios de los más importantes aeropuertos de Estados Unidos.
- El último ataque de los que tengo noticias sucedió el 15 de septiembre de 2007, y consistió realmente en dos ataques simultáneos con coche-bomba contra instalaciones relacionadas con la industria petrolífera en Yemen. La forma del ataque fue similar en ambos casos, utilizando dos coches con explosivos, el primero para abrir paso en la verja de entrada explotando contra las murallas y facilitando el paso al segundo vehículo en el perímetro de la terminal yemení.

Por tanto, sigue siendo una preocupación para todos los gobiernos la utilización de contenedores de carga por polizones terroristas. Bob Graham, jefe del Comité de Inteligencia del Senado de Estados Unidos, ha declarado que 25 «extremistas» se escabulleron en barcos destinados a Estados Unidos escondiéndose en contenedores durante el tránsito, abandonando los barcos al atracar y desapareciendo entre la población.

Esto es sólo una pequeña muestra de las actividades terroristas contra objetivos marítimos. Durante una entrevista con el director del FBI, Robert Mueller, 15 meses después de los ataques del 11-S, declaró que había habido cierto número de ataques frustrados a buques, y sin entrar en detalles dijo que habían desbaratado numerosos ataques de diferente envergadura. Algunos detalles que han salido a la luz en la prensa, incluyen grupos terroristas que han recibido entrenamiento de buceo y demolición submarina por naciones sospechosas y están desarrollando la capacidad de realizar ataques marítimos submarinos.

Si los terroristas fueran estudiantes de Historia, y no hay razón para creer que no lo son, podrían obtener conclusiones de un evento que ocurrió hace cerca de 90 años cuando una colisión entre dos barcos en Halifax (Nueva Escocia), demostró el potencial destructivo que se puede causar si los barcos van cargados con explosivos. El 6 de diciembre de 1917, dos cargueros –*Imo* de 125 metros y *Mont Blanc* de 95 metros– colisionaron en el puerto de Halifax. El *Mont Blanc* estaba cargado con 180 toneladas de TNT, 2.300 toneladas de ácido pícrico (utilizado en la fabricación de explosivos $C_6H_3O_7N_3$ del tipo bencénico) y 10 toneladas de pólvora. La explosión resultante destruyó más de 300 acres (un acre son 40 áreas y 47 centiáreas, un área son 10 metros cuadrados, 300 acres es igual a 120.000 metros cuadrados) de la ciudad de Halifax, mató a más de 2.000 residentes, e hirió a más de 9.000 personas. Fue la mayor explosión hecha por el hombre antes de la bomba atómica.

Objetivos terroristas

Después del ataque al *Limburg*, Osama ben Ladem emitió una cinta alertando de más ataques a objetivos económicos occidentales. No es un secreto que uno de los caminos más efectivos para que los terroristas trastornen la economía global es atacar los suministros de petróleo, en palabras del líder de Al Qaeda:

«La línea de provisión y la arteria que alimenta la vida de las Naciones Cruzadas», figura 4.

Ciertamente los terroristas conocen las consecuencias para el mundo industrializado de lo que ocurriría si se pudieran paralizar los suministros mundiales de petróleo. El presidente George Bush, en su discurso sobre el estado de la Nación, reveló que las fuerzas navales de Estados Unidos ya habían evitado ataques terroristas contra buques que transitaban dentro y fuera del golfo Pérsico. El estrecho de Ormuz, que conecta el golfo Pérsico y el mar Árabe, se estrecha aproximadamente 30 millas con sólo dos canales de navegación proporcionando un paso seguro dentro y fuera del golfo Pérsico. Aproximadamente 15 millones de barriles de petróleo (un barril es igual a 158,98 litros) son enviados a través de él diariamente. En sólo un día, un 10% de la flota mundial de superpetroleros opera dentro del golfo Pérsico. Entre los años 1984 y 1987, cuando los petro-



Figura 4.



Figura 5.

leros eran frecuentemente atacados en el Estrecho, la navegación en el Golfo disminuyó un 25%, causando la intervención de Estados Unidos y el comienzo de los convoyes de escolta de petroleros. El golfo Pérsico y el anteriormente citado estrecho de Malaca no son las únicas barreras para el suministro mundial del petróleo. El canal de Bab el Mandeb, la entrada al mar Rojo, es una ruta marítima por donde se transportan 3,3 millones de barriles al día, tiene sólo 1,5 millas de anchura en su punto más estrecho. El Bósforo, que une el mar Negro y el Mediterráneo, es de menos de una milla de ancho en algunas zonas; el 10% de los 50.000 barcos que pasan a través de él cada año son petroleros que transportan el crudo a Rusia y al mar Caspio, figura 5.

De acuerdo con las estadísticas del IMB, la piratería y los ataques terroristas contra el comercio marítimo en el golfo Pérsico han aumentado significativamente durante los últimos años. Las preocupaciones por la piratería en el golfo Pérsico son las mismas que las del estrecho de Malaca.

¿Es el aumento de la piratería una tapadera para los grupos terroristas contra el suministro de petróleo? Ha habido numerosos ataques terroristas contra instalaciones petrolíferas en tierra, y al menos un ataque coordinado contra infraestructuras marítimas petrolíferas fuera de las costas de Irak.

Los intentos de ataques coordinados contra las terminales petrolíferas de Al Basra Oil (ABOT) y Khor Al Amaya (KAAOT) en abril de 2004, fuera de la costa sur de Irak subraya el creciente interés de los terroristas en dichas instalaciones. A las 5:00 hora local, la coalición de fuerzas navales detectó un *dhow* (velero tradicional utilizado profusamente en todo Oriente Medio para el transporte de mercancías) no identificado, aproximándose a la terminal de petróleo KAAOT. Mientras un barco de la Marina de Estados Unidos se posicionaba para interceptar y abordar al *dhow*, éste explotó y se hundió matando a tres marineros americanos e hiriendo a cuatro más.

Aparentemente se cree que el ataque fue coordinado, ya que 20 minutos después del citado anteriormente, se observaron dos embarcaciones rápidas con rumbo a la terminal de Al Basra. Las Fuerzas de Seguridad estacionadas en las instalaciones ABOT abrieron fuego contra las embarcaciones, que explotaron dentro del astillero de la plataforma, alcanzando a dos petroleros, uno de los cuales estaba cargado con 280.000 toneladas de crudo. A pesar de la pérdida de vidas y de la interceptación de las embarcaciones, la Marina pudo prevenir la interrupción del abastecimiento de petróleo. Un ataque con éxito hubiera paralizado las instalaciones y cerrado la plataforma de almacenamiento durante meses. Los ataques fueron atribuidos a Al Qaeda después que apareciera en la web islamista Muntada Al-Ansar la siguiente nota firmada por el número dos de Al Qaeda, Abu Mussab Al-Zarqawi:

«Os dimos buenas nuevas... vuestros hermanos apuntando con sus embarcaciones a los tanques de petróleo. Dejad que el mundo entero escuche esto, les hemos traído gente que ama la muerte igual que vosotros amáis la vida... y habrá muchos más ataques y operaciones, Dios mediante.»

Contra medidas a la amenaza de la piratería y el terrorismo

Los acontecimientos del 11-S fueron una llamada de atención para la industria de la aviación. Gobiernos de todo el mundo respondieron invirtiendo cientos de millones de euros para paliar los fallos observados en los sistemas de seguridad aérea. Pero el sistema de seguridad en la industria marítima prácticamente no existía antes del 11-S, por tanto los terroristas saben que un ataque contra recursos marítimos puede ser realizado con mayor facilidad y causar incluso más daño tanto físico como psicológico.

Para proteger puertos, cargamentos y la propia navegación de los ataques terroristas, se han puesto en práctica diferentes iniciativas; cada una de estas iniciativas se centra en aspectos diferentes de la seguridad pero comparten el objetivo común de rapidez y efectividad para aumentar la seguridad del sistema de transportes marítimos contra este tipo de ataques:

- Iniciativa para la Seguridad en la Proliferación (PSI) de armas de destrucción masiva. Esta iniciativa nació a raíz de un incidente en la mar en el año 2002. La fragata española *Navarra*, paró y abordó a un buque sospechoso de contrabando de armas que había salido de Corea del Norte y se dirigía a Yemen en el océano Índico. El barco fue considerado un buque fantasma por falta de credenciales y registro. Escondido en un falso compartimento bajo toneladas de cemento, los marineros españoles descubrieron 15 misiles balísticos de largo alcance que por supuesto no estaban declarados en el manifiesto de carga. Por la falta de tratados entre gobiernos que prohibieran el transporte de este tipo de armas, las autoridades tanto españolas como americanas no tuvieron otra opción que permitir que el barco siguiera su tránsito. Con esta iniciativa se establece la posibilidad de búsqueda y detención de barcos y aviones sospechosos de transportar ilegalmente armas de destrucción masiva.
- Iniciativa de Seguridad de Contenedores (CSI). Esta iniciativa fue establecida por Estados Unidos sólo cuatro meses después de los ataques de 11-S. En enero de 2002, el Gobierno americano estableció la iniciativa como un método para mejorar la seguridad

en el sistema mundial de comercio marítimo. De acuerdo con los Servicios de Aduanas e Interior, los cuatro elementos centrales de la iniciativa son:

- Identificar los contenedores de alto riesgo utilizando herramientas automáticas.
- Investigar y evaluar los contenedores antes que comiencen el viaje hacia Estados Unidos.
- Uso de tecnologías de detección avanzada como máquinas de rayos X, máquinas de rayos *gamma* y aparatos de detección de radiaciones.
- Desarrollo de contenedores «más inteligentes», que puedan ser rastreados en tiempo real, a prueba de explosiones y resistente a los forzamientos.
- Código de Seguridad Internacional de Buques y Puertos (ISPS). Es una medida multinacional puesta en práctica por la Organización Marítima Internacional (IMO) en julio de 2004 para reducir la vulnerabilidad en la industria de la navegación a ataques y de esta manera mantener la economía en la industria. Este Código, a diferencia de las PSI, que fueron iniciadas por Estados Unidos, fue introducido a través de una conferencia diplomática internacional convocada para revisar los asuntos de seguridad marítima. Como resultado, se introdujeron varias enmiendas al Convenio de Seguridad en la Mar de Naciones Unidas (SOLAS) para aumentar la seguridad de los buques y de las instalaciones portuarias contra actos potenciales de terrorismo.
- Convención de Naciones Unidas para la Supresión de Actos Ilegales contra la Seguridad de la Navegación Marítima (SUA). Con el reconocimiento de la amenaza planteada por una nueva generación de terroristas, ha sido adoptada una importante actualización de la SUA después de varios años de intensas negociaciones. La Convención fue adoptada después del secuestro en el año 1985 del crucero italiano *Achille Lauro* por cuatro miembros del Frente de Liberación de Palestina, con el consiguiente asesinato de uno de los pasajeros. Este importante cambio reconoce finalmente la amenaza planteada por el terrorismo internacional y ha añadido términos que reconocen



Figura 6.

- como crímenes el transporte de un arma biológica, química o nuclear, o la utilización de un barco de forma que pueda causar destrucción.
- Contramedidas de nivel táctico. Habiendo discutido las numerosas medidas que han sido puestas en práctica en los más altos niveles gubernamentales y organizaciones de todo el mundo, hay una contramedida final de vital importancia en el nivel táctico cuando se trata de salvaguardar el tráfico marítimo mundial: la vigilancia y determinación de las tripulaciones.

En los estrechos de Malaca, piratas enmascarados en motoras están a la caza de grandes barcos en la oscuridad, aproximándose por la popa para aprovecharse de las zonas ciegas de los radares y del asiento de los barcos. Con ganchos y palos de bambú en las manos pueden abordar un barco y reducir a la tripulación en cuestión de minutos. El autor John S. Burnett, víctima también de un ataque pirata, comenta con gran detalle los beneficios de una tripulación alerta para prevenir un ataque pirata en su libro *Aguas peligrosas: piratería moderna y terror en alta mar*. De acuerdo con Burnett, las medidas tomadas por un buque incluye el cierre de todas las escotillas exteriores con candados al anochecer, poner en funcionamiento una cerca eléctrica de 9.000 voltios alrededor del casco del buque, preparar mangueras antiincendio de alta presión por la borda, encender la iluminación de cubierta, preparar extintores para su uso inmediato para repeler a los asaltantes y establecer una vigilancia exhaustiva, figura 6.

Iniciativas regionales para combatir la piratería y el terrorismo

Como ejemplo de Centro de Cooperación Regional para la Seguridad, se crea en el año 2001 el Centro del Sureste Asiático contra el Terrorismo (SEARCCT) dentro de la Asociación de Naciones del Sureste Asiático (ASEAN). Estas Organizaciones han estado unidas activamente para proteger la navegación en su área de influencia y han desplegado patrullas combinadas de Singapur, Indonesia y Malasia.

Operación *Active Endeavour* (Esfuerzo Activo). Establecida por la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) en octubre de 2001, la operación *Active Endeavour* fue originalmente establecida para asegurar el tránsito de barcos militares, y 15 meses después fue ampliada para incluir la escolta del tráfico comercial a través de los estrechos. Como ya se ha expuesto, Al Qaeda ha expresado su intención de llevar a cabo ataques contra el tráfico en el limitado estrecho de Gibraltar por lo que la OTAN ha previsto la presencia de barcos de guerra para prevenir dichos ataques. Aunque la escolta de buques mercantes es discontinua en el tiempo, la OTAN continúa controlando el tráfico en el área mediterránea con más de 78.000 barcos controlados durante los pasados cuatro años.

Otras iniciativas para fortalecer la cooperación regional también están en funcionamiento. Estados Unidos han restablecido el Programa de Seguridad Costera de África con la finalidad de proteger los recursos marítimos y sobre todo el flujo del petróleo. El subsecretario de Estado para Asuntos Africanos, Charles Snyder, ha recalcado que:

«Necesitamos reavivar, y reavivaremos, el viejo Programa de Seguridad de la Costa Africana, que ayude a las Fuerzas de Seguridad africanas a proteger sus costas así como sus recursos marinos.»

Se han establecido patrullas marítimas conjuntas en otros puntos calientes del mundo para reforzar las leyes del mar e impedir actos de piratería. Como ejemplo de estas patrullas es de destacar las Fuerzas Combinadas del Cuerno de África y la Unión de Patrullas Marítimas establecida en Australia para disuadir a los piratas en el mar de Timor.

Análisis

Tras los análisis realizados sobre los ataques terroristas contra objetivos marítimos, se puede concluir que hay tres líneas de acción principales que un grupo terrorista puede seguir en el futuro para conseguir sus posibles objetivos:

- Ataque contra un barco de crucero con la intención de destruirlo o maximizar el impacto psicológico del ataque mediante intimidación o agresión a los pasajeros. Las nuevas generaciones de líneas de cruceros transportan más de 2.000 pasajeros (*El Queen Mary II*, 3.900 personas entre pasajeros y tripulación) siendo verdaderamente un objetivo tentador para los terroristas dado el gran número de civiles a bordo. Símbolo manifiesto de la riqueza y la cultura occidental, el barco de crucero, representaría probablemente un objetivo fácil para los terroristas. Un ataque contra un crucero, o su secuestro, podría resultar con cientos de heridos y ocasionar daños tanto políticos como económicos a una nación.
- Un barco mercante podría ser utilizado para hacer contrabando o transportar armas nucleares, biológicas o de otro tipo hacia el país objetivo. Quizás el contenedor no llevaría sólo el arma, sino también a los terroristas, como se descubrió en Italia. Sepultada dentro del montón de contenedores, esperando a ser descargada en puerto, una bomba podría mantenerse a la espera de ser detonada en el momento elegido por los terroristas. La defensa inicial contra este tipo de ataque es la Inteligencia. Con sólo el 2%-3% de todos los contenedores que transitan inspeccionados, un arma de destrucción masiva, construida y enviada en absoluto secreto podría no ser detectada hasta su detonación.
- El uso de un barco como arma de destrucción masiva en la forma en que los aviones fueron utilizados en la mañana del 11-S. Terroristas suicidas podrían tomar el control de un gran barco que transporte una carga peligrosa y usarlo como arma para provocar muertes masivas, una gran contaminación medioambiental, o bloquear un canal estratégico. Según James Fay, destacado experto en LNG y profesor en el Instituto de Tecnología de Massachusetts, una pequeña embarcación cargada de explosivos y detonada cerca o por debajo de un barco LNG (como el caso del *USS Cole* y el *MV Limburg*) haría que al menos la mitad de la carga del LNG se vertiera en el puerto creando un mar de fuego suficiente para quemar todo, desde edificios a personas en un radio de un kilómetro. No obstante, para evitar esta amenaza, los buques LNG son escoltados por las Guardias Costeras y los Servicios de Policía hasta las terminales portuarias, figura 7.

Como se puede ver en la figura 8, p. 22, el número de ataques de piratería comienza a descender después de una tendencia ascendente.

La razón para este descenso es discutible por varias posibles causas. Es ciertamente posible que la Unión de Patrullas entre Indonesia, Malasia y Singapur que comenzó en

el estrecho de Malaca contribuyera al descenso en los ataques piratas. Los ataques en los estrechos de Malaca descendieron un 68% entre los años 2004 y 2005. Otra posible causa del descenso se debe al efecto dominó del *tsunami* de diciembre de 2004. Las operaciones marítimas fueron interrumpidas significativamente en aquella parte del mundo. Las flotas y otras embarcaciones pequeñas fueron destruidas privando a los pescadores y piratas de sus medios de transporte. Después del *tsunami*, el flujo mundial de apoyo finalizó con la presencia de barcos de guerra extranjeros (como el buque anfíbio español *Galicia*) operando en el área y disuadiendo a los piratas de realizar sus actividades durante las operaciones de ayuda en la zona por estos navíos de diferentes marinas.

Recomendaciones

A continuación se indican una serie de recomendaciones para ayudar en la lucha contra el terrorismo marítimo y la piratería:

- *Aumento de la cooperación entre gobiernos.* La lucha contra la piratería y la vigilancia continua contra el terrorismo nos llevan a una también continua cooperación entre los diferentes gobiernos. Es necesario que los diferentes países permitan la persecución de buques sospechosos por sus aguas territoriales y no lo consideren una violación de su soberanía.
- *Progreso continuado hacia un método mundial de identificación de las tripulaciones utilizando tecnología biométrica.* Estados Unidos ha liderado esta iniciativa, y pedirán a



Figura 7.

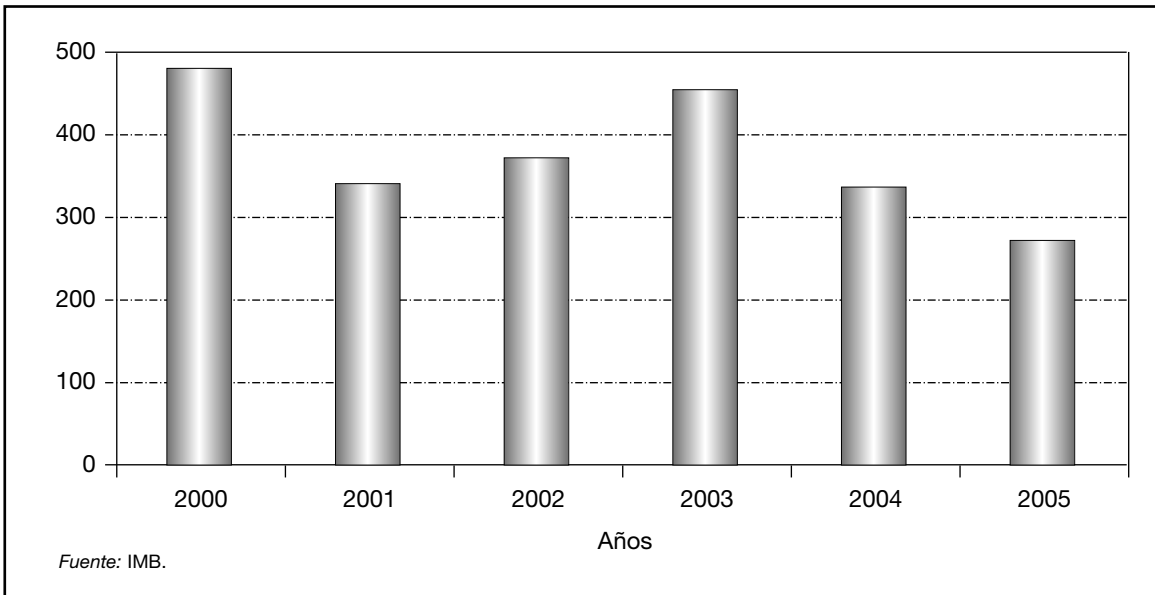


Figura 8.- Número de ataques registrados, años 2000-2005.

todos los marineros americanos que se les tomen las huellas digitales, se les fotografíe y sus identidades entren en una base de datos. Éste es un paso adelante, teniendo en cuenta que operativos de Al Qaeda se han enrolado también en mercantes bajo falsas identidades.

- *Permitir a los marineros mercantes estar armados.* Actualmente las regulaciones IMO prohíben que las tripulaciones mercantes estén armadas. El proporcionar al capitán de un barco un arma para defender su barco ayudará a prevenir algunos de los ataques piratas menos sofisticados. Mientras que el armamento de las tripulaciones podría incrementar el uso de la fuerza de los piratas, el actual número de muertos y heridos muestra ya, que los piratas están también utilizando niveles de fuerza desproporcionados.
- *Fortalecimiento de la Sociedad de Comercio de Aduanas contra el terrorismo.* Es un programa voluntario en Estados Unidos que permite a los expedidores verificar al Servicio de Aduanas americano que la integridad de sus contenedores ha sido salvaguardada durante el tránsito.
- *Mayor capacidad de detección de contenedores con carga peligrosa.* Se ha aprobado un proyecto piloto patrocinado por la Asociación de Operadores de la terminal de envases de Hong Kong, en el que cada contenedor que llegue a las dos terminales marítimas más concurridas del mundo, a una velocidad de 15 kilómetros por hora, pase a través de una máquina de rayos *gamma*, un portal de radiación y cámaras de reconocimiento de carácter óptico para grabar los contenedores.
- *Investigar incentivos y métodos para restablecer la alineación entre el propietario de un barco y su bandera de origen.* Se necesita que sea un propietario «auténtico» que controle la unión entre el barco y la bandera que ondea. Como ya se ha dicho, en alta mar un barco sólo puede ser parado por el Estado cuya bandera ondea. Esto es difícil de realizar con la utilización de la bandera de conveniencia.

Conclusiones

Cuando se trata de evaluar la amenaza de la piratería y el terrorismo contra las rutas de comercio marítimo, se puede decir que los resultados son halagüeños. En primer lugar se reconoce el peligro que la piratería y el terrorismo marítimo plantean a la economía mundial, adoptando las medidas necesarias para incrementar la vigilancia y reforzar las leyes marítimas internacionales, así como el avance de los gobiernos en la protección de las infraestructuras. Forzados a reconocer la vulnerabilidad de la industria marítima después de los acontecimientos del 11-S, lo positivo es que los gobiernos no se contentan con «tomar asiento y esperar» ante los riesgos planteados por el nexo existente entre la piratería y el terrorismo marítimo.

Sin embargo, al evaluar la amenaza existen razones de preocupación. Comparto el punto de vista de aquellos expertos en seguridad marítima de que no es una cuestión de si habrá otro gran ataque contra un objetivo marítimo, sino cuándo. Ya hemos visto que los terroristas marítimos tienen el deseo y la capacidad de realizar esos ataques, y dado el gran alcance de la industria marítima y la presencia relativamente escasa de la aplicación de las leyes de la mar, las probabilidades de un ataque con éxito son altas.

El balance entre los requerimientos de seguridad física y la necesidad de tener un sistema de transporte global rápido y provechoso es delicado. El compromiso de lucha contra la piratería y el terrorismo marítimo es caro y a largo plazo. El coste de prevención palidece ante los resultados de un ataque terrorista a gran escala o una catástrofe medioambiental.

Bibliografía

AKIVA, L.: *Al Qaeda's maritime threat*, 15 de abril de 2007.

FALK, O.: *Terror at sea. The maritime threat*, Institute for Counter Terrorism, 28 de junio de 2005.

GREENBERG, M.: *Maritime terrorism, risk and liability*, Center for Terrorism Risk Management Policy.

KNIGHTS, M.: «Yemen oil attacks display intent but little capability», *Jane's Intelligence Review*, noviembre de 2006.

KÖKNAR, A.: *Maritime terrorism: a new challenge for NATO*, Institute for the Analysis of Global Security, 17 de febrero de 2004.

LEY DEL MAR.

LIQUID NATURAL GAS TANKER TERRORISM: en: <http://www.jiaa.janes.com>., 4 de septiembre de 2007.

MURPHY, M.: «Maritime terrorism: the threat in context», *Jane's Intelligence Review*, febrero de 2006.

NATO REVIEW: «La lucha contra el terrorismo en el Mediterráneo», en: <http://www.nato.int>.

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL: «Convención para la supresión de actos ilícitos contra la seguridad marítima».

PARFOMAK, P.: «Maritime Security: Potential terrorist attacks and protection priorities», CRS Report for Congress, 9 de enero de 2007.

SAGEMAN, M.: *Understanding terror networks*, pp. 46-50, University of Pennsylvania Press, Philadelphia, 2004.

SISTEMA MUNDIAL DE SOCORRO Y SEGURIDAD MARÍTIMOS.

SMITH, C.: *Al Qaeda plans scuba diver, one-man submarine attack*, Cyber Diver News Network, 26 de agosto de 2003.

UNITED NATIONS: «A more secure world: our share responsibility», en: <http://www.un.org>. 2004.