

55/2011

27 de julio de 2011

Mauricio de la Gándara García

EL COVAM DE LA ARMADA AL
SERVICIO DE LA COMUNIDAD
MARÍTIMA

EL COVAM DE LA ARMADA AL SERVICIO DE LA COMUNIDAD MARÍTIMA

Resumen:

El complejo entramado de funciones y responsabilidades en el ámbito de la Seguridad Marítima a nivel nacional, exige disponer de una estructura flexible y de una acción coordinada entre los diversos organismos y agencias implicadas.

El Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima (COVAM), como parte de la estructura de la Armada que nace con esa vocación de apoyo a la Comunidad Marítima, bajo el mando del Almirante de Acción Marítima (ALMART), desarrolla su trabajo diario en estrecha cooperación y coordinación con todos esos organismos.

El fenómeno de la piratería en el Océano Índico ha generado la necesidad de disponer de un elemento nacional de apoyo en ese escenario tan alejado, que complemente al prestado por otros Organismos Internacionales dentro del marco de la Operación "ATALANTA" liderada por la UE.

El COVAM ha asumido esa tarea, reforzando su trabajo diario hacia esa vocación de servicio a la Comunidad Marítima con la que fue creado, con la intención de mejorar la seguridad de los buques españoles que transitan o faenan en el Índico.

Palabras clave:

COVAM, Seguridad Marítima, Acción Marítima, Comunidad Marítima, Piratería, ATALANTA.

Abstract:

The complex web of roles and responsibilities in the field of maritime security at the national level requires the availability of a flexible and coordinated action among the variety of organizations and agencies involved.

The Maritime Action Operations and Surveillance Center (COVAM) as part of the structure of the Navy born with the vocation of supporting the Maritime Community, under the command of the Maritime Action Admiral (ALMART), conducts its daily work in close cooperation and coordination with all these agencies.

The phenomenon of piracy in the Indian Ocean has created the need for having a national support element in this so far scenario, in order to complement that provided by other international organizations within the framework of the Operation "ATALANTA" led by the EU.

The COVAM has undertaken this task, enhancing their daily work into this vocation of service to the maritime community with which it was created, and with the intention of improving the security of Spanish vessels transiting or operating in the Indian Ocean.

Keywords:

COVAM, Maritime Security, Maritime Action, Maritime Community, Piracy, ATALANTA

1. INTRODUCCIÓN

La Seguridad Marítima.- El “CONSEGMAR”

Si bien a lo largo de muchos años la Armada fue depositaria de la mayoría de las responsabilidades y competencias en asuntos de Seguridad Marítima, la profunda transformación de la estructura ministerial y la consiguiente reasignación de competencias en estos asuntos que ha experimentado España a lo largo de estas últimas décadas, ha hecho que la Armada se haya ido adaptando a este nuevo escenario, tanto en sus medios, como en su propia estructura y procedimientos.

Tal y como expresa el “Concepto de Seguridad Marítima en la Armada” (CONSEGMAR REV A), en la actualidad dicha seguridad no es competencia exclusiva de una sola agencia, sino que es fruto de un esfuerzo global entre la totalidad de todas las agencias involucradas en el ámbito marítimo, eso sí, cada una de ellas actuando dentro del ámbito de sus competencias.

Dadas las especiales características del entorno marítimo, las grandes superficies a vigilar, la innumerable casuística posible, y las múltiples variables que afectan en la mayoría de los casos a un incidente marítimo, rara es la ocasión en la que dicho incidente, con la organización actual, afecte a un único departamento o agencia.

Este esfuerzo, para que sea realmente conjunto, requiere de un elemento “aglutinador”, desde el que se puedan coordinar los esfuerzos parciales, y desde donde se pueda conseguir, de forma eficaz, un planeamiento, conducción y el posterior seguimiento de las diversas actuaciones para cada una de las actividades desarrolladas.

El Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima (COVAM), ubicado en Cartagena y parte integrante del Estado Mayor del Almirante de Acción Marítima (ALMART), no es solo un espacio físico dotado de medios de Mando y Control y del personal cualificado necesario para su manejo, heredero del concepto histórico de un Centro de Operaciones Navales. Es algo más, o, al menos, algo distinto.

Mientras que los Centros de Operaciones Navales centran sus capacidades y esfuerzo hacia la vigilancia y conducción de operaciones, fundamentalmente orientadas desde un punto de vista puramente militar, el COVAM nace y se configura como ese elemento “aglutinador” que la Armada pone a disposición de la Comunidad Marítima, sin menoscabo de su propia capacidad de vigilancia y conducción de operaciones de carácter “naval”. Esta particularidad surge del concepto para el que fue creado: La Acción Marítima.



El Área de Fusión del COVAM

No es intención de este documento desgarnar y analizar ese complicado proceso de la coordinación en su ámbito más general, sino simplemente centrar el análisis de las capacidades con la que cuenta el COVAM para llevar a cabo esa tarea de cooperación, no en su trabajo estrictamente “naval”, sino en sus posibilidades de cooperación y utilización por otras agencias, en caso necesario, con un enfoque especial a una de sus tareas actuales: La cooperación con la Comunidad Marítima en el Océano Índico y Golfo de Adén, actuando como Organismo de Apoyo a la estructura nacional dentro de la Operación “Atalanta” de lucha contra la piratería.

El “entorno marítimo”

Si ya resulta complicado interrelacionar “de forma fija” las actuaciones de todas las agencias, caso por caso, en base a la definición del concepto de Seguridad Marítima extraído del CONSEGMAR como

“Una actividad cívico-militar de prevención de riesgos y de lucha contra amenazas en el entorno marítimo,

- *en permanente colaboración con la comunidad internacional,*
- *basada en el conocimiento del entorno marítimo y en la coordinación eficaz de todos los actores con capacidad de intervención,*
- *de acuerdo con las responsabilidades y competencias que legalmente tienen asignadas”,*

Más difícil todavía puede ser diseñar una definición exacta y permanente de lo que debemos considerar como “el entorno marítimo”, ya que también, desde el punto de vista histórico, este concepto ha evolucionado notablemente.

La Acción del Estado en la Mar ya no se centra primordialmente en vigilar y operar en el Mar Territorial, Zona contigua y Zona Económica Exclusiva, como se venía haciendo en un pasado no muy lejano, sino que “el espacio marítimo de interés” se ha visto incrementado y modulado siguiendo dos factores, uno espacial, “allí donde se encuentren los intereses”, y otro temporal, “en cada momento”. De la misma forma, esta acción ya no solo responde a intereses de índole exclusivamente nacional, sino que se ve influenciada notablemente por nuestra contribución a los intereses marítimos de aquellas Organizaciones Internacionales de las que formamos parte.

Por otro lado, los medios disponibles para diseñar ese necesario “conocimiento del entorno marítimo” ya no se circunscriben exclusivamente a capacidades propias aportadas por las unidades navales y otros medios militares. La globalización y las nuevas tecnologías han abierto un campo espectacularmente amplio y flexible para la vigilancia, actuación, y cooperación con otras agencias en áreas muy extensas y alejadas del territorio nacional, en las que, cada una de ellas, ha desarrollado capacidades propias en función de sus necesidades.

Obtención, fusión, análisis y la distribución de la información.- “El valor añadido”

Este nuevo enfoque de objetivos “cambiantes” requiere de un espacio, y de su correspondiente personal adiestrado y organizado de forma “flexible”, que permita, en todo momento y sin

necesidad de modificar de forma drástica los medios y procedimientos existentes, afrontar cualquier nuevo cometido de forma acorde a las necesidades y a las agencias involucradas.

Es por ello que todos los medios, tanto materiales como de personal del COVAM, se encuentran distribuidos de forma permanente en tres “capas” distintas, interrelacionadas entre sí, pero cada una de ellas circunscrita al nivel de seguridad de la información en que en ella se maneja.

- La primera capa, sin clasificación de seguridad o “abierta” está diseñada para la obtención, fusión, análisis y distribución de toda aquella información de conocimiento general que se mueve en el entorno marítimo.
- La segunda, aun cuando no trata información militarmente clasificada, si lo hace con la de carácter “sensible”, bien por sus intereses industriales, comerciales, o simplemente por sus posibles repercusiones en el ámbito mediático. Al producto final de esta capa podrían acceder aquellos organismos o agencias que se determinaran en cada momento y circunstancia, mediante sistemas de control de acceso como los que hoy en día se utilizan habitualmente en INTERNET.
- Por último, el COVAM dispone de una tercera capa, en la que se maneja la información clasificada, de acceso y uso exclusivamente militar.



Área de Inteligencia del E.M. de ALMART

Este sistema por capas diferenciadas permite obtener, en cada momento, los elementos necesarios de cada una de ellas para elaborar un completo y correcto análisis de las diversas situaciones, y cuyo producto final puede ser fácilmente distribuido en base a la “necesidad de conocer”, y a la “necesidad de compartir”, a través de la capa que corresponda.

Para las funciones de apoyo a la Comunidad Marítima se utilizan básicamente las dos primeras, eso sí, con información debidamente analizada y contrastada de forma interna con la disponible en la tercera capa, sin transgredir en ningún momento con las debidas normas de protección de la información clasificada. Este proceso, que solo puede ser ejecutado dentro de un organismo militar “seguro” ya que solo en ese entorno puede disponerse de la totalidad de la información, le proporciona ese fundamental “valor añadido” al producto final elaborado.

Por otro lado, la propia estructura y diseño del COVAM, permite la participación “física” de personal de otros organismos de la Administración Marítima en este proceso de análisis y fusión, ya que la arquitectura “abierta” de sus sistemas de Mando y Control y la compartimentación interna de sus instalaciones permiten acceder a los sistemas de obtención y distribución de información que cada Agencia necesite en cada momento desde los puestos de trabajo ya existentes, sin necesidad de complicados cambios de configuración o inversiones importantes en nuevo “hardware”.

2. LA COMUNIDAD MARITIMA

¿Quién conforma la Comunidad Marítima? La Comunidad marítima, a mi juicio, podría definirse como una amalgama de Instituciones y Organismos –La Administración Marítima-, así como agencias, compañías navieras, asociaciones, personas, barcos o embarcaciones de recreo cuya existencia se basa en el “entorno marítimo”. Con carácter particular, y enfocado al análisis que nos ocupa, podríamos circunscribirla a todo aquello relacionado con la comunidad mercante, la pesquera, y la marina deportiva.

Para una eficaz coordinación en temas de Seguridad Marítima, no solo hace falta un estrecho flujo de información de “alto nivel” entre las Direcciones o Jefaturas de las diversas agencias involucradas, sino que, además, y una vez establecido el acuerdo de cooperación y el consiguiente cauce principal, se hace en la mayoría de los casos necesario abrir canales directos de intercambio entre los Organismos subordinados, o, incluso, de forma directa con los armadores, navieras o los propios Capitanes de los buques o Patronos de los pesqueros y embarcaciones deportivas.

Esta cooperación debe de ser “biyectiva” y fluida en ambos sentidos. Toda actuación debe estar dirigida a “enriquecer” la relación entre todas las partes implicadas, por lo que el buque mercante, el pesquero, o la embarcación deportiva, no deben sentirse como simples sujetos apoyados, sino que a su vez deben sentirse “útiles” en su apoyo a las labores del COVAM, que forman parte de la totalidad del proceso, y por consiguiente, tomar conciencia de que están colaborando al fortalecimiento general de la Seguridad Marítima en beneficio de toda la Comunidad.

3. LA OPERACIÓN “ATALANTA”. UN MODELO ACTUAL DE COOPERACIÓN

“Un escenario lejano”

Aún cuando España mantiene intereses comerciales importantes en el Océano Índico desde hace muchos años, no solo en materia pesquera, sino también debido a la importancia geoestratégica de la zona por ser ruta habitual de transporte de hidrocarburos procedentes del Golfo Pérsico, la “aparente normalidad”, al menos a nivel nacional allí existente hasta estos últimos años, hizo que no fuera un escenario de especial interés como para dedicarle un esfuerzo especial en lo que a Conocimiento del Entorno Marítimo se refiere.

El caso del secuestro del pesquero “Playa de Bakio”, en el mes de abril de 2008, no es el primer caso de acción pirata contra intereses españoles en ese espacio marítimo. Ya en el año 2000, el pesquero “Albacora IV” estuvo retenido por presuntos piratas frente a las costas de Somalia durante tres días.

Quizás, el principal factor diferenciador entre ambos pueda basarse en la repercusión mediática que tuvo cada uno de ellos, y es que, el secuestro del “Playa de Bakio”, unido a los ataques sufridos en un corto espacio de tiempo por varios pesqueros españoles y franceses durante la primera quincena del mes de septiembre de 2008, llevaron a España y a Francia, los dos países europeos con mayor número de pesqueros faenando en la zona, a impulsar la puesta en marcha

de un despliegue de medios militares para limitar la actividad pirata y asegurar la libertad de navegación en las aguas del Océano Índico.

Por su parte, España puso en marcha, ese mismo mes de septiembre y de forma unilateral la operación “Centinela Índico”, con el firme objetivo de apoyar a nuestra flota mercante y pesquera en la zona, mediante el despliegue de un avión de Patrulla marítima P3 y su correspondiente personal de apoyo, basados en Djibouti.

Por parte de la Unión Europea se acometieron las primeras iniciativas para intentar erradicar, o al menos reducir, los efectos negativos que la piratería en la zona estaba produciendo en el ámbito internacional, con el diseño de un Concepto de Operaciones dirigido a proporcionar protección en el área del Índico, a través de la Célula de Coordinación Naval de la UE, al mando de un oficial español, el entonces Capitán de Navío y hoy Contralmirante, D. Andrés Breijo Claur.

Es a partir de este momento cuando el COVAM, en cumplimiento a uno de los cometidos asignados por el Comandante del Mando de Operaciones (CMOPS) en el marco de “Centinela Índico”, comienza sus labores de apoyo a la comunidad pesquera y mercante en la zona, estableciendo los procedimientos y mecanismos necesarios para disponer de las posiciones de los buques de interés nacional en la zona, en ese teatro tan alejado hasta el momento, no solo desde el punto de vista geográfico, sino también de conocimiento.

El principal problema radicaba en la dificultad para obtener los datos de tráfico nacional en el Área de Operaciones, ya que la cobertura de recepción AIS mediante estaciones fijas terrestres allí es escasa, por no decir casi inexistente.

Para establecer esta “*Recognized Maritime Picture*”(RMP) clara y fiable de los pesqueros, se estableció un enlace fluido con las dos principales asociaciones de Atuneros Congeladores que faenan habitualmente en la zona, ANABAC (Asociación Nacional de Buques Atuneros Congeladores), y OPAGAC (Organización de Productores Asociados de Grandes Atuneros Congeladores). Es más, inicialmente, y durante el desarrollo de “Centinela Índico”, los pesqueros franceses también actualizaban sus posiciones al COVAM, bien de forma directa, o a través de su propia asociación ORTHONGEL, gracias al trabajo de coordinación de la Célula de la UE antes citada.

En lo referente al tráfico mercante, el 31 de octubre de 2008, se comenzó a radiar desde los centros de coordinación de los NAVAREA de Pakistán e India el “*Notice to Mariners*” generado desde el E.M. del ALMART a través del Instituto Hidrográfico de la Armada, en el que se ofertaba a la comunidad mercante de interés nacional que transitaba a través del Golfo de Adén y Aguas frente a Somalia el procedimiento de cooperación voluntaria. El propósito de la Armada con este “*Notice to Mariners*” era tomar la iniciativa para empezar a tener datos sobre los tránsitos de la Comunidad Mercante en ese escenario alejado, que permitiera obtener una RMP fiable y precisa en un entorno marítimo en donde hasta el momento no había sido necesario tenerlo. Cabe destacar que no solo se pretendía apoyar de forma exclusiva a los buques de pabellón español, sino ampliar el procedimiento a todos aquellos mercantes vinculados a intereses nacionales (armador, naviera, cargo, tripulación española...), independientemente de su pabellón.

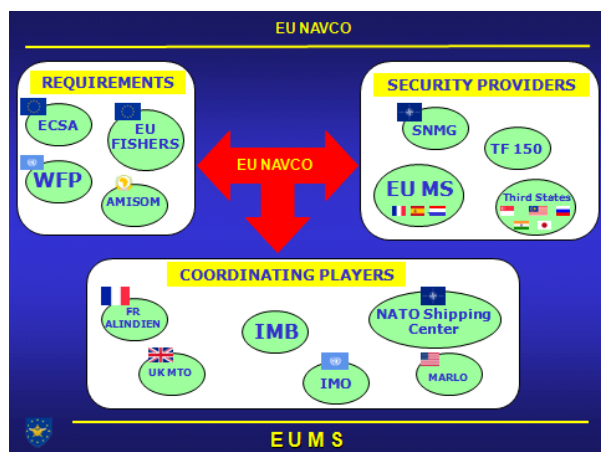
Una vez establecido el procedimiento, se empezaron a recibir los primeros mensajes formateados en los que los buques notificaban sus principales características e intenciones de tránsito (FORMAT ALFA), y con ellos, el COVAM quedaba ya en disposición de prestar el adecuado apoyo en un teatro tan alejado de las habituales zonas de control.

Tan solo quedaba una pequeña laguna difícil de solventar, la del tráfico de embarcaciones de recreo. La “flota deportiva” que pueda estar vinculada a interés nacional es algo muy disperso, ya que reúne tanto a embarcaciones matriculadas en España, relativamente pocas con respecto a la totalidad, como a un sinfín de embarcaciones matriculadas en otros países pero con propietario o miembros de la tripulación nacionales, y, en general, no vinculadas a ningún organismo único a nivel nacional con el que pueda coordinar el COVAM.

En la mayoría de los casos, como mencionaré posteriormente en algunos de los ejemplos, se ha tenido conocimiento de su paso a través de la zona mediante la investigación de artículos publicados en INTERNET, gracias al impacto mediático que la piratería está causando en el Océano Índico. Ello permite aplicar sencillos filtros de aviso para detectar noticias, o “blogs” de sus tripulaciones, que den pistas sobre la previsión de tránsito de una determinada embarcación de interés a través de la zona.

En la actualidad, y gracias al incremento de los artículos publicados en los que se menciona y agradece la labor del COVAM en algunos de los apoyos ya prestados, se ha dado a conocer a gran parte de las embarcaciones deportivas el importante papel que juega en materia de avisos de seguridad para tránsito por la zona, lo que ha causado un aumento notable de notificaciones directas por parte de los patrones, o propietarios, al COVAM.

Otros actores internacionales



Agencias involucradas en la coordinación de la RMP en el Índico

Varios son los organismos y agencias internacionales actualmente involucradas en el mantenimiento de la situación en el Océano Índico, algunos de ellos formando parte de la Estructura o intrínsecamente vinculados a la Operación “Atalanta”, y otros, operando de forma independiente bajo control nacional, si bien cabe destacar que el COVAM podría considerarse “pionero” en el establecimiento de un procedimiento de apoyo “práctico y coordinado” en esa zona.

Todos ellos buscan el mismo fin, y actúan como punto de contacto entre la organización militar y la comunidad marítima.

En el ámbito de la UE, se creó el “Maritime Security Center for the Horn of Africa” (MSCHOA) como parte de la estructura del Cuartel General que conduce la Operación “Atalanta” con sede en Northwood (UK), para la obtención de la RMP en la zona a nivel internacional, y la coordinación con las fuerzas en el Área de Operaciones (AOO).

El MSC (HOA) nace con vocación de cooperación con la Comunidad Marítima, ya que dispone de representantes de las principales compañías navieras, y gran parte de su estructura se basa en la disposición de “oficiales de enlace” que interactúan con ellas. Esa es la tarea principal de su trabajo, ya para el mantenimiento de la RMP en el “día a día” se apoya en otros tres organismos ajenos: el “United Kingdom Maritime Trade Operations” (UKMTO), con sede en Dubái, el NATO Shipping Center, con sede en el propio Northwood, o el “Maritime Liaison Office” (MARLO) estadounidense ubicado en Bahrein.

Todos estos organismos hacen una labor muy importante dentro de la comunidad marítima internacional, pero enfocan su principal esfuerzo, como no podría ser de otra manera, a las pautas dictadas por los cometidos establecidos para la Operación “Atalanta”, y sus prioridades: Proporcionar protección a los buques del “World Food Program” (WFP), proteger el tráfico mercante a través de las principales líneas de comunicación del Golfo de Adén y la cuenca de Somalia, con especial énfasis en los buques más vulnerables, y, finalmente, monitorizar la actividad pesquera que pueda realizarse frente a las costas de Somalia, y dentro de sus aguas.

En el amplio abanico de organismos y agencias con vocación de apoyo a la comunidad marítima contra la piratería en el Índico podemos encontrar otros muchos, no con un grado tan elevado de integración con la operación liderada por la UE como los anteriores, pero que de alguna forma, cooperan con ella desde su propio ámbito de actuación e intereses, y entre los que el MSCHOA ha conseguido colocarse en un lugar preeminente gracias a la enorme labor de “marketing” que se ha llevado a cabo por la Organización en todos aquellos foros internacionales que tratan de la “Seguridad Marítima”. Como muestra de ellos, se pueden mencionar el “Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia” (ReCAAP), primer acuerdo entre gobiernos para abordar las incidencias de piratería y el robo armado en Asia, el “International Maritime Bureau’s Piracy Reporting Centre” (PRC), como primer punto de contacto a nivel internacional para que los Capitanes informen de los incidentes y se puedan tomar las primeras medidas de respuesta, o incluso la organización “Mission to Seafarers”, antes conocida como “The Missions to Seamen”, cuyo propósito es el cuidado espiritual y el bienestar de las tripulaciones de los buques y sus familias, independientemente de su nacionalidad y creencias, son ejemplos de algunos de estos organismos.

El conocimiento de los datos de tráfico obtenidos por esa multitud de agencias, y de carácter tan diverso, posee además un valor estratégico, ya que proporciona datos muy valiosos sobre el volumen y rutas comerciales de la zona, que podrían ser utilizados con otros fines. Por ello, era necesario disponer de un centro nacional para apoyo directo a la comunidad marítima española, de forma que se complementaran las actuaciones de otros organismos internacionales ya existentes, pero enfocado primordialmente a proporcionar el apoyo necesario en aquellos casos en los que las prioridades internacionales son distintas, como es claramente el de los intereses pesqueros, y además, preservar de alguna manera la difusión innecesaria -fuera del ámbito

nacional- de aquellos datos a los que se tiene acceso, pero no son relevantes para el apoyo específico prestado por parte de otras agencias internacionales.

Medios de obtención de la información

Con la implicación del COVAM en la operación “Atalanta”, los medios y sistemas con los que está dotado para ejecutar sus cometidos permanentes se han visto incrementados, sin necesidad de incrementar notablemente su infraestructura, con los accesos a los diferentes sistemas de Mando y Control propios de dicha operación, como es el caso del sistema MERCURY, herramienta informática segura a través de INTERNET que enlaza a todos los organismos y agencias que colaboran al mantenimiento de la Seguridad Marítima en la zona: OHQ Northwood, FHQ EUNAVFOR, unidades navales y aéreas, UKMTO, MARLO, , ó, durante el mando francés de la EUNAVFOR, a través del sistema “Atalanta Mission Net” (AMNET).

De esta manera, se tiene, por un lado, conocimiento en tiempo casi real de cualquier incidencia que ocurre en la zona, y por el otro, la posibilidad de informar a la Organización de cualquier incidencia informada por los buques o pesqueros nacionales, excelentes sensores avanzados del COVAM, para que se puedan tomar las medidas que se consideren oportunas en cada momento.

Una vez dispuestos los medios de Mando y Control capaces de, por una parte, conocer lo que está sucediendo en la zona, y por otra, disponer de una RMP en tiempo “casi real” de los barcos de interés nacional que transitan o faenan dentro del área de Operaciones, el COVAM se convirtió en un nodo ideal para la gestión del conocimiento del entorno marítimo, quedando pendiente tan solo el establecimiento de un procedimiento rápido y fiable para el intercambio eficaz de la información evaluada entre todos los actores implicados.

El procedimiento. La fiabilidad de la información

El manejo “simple”, y la difusión de información “en crudo”, sin un análisis y contraste previo con la existente en todos los medios disponibles, puede generar confusión, o, incluso, llevar a consecuencias indeseadas.

La importancia que han tomado los medios de comunicación, y la gran repercusión que las noticias sobre incidentes de piratería que afectan a buques vinculados a intereses nacionales pueden causar en la opinión pública -llegando a desvirtuar los hechos objetivos de tal forma que puedan derivar en la toma de decisiones erróneas- obligan a asegurar que los flujos de información generados desde el COVAM se ajusten lo más fielmente posible a la realidad.

Es de vital importancia tener siempre en cuenta que, en la mayoría de los casos, la primera noticia que se recibe sobre un incidente de piratería no procede directamente del buque implicado. Esto tiene su explicación, ya que normalmente, el buque que se encuentra amenazado no se encuentra en disposición de contactar con los organismos en tierra, y difunde el incidente “en caliente” a través de los canales habituales de VHF. Este aviso es recibido por una segunda embarcación cercana, y es esta la que pone en conocimiento del COVAM, y de otras muchas agencias lo que está sucediendo.

Esta es una de las razones por las que, en ocasiones, las primeras noticias publicadas a raíz de comunicaciones efectuadas por otras agencias, hechas de forma excesivamente rápida y sin contraste previo, han atribuido el incidente a otra embarcación distinta de la atacada, o han aumentado innecesariamente la alarma generada al atribuirle al incidente una gravedad distinta a la real. No es la primera vez que se ha publicado una noticia sobre un ataque a una embarcación, cuando el suceso se ha reducido a un avistamiento sospechoso a más de 6 millas de distancia, sin aproximación posterior, y sin conocimiento exacto de la identidad o intención de la embarcación avistada – fruto lógico de la situación de “estrés” a la que pueden haberse visto llevados.

Por ello, el COVAM ha desarrollado un procedimiento de análisis previo de la información “cruda”, rápido y eficaz, mediante la comprobación de los hechos entre la disponible en todos los sistemas que incluye el contacto directo con la embarcación realmente implicada en el incidente, antes de difundirla a la cadena de Mando. Se trata de garantizar que el Mando disponga de la información más fiable posible, y que el proceso de actuaciones o la toma de decisiones no estén viciados de origen.

La “confianza mutua”

Tal y como se ha visto en el punto anterior, la totalidad del procedimiento se basa fundamentalmente en el intercambio de información “sensible”. Bien es sabido que, en el caso específico de los pesqueros, el conocimiento de los caladeros, técnicas de pesca y los movimientos de la flota perteneciente a cada uno de los diferentes armadores, han sido siempre “secretos muy bien guardados”, por constituirse en intereses de índole comercial. Por ello se hace necesario disponer de esa información con carácter muy restrictivo, y basar el intercambio en la “confianza mutua”.

El trato diario ha transmitido a la Comunidad el convencimiento de que toda la información que se le proporcione al COVAM va a ser utilizada de forma exclusiva para los fines de seguridad para los que se les ha solicitado. En este aspecto cabe destacar que, en lo que afecta de forma muy especial a la comunidad pesquera, la difusión de las posiciones en las que faenan se mantiene escrupulosamente circunscrita a la “necesidad de conocer”, no relacionando directamente, en la medida en la que no sea relevante para el desempeño de la misión o afecte a la seguridad de la embarcación, posiciones con los nombres de las embarcaciones.

De esta manera, y con el paso del tiempo, el COVAM ha conseguido granjearse esa confianza mutua tan necesaria para obtener la plena cooperación.

Algunos ejemplos de cooperación (RED WOLF, ZARPAS, GALEON ANDALUCIA...)

En noviembre de 2008, todavía en el marco de la Operación “Centinela Índico” y con anterioridad a la puesta en marcha de la actual Operación “Atalanta”, se comienzan a recibir en el COVAM las primeras solicitudes de cooperación. La primera de ellas corresponde al tránsito previsto a través del Golfo de Adén del remolcador “RED WOLF”, de la Compañía “Remolcadores de Puerto y Altura S.A (REPASA)”, con sede en Tarragona, y pocos días después, la del mercante “La Surprise”, de la compañía SUARDIAZ, en tránsito por las mismas aguas.

El caso del “RED WOLF” era crítico. Con un escaso francobordo en su popa, y a una velocidad media de seis nudos, se disponía a atravesar el Golfo de Adén remolcando una gabarra. La información de la zona de la que en aquel entonces disponía el COVAM era realmente poca, ya que tan solo se tenía el apoyo del MPA español destacado en Djibouti, y de la ayuda que pudieran proporcionar las unidades de los países que tenían fuerzas desplegadas de forma unilateral, como era el caso de la Marina Nacional francesa, a través de su Mando en el Índico: ALINDIEN, y gracias a las gestiones efectuadas por el CN. Breijo desde la incipiente célula de coordinación naval de la Unión Europea. Como curiosidad, cabe mencionar que la compañía REPASA tuvo conocimiento de la labor que desarrollaba el COVAM gracias al parentesco existente entre el primer oficial del remolcador y un oficial de la Armada.



Remolcador “Red Wolf” foto de archivo)

Otro caso singular fue el del apoyo a los buques cableros TENEO, de pabellón español, y los TYCO “RESOLUTE” y “RESPONDER”, ambos abanderados en Islas Marshall, todos trabajando para Tyco Marine. Tenían previsto efectuar el tendido de un cable de comunicaciones hacia el norte, a lo largo de la costa de Somalia, y “no muy lejos de ella”. En enero de 2009, el TENEO se encontraba en Algeciras, preparándose para su salida, y los responsables en España de la empresa de comunicaciones establecieron el primer contacto con COVAM. En febrero, durante su escala en Namibia le embarcaron dos técnicos en protección para hacer una valoración del riesgo, hasta que, finalmente, en el mes de mayo, y tras una larga escala en Mombasa, comenzaron sus labores de tendido, disponiendo de un equipo de seguridad privada a bordo. Este fue el primer caso con el que la empresa EULEN se introdujo en el mercado de la protección privada armada a bordo de buques bajo amenaza de piratería en el Índico. Finalmente, y sin incidentes dignos de mención, finalizó su permanencia en esas peligrosas aguas en el mes de junio.

En cuanto a colaboraciones con la comunidad marítima deportiva o de recreo, cabe mencionar el apoyo prestado al catamarán “ZARPAS”, de pabellón belga y propiedad de una pareja de españoles, que habían comenzado el proyecto de dar la vuelta al mundo en solitario partiendo del puerto de Vigo en Julio de 2005. El COVAM tuvo conocimiento de de que pretendía transitar por la zona, en su singladura desde Sri Lanka hacia el Mar Rojo, a través de artículos publicados en algunos medios de comunicación digital, por lo que inició sus investigaciones para poder contactar con ellos. La propia federación Internacional de yates (ISAF) recomienda no transitar por esas aguas, por lo que se les transmitió el riesgo que corrían, y se les planteó la posibilidad de que dicho tránsito lo efectuaran mediante el transporte del yate a bordo de un buque mercante especializado. Una vez tomada la decisión por parte del matrimonio de continuar con el plan previsto, el COVAM se dispuso a mantener una vigilancia exhaustiva sobre los posibles grupos piratas que pudieran ser detectados en su derrota. El “Zarpas” navegó acompañado de los veleros

Mauricio de la Gándara García

“Falabrach” y Shiva”, y durante su tránsito tuvo que efectuar múltiples cambios de derrota como respuesta a los avisos de seguridad generados por el COVAM. Afortunadamente, llegó al Mar Rojo sin haber sufrido incidente alguno, aunque, como manifestó su propietario a la finalización, “se había sentido como una sardina dentro de un banco de barracudas”.



Yate “Zarpas” en su tránsito por la zona

El pasado mes de enero el COVAM efectuó un nuevo apoyo a otro velero, en este caso el “Bionic Un”, de pabellón español, que al igual que el “Zarpas” se encontraba de regreso a España para finalizar su vuelta al mundo iniciada en octubre de 2009, durante la que participó en el “Blue Waters Rally”. Una vez alcanzado el puerto de Salalah, sus propietarios se han planteado la posibilidad de usar el transporte marítimo de la embarcación hasta aguas más seguras.

Otras embarcaciones de recreo de pabellón extranjero no han corrido la misma suerte, como fué el caso del “Lynn Rival”, secuestrado en octubre de 2009, y en la que sus tripulantes, el matrimonio Chandler, tuvo que soportar un cautiverio de más de 380 días en tierra; o el del “Quest”, que había participado en la misma regata que el “Bionic” hasta Sri Lanka, pero tras decidir efectuar el tránsito a través del Golfo de Adén en solitario, por una derrota distinta a la recomendada por la propia Organización, fue secuestrado en febrero por un grupo de piratas que finalmente asesinaron a sus cuatro tripulantes, todos de nacionalidad estadounidense.

Finalmente, y como otro ejemplo de cooperación especial con la comunidad marítima nacional, en



La fragata “Victoria”, integrada en la EUNAVFOR, escolta al Galeón “Andalucía” en su tránsito a través del Golfo de Adén

marzo de 2010, también a través de artículos publicados en INTERNET, el COVAM tuvo conocimiento de que el galeón “Andalucía”, una réplica del Siglo XVIII construido por la Fundación “Nao Victoria” para representar a España y a la comunidad andaluza en la EXPO de Shanghái, debería transitar por aquellas aguas. Como en el caso anterior, el COVAM comenzó los primeros contactos con la fundación en Sevilla, esta vez a través de la Comandancia Naval en la ciudad, proporcionando posteriormente al galeón la información precisa para efectuar un tránsito más seguro.

4. CONCLUSIONES

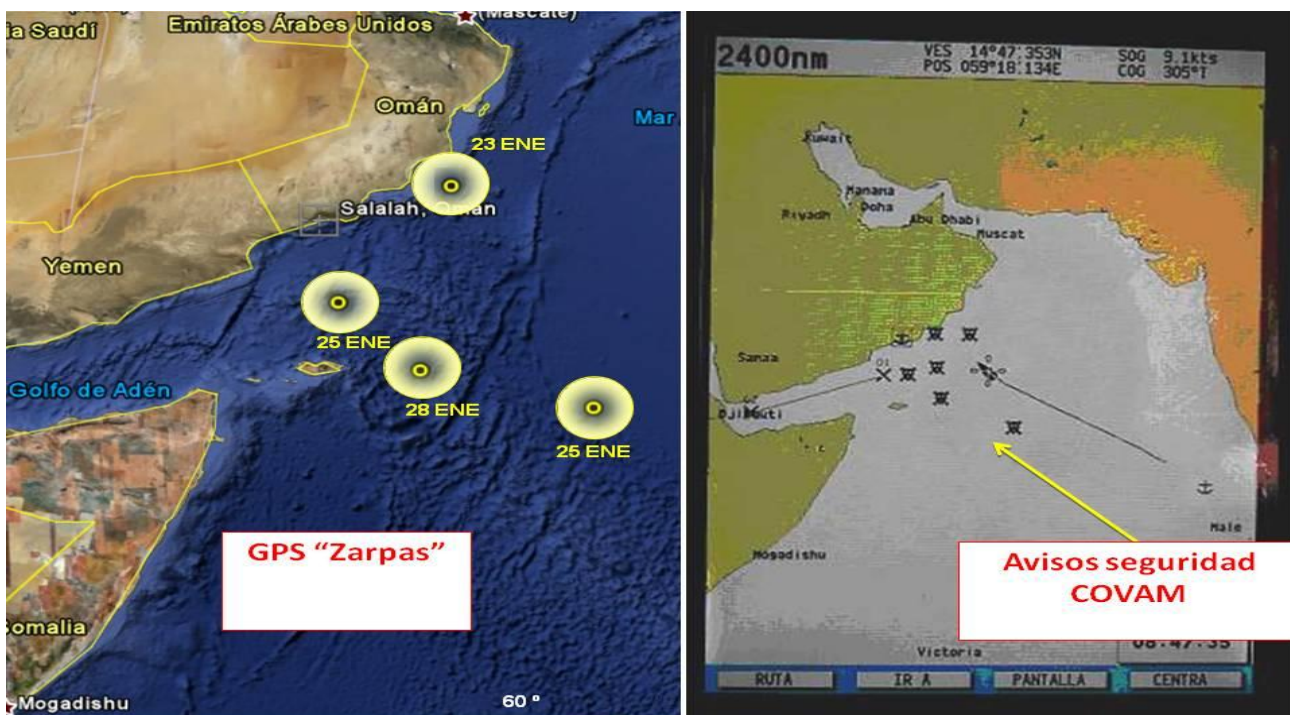
En todos los casos anteriormente citados, el COVAM ha demostrado ser un interlocutor válido y eficaz entre la comunidad marítima nacional y el resto de agencias involucradas en la Operación,

Mauricio de la Gándara García

permitiendo así disponer de un punto de contacto único, de carácter permanente y “en castellano”, al que han podido acudir ante cualquier incidencia, y desde el que han obtenido de forma rápida y precisa toda aquella información sobre las amenazas existentes en cada momento, para poder elegir las derrotas más adecuadas y seguras.

Si bien, poco a poco se ha dado a conocer a gran parte de esa comunidad la existencia del centro, gracias al trabajo ya efectuado y a los numerosos artículos publicados, se hace imprescindible continuar “publicitando” a nivel institucional la existencia y capacidades del COVAM en todos los foros de “Seguridad Marítima”, tanto en el ámbito nacional como en el internacional, potenciando esas características fundamentales de “cooperación” y “confianza mutua”.

El proceso de análisis y fusión de toda la información disponible, siguiendo cada uno de los pasos de los procedimientos de trabajo establecidos, ha garantizado la fiabilidad en la información difundida en todo momento, por lo que el COVAM, desde su puesta en marcha, ha demostrado ser una excelente herramienta para la cooperación entre la Armada y el resto de la Administración Marítima, no solo por su participación en “Atalanta”, sino en su “día a día” trabajando de forma coordinada con el resto de las agencias, en el marco de los convenios existentes.



A la izquierda, imagen de algunos avisos de seguridad de detección de grupos piratas generados por el COVAM para el “Zarpas”. A la derecha, imagen capturada del GPS del “Zarpas”.

Mauricio de la Gándara García¹
Capitán de Fragata DEM

¹ Las ideas contenidas en los Documentos de Opinión son de responsabilidad de sus autores, sin que reflejen, necesariamente, el pensamiento del IEEE o del Ministerio de Defensa.