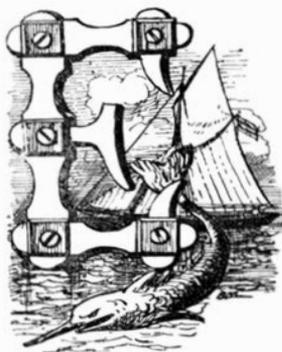


EL APOYO DE LA ARMADA A LAS FUERZAS Y CUERPOS DE SEGURIDAD DEL ESTADO EN ALTA MAR

Rafael GALLEGO NARANJO



N el día a día de cualquier militar está el hecho de estar listo y dispuesto para la llamada a la acción real, máxime cuando siempre estamos adiestrándonos y preparándonos para atender a esa llamada; de manera individual o formando unidad, es a lo que aspiramos siempre (1).

Asimismo, lo que ambiciona una unidad naval es actuar para dar lo mejor de sí. Bien cierto es que tras un ciclo de inactividad por mantenimientos programados, nunca se sabe cuándo pedirán de ti, de tu unidad, de tu barco, el 100 por 100. Es sabido que las unidades navales guían su actividad en base a un ciclo operativo, donde se necesita un período de inmovilización para la regeneración de la misma, en el que los mandos de la Flota no pueden contar con ella, y es el apoyo logístico el que tiene la responsabilidad de devolver dicha unidad en las condiciones óptimas para afrontar su actividad operativa hasta la siguiente inmovilización, inicio del próximo ciclo operativo. Lo que es seguro es que una vez finalizadas las obras

(1) De las RR. OO. de las FF. AA. siempre nos motiva el artículo 20. *Disponibilidad para el servicio*. «Estará en disponibilidad permanente para el servicio, que se materializará de forma adecuada al destino que se ocupe y a las circunstancias de la situación, y realizará cualquier tarea o servicio con la máxima diligencia y puntualidad, tanto en operaciones como para garantizar el funcionamiento de las unidades»; y el artículo 19. *Dedicación del militar*. «Ejercerá su profesión con dedicación y espíritu de sacrificio, subordinando la honrada ambición profesional a la íntima satisfacción del deber cumplido. Deberá tener amor al servicio y constante deseo de ser empleado en las ocasiones de mayor riesgo y fatiga».

de mantenimiento de cada ciclo operativo y vuelta a la operatividad, nunca se sabe cuándo se va requerir de tu barco que dé el «do de pecho».

En el caso de las unidades de acción marítima de la Armada basadas en territorio insular es común que comiencen su actividad con navegaciones enfocadas a la vigilancia marítima por las zonas de interés que rodean a las islas Canarias, que es muy amplia y cuenta con un abanico de tareas diversas, desde aquellas metódicas y rutinarias hasta acciones puntuales y, de alguna manera, extraordinarias. Todas están amparadas por el marco normativo desarrollado en base a la Ley de Defensa Nacional y la Ley de Seguridad Nacional, que no solo detallan las misiones y operaciones permanentes de vigilancia de los espacios marítimos como contribución a la acción del Estado en la mar y actividades destinadas a «proteger la vida de su población y sus intereses», sino también estar en condiciones de apoyar a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado (FCSE) en todos aquellos supuestos que, conforme a sus competencias y de acuerdo a la legalidad vigente, así se determinen, como la lucha contra el terrorismo, el control de la inmigración ilegal, el narcotráfico, la protección de infraestructuras críticas y otras relacionadas con la seguridad de los ciudadanos en el ámbito marítimo.

Así, la actividad rutinaria más común podría ser navegar en la mediana que delimita la ZEE nacional y la de Marruecos-Sáhara para observar posibles buques realizando actividades irregulares, como faenar fuera de las áreas de pesca de común acuerdo o trabajos de prospección no autorizados, por poner ejemplos. También la vigilancia de pesca, coordinada por el Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima (COVAM), que dirige las acciones 24/7 de la Fuerza de Acción Marítima (FAM). Es también rutinario y común hacer presencia en las Zonas de Especial Conservación (ZEC) definidas en las aguas archipiélagicas y costeras canarias, con visitas de cortesía a la comunidad marítima para dar a conocer la actividad que lleva a cabo la Armada, y en particular sobre las desarrolladas por los buques de acción marítima basados en las islas Canarias, además de informar sobre las formas en que se puede contactar con el COVAM en el caso de identificar cualquier actividad sospechosa o eventos fuera de lo común en su quehacer cotidiano en la mar. Y por último, la vigilancia de los pecios de nuestro Patrimonio Arqueológico Subacuático (PAS) para cuidar de que se encuentren a salvo de cualquier empresa o persona que pretenda su expolio.

Ahora bien, podríamos enumerar como extraordinarias las intervenciones de los buques de la FAM en apoyo al resto de la Administración Marítima (2) con acciones para salvaguardar el medio marino de vertidos o contaminaciones en el mar, el auxilio con la gestión de movimientos migratorios o tráfico ilícitos de personas o aquellas relacionadas con las operaciones antidroga que

(2) <http://www.ieee.es/contenido/noticias/2017/03/DIEEEO32-2017.html>.

podieran desarrollarse en espacios marítimos nacionales e internacionales. Este último caso se da con menos frecuencia, pero si se diera hay que activarlas y el tiempo de alistamiento para el buque suele ser bastante reducido. Como es sabido, la normativa sobre la que se sustentan estas colaboraciones con las FCSE está basada en leyes, reales decretos y convenciones internacionales (3) que, en resumen, permiten a la Armada apoyar la represión del tráfico de drogas, siempre como soporte y capacitador a la acción del Estado en los espacios de soberanía o en otros lugares donde se constaten actos ilícitos con arreglo al Derecho Internacional. En base a ello, la Armada ofrece sus inigualables capacidades al Ministerio del Interior a través del Acuerdo Interdepartamental entre los Ministerios de Defensa e Interior en el ámbito de la lucha contra el tráfico ilícito de drogas, de 14 de febrero de 2006.

A su vez, se debe tener presente que solo los buques de guerra —u otros con signos claros e identificables al servicio del Gobierno y autorizados para tal fin— pueden llevar a cabo las actuaciones de abordaje, inspección y, en caso de descubrir pruebas de implicación en el tráfico de drogas, la adopción de medidas adecuadas sobre el barco objetivo, las personas y su carga, como así reza en su artículo 17 de la Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas (acordada en Viena el 20 de diciembre de 1988 y ratificada por España en 1990).

Y con estos ingredientes, queda añadir que al amparo de la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, el Cuerpo Nacional de Policía como FCSE tiene la competencia de poder reprimir estos delitos, no solo en el territorio nacional y mar territorial, sino también fuera de su ámbito competencial por mandato judicial o del Ministerio Fiscal o, en casos excepcionales, cuando lo requiera la debida eficacia en su actuación (art. 11.4).

Ahora pasemos a narrar un caso hipotético sobre qué haría una unidad de la Armada activada para apoyar al Ministerio del Interior en una acción anti-droga.

Antes de salir a la mar

Hay que tener presente que las operaciones de lucha contra el narcotráfico en la mar son la fase final de una larga investigación y el momento de constatación de los actos delictivos por parte de la organización criminal, fruto de la inteligencia proporcionada por las diversas agencias con las que trabaja

(3) Conforme al art. 23.4.d de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio del Poder Judicial, y al Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima (SUA 2005), que entra en vigor de forma general y para España el 28 de julio de 2010, de conformidad con lo establecido en su artículo 18.

la unidad encargada de la investigación, que es la Unidad de Drogas y Crimen Organizado (UDYCO) de la Dirección General de la Policía Nacional.

Siguiendo con este hipotético caso, la UDYCO llevaría su investigación en estrecha colaboración con agencias o plataformas internacionales dedicadas a la lucha contra el narcotráfico en el ámbito marítimo, como el Centro de Análisis y Operaciones Marítimas en materia de Narcotráfico (MAOC-N), basado en Lisboa (4), que además tiene importantes colaboradores con notables capacidades, como la Administración para el Control de Drogas, más conocida como DEA por sus siglas en inglés, del Departamento de Justicia de Estados Unidos, y la National Crime Agency del Reino Unido que, aparte de enfocar sus esfuerzos en el ámbito nacional, proporcionan la valiosa información de sus investigaciones antidroga en el exterior y nos podrían confirmar un caso de tráfico ilícito en la mar, el seguimiento de este posible transporte con rumbo hacia Europa y una probable transferencia de la mercancía a otra embarcación en alta mar que podría dirigirse hacia las costas españolas.

Así, una vez planteado el caso y sus características, restaría activar la colaboración entre los ministerios de Interior y Defensa, siendo los interlocutores el Centro de Inteligencia contra el Terrorismo y el Crimen Organizado (CITCO) del Ministerio de Interior y el Mando de Vigilancia de Seguridad Marítima (MVSM) como mando táctico competente dentro la estructura operativa de las Fuerzas Armadas, a las órdenes del comandante de Mando de Operaciones (CMOPS).

Al activar el acuerdo interdepartamental, el patrullero de la Fuerza de Acción Marítima (OPV), transferido a la estructura operativa y formando parte del Núcleo de Fuerza Conjunta número 1 (NFC-1), es decir, actuando dentro de las operaciones de soberanía nacional y acción del Estado en la mar, debe estar alistado en todos los sentidos para ser activado para una operación de esta índole y todo lo que lleva consigo, tras lo cual entraría en puerto base para configurarse para tal fin. Para ello embarcarían, si no lo estuvieran ya, un Equipo Operativo de Seguridad de Infantería de Marina (EOS) que estuviera certificado y un médico que, junto con el enfermero y los sanitarios, confirmaría la capacidad médica mínima adecuada para este tipo de operación. Además, habría que garantizar todas las necesidades logísticas básicas para una larga permanencia en la mar.

(4) Activo desde el 2007, cuenta con la participación de siete países de la UE —España, Portugal, Reino Unido, Francia, Italia, Países Bajos e Irlanda— y mantiene una estrecha colaboración con EUROPOL, con la participación de observadores de Canadá, Estados Unidos, Marruecos, Cabo Verde y otros organismos y agencias, como el Servicio Europeo de Acción Exterior (EEAS), la Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas (FRONTEX) y la Oficina de Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC).

Una vez listo el barco, solo quedaría el embarque del nexo a la investigación en tierra, es decir, el inspector de la UDYCO y un equipo del Grupo Especial de Operaciones (GEO) de la Dirección General de la Policía Nacional.

En la mar

¿Y dónde vamos? ¿Dónde nos lleva la inteligencia? ¿Habrá que integrar y sincronizar el binomio buque FAM y el equipo del Cuerpo Nacional de Policía (inspector de la UDYCO como Policía Judicial y el equipo de asalto al mando de un subinspector del GEO)?

Desde los momentos iniciales tras el embarque se demostraría la profesionalidad y buena sintonía, y cada cual asumiría las atribuciones que la organización le ha dado. No cabe duda de que todos, una vez en la mar, están *de facto* bajo la autoridad del comandante del buque, independientemente de sus funciones y dependencias.

El primer paso es ver hacia dónde nos dirigimos y el tiempo que tenemos para conseguir nuestra finalidad. En definitiva, la investigación policial permitiría saber que el objetivo esté en un punto, a una hora y en un día determinado según los cálculos realizados. En este caso artificial, imaginemos que en tres días debemos de estar a unas 1.000 millas en un punto cualquiera del Atlántico, lo que exige una velocidad sostenida muy alta para conseguir arribar al área de la posible interceptación. Aunque no haya un minuto que perder, una de las premisas fundamentales que exige el comandante es comprobar que sus embarcaciones auxiliares (RHIB), capacidad crítica en el futuro asalto, están «en plena forma». Dejando a un lado la profesionalidad y experiencia indudables del GEO, es necesario que haya una transferencia de conocimiento sobre el manejo específico de las RHIB entre la dotación del buque FAM y los encargados de ejecutar el asalto del GEO. Tras esta comprobación, nos hacemos mar adentro, esperando que la meteorología y el estado de la mar acompañen, ya que podríamos encontrarnos en temporada de huracanes y tormentas tropicales que se suelen generar en áreas ecuatoriales del Atlántico. Todo puede pasar.

A bordo deben comenzar las primeras reuniones para conseguir el plan táctico de asalto más adecuado. Desde el punto de vista del comandante, tiene que haber dos binomios fundamentales para conseguir una buena sinergia y el éxito de la misión. El primero entre el oficial de Operaciones y el inspector de la UDYCO para que el flujo de información desde y hacia el barco esté garantizado con el conocimiento de todos los actores implicados, y el segundo entre los miembros de la dotación expertos y responsables de cubierta, máquinas, seguridad interior, EOS y el grupo de asalto del GEO para cubrir las necesidades previas y posteriores al asalto.



Amanece tras el asalto. (Archivo personal del autor).

Con todos los preparativos y las comprobaciones efectuados, se debe definir un concepto de la operación a ejecutar y discutirlo en un «*briefing* de mando», implicando a los actores más relevantes de la dotación del buque y al CNP para tratar los aspectos tácticos del asalto, el traslado de la mercancía y de los detenidos a bordo del buque FAM y la custodia y marinado del buque apresado.

El asalto

Tras realizar varios *briefings* y comprobaciones, el plan táctico está listo y pendiente de aprobación para su ejecución por el MVSM. Las buenas actualizaciones de información sobre los movimientos del buque objetivo son confirmadas y ya se está a menos de 100 millas del punto de interceptación, donde la citada embarcación espera una supuesta cita con otra con la que hará el traspaso de la mercancía. Ese nunca llegará a la escena, ya que es parte de la estrategia del operativo y el «cebo» para el seguimiento de la investigación desde tierra.

Ya ha sido el ocaso. Se mantiene una postura de navegación totalmente encubierta con luces apagadas en condiciones de oscurecimiento total, con una escrupulosa política de control de luces hacia el exterior, con continuas rondas de comprobación de estanqueidad y luces.

Pasa más de la medianoche y se tiene casi en el horizonte el anhelado punto de interceptación, con un área de error estimada en unas 10-14 millas náuticas. Ahora es el momento de hacer uso de esas inigualables capacidades técnicas de este buque FAM y de la experiencia y profesionalidad de su dotación. Hay que localizar el buque objetivo: la detección de emisiones electromagnéticas y la detección radárica son la clave. Se puede obtener una primera detección de emisiones corroborada en la milla 20. ¡Sí!, la demora de esta emisión se corresponde con la posición informada para el punto de cita con el objetivo. ¡Vamos bien! Siguiendo con un acercamiento sigiloso se podría constatar en la milla 13 con los sistemas radar. Buscamos un buque parado en alta mar a más de 500 o 600 millas de tierra, y si no hay ninguna señal de alarma o socorro, podríamos evaluar de forma inicial que es el buque objetivo, dado que en esta zona de alta mar cualquier barco está en movimiento, bien hacia América o hacia África o Europa.

Antes de seguir hay que empezar a pensar en dos cosas. No ser detectados para mantener el factor sorpresa —es más, la mera sospecha del buque objetivo podría desencadenar la eliminación de la supuesta mercancía incriminatoria fondeándola en el mar— y que el equipo GEO se vaya preparando para el asalto.

De manera paralela, el inspector de la Policía Judicial y el oficial de Operaciones han trabajado de manera continua para que la estructura operativa de las FF. AA., la cadena de mando de la Policía Judicial y la autoridad judicial competente estén perfectamente al corriente del desarrollo de esta fase final de la operación. En este sentido, confirmada la localización del objetivo en alta mar, que es el resultado final de la larga investigación de este caso, dan la evidencia necesaria para emitir el auto judicial pertinente que autoriza la inspección en alta mar. Tenemos luz verde para el asalto.

El GEO está listo y equipado para embarcar en las RHIB. Como no puede ser de otra manera, en esta situación de máxima demanda de la dotación y para hacer frente a cualquier posible contingencia en esta operación, se necesita el mayor alistamiento del buque y se debe tocar zafarrancho de combate.

Antes de comenzar el acercamiento y aunque es de noche, se continúa en oscurecimiento total más allá del horizonte del buque objetivo. Comienza la coordinación en cubierta para el arriado de embarcaciones, maniobrando el buque FAM para que dé el costado opuesto al objetivo. Desembarca el personal GEO, se establecen buenas comunicaciones redundantes y comienza el acercamiento. La aproximación se hace con el buque madre FAM y las embarcaciones RHIB al costado dando casi la máxima velocidad. Estando a 12 millas, la diferencia de sensores entre el buque madre y las RHIB, sobre todo por el limitado alcance visual de estas últimas, hace que el acercamiento deba ser conjunto, hasta que las RHIB dan el esperando *Tally-ho* en la milla cuatro aproximadamente, aumentando a máxima velocidad, 20 nudos. Comienza el asalto...



Carga aprehendida. (Archivo personal del autor).

Sin más detalles tácticos del asalto en cuestión, se puede decir que el susto se lo llevan ellos... Los miembros del equipo GEO, una vez controlado el buque objetivo, comunican el anhelo «buque seguro».

El resultado podría ser del orden de 10 detenidos de diferentes nacionalidades, un cargamento aprehendido de más 40 fardos de unos 30 kilos cada uno, sumando un total de 1,4 toneladas de, pongamos, cocaína.

El resto de la madrugada hasta el alba se dedica a tareas de traslado a bordo de la mercancía y de los presuntos delincuentes para su custodia y envío a territorio nacional para ponerlos a disposición judicial. Todas las diligencias se realizan conforme a norma y con la cadena de custodia avalada a través del inspector de la Policía Judicial a bordo. Una de las evidencias de más importancia es el buque apresado, que debe ser precintado y trasladado también a territorio nacional. Para ello se conforma lo que tradicionalmente se llama una *dotación de presa* entre la propia del FAM. Por consiguiente, se deben generar grupos que por su especialidad puedan marinar el buque apresado, en conserva con el FAM, hasta la llegada al puerto nacional que se decida.

La vuelta a casa

Hay que poner en valor la formación y la experiencia de esta *dotación de presa* por la responsabilidad que tiene y las condiciones en las que deben hacerlo. Hablamos de otro barco que no es el tuyo, cuyas condiciones de navegación, mantenimientos de espacios, salubridad, motores y equipos auxi-



Relevos de dotaciones de presa. (Archivo personal del autor).

liares no es a lo que están acostumbrados y para lo que han sido adiestrados. En definitiva, hay que estar más vigilante para poder llevar a término la empresa de llevar este barco, desconocido en su manejo y mantenimiento, a casa.

En este hipotético caso que hemos planteado, parece que todo ha terminado con la mercancía y los detenidos bajo custodia, previo a su puesta a disposición judicial, pero para la dotación de la Armada queda, si cabe, la parte más complicada, que es marinar el barco apresado hasta puerto. La velocidad de vuelta cambia, dado que el apresado no puede dar tanta velocidad como el FAM, además de que hay que cuidar la planta propulsora para que pueda aguantar un tránsito de siete días. En consecuencia, el buque FAM deberá hacer un esfuerzo adicional para conseguir relevos cada 12 horas para la *dotación de presa* que marina el apresado. Hay que tener siempre presente que las condiciones de vida a bordo de aquel serán duras, distintas a las del FAM. A su vez, el buen o mal cariz del tránsito dependerá en gran medida de las condiciones meteorológicas y del estado de la planta propulsora del buque apresado. Su mal mantenimiento puede ser un constante dolor de cabeza para



Procesamiento de la carga en custodia. (Archivo personal del autor).

el equipo que trata de manejarlo de la mejor manera posible hasta territorio nacional. Puede haber cualquier incidente, cualquier fallo mecánico o eléctrico. En casos críticos, siempre se podrá pedir ayuda a la dotación detenida si hubiera cualquier problema grave en la planta que impidiera continuar el tránsito, trasladando al capitán del buque y al responsable de máquinas para asesorar sobre el manejo de los motores y poder continuar el tránsito de manera segura. Estos trasbordos se harán siempre con la custodia constante del equipo GEO del CNP con el fin de evitar que el buque apresado se quede al garete en alta mar.

Estas situaciones nos hacen siempre estar preparados para lo peor, como nos han enseñado. Desde el buque FAM se trasladarán equipos de extinción portátiles sencillos de manejar, además de alistar aquellos sistemas fijos y portátiles del buque incautado, confiando que vayan a funcionar. Desde luego, los malos mantenimientos que nos pudiéramos encontrar en los espacios de máquinas nos podrían hacer pensar que podría ocurrir cualquier cosa, y para ello se debe estar preparado.

Así que pongámonos en este supuesto. Supongamos que un régimen de máquinas continuo en una sala de máquinas, con escasa limpieza de espacios, provoca un conato de incendio en el buque apresado mientras transita en conserva con el FAM. La *dotación de presa*, lista y adiestrada, sabe afrontarlo en cuestión de minutos, pero las máquinas no vuelven a arrancar. ¿Qué hacer ahora? Pongamos que 300 millas nos separan del puerto de recalada en territorio nacional, y esta importante evidencia debe ponerse a disposición judicial como el resto de pruebas incautadas y en custodia.

El remolque

De los varios sucesos que se podrían dar en este tipo de operaciones, una de las contingencias a afrontar puede ser la ejecución de un remolque en alta mar. Esta debe ser la última opción, tras hacer todo lo posible para conseguir que el buque vuelva a dar avance, pero asumamos que desgraciadamente todas las acciones a nuestro alcance concluyen que ambos motores propulsores están inoperativos.

Para esta maniobra, el buque remolcado puede ser de cualquier tipo, desde una embarcación de pesca hasta un remolcador con características variables. Podemos dejar imaginar al lector, pero para dar realismo digamos que habla-



Remolque en alta mar. (Archivo personal del autor).

mos de una eslora de 40 m, una manga de 12, un calado de 5 y un desplazamiento aproximado de 500-600 toneladas. Una situación así nos debe poner de nuevo en el peor de los casos a la hora de afrontar el proceso de dar la maniobra de remolque, considerando que el «buque remolcado» posee unos elementos y maniobra de cubierta tan deteriorados que no se puede contar con ellos.

Como establece la doctrina nacional y aliada, el buque FAM debe preparar su maniobra de remolque como «buque remolcador» con elementos necesarios para hacer firme su estacha a un ramal de cadena de dos o tres grilletes que diera el «buque remolcado», del que se espera poder desentalingar una de las anclas, desvirar al menos esos dos grilletes de cadena y preparar el extremo para hacer firme al grillete giratorio de la maniobra que el buque FAM tiene preparada. Una vez más, de lo esperado nada, dado el estado mecánico de la máquina de levar con ambos barboten y tambores de los cabrestantes inoperativos por alta corrosión y falta de mantenimiento y uso.

Al no disponer de maquinaria operativa a bordo del buque remolcado para virar la estacha de remolque del buque FAM, se debe disponer la maniobra para que siempre se dé uso al chigre o cabrestante de popa del FAM. Para ello, hay que conseguir una estacha de unos 50 metros y de buena mena, que podría ser del propio amarre del FAM, para ser trasferida al «buque remolcado» a través de RHIB, que se hará firme en el castillo del buque remolcado. Posteriormente, esta se lanzará de nuevo al buque FAM, con su mensajero y guías, donde se debe preparar la estacha de remolque normal de unos 150 metros, con ramal de cadena firme a cubierta en un extremo y en el otro un grillete giratorio que se haría firme a la gaza del extremo de la estacha que se recibiera desde el «buque remolcado».

Dispuesta esta maniobra en cubierta, se realizaría «la aproximación» quedando la popa del FAM a 20 metros de la proa del buque presa. Se lanzan guías y se vira con el chigre del FAM, primero el mensajero y luego la estacha de amarre dispuesta inicialmente en el apresado. Una vez la gaza de la estacha de amarre en la toldilla del buque FAM se aboza y se hace firme al grillete giratorio del extremo de la estacha de remolque del FAM. Afirmadas ambas estachas (amarre y remolque), se establece el conjunto de remolque dando avante y con una longitud final de casi 400 metros, contando las esloras de ambos buques. Dadas las dimensiones del remolque y el desplazamiento del remolcado, se podría conseguir una velocidad sobre el fondo del conjunto del remolque de unos cuatro nudos.

Llegada a puerto

Y así seguiríamos durante aproximadamente tres días hasta llegar al puerto en territorio nacional determinado por la autoridad judicial, con todas las



Llegada a puerto designado con la presa. (Archivo personal del autor).

evidencias en custodia «absoluta». La aventura terminará cuando, con ayuda de remolcadores, se lleve el buque apresado al muelle acordado con la autoridad portuaria.

Una vez atracado el buque FAM, y establecido un perímetro de seguridad en la zona portuaria, embarcaría la secretaria judicial y el resto de personal del CNP implicado en la operación desde tierra. Acto seguido comenzarían los protocolos establecidos, finalizando con el desembarco de los detenidos y desprecintado del local de custodia de la carga aprendida, con el posterior análisis inicial y desembarco para traslado a los depósitos del CNP y continuación de las subsiguientes diligencias.

Resultado y conclusiones finales

Desde luego la clave del éxito para este tipo de operaciones es la óptima y acertada inteligencia evaluada, que emana de esa investigación en estrecha colaboración con agencias internacionales dedicadas a la lucha contra el narcotráfico en el ámbito marítimo. Esa valiosa información hace que el buque FAM cumpla con su misión inicial de localizar de manera ágil la plataforma objetivo, gracias además a la ventaja de sensores.



Entrada en puerto del buque FAM. (Archivo personal del autor).



Llegada a puerto designado con la presa.
(Archivo personal del autor).

Las diferentes vicisitudes y contratiempos a los que habría que sobreponerse, tras el asalto, demuestran que solo unidades como las de Acción Marítima de la Armada están capacitadas para la proyección de las FCSE y llevar a cabo este tipo de operaciones en alta mar.

Además, hay que ser conscientes de que el asalto y apresamiento del buque objetivo será solo una parte de la operación ejecutada. La otra parte, no menos importante, quizá el 50 por 100, es hacer llegar el buque apresado hasta el puerto ordenado por la autoridad judicial. Esta misión se logra gracias al equipo que

forma la dotación de un buque FAM, dando lo mejor de sí para completar con éxito esta operación en apoyo a las FCSE en alta mar.

Este caso narrado puede ser una historia real que se dé en el futuro o que haya ocurrido en el pasado. De este caso se debe aprender que, una vez se ha salido del letargo de una inmovilización por obras, hay que estar listos y dispuestos porque la «llamada» puede estar ahí. Por ello es importante estar siempre concienciados de que los relevos de personal garanticen la adecuada transferencia del conocimiento de la plataforma según la responsabilidad de cada servicio, y que el adiestramiento, aun estando en un período de inmovilización, debe ser una tónica continua.

Todo ello demuestra que una salida a la mar para este tipo de operaciones debe ser considerada no una navegación simple y de rutina, sino una navegación que nos puede poner en las situaciones más demandantes, más incluso que el ejercicio de certificación más exigente de nuestra organización.

Porque nunca se sabe cuándo se va a pedir de ti, de tu unidad, de tu barco, el 100 por 100.



El *Juan Sebastián de Elcano* por la proa del *Juan de la Cosa* saliendo de Marín, 17 de julio de 2019. (Foto: Juan Antonio Lago Novás).

