La operación Atalanta y la implicación española como parte de la Fuerza Naval Europea

Operation Atalanta and Spanish involvement as part of the European Naval Force

Capitán de Navío Roberto Vargas Salas. Egresó de la Escuela Naval del Perú en 1996 como Alférez de Fragata. Es calificado en Guerra de Superficie y en Ingeniería Electrónica y Comunicaciones. Ha seguido los cursos Básico de Inteligencia, Básico de Estado Mayor de la Escuela Superior de Guerra Naval, Comando y Estado Mayor en la Escuela de Guerra Naval de la República Federativa de Brasil, Postgrado en Gestión Empresarial de la Universidad Federal de Río de Janeiro, Brasil, Maestría en Dirección Estratégica de Empresas y Liderazgo en CENTRUM Católica y Maestría en Desarrollo y Defensa Nacional en el Centro de Altos Estudios Nacionales (CAEN). Se ha desempeñado a bordo del B.A.P. *Sánchez Carrión*, B.A.P. *Montero*, B.A.P. *Mariátegui*, primera dotación y Jefe del Departamento de Operaciones del B.A.P. *Palacios*; Segundo Comandante del B.A.P. *Herrera* y primera dotación, Segundo Comandante y Comandante del B.A.P. *Unión*. Asimismo, ha servido en dependencias de tierra como la Comandancia de la División de Corbetas Misileras, Comandancia de la División de Fragatas y Destructores Misileros, Comandancia de la Fuerza de Superficie, Escuela Superior de Guerra Naval, Oficial Ayudante del Comandante General de la Marina, Dirección General del Personal de la Marina, Cuarta Zona Naval, la Inspectoría General de la Marina, Comandancia General de la Marina, Sub- Jefe del Proyecto de construcción del Buque Escuela a Vela B.A.P. *Unión* en los astilleros de los Servicios Industriales de la Marina SIMA-Callao y Estado Mayor General de la Marina. El 1 de Febrero del 2023 fue designado como Agregado Naval a la Embajada del Perú en el Reino de España. Actualmente es Sub Secretario de la Comandancia General de la Marina.

Resumen: La Operación Atalanta, iniciada en diciembre de 2008 por la Unión Europea, tuvo como objetivo contrarrestar el aumento de la piratería en el Océano Índico, particularmente en el Golfo de Adén y frente a las costas de Somalia. Esta operación naval, conocida formalmente como EUNAVFOR Somalia, se implementó para garantizar la seguridad de los barcos que navegan por una de las rutas marítimas de mayor tráfico del mundo, que conecta Asia, Europa y África; así como para proteger los barcos que entregan ayuda humanitaria bajo el Programa Mundial de Alimentos (PMA). El artículo presenta el papel significativo de España y la Armada en la Operación Atalanta, comprometiendo capacidades para combatir la piratería y salvaguardar la navegación marítima, así como su liderazgo en la operación, especialmente desde el nombramiento del cuartel general de la misión en Rota, en 2019.

Palabras claves: Piratería, EUNAVFOR Somalia, Ayuda humanitaria, Armada, Seguridad marítima.

Abstract: *Operation Atalanta, initiated in December 2008 by the European Union, aimed to counteract the rise of piracy in the Indian Ocean, particularly in the Gulf of Aden and off the coast of Somalia. This naval operation, formally known as EUNAVFOR Somalia, was implemented to ensure the safety of ships navigating one of the world's busiest maritime routes, which connects Asia, Europe, and Africa, as well as to protect ships delivering humanitarian aid under the World Food Programme (WFP). The article presents the significant role of Spain and its Navy in Operation Atalanta, committing capabilities to combat piracy and safeguard maritime navigation, as well as its leadership in the operation, especially since the mission's headquarters was appointed in Rota in 2019.*

Keywords: *Piracy, EUNAVFOR Somalia, Humanitarian Aid, Spanish Navy, Maritime Security*

1. Introducción

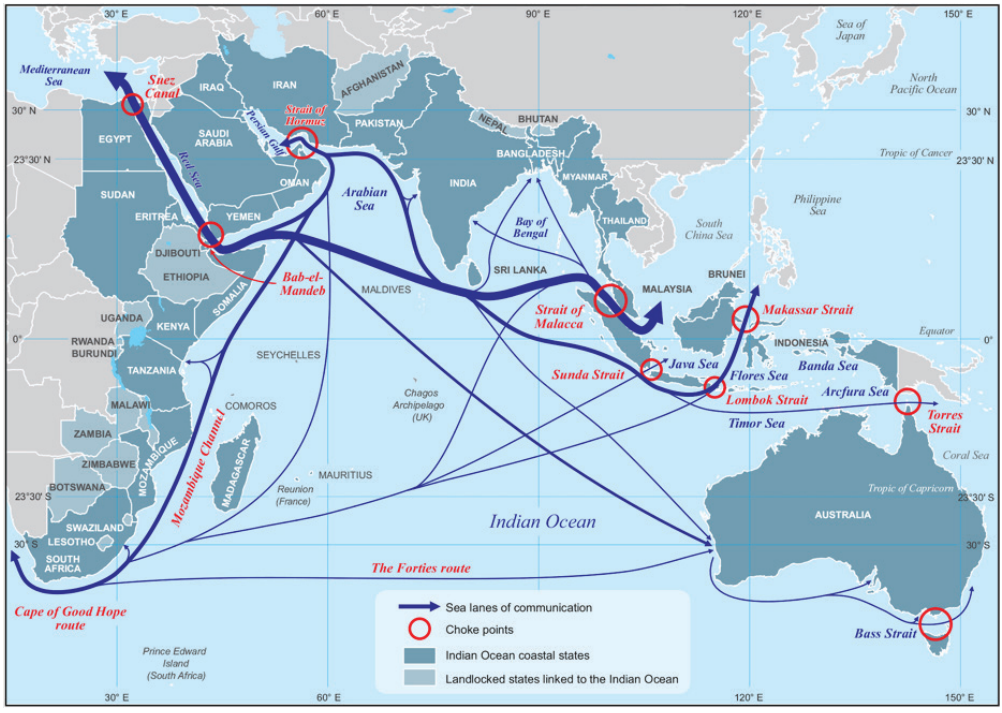
En 2005, el océano Índico se había convertido en una zona de alto riesgo para los 20,000 barcos que anualmente cruzaban el mar Rojo y el golfo de Adén, pasos cruciales en las principales rutas mundiales comerciales. Además, la piratería somalí amenazaba la distribución de ayuda humanitaria del Programa Mundial de Alimentos de la ONU (WFP por sus siglas en inglés).

En 2008 se registraron 134 ataques y 40 secuestros de navíos, incluyendo al pesquero español *Playa de Bakio*, lo que evidenció que la piratería representaba una amenaza significativa para la actividad de la flota atunera, en especial de países como España, Italia, Francia y Portugal que mantenían en la zona una importante flota pesquera.

Sin duda, el canal de Suez continúa siendo una vía clave para el comercio marítimo entre Asia y Europa, especialmente relevante en el tráfico de hidrocarburos y contenedores, esenciales para mantener la cadena de suministros (figura 1).

Figura 1

Principales rutas marítimas comerciales en la región del golfo de Adén y el océano Índico.



Fuente. https://books.openedition.org/cei/469.

Anualmente, miles de buques cruzan el canal, transportando alrededor de 1,270 millones de toneladas de carga, lo que representa el 13,5 % del comercio marítimo global. La importancia del canal quedó claramente demostrada tras el accidente del portacontenedores japonés *Ever Given*, que mantuvo el paso cerrado casi una semana de marzo de 2021. Esta interrupción de la actividad del canal provocó la acumulación de más de 400 buques en espera, lo que tuvo un gran impacto en la cadena de suministros a nivel global así como en el crecimiento económico (Prada, 2023).

La piratería en el Océano Índico, particularmente en el Golfo de Adén, es una preocupación mundial que genera pérdidas económicas significativas, afectando el comercio marítimo, la seguridad regional y la estabilidad económica de la región. De hecho, hasta el año 2008, la piratería en esta área experimentó un aumento dramático en la frecuencia y la audacia de los ataques, lo que llevó a una creciente preocupación en el ámbito internacional.

Los costos asociados con la seguridad marítima aumentaron considerablemente debido a la necesidad de escoltas militares, contramedidas de seguridad y seguros adicionales tanto para las embarcaciones como las mercancías. Esto llevó a un aumento en los gastos operativos para las compañías navieras, lo cual impactó en los costos de transporte marítimo. Asimismo, los ataques piratas interrumpían el comercio marítimo, especialmente en una de las rutas marítimas más importantes del mundo, generando retrasos en la entrega de bienes, aumento de los costos de inventario y posibles pérdidas de contratos comerciales.

Además de los impactos directos en el comercio internacional, la piratería también afectó a las economías locales de las regiones costeras del Golfo de Adén aumentando la pobreza y el aislamiento de esta región, disuadiendo la inversión extranjera así como el turismo en estas áreas, lo que afectaba negativamente el crecimiento económico y el desarrollo social. Hasta el año 2008, se estimaba que las pérdidas económicas directas e indirectas causadas por la piratería en el Océano Índico ascendían a miles de millones de dólares.

Sin embargo, es importante tener en cuenta que estas cifras son difíciles de precisar debido a la naturaleza clandestina de la actividad pirata y a la variedad de impactos económicos involucrados. En resumen, en 2008 la piratería en el Golfo de Adén representó una amenaza significativa para la seguridad marítima y la economía regional, generando pérdidas económicas sustanciales hasta el momento y motivando respuestas tanto a nivel nacional como internacional para abordar este desafío (López-Jacoiste, 2018).

Ante el considerable aumento que experimentó la actividad pirata en el año 2008, tanto la Organización de las Naciones Unidas (ONU) como la Organización Marítima Internacional (IMO) emitieron una serie de llamamientos instando a la comunidad internacional a tomar medidas concretas para hacer frente a esta problemática. Especial atención se dedicó a proteger los buques de transporte de alimentos operados por el Programa Mundial de Alimentos, los cuales introducían ayuda humanitaria a través de diversos puertos en Somalia, enfrentándose así a la amenaza directa de la piratería.

En una de sus resoluciones, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas autorizó las operaciones dirigidas a combatir la piratería dentro de las aguas territoriales somalíes, siempre y cuando contaran con el consentimiento del Gobierno Federal de Transición de dicho país.

En octubre de 2008, la OTAN desplegó la agrupación naval permanente n.º 2 (SNMG-2) fuera de su área habitual para llevar a cabo la operación Allied Provider. En enero de 2009, fue relevada por la SNMG-1, que continuó en la zona bajo la denominación de Allied Protector. Finalmente, a partir del 17 de agosto de 2009, se inició la operación Ocean Shield, la cual permaneció desplegada en la región hasta el 15 de diciembre de 2016, fecha en que la Alianza concluyó la operación (Prada, 2023).

A instancias de España y Francia, principales países con intereses pesqueros en la zona, el 8 de diciembre de 2008, el Consejo de la Unión Europea (UE) lanzó la Operación Atalanta, como referencia a la heroína de la mitología griega, consagrada a Artemisa, reconocida por sus innatas habilidades para la caza. Esta vez; sin embargo, no se trataba de cazar centauros o jabalíes, sino piratas, y cazarlos en algunas de las aguas más peligrosas del planeta (MINISDEF, 2024).

Así, en diciembre de 2008, el Consejo de la UE autorizó una operación que desplegó una Fuerza Naval en las aguas de Somalia y del Cuerno de África (EUNAVFOR Somalia, Operation Atalanta). Fue entonces cuando comenzó el camino de la Operación Atalanta, estableciendo las bases de lo que es hoy en día y que, hasta el año 2019, fue dirigida desde el Cuartel General para la Operación (OHQ) en Northwood (Inglaterra) donde las fuerzas armadas españolas han participado activamente desde entonces.

Desde marzo de 2019, un cambio en la dirección de la Operación, motivado por la decisión política de Reino Unido de abandonar la UE, proporcionó a España la oportunidad de liderar esta importante operación naval (Expósito, 2019).

Fue así cómo, desde el año 2008, la Operación Atalanta ha centrado sus esfuerzos en la protección de los buques del WFP apoyando a la Misión de la Unión Africana en Somalia (AMISOM) y a otros buques vulnerables, protegiéndolos de la piratería, llegando a reducir significativamente los ataques piratas. Los medios desplegados de los distintos países participantes, entre ellos España, han trabajado diligentemente para evitar, prevenir y suprimir todos los actos violentos relacionados con la piratería en el mar, así como el tráfico de droga y contrabando de productos como el carbón entre otros. Además de este objetivo principal, las tareas adicionales de la Operación incluyen la supervisión de las actividades pesqueras frente a las costas de Somalia y el apoyo a las organizaciones de la UE e internacionales que también buscan fortalecer la seguridad marítima y la capacidad en la región (López-Jacoiste, 2018).

Hasta la fecha, se han mejorado las relaciones entre todos los países participantes y fortalecido su relación con los gobiernos regionales, las fuerzas multinacionales, la industria naviera internacional así como con múltiples organizaciones internacionales, gubernamentales y no gubernamentales (Expósito, 2019).

2. El Estado fallido de Somalia

Desde la caída en 1991 del régimen dictatorial de Mohamed Siad Barre, que dio lugar a una cruenta guerra civil que causó una absoluta falta de control de las instituciones del Estado sobre su propio territorio, Somalia ha representado el paradigma de lo que se ha denominado un "Estado fallido". A esta falta de control gubernamental se sumaron otros problemas como los conflictos entre clanes, fomentados por el propio Barre; la aparición del terrorismo islámico, que ha llegado a controlar gran parte del territorio somalí; y amplias sequías, que desencadenaron periodos recurrentes de hambruna seguidos de desplazamientos masivos de la población (Prada, 2023).

La expulsión de Barre no estuvo precedida por un periodo de transición política que concluyera con la instauración de un Estado democrático de Derecho. Por el contrario, se perpetuó la lucha entre milicias lideradas por señores de la guerra, que dividieron el país en zonas de influencia o regiones en función del clan dominante. En este contexto, la región de Somaliland —territorio somalí colonizado por el Reino Unido y donde predomina el clan ishaak— declaró unilateralmente su independencia en 1991. Desde entonces actúa de facto como un pseudo-Estado, aunque sin el reconocimiento de la comunidad internacional. Posteriormente, en 1998, la región de Puntland (habitada mayoritariamente por el clan darod) se declaró «región autónoma», y mantiene un alto grado de autonomía con respecto al gobierno federal somalí. Asimismo, en 2006, la región de Galmudug declaró su autonomía; y existen otros movimientos independentistas en la zona sur de Somalia, en la región de Jubaland (Castellón, 2011).

En la actualidad, a pesar de los esfuerzos realizados, Somalia sigue enfrentando una situación interna compleja. Existen luchas internas por el poder que impiden que el Gobierno Federal de Somalia (GFS) pueda ejercer su autoridad en todo el territorio, que además se encuentra dividido en estados federales que mantienen disputas territoriales abiertas. A esto se añade la inestabilidad generada por la acción de los grupos terroristas que operan en el país y que representan la mayor amenaza a su seguridad.

3. LA OPERACIÓN ATALANTA. El mayor éxito militar de la política exterior de la Unión Europea

La Operación Atalanta ha sido un éxito continuo desde su establecimiento y se considera el mayor éxito militar de la compleja Política Común de Seguridad y Defensa (PCSD) de la UE. En su enfoque integrado en el Cuerno de África, la Operación Atalanta ha logrado tanto la gestión eficiente de los recursos proporcionados por los Estados miembros como la coordinación efectiva con otras naciones presentes en la región como China, Corea del Sur, Japón e India entre otros. Otro logro notable ha sido la excepcional coordinación de la misión con la comunidad internacional de pesca y marina mercante, que sin duda ha proporcionado la seguridad necesaria para el tránsito efectivo de mercancías por la ruta comercial de la zona y brindando la protección a buques con ayuda humanitaria embarcada para el estado fallido de Somalia (Expósito, 2019).

Además de su cuartel general de nivel estratégico (OHQ[1]) al mando de un oficial del grado de Vicealmirante, la operación siempre ha contado con un mando a nivel operacional con un cuartel general embarcado (FHQ) al mando de un oficial General que tiene bajo su cargo diferentes medios y capacidades que han variado a lo largo de los quince años de historia de la operación.

En sus momentos mas latentes contaban con al menos un medio naval tipo fragata/buque de guerra, medios aéreos embarcados de ala rotatoria (que podía contener el propio FHQ embarcado), medio aéreo de reconocimiento tipo MPA (*Maritime Patrol Aircraft*) y un equipo de asalto de operaciones especiales.

Sin embargo, esta presencia media, fue muy reforzada en el periodo 2009 y 2012, donde la presencia naval aumentó con varios buques de guerra, MPA,s e incluso drones, con el propósito de fortalecer las capacidades existentes en la misión.

Para España, la Operación Atalanta, enmarcada dentro del compromiso adquirido bajo la bandera de la UE, representa un esfuerzo integral para salvaguardar la seguridad en las aguas del Golfo de Adén y el oeste del Océano Índico, con el principal objetivo de proteger los barcos del Programa Mundial de Alimentos y mantener la seguridad del tráfico marítimo vulnerable en la región.

---

1 Nótese que OHQ es nivel estratégico y significa Cuartel General de la Operación, no operacional, cuya función recae, según la organización de las operaciones militares ejecutivas de la Unión Europea, en el FHQ (Force Headquater).

El traslado del Cuartel General de Operación (OHQ) desde la ciudad británica de Northwood (Reino Unido), a la Base Naval de Rota, en Cádiz, formalizado el 29 de marzo de 2019, supuso el reconocimiento de la UE a España por su compromiso desde el inicio de la Operación. Desde el 2019, un oficial Almirante de la Armada de España lidera la Operación desde el OHQ.

3.1 Un nuevo Cuartel General para la Operación. La máxima implicación española en la dirección de una operación de la Unión Europea

Con motivo del Brexit, Reino Unido debió abandonar la UE y, con ella, la participación directa en misiones y operaciones de esta. Desde 2008 hasta 2019, el OHQ se ubicaba en Northwood, (Reino Unido) bajo la responsabilidad de un Almirante/General inglés, donde militares españoles se integraban en las distintas secciones que conformaban este cuartel general. Sin embargo, a raíz de esta decisión política, y tras una larga disputa entre los gobiernos de Francia, Italia y España, esta última consiguió que la UE decida que un Almirante español sería el Comandante para la operación desde su cuartel general de nivel estratégico que se ubicaría en Rota (Cádiz), en una de las principales bases navales españolas (Expósito, 2019).

Desde entonces, el OHQ de Rota se encuentra plenamente operativo y continúa con su misión encomendada por la UE. El mandato continúa siendo el mismo con algunas ligeras variaciones: disuadir, prevenir y reprimir la piratería y el robo a mano armada para permitir la libertad de navegación de los buques internacionales y humanitarios frente a la costa de Somalia, así como apoyar y coordinar con otras fuerzas navales como CMF, AGENOR o la reciente aprobada Aspides para la protección del tráfico comercial en el Mar Rojo y la cercanía de las costas de Yemen (MINISDEF, 2024).

3.2 La participación española en la operación

Desde el año 2008, España ejecuta un esfuerzo significativo para erradicar los actos de piratería y el robo a mano armada en las aguas del océano Índico, buscando, con sus operaciones, garantizar tanto la libertad de los mares como la seguridad de sus rutas de navegación. Este compromiso refleja la dedicación de la sociedad española en la defensa de la legalidad y de la seguridad internacional (Moncloa, 2010).

En total, el cuartel estratégico cuenta con más de cien militares de 19 nacionalidades, de los cuales un 40 por ciento son españoles. De este centenar, unos 70 se encontrarán permanentemente en las instalaciones del OHQ de Rota.

La asunción de este Cuartel General multinacional es una muestra más del firme compromiso de España con la seguridad y la defensa globales, ya que actualmente es el mayor contribuyente a la operación. Desde enero de 2009, mantiene en el Índico un avión de vigilancia marítima con base en Djiibuti. Este destacamento, conocido como 'Orión', cuenta con unos 50 militares y un avión P-3 "Orión" que, tras su baja, está siendo sustituido por una plataforma CN-295 (MINISDEF, 2024).

En la actualidad, la contribución española a la Operación Atalanta comprende aproximadamente 350 militares y diversos recursos, incluyendo una fragata/buque de guerra, un helicóptero embarcado así como un equipo de Operaciones Especiales embarcado. Además, se cuenta con el Destacamento Orión en Yibuti, equipado con un avión de reconocimiento y vigilancia marítima y aproximadamente 20 militares del Ejército del Aire. El Cuartel General de la Operación, OHQ, se mantiene en la Base Naval de Rota, junto con cuatro Oficiales de Enlace ubicados estratégicamente en Mogadiscio (Somalia), Manama (Bahréin), Bruselas (Bélgica) y Puerto Victoria (Islas Seychelles). Asimismo, se dispone de personal en la Unidad de Apoyo Logístico para la Operación desplegada en Djiibuti (Djibuti).

4. Una nueva Operación Atalanta

La UE no solo ha continuado su lucha contra la piratería al prorrogar el mandato de la Operación Atalanta hasta diciembre de 2022, sino que, mediante la Decisión (PESC) 2020/2188, de 22 de diciembre de 2020, del Consejo de la UE, ha proporcionado el marco legal necesario para combatir el tráfico ilegal de armas y sustancias estupefacientes. Esto contribuye a la aplicación del embargo de armas decretado por las Naciones Unidas a Somalia mediante la Resolución 733 (1992) del Consejo de Seguridad, así como al cumplimiento de otras obligaciones internacionales de sus Estados miembros, como las establecidas en la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas de 1988 (Godín, 2022).

Asimismo, la UE ha abordado otros problemas que afectan a Somalia y que están relacionados con el origen de la piratería, como el tráfico ilegal de carbón

y la pesca ilegal. Estas actividades impactan negativamente en la economía somalí y reflejan la compleja situación en la que se encuentra el país.

Sin embargo, los avances que la comunidad internacional ha logrado en Somalia son en realidad escasos, a pesar de los esfuerzos de los diversos actores involucrados. Estos esfuerzos se han visto frecuentemente obstaculizados por la corrupción en las instituciones somalíes y la falta de formación de su personal. Somalia sigue sin contar con una estructura estatal que le permita asumir la responsabilidad de garantizar la seguridad en su territorio y en sus aguas (Prada, 2023).

Por ello, resulta llamativa la decisión del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas mediante su Resolución 2608 (2021), de 3 de diciembre. A pesar de reconocer que la piratería no está erradicada y sigue siendo una amenaza, la resolución prorroga de una manera muy limitada el mandato que permite la entrada en las aguas territoriales de Somalia para reprimir actos de piratería, lo que deja sin mucho margen a la operación naval europea al respecto (Godín, 2022).

Después de cuatro años sin incidentes de piratería, el Gobierno de Somalia se ha opuesto a la renovación del mandato, argumentando que la piratería está erradicada. Si bien los últimos acontecimientos referentes a nuevos ataques piratas desmontan este argumento; en este nuevo escenario se abre un periodo de transición en el que sería conveniente que la comunidad internacional adopte las decisiones oportunas para seguir garantizando la seguridad marítima de la zona, ya que, como indican los propios informes de las instituciones de Naciones Unidas, Somalia carece de las estructuras necesarias para lograrlo por sí misma (Godín, 2022).

4.1 El valor de Atalanta para España y la Unión Europea

La credibilidad internacional que la Operación Atalanta posee ha favorecido que los distintos actores relacionados con la industria naviera, en temas relativos a seguridad marítima, el control marítimo y la protección de buques en su tránsito por el Índico, confíen en la Fuerza Naval europea y vean a esta como el elemento integrador que favorece la seguridad marítima en la región.

Así, gracias al papel integrador y de liderazgo en la seguridad marítima regional ejercida por la Armada Española, en el año 2024 se celebró, en la sede del Centro de Altos Estudios para la Defensa de España (CESEDEN), la 15ª Reunión Estratégica de la Industria/Diálogo sobre

Seguridad Marítima, organizada por la Fuerza Naval de la Unión Europea Operación Atalanta, copresidida por EUNAVFOR Aspides y las Combined Maritime Forces (CMF), reunión que trata de responder a los crecientes desafíos a la seguridad marítima en el Océano Índico Noroccidental, el Golfo de Adén, el Golfo y el Mar Rojo. Esta reunión abordó la reciente escalada de ataques por parte de los houthis y el resurgimiento de la piratería en el Océano Índico, sirviendo como plataforma complementaria a la conferencia SHADE, prevista para finales de año, con el objetivo de sincronizar esfuerzos y mejorar la cooperación en materia de seguridad marítima (EUNAVFOR, 2024).

Entre los participantes destacaron los Almirantes comandantes de EUNAVFOR Atalanta y Aspides, las Combined Maritime Forces (CMF) y la Operación AGENOR. También se pudo destacar la presencia de otros actores importantes de la seguridad marítima de la región. Cada uno de ellos expuso sus mandatos específicos, objetivos operativos, áreas de responsabilidad, puntos de contacto y estrategias para futuras operaciones; además de compartir las mejores prácticas de gestión para mitigar amenazas como los ataques con misiles, drones y la piratería. La reunión también contó con la participación de representantes de la industria naviera mundial, la United Kingdom Maritime Trade Operations (UKMTO), el Maritime Security Center Horn of Africa (MSCHOA) y el Joint Maritime Information Centre (JMIC). Expertos distinguidos aportaron sus puntos de vista, enriqueciendo el diálogo con un análisis exhaustivo de la situación.

El objetivo principal de esta reunión fue, por tanto, consolidar y comunicar toda la información pertinente relativa a las capacidades y limitaciones de las operaciones y actores militares marítimos en la región, proporcionando una visión estratégica del panorama actual de las amenazas, fomentando un enfoque unificado de la seguridad marítima. Además, la necesidad del sector de agilizar la comunicación, acercándose al ideal de un "punto de contacto único" para acceder a la información y solicitar ayuda es un aspecto crítico que se busca impulsar a través de estas conferencias. Los debates y resultados de esta reunión tienen como propósito mejorar la colaboración operativa y proporcionar información práctica a todas las partes interesadas (EUNAVFOR, 2024).

5. Otros actores militares importantes

5.1 Eunavfor Aspides

Establecida por la Decisión del Consejo (PESC) 2024/583 en febrero de 2024, ASPIDES tiene como objetivo proteger la libertad de navegación y las líneas marítimas internacionales. Las misiones estratégicas de la operación incluyen escoltar buques comerciales, proporcionar conocimiento de la situación marítima e intervenir para prevenir posibles incidentes marítimos. Es la última operación de seguridad marítima de la UE, lanzada específicamente para abordar la crisis de seguridad en la región del Mar Rojo y subraya el compromiso de la UE de mantener la estabilidad regional y salvaguardar las rutas marítimas críticas frente a las amenazas emergentes.

ASPIDES opera en una vasta área que incluye zonas de alto riesgo como el estrecho de Bab el-Mandeb, los accesos al Mar Rojo, así como el Golfo de Omán, el Mar Arábigo, el Estrecho de Ormuz y el Golfo Árabe-Pérsico. La operación emplea diversos medios, incluidos buques de guerra y tecnologías de vigilancia aérea para vigilar y responder ante las amenazas. En consonancia con el planteamiento integrado de la UE, ASPIDES trabaja en estrecha coordinación con otras misiones y operaciones de la UE, fuerzas marítimas regionales y socios internacionales. Esta actitud de colaboración mejora la capacidad de la operación para alcanzar sus objetivos y contribuye al objetivo más amplio de la seguridad marítima regional.

5.2 Combined Maritime Forces (CMF)

Las *Combined Maritime Forces* (CMF) son una asociación marítima multinacional cuyo objetivo es defender el orden combatiendo a los actores no estatales ilícitos en alta mar y promoviendo la seguridad, la estabilidad y la prosperidad en aproximadamente 3,2 millones de millas cuadradas de aguas internacionales, que abarcan algunas de las rutas marítimas más importantes del mundo. Fundada en 2001 y con sede en Bahréin, junto con el Mando Central de las Fuerzas Navales y la 5ª Flota de los Estados Unidos, la CMF se centra en la seguridad marítima, la lucha contra la piratería y la formación.

La CMF es una coalición flexible de voluntades, sin un nivel específico de participación exigido para ningún país miembro, lo que permite a los 43 países que la componen contribuir según su capacidad

y disponibilidad de medios en un momento dado. Esta flexibilidad se extiende a las contribuciones, que pueden variar desde la asignación de un oficial de enlace en el Cuartel General de la CMF en Bahréin hasta el despliegue de buques de guerra o aviones de reconocimiento marítimo. Además, buques de guerra no asignados explícitamente a la CMF pueden ofrecer apoyo asociado, proporcionando asistencia mientras realizan misiones nacionales.

Las principales áreas de interés de la CMF incluyen la lucha contra el narcotráfico y el contrabando, la represión de la piratería, el fomento de la cooperación regional y la colaboración con socios para reforzar las capacidades y mejorar la seguridad y la estabilidad generales. Esto incluye la promoción de un entorno marítimo seguro y libre de actores no estatales ilícitos. Además, los activos de la CMF están preparados para responder a incidentes medioambientales y humanitarios cuando se les solicite.

El éxito de la CMF radica en su enfoque colaborativo, involucrando no solo a las fuerzas navales de los países miembros, sino, también, a organizaciones internacionales, países no miembros y el sector naviero comercial. Este amplio marco de cooperación mejora la capacidad colectiva de mantener abiertas y seguras las rutas marítimas, cruciales para el comercio mundial y el suministro de energía. La CMF también apoya los esfuerzos mundiales contra la piratería y el robo a mano armada en regiones críticas para el comercio marítimo, de ahí su estrecha relación con la Operación Atalanta para contribuir significativamente con la estabilidad de estas zonas marítimas estratégicas, fomentando la seguridad internacional y el desarrollo económico.

5.3 AGENOR - EMASoH

Por último, la operación AGENOR es el componente marítimo de la misión europea de concientización marítima en el Estrecho de Ormuz (*European Maritime Awareness in the Strait of Hormuz*, EMASoH). El Cuartel General de la Fuerza se encuentra estratégicamente situado en la base naval francesa de Abu Dhabi, aprovechando la asociación con los Emiratos Árabes Unidos para seguir de cerca la situación de la seguridad en la región.

Actualmente, siete de las nueve naciones participantes están representadas en el personal de AGENOR: Bélgica, Países Bajos, Dinamarca, Francia, Grecia, Italia y Noruega. Estas naciones, junto con Alemania y Portugal, que apoyan la vía diplomática, trabajan para

garantizar la libertad de navegación en la región del Golfo, incluyendo el Estrecho de Ormuz y el Golfo de Omán, una de las rutas marítimas más estratégicas del mundo, fomentando un entorno de cooperación junto a EUNAVFOR Operación Atalanta, CMF y el entendimiento de otras naciones regionales involucradas.

6. Conclusión

A lo largo de los años, EUNAVFOR Atalanta ha logrado reducir con éxito los incidentes de piratería frente a las costas de Somalia, transformando una situación de alta amenaza en un entorno más controlado mediante patrullas proactivas y una presencia robusta gracias a la participación de estados miembros que han apostado por una presencia continua en la región como España e Italia. Esta operación no solo ha asegurado rutas marítimas internacionales clave, sino, también ha facilitado el paso seguro de la ayuda humanitaria a Somalia, protegiendo los buques del Programa Mundial de Alimentos.

La Operación Atalanta ha sido y continúa siendo un éxito operativo, quizás uno de los más significativos en la breve historia de la Política Común de Seguridad y Defensa de la Unión Europea (PCSD). Sin embargo, para mantener este progreso positivo, es esencial una presencia marítima permanente y continua debido a que la piratería permanece durmiente en búsqueda de unas nuevas oportunidades, como se ha podido demostrar con el nuevo repunte de los ataques contra el comercio marítimo en el Mar Rojo y costas de Yemen.

Sin el despliegue continuo de la operación EUNAVFOR, y del esfuerzo perenne de los medios militares españoles e italianos, fundamentalmente, la piratería, sin duda, volvería a aparecer como una opción atractiva para los somalíes y otros que busquen oportunidades lucrativas de negocio ilícito, lo que aumentaría, nuevamente, los riesgos para la seguridad marítima en la zona.

Además, EUNAVFOR Atalanta sigue adaptándose a la evolución del panorama de las amenazas marítimas regionales, incluidos nuevos retos como el tráfico ilícito de armas y estupefacientes, colaborando estrechamente con distintos socios regionales y partes interesadas internacionales para mantener la paz y la seguridad en los ámbitos marítimos de interés.

Lista de Abreviaturas

AMISON	Misión de la Unión Africana en Somalia
EMASOH	European Maritime Awareness in the Strait of Hormuz
EUNAVFOR	Fuerza Naval de la Unión Europea
FHQ	Force Headquater – Cuartel General Operacional
IMO	Organización Marítima Internacional
GFS	Gobierno Federal de Somalia
MPA	Maritime Patrol Aircraft
OHQ	Cuartel General para la Operación
ONU	Organización de las Naciones Unidas
PCSD	Política Común de Seguridad y Defensa
UE	Unión Europea
WFP	Programa Mundial de Alimentos

Referencias

1. Castellón Moreno, J (2011). Somalia, el paradigma del Estado fallido. Panorama geopolítico de los conflictos 2011, 2011, ISBN 978-84-9781-701-1, págs. 135-166.
2. Expósito, D. (2019). "Operation Atalanta: new OHQ location, same principles". Revista del European Unión Military Staff (EUMS) "Impetus" Núm. 27. 2019. Disponible: https://www.eeas.europa.eu/sites/default/files/impetus_27_web.pdf
3. EUNAVFOR, (2024). "15ª Reunión Estratégica de la Industria/Diálogo sobre Seguridad Marítima". Disponible en: https://eunavfor.eu/news/closing-15th-industry-strategic-meeting
4. Fernández-Palacios, M. (2014). "Atalanta, primera operación naval de la UE". Política exterior, ISSN 0213-6856, Vol. 28, Nº 160, 2014, págs. 154-160
5. Godín Boado, A.M. (2022). "Una nueva Operación Atalanta". Boletín IEEE, ISSN-e 2530-125X, Nº 25, 2022, págs. 606-618
6. López-Jacoiste Díaz, E. (2018). "Caso práctico sobre la PESC : Operación Atalanta. Instituciones y derecho de la Unión Europea" Coord. por Isabel Giménez Sánchez; Antonio López Castillo (dir.), Vol. 3, 2018 (Volumen III. Casos prácticos), ISBN 978-84-9190-501-1, págs. 431-436
7. MINISDEF,(2024). "European Naval Force Operation Atalanta. Proveedor De Seguridad Maritima de la Union Europea en el Oceano Índico". Estado Mayor de la Defensa. Disponible en: https://emad.defensa.gob.es/operaciones/operaciones-en-el-exterior/42-ATALANTA/
8. Moncloa, 2010. Consejo de Ministros de España. Informe sobre la Operación Atalanta. Disponible: https:/hwww.lamoncloa.gob.es/consejodeministros/paginas/enlaces/081010-atalanta.aspx
9. Prada Pardal, J.C. (2023). "El futuro de la operación Atalanta como proveedor de seguridad marítima en el océano Índico noroccidental". Boletín IEEE, ISSN-e 2530-125X, Nº 30, 2023, págs. 1224-1261. Disponible: https://www.ieee.es/Galerias/fichero/BoletinesIEEE3/2023/BoletinIEEE30.pdf