

*Carlos Echeverría Jesús**

El empleo del mar en las
estrategias de las organizaciones
terroristas

El empleo del mar en las estrategias de las organizaciones terroristas

Resumen

El terrorismo en el medio marítimo constituye una actividad marginal si la consideramos con el vigor de los actores terroristas en tierra e incluso en el aire en las últimas décadas. No obstante, a partir de los años noventa del siglo XX comenzamos a ver un creciente activismo por parte de grupos terroristas, en particular yihadistas, fijando como objetivos barcos, instalaciones portuarias o tripulaciones. Tal tendencia no ha hecho sino reforzarse en los últimos años, aprovechando además la creciente vulnerabilidad de algunos Estados costeros, y en términos de tendencias los Estados y las organizaciones internacionales de seguridad y defensa deberán dedicar una creciente atención a esta amenaza en paralelo a la exploración que realizan los grupos terroristas para identificar vulnerabilidades y aprovecharlas.

Abstract

The maritime dimension of terrorism has been a marginal topic in recent decades due to the fact that terrorist organizations have focused their efforts in land and eventually in air. Nevertheless, since the 1990s an increasing terrorist activism, particularly from the Jihadist groups, was detected with attacks against ships, harbor facilities, or crews. This trend has been confirmed in recent years, when increasing instability is affecting a number of coastal states. The need to pay much more attention to this threat is central

***NOTA:** 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.

because the effort made by terrorist actors identifying our vulnerabilities at sea must find a strong response from national states and international security and defense organizations.

Palabras clave

Al Qaeda, Argelia, ataques suicidas, Filipinas, grupo Abu Sayyaf, Irak, Israel, Libia, terrorismo marítimo, Yemen.

Keywords

Abou Sayyaf Group, Al Qaida, Algeria, Iraq, Israel, Libya, maritime terrorism, Philippines, suicide attacks, Yemen.

Introducción

La utilización del medio marino para realizar ataques terroristas no ha sido algo habitual en las pasadas décadas y así, en los cuarenta y seis años transcurridos entre 1960 y 2006, periodo en el que se contabilizaron más de 10.000 incidentes terroristas, han sido menos de 200 los producidos en el ámbito marítimo. La mayoría tuvieron lugar en tierra, y un número creciente se ha ido produciendo en el aire, desde los tradicionales ataques de «piratas aéreos» hasta los más recientes atentados con explosivos, tanto clásicos (Pan Am 103, en 1988 y UTA, en 1989, entre otros) como suicidas (11-S).

Siendo el medio marino más complejo, en el que es preciso no solo dominarlo en términos de conocimientos sino también de disponibilidad de medios, en el que hace falta un planeamiento detallado y adecuado una vez se tiene lo anterior, y en el que la exposición por parte de los terroristas es mucho mayor, estos, y particularmente los terroristas yihadistas salafistas, en los últimos veinte años, han proyectado sus ataques más que en el mar como tal en todo aquello relacionado con dicho medio como veremos en el presente documento de opinión. Han atacado buques, civiles y militares, dentro y fuera de puertos, han cometido atentados contra instalaciones portuarias y facilidades navales, han agredido a tripulantes de todo tipo de buques, y todo ello mientras, a buen seguro, mantienen sus esfuerzos para desarrollar actividades en el medio marino de forma sostenida cuando se doten de medios y de la pericia para utilizarlos para su empresa.

De los ataques ya cometidos, los terroristas extraen lecciones aprendidas que les permiten ser más eficaces y eficientes en ataques posteriores, y lo que observaremos a lo largo de nuestro estudio es que el medio marino ofrece una interesante ventana de oportunidades a los terroristas, tanto por su débil regulación como por la posibilidad de operar en él desde Estados débiles o fallidos, con escasa o nula capacidad de controlar sus costas, como ha ocurrido durante años en el caso de Somalia, o desde Estados con demasiadas costas que vigilar (caso de Filipinas hoy) o Estados sumidos en situación de guerra (como es el caso también hoy de Yemen).

El estado de la cuestión

Siguiendo un orden cronológico vamos a referirnos a los ataques terroristas producidos en el medio marino o que han tenido como blanco a objetivos relacionados con él (instalaciones, tripulación, carga, buques, pasajeros en los comerciales, instalaciones

portuarias, tendidos energéticos que penetran en el mar). Todos ellos han venido siendo, y siguen siendo, objetivos de ataques directos de actores terroristas varios, con armas y explosivos, y todos ellos pueden ser también objetivos, en términos de tendencias, en la dimensión ciber que los terroristas también exploran y aprovechan.

En cualquier inventario de atentados marítimos surge en primer lugar el secuestro del trasatlántico italiano *Achille Lauro*, producido en 1983 en aguas del Mediterráneo y ejecutado por un grupo terrorista palestino que, tomando rehenes pretendían la liberación de prisioneros palestinos, y ello en una época en la que el terrorismo ya estaba muy presente tanto en tierra como en el aire. Pero antes de ello y sin salir de España recordemos que entre 1979 y 1984 los terroristas de ETA cometieron varios atentados en medio marino que es obligado recordar: el 24 de junio de 1979 y el 14 de septiembre de 1980, ETA hundió respectivamente y colocando bombas explosivas en el casco, un barco francés, el *Montlhéry*, y un barco de la compañía Iberduero, ambos en el puerto de Pasajes. Recordemos también que en octubre de 1981 ETA colocó explosivos en un buque de la Armada Española en la comandancia naval de Santander. Pero sin duda su acción más letal fue la cometida el 14 de mayo de 1984, asesinando en Fuenterrabía al cabo mecánico Juan Flores Villar, al colocar un explosivo en la pequeña patrullera con la que se vigilaba la frontera marítima con Francia y provocar el ahogamiento del marino¹. Pero estas experiencias, tanto la española como la italiana entre fines de los setenta y mediados de los ochenta, no parecieron marcar aún una tendencia en lo que al despertar del terrorismo en el mar respecta. Para ello todavía hubo que esperar más de una década para ver, ya en los noventa, ataques sostenidos contra objetivos relacionados con el mar. Y ello vendría ya de la mano de grupos yihadistas y así ha seguido siendo hasta la actualidad. Sus comienzos están en buena medida en Argelia, y veremos cómo dichos ataques no han hecho sino incrementarse en número y complejidad desde la primera mitad de los noventa.

Argelia, como víctima del terrorismo yihadista más feroz de la mano de actores como el Grupo Islámico Armado (GIA), ha sufrido en su territorio ensayos de un terrorismo aéreo sofisticado —como fue el embrión del 11-S en el aeropuerto de Argel en la Navidad de

¹ BARBERÍA, José Luis. «Un nuevo grupo terrorista se responsabiliza de la voladura de un buque de la Armada». *El País*. 15 de mayo de 1984.

1994— pero también algunos ataques emblemáticos contra objetivos relacionados con el mar².

Famoso fue el ataque contra el almirantazgo de Argel el 12 de febrero de 1992, donde un sargento jefe vinculado al Frente Islámico de Salvación (FIS) que actuó como infiltrado, facilitó un ataque que provocó un intenso intercambio de fuego durante el que se produjeron 10 víctimas mortales³.

También en Argelia, destacamos el asesinato de tripulantes de barcos mercantes atracados en instalaciones portuarias o incluso de barcos que estaban fondeados lejos del muelle con la intención de permanecer más seguros en los trágicos años en los que el GIA empezaba a matar a mansalva en ciudades y campos del país. A título de ejemplo, el GIA asesinó el 7 de julio de 1994 a diez marineros italianos en aguas del puerto de Jijel, en el este del país, todos ellos tripulantes de un mercante que transportaba sémola⁴. Dando un salto en el tiempo pero sin salir de Argelia, el ataque suicida contra el cuartel de guardacostas de Dellys, ejecutado el 8 de septiembre de 2007 por un quinceañero, Nabil Belkacemi, que utilizaba como nombre de guerra el de Abu Mussab Al Zarqawi, es otro ejemplo destacado de ataque contra objetivos marítimos en tierra. El terrorista penetró en el cuartel en un vehículo lleno de explosivos y provocó la muerte de 30 militares y heridas a otros 47 en un atentado que fue reivindicado por Al Qaeda en las Tierras del Magreb Islámico (AQMI)⁵. Importante es destacar que las lecciones aprendidas del atentado de Dellys, o el «modelo Dellys», servirá años después a terroristas yihadistas del Estado islámico (EI) para cometer en Libia un sangriento atentado siguiendo idéntico *modus operandi*. El 7 de enero de 2016, un terrorista suicida al volante de un camión repleto de explosivos lo hacía estallar en el cuartel libio de Zliten, a 45 kilómetros de Misrata, donde se estaba entrenando el embrión del nuevo cuerpo de

² Centramos nuestra atención en Argelia, pero ello sin olvidar los ataques realizados por grupos yihadistas salafistas egipcios, entre 1992 y 1994, contra barcos de recreo en navegación por el río Nilo pues también deben de ser inventariados en nuestro análisis y también podrían seguir siendo en el futuro objetivo de los terroristas.

³ BALHI, Mohamed. *Chroniques infernales (Algérie: 1990-1995)*. Argel: Mاريوor 1996, p. 125.

⁴ BALHI, M. *Op. cit.*, p. 157.

⁵ Al Zarqawi, de siniestro recuerdo, fue eliminado en Irak, en un ataque aéreo estadounidense, en junio de 2005. Sobre el atentado de Dellys, que AQMI reivindicaba en su Instituto de Comunicación Al Ándalus el 9 de septiembre, véase ECHEVERRÍA JESÚS, C. *La obsesiva fijación de Al Qaeda por el Magreb*. Análisis del GEES, 20 de septiembre de 2007, p. 4, en <http://gees.org/articulos/>.

guardacostas de Libia, impulsado entre otros actores internacionales por la Unión Europea (UE). Asesinó en el momento a más de 60 militares e hirió a decenas⁶.

Finalmente y también en Argelia, se han producido ataques contra tendidos energéticos —gasoductos en tierra, y ello sin descartar la posibilidad de atacar también los tendidos en su acceso al Mediterráneo—, y diversos intentos han tenido como objetivo la importante ciudad portuaria de Arzew, el primer puerto del mundo donde se produjo en 1960 el gas natural licuado (GNL). El estudio del caso de Argelia es importante, tanto para ver los métodos de ataque allí empleados y que se han emulado en otros lugares y años después (Dellys y Zlitan), como para acercarnos al proceso de cambio que citábamos anteriormente.

Entre 2000 y 2010, se produjeron 17 incidentes terroristas en el ámbito marítimo, acelerando el proceso de creciente fijación de su atención por los terroristas yihadistas en el medio marino. Los ataques se irán haciendo, aparte de más frecuentes, también más sofisticados e irán siendo más letales y con consecuencias económicas y psicológicas más impactantes. Se atacarán buques de guerra de los EE.UU. en puertos, petroleros en alta mar, se definirán los estrechos como puntos atractivos para actuar en ellos por las vulnerabilidades que encierran (*choke points*), y todo ello nos va a permitir observar tendencias, objetivo central de nuestro análisis.

Si en enero de 2000 se produjo un ataque que afortunadamente resultó fallido contra el portaviones USS *The Sullivans* cuando repostaba en el puerto de Adén —y ello porque la embarcación repleta de explosivos zozobró por exceso de peso— las lecciones aprendidas por los terroristas les permitieron atacar otro buque también en el mismo escenario, el mismo año y con éxito en términos terroristas: el 12 de octubre de 2000 era atacado con una embarcación tripulada por suicidas y cargada con 220 kilogramos de potente explosivo el USS *Cole* y 17 marineros perdían la vida y 40 resultaban heridos. La explosión provocó un agujero en el casco del destructor de 6 por 13 metros. Este atentado, emblemático hasta hoy, fue reivindicado por Al Qaeda en Yemen, y uno de sus responsables, Abu Alí Al Harithi, fue eliminado por los EE.UU. en 2002 con un ataque lanzado con un avión no tripulado (UAV) para vengar la afrenta del ataque contra el USS *Cole*⁷.

⁶ «Al menos 60 muertos y 120 heridos en Libia al estallar un camión bomba frente a una base militar». RTVE. 7 de enero de 2016.

⁷ ECHEVERRÍA JESÚS, C. *La obsesiva fijación de... op. cit.*, p. 4.

En el contexto de la creciente cristalización de lo que podríamos llamar la cristalización de la vocación marítima de Al Qaeda y de sus franquicias, en la primavera de 2002, entre mayo y junio, la dirección de seguridad del territorio (DST) de Marruecos desarticulaba una célula formada por ciudadanos marroquíes y saudíes que, por directrices de Al Qaeda, preparaban ataques contra buques militares estadounidenses y británicos que patrullaban las aguas de este *choke point* en el marco de la misión de la OTAN Esfuerzo Activo/Active *Endeavour*, lanzada bajo el artículo 5 del Tratado de Washington precisamente para prevenir y combatir la amenaza terrorista en el Mediterráneo y que, tras implementarse entre 2001 y 2016, ha sido sustituida por la operación *Sea Guardian*⁸. Dichos terroristas trataban de emular el «modelo Adén» y de hacerlo además no en aguas de un puerto sino en uno de los estrechos más transitados del mundo.

El 6 de octubre de 2002, y volviendo a aguas yemeníes, un bote con potentes explosivos alcanzaba al petrolero francés *MV Limburg* cuando este se disponía a aproximarse al puerto yemení de Ash Shihr, en la provincia de Hadramut, en el sureste del país árabe. Importante es destacar este ataque no solo por su letalidad —murió uno de los 25 tripulantes— sino también por su importante impacto económico e incluso ecológico, y todo ello para regocijo de los terroristas. Tras él, el tráfico marítimo entrante en Yemen se redujo un 90%, las tasas de seguros se triplicaron, más de 3.000 personas perdieron su empleo y las pérdidas de ingresos en los seis meses posteriores al ataque supusieron el equivalente al 1% del PIB del país. En términos de consecuencias medioambientales estas fueron tan importantes pues, transportando 400.000 barriles de crudo y al resultar parcialmente incendiado, el buque vertió el equivalente a 700 toneladas de petróleo al mar⁹. Si un ataque como el lanzado contra el petrolero *MV Limburg* tuvo tales consecuencias hay que reflexionar sobre las que podría tener un ataque similar en aguas del estrecho de Gibraltar, donde se concentra un enorme tráfico marítimo diario —más de 1 millón de barriles de crudo diarios, el doble de lo que transita por ejemplo por el canal de Panamá— y donde las consecuencias ecológicas podrían ser devastadoras.

De octubre de 2002 damos un salto a febrero de 2004 y nos vamos al sur de Filipinas, donde el Super Ferry 14 de 10.000 toneladas, que hacía la ruta Manila-Mindanao, era atacado con explosivos por el grupo Abu Sayaf, la franquicia de Al Qaeda en el país. Un

⁸ ARIAS BORQUE, Javier. «La OTAN estudia nuevas misiones en África y cuenta con el protagonismo de España». *libertaddigital.com*. 16 de marzo de 2017.

⁹ ECHEVERRÍA JESÚS, C. «La seguridad energética en las relaciones hispano-argelinas». *Documento de Trabajo* n.º 1/2011. Instituto Español de Estudios Estratégicos (IEEE) febrero de 2011, p. 14.

potente explosivo colocado en un aparato de televisión provocó la muerte inmediata de 63 personas y un enorme pánico, y ello cuando el buque estaba ya cerca del puerto de Manila. Aparte de los 63 muertos por la explosión se contabilizaron hasta 53 desaparecidos —elevando la cifra de fallecidos a los 116— y este ataque sigue siendo a día de hoy el más luctuoso producido en medio marino hasta la fecha. Saltaron por la borda un total de 717 pasajeros y el impacto humano pero también económico de este ataque aún está presente en el país. Tanto el ataque contra el petrolero *MV Limburg* como el lanzado contra el Super Ferry 14, buques ambos civiles, refleja la reflexión por parte de los terroristas sobre las dificultades de atacar buques militares —a pesar del éxito que supuso el ataque contra el *USS Cole*— y concentrarán en adelante sus esfuerzos en aquellos.

En términos de enlazar pasado y presente bueno es recordar que el grupo Abu Sayyaf, creado por «afganos» filipinos en 1991, sigue siendo a día de hoy la franquicia de Al Qaeda en Filipinas y dada la proyección marítima intensa de dos de las tribus que nutren sus filas a día de hoy plantea desafío en tierra pero también en la mar a las autoridades filipinas, sobre todo en el sur de Sulú.

Volviendo a 2004, este año fue rico en experiencias de ataques terroristas en el mar o contra medios marítimos además de por la luctuosa experiencia del ataque contra el Super Ferry 14, y para ilustrarlo vamos a Israel y a Irak. El 15 de marzo de 2004 dos terroristas suicidas del Movimiento de Resistencia Islámico palestino (Hamás) conseguían acceder al puerto israelí de Ashdod, situado 15 millas al sur de Tel Aviv. Procedentes de Gaza ocultos en un barco —recordemos que Israel no evacuó la franja de Gaza hasta el año siguiente, en 2005— los dos terroristas no fueron detectados y consiguieron llegar hasta un puerto muy vigilado y donde pretendían atentar con explosivos contra los importantes depósitos químicos que albergaba. No llegaron hasta ellos y precipitaron su acción, consiguiendo uno de los terroristas, disfrazado con el uniforme de la Fuerza Naval de Israel, hacer estallar el chaleco de explosivos que portaba, matando a diez miembros de la autoridad portuaria.

El 25 de abril de 2004, tres lanchas rápidas conducidas por suicidas lanzaron ataques contra las terminales petrolíferas iraquíes de Basora y de Jar Al-Amaya, en ataques que produjeron la muerte de tres marineros estadounidenses y el cierre temporal de los puertos de Basora y de Umm Qasr.

Siguiendo nuestro recorrido cronológico debemos ahora incorporar a nuestra reflexión algo muy importante como es la evolución en el uso de armamento por parte de los terroristas, tanto en tierra y aire como en el mar. Así, el ataque lanzado con cohetes *Kornet* contra una patrullera israelí el 14 de julio de 2006, desde tierra y por parte del grupo terrorista Hezbollah cuando aquella se encontraba frente a las aguas del puerto de Beirut en el marco del enfrentamiento bélico entre Israel e Hezbollah, provocaba cuatro muertos y encendía las alarmas sobre el acceso a armamento sofisticado por parte de los actores terroristas¹⁰. Este ataque tuvo gran efecto mediático y es recordado hasta la actualidad en diversos foros yihadistas que gustan de mostrar hazañas como esta.

Los terroristas, tanto los de Hamas como los de Hezbollah, pero también los yihadistas salafistas de Al Qaeda o del EI han buscado golpear a Israel en la dimensión marítima que aquí nos ocupa. El grupo Ansar Beit Al Maqdis, en su momento franquicia de Al Qaeda en la península del Sinaí y más recientemente la titular de la provincia del EI en dicho territorio egipcio (Wilayat Al Sina), ha atacado en diversas ocasiones desde 2012 la ciudad portuaria israelí de Eilat, situada a orillas del mar Rojo en el golfo de Aqaba. Lo ha hecho con cohetes Grad, en agosto de 2012 y en abril de 2013 y hemos de destacar también lanzamientos de cohetes desde territorio jordano contra idéntico objetivo¹¹.

Al Qaeda, que ya había explorado la posibilidad de golpear en un *choke point* como vimos en 2002 en el estrecho de Gibraltar, cometía un atentado suicida en el estrecho de Ormuz el 28 de julio de 2010. Su objetivo fue el petrolero japonés *M. Star* provocando un herido leve y daños en el buque en lo que constituyó un toque de atención a las autoridades de todo el mundo, mostrando la voluntad del grupo terrorista de golpear infraestructuras marítimas a pesar de las dificultades que ello comporta¹². Fue reivindicado por las brigadas Abdullah Azzam de Al Qaeda el 4 de agosto y es importante no perder de vista la secuencia de dichos ataques en relación con las crecientes vulnerabilidades que en el último lustro podemos inventariar en muchos rincones del mundo árabe como consecuencia de las revueltas árabes iniciadas en el otoño de 2010,

¹⁰ «Missile, Not Drone, Hit Israeli Warship». *The Guardian*. 15 de julio de 2006.

¹¹ ALANDETE, David. «Dos cohetes impactan en la ciudad israelí de Eilat sin causar víctimas». *El País*. 17 de abril de 2013, y EMERGUI, Sal. «Israel intercepta por primera vez un misil disparado desde el Sinaí contra Eilat». *El Mundo*. 13 de agosto de 2013.

¹² ECHEVERRÍA JESÚS, C. «El Estrecho de Bab El Mandeb como escenario potencial de desestabilización ante el creciente activismo terrorista en Yemen y Somalia». *Documento de Opinión del IEEE*, n.º 11/2010. Septiembre de 2010, p. 1.

y que a día de hoy son visibles en términos marítimos en otro *choke point* como es el estrecho de Bab El Mandeb.

Las revueltas árabes han generado inestabilidad intensa en diversos escenarios, con consecuencias preocupantes para la seguridad marítima. Han hecho de los 2.000 kilómetros de costa libia un espacio escasamente controlado en el que ciudades portuarias como Derna o Sirte, y en menor medida Bengasi, han estado en manos de grupos yihadistas durante meses e incluso años han incrementado exponencialmente la inestabilidad en Yemen, haciendo aún más peligrosa la navegación por el golfo de Adén y por el estrecho de Bab El Mandeb (ataques desde tierra pero también con vehículos marítimos improvisados se han incrementado a partir de 2016) y han liberado arsenales importantes alimentando aún más la potencia de fuego de los grupos terroristas que ya se mostró eficaz para cometer atentados contra buques situados lejos de la costa con el ataque de Hezbollah en 2006 contra la patrullera israelí antes citado¹³. El 31 de mayo de 2017 un buque con bandera de conveniencia de las islas Marshall que atravesaba el estrecho de Bab El Mandeb recibió tres impactos de lanzagranadas *RPG-7* que no provocó víctimas ni grandes daños pudiendo continuar su navegación pero es un ejemplo reciente de la situación en la zona.

En relación con aguas peligrosas como vienen siendo desde hace al menos una década las del golfo de Adén y el mar adyacente a las costas de Somalia, importante es destacar la amenaza que la piratería ha planteado y sigue planteando y explorar sus vínculos —no solo los pasados sino, y sobre todo, en términos de posibles tendencias, o las que podrían representar de cara al futuro— con los grupos terroristas también presentes en la zona. En febrero de 2011 la agencia de noticias británica *Reuters* informaba de que el grupo Al Shabab, la franquicia de Al Qaeda en Somalia pero que generaba y sigue generando inestabilidad en sus vecinos (Etiopía y Kenia, que ya habían desplegado para 2011 tropas en suelo somalí, o Uganda cuya capital, Kampala, había sufrido ataques suicidas en julio de 2010), había liberado a varios líderes piratas tras alcanzar un acuerdo por el que el grupo se quedaría con el 20% de los ingresos por rescates y los piratas podrían fondear en el puerto de Harardhere entonces en manos de los yihadistas¹⁴. Al Shabab controlaba el puerto de Harardhere desde mayo de 2010, y a fines de 2009 había

¹³ El ataque lanzado contra el buque español *Galicia Spirit* el 25 de octubre de 2016 aún está bajo investigación.

¹⁴ LÓPEZ OROSA, Pablo. «¿Están de vuelta los piratas en el golfo de Adén?». *Esglobal*, 3 de julio de 2017, p. 3.

expulsado de otra ciudad portuaria, Kismayo, a otro grupo yihadista, Hizbul Islam, por lo que terminaba la década controlando dos importantes enclaves marítimos¹⁵. El control de ciudades portuarias por parte de grupos terroristas, de Al Shabab en Somalia o del EI en Libia, llevó en su momento y puede llevar en el futuro a incrementar las vulnerabilidades y con ello la amenaza que los yihadistas representan para la navegación mundial.

Importante es recordar en esta dimensión que en un escenario de conflicto tan intenso, y también generado por las revueltas árabes, como es Siria, el hecho de que las autoridades de Damasco y sus aliados rusos hayan conseguido evitar que la costa marítima siria haya caído bajo influencia de los diversos grupos yihadistas que operan en su territorio ha impedido que la amenaza se haya visto incrementada, en esta dimensión y en este rincón del Mediterráneo oriental.

Escenarios posibles

La casuística más arriba analizada muestra tipos de ataques terroristas directos y con intenciones letales ejecutados o felizmente abortados, ilustrando ambos una amenaza real. Además, viendo cómo son sus protagonistas debemos destacar su predisposición a ser evolutivos, imaginativos y adaptables. Los terroristas, y particularmente los yihadistas salafistas, nos demuestran a diario cómo extraen lecciones aprendidas de todas sus acciones, por un lado, y cómo son flexibles e innovadores por otro. A título de ejemplo estas aseveraciones pueden sernos útiles para confirmar temores de que seguirán intentando atentar con los medios que han utilizado hasta, de que aprovecharán su acceso a nuevos tipos de armas más sofisticadas y a medios logísticos más avanzados y de que explorarán fórmulas que hasta ahora no se han visto consolidadas (por ejemplo, la de interactuar con otros actores delincuenciales como son los grupos piratas, o la de lanzar ataques desde el aire, entre otras posibilidades). La creciente actividad en el mar del grupo Abu Sayyaf en Sulú, en el sur de Filipinas, reclutando en tribus muy conectadas tradicionalmente a la pesca, se refleja en un alto conocimiento de la navegación y en el uso de lanchas rápidas para cometer sus ataques y para enfrentarse con las autoridades filipinas. Tales medios logísticos y sofisticado y abundante armamento están también en manos de actores como el Movimiento para la

¹⁵ ECHEVERRÍA JESÚS, C. *El Estrecho de Bab El Mandeb... op. cit.*, p. 7.

Emancipación del delta del Níger (MEND), en Nigeria, algo que ya preocupa hoy en la dimensión de la piratería que de forma creciente sufre la zona pero que también podría evolucionar en términos de incrementar la amenaza terrorista en el mar.

Pero también debemos de destacar en un análisis sobre la amenaza terrorista en medio marino la representada por aquellas actividades que coadyuvan a reforzar a los actores terroristas, siendo el tráfico de armas una de ellas. Aquí nada ha cambiado en términos de aprovechar el medio de transporte marino jugando con las ventanas de oportunidad que la sociedad internacional ofrece a quienes quieren hacerse con armamento de forma ilegal. Desde las intervenciones de armas ligeras para abastecer a grupos terroristas en Argelia, y particularmente al GIA —recordemos las incautaciones, ambas en marzo de 1995, de armas procedentes de Amberes en el carguero argelino *El Djorf*, incautadas en el puerto de Argel, o las procedentes también de Europa en el carguero *Bibans* interceptado en el puerto de Orán¹⁶—, hasta las interceptadas a 170 millas de la costa de Omán en marzo de 2016 por el buque *HMAS Darwin* de la Armada australiana. Patrullando este último en el marco de las *Combined Maritime Forces* abordaba a un pesquero que transportaba oculto entre redes un importante arsenal compuesto por 2.000 fusiles de asalto *AK-47*, 100 lanzagranadas *RPG-7*, 49 ametralladoras pesadas *PKM* y 20 tubos de mortero¹⁷. Recordemos por otro lado que la investigación sobre los atentados terroristas contra las embajadas de los EE.UU. en las capitales de Kenia y Tanzania, Nairobi y Dar Es Salaam, ejecutados en 1998, demostró que los terroristas utilizaron explosivos que habían sido introducidos por Al Qaeda en ambos países utilizando barcos mercantes.

Es por ello que consideramos positivo evocar cómo el 15 de octubre de 2016 se abrió a la firma en Togo, en el marco de una Cumbre Extraordinaria de la Unión Africana (UA) sobre seguridad marítima, una carta específica —la primera de su especie— para luchar contra la piratería, la pesca ilegal, la contaminación, el tráfico de drogas y el tráfico de armas¹⁸. Aunque el terrorismo no aparezca aún en tal listado, en buena medida por el carácter novedoso y aún marginal de la amenaza que aquí estamos analizando,

¹⁶ BALHI, M. *Op. cit.*, pp. 205 y 209.

¹⁷ Semanas después, el 29 de marzo, la Armada Francesa se incautaba también de un importante arsenal en otra interceptación también en aguas del Índico. Véase «Un buque australiano se incauta de un gran alijo de armas con destino a Somalia». *Europapress*. 7 de marzo de 2016.

¹⁸ HAUCHARD, Amaury. «L' Union africaine adopte une charte sur la sécurité maritime». *Le Monde Afrique*. 16 de octubre de 2016.

importante es que esté el tráfico de armas como una amenaza a combatir y que, como hemos visto con algunos ejemplos, interactúa con fuerza con los grupos terroristas. En una dimensión más limitada, nacional francesa, evoquemos que la operación Corymbe, iniciada en 1990 y en vigor en el golfo de Guinea aún hoy, está en buena medida centrada en la actualidad en luchar contra la emergente piratería pero también ha servido y podría volver a servir para la evacuación de ciudadanos franceses de países en crisis o para luchar contra el tráfico de armas¹⁹.

Igual que las herramientas marítimas desplegadas en el golfo de Adén centran su esfuerzo en la lucha contra la piratería pero siendo también instrumentales para prevenir el tráfico de armas, en el Mediterráneo la Operación Esfuerzo Activo/Active *Endeavour* de la OTAN —hoy *Sea Guardian*— está centrada en la lucha contra el terrorismo y contra los tráficos ilícitos.

El golfo de Adén es hoy el pasillo marítimo por donde pasan un tercio de todos los buques que navegan por el mundo, y los ataques que se producen en él son confusos y más en el escenario de guerra actual, pero tales escenarios de confusión son ideales para los terroristas. El 31 de mayo de 2017 un petrolero con pabellón de las islas Marshall recibió tres impactos de *RPG-7* desde una embarcación no identificada en el estrecho de Bab El Mandeb, afortunadamente sin consecuencias²⁰. Este hecho, unido a la explosión en el golfo de Adén de una pequeña embarcación en el mismo mes de mayo, llevaba a las *Combined Maritime Forces* liderada por los EE.UU. y con base en Baréin a anunciar que iban a incrementar sus patrullas ante las crecientes vulnerabilidades²¹. En cuanto a la situación en Somalia, hay que recordar que los terroristas de Al Shabab siguen siendo un actor potente que ha tenido acceso a la costa, y que aún lo tiene en algunos puntos del litoral somalí, con los peligros que ello conlleva.

En el sur de Filipinas el grupo Abu Sayyaf sigue activo y el pasado 13 de agosto un cuadro del mismo era eliminado por el Ejército en la costa de Sulú, donde los terroristas utilizan lanchas rápidas para atacar objetivos²².

¹⁹ HAUCHARD, A. «La France réaffirme son engagement militaire dans le Golfe de Guinée». *Le Monde Afrique*. 15 de octubre de 2016.

²⁰ «Yemen: Un pétrolier attaqué». *El Watan*. 2 de junio de 2017.

²¹ «En brief. Yemen». *El Watan*. 13 de junio de 2017.

²² ECHEVERRÍA JESÚS, C. «El grupo Maute azota Filipinas, un objetivo más del campo de batalla universal del yihadismo». *El Debate de Hoy* (CEU). 22 de agosto de 2017, en <https://eldebatedehoy.es>.

Finalmente, importante es evocar el golfo de Guinea, con sus 5.700 kilómetros entre Senegal y Angola aunque el epicentro en términos de interés sea la costa de Nigeria. Aunque hoy por hoy no constatamos la presencia de actividad terrorista de importancia en dicha costa, ninguna desde luego de parte de Boko Haram —que sí actúa en cambio actualmente en un escenario acuático, el lacustre del lago Chad—, sí debemos recordar los medios humanos y logísticos del MEND anteriormente citados en este análisis de opinión y, en cualquier caso, lo que no deberemos hacer es descartar la posibilidad de que dicho activismo terrorista pueda proyectarse en el mar en el futuro²³.

Conclusiones

Aunque hablamos hoy por hoy de una amenaza difusa que ha mostrado escasa capacidad de acción lo cierto es que estamos ante actores terroristas muy motivados, que han conseguido realizar atentados que en términos de inventario deben de alimentar nuestro interés y nuestra preocupación —en paralelo al deleite que provocan ataques como el lanzado contra el petrolero *Limburg* o contra el *Super Ferry 14* en los altares yihadistas— y que a buen seguro exploran la búsqueda de objetivos estratégicos en el medio marino y la forma de golpearlos con mayor eficacia que hasta ahora.

Si capacidades e intenciones existen, alimentando ya la amenaza en términos de definición clásica de la misma, hay un tercer componente, la oportunidad, que también se da en diversos rincones. Es en particular la enorme inestabilidad generada por las revueltas árabes en múltiples escenarios (Libia, Yemen, etc.) y la liberación de actores y de factores dinamizando a algunos de ellos hasta alcanzar la dimensión que llegó a alcanzar el EI, lo que ofrece también la oportunidad a los terroristas yihadistas salafistas. Hemos comprobado cómo Estados débiles (Libia) o casi fallidos (Somalia) han venido ofreciendo a los terroristas muchas ventanas de oportunidades, que los conflictos y la proliferación de armas de todo tipo les han venido dotando de capacidades y que cuando son golpeados en escenarios de fuerte implantación (Al Qaeda en Afganistán en 2001 o el EI hoy en su embrión califal de Siria-Irak) se dispersan y redesplican para seguir combatiendo, y pueden encontrar escenarios conectados donde puedan hacerse fuertes

²³ Intervención del capitán de corbeta Gabriel Pita da Veiga, comandante del patrullero de altura *Serviola*, en Casa África el 12 de diciembre de 2016. Véase RODRÍGUEZ, A. «La Armada combate en el golfo de Guinea el repunte de la piratería». *La Provincia*, 13 de diciembre de 2016, p. 27.

y escenarios marinos dignos de ser explotados como sucede en Filipinas desde antiguo y hasta hoy.

Es por todo ello que tanto la estrategia española de seguridad marítima (2013) como la estrategia europea de seguridad marítima (2014) y la estrategia europea global de seguridad (2016) inciden en la necesidad de prevenir y neutralizar la dimensión marítima del terrorismo, constatando su existencia y recordándonos la obligación que tenemos de impedir que los grupos terroristas se proyecten en un medio en el que cada vez están más presentes.

*Carlos Echeverría Jesús**
Profesor de relaciones internacionales, UNED