



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

**FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES
CENTRO DE RELACIONES INTERNACIONALES**

**CENTRO DE EDUCACIÓN CONTINUA
PROGRAMA DE NUEVAS
MODALIDADES DE TITULACIÓN**

**“EL RESURGIMIENTO DE LA PIRATERÍA MARÍTIMA
COMO UNA AMENAZA PARA LA SEGURIDAD
Y EL COMERCIO INTERNACIONALES:
EL CASO DE SOMALIA 2005 – 2014.”**

T E S I N A

**QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADA EN RELACIONES INTERNACIONALES**

**P R E S E N T A
ELIZABETH RUIZ ALBOR**

ASESOR: ROBERTO ARTURO LÓPEZ VARGAS



CIUDAD UNIVERSITARIA

CDMX

SEPTIEMBRE, 2016



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Agradecimientos

A Dios, por darme la fortaleza para cerrar ciclos y enfrentar nuevos retos. Por la unión de mi familia y todas las bendiciones con las que ha llenado mi vida.

A mis padres, Manuel y Teresa; por ser mis pilares. Porque con su ejemplo de amor, compromiso y responsabilidad me han guiado y apoyado siempre. Por enseñarme a valorar lo que tengo, a perseguir mis sueños, a dejar atrás los miedos y a luchar. Porque gracias a ellos me he convertido en la mujer que soy.

A mis hermanos, Víctor y Ana; por compartir mis mayores alegrías y soportar mis peores momentos. Por ser mis cómplices y motivarme a ser mejor cada día. Porque no podría sentirme más orgullosa de ellos y de sus logros.

A toda mi familia, abuelitos, tíos, primos y sobrinos, por su cariño en la cercanía o a la distancia.

A Adrián, Lizeth y José Luis, por recorrer este camino a mi lado y por su amistad incondicional. Por todas las aventuras que hemos compartido y las que nos faltan. Porque aun cuando nuestros caminos se separen, nos mantendremos invariablemente unidos.

A Alejandro, por la huella que dejó en mi vida. Porque a él le dedicamos cada éxito y porque, sin importar el tiempo o las circunstancias, estará con nosotros, cuidándonos e impulsándonos a continuar.

A la Universidad Nacional Autónoma de México, porque a través de la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales me ha proporcionado la mejor educación. Porque no hay mayor orgullo que pertenecer a la Máxima Casa de Estudios.

A mi asesor, el Mtro. Roberto Arturo López Vargas, por creer en este tema y por respaldarme en todo el proceso. Porque sin su dedicación y su paciencia, jamás hubiera alcanzado este objetivo.

A mis sinodales, el Dr. Luis Alberto Amado Castro, la Dra. Gracia Mireya Ojeda Marín, el Dr. Rubén Cuéllar Laureano y el Dr. Marco Antonio Reyes Lugardo, por su entrega a la docencia y porque con sus valiosas aportaciones han enriquecido esta investigación.

A mis profesores, porque me ayudaron a superar límites que pensé infranqueables y fundaron las bases sobre las que hoy desarrollo mi carrera profesional.

A la Secretaría de Relaciones Exteriores, por permitirme contribuir diariamente a construir un México mejor. Por enseñarme que el compromiso es con las instituciones y con los proyectos.

A mis jefes, Yuriria García, Tomás Olvera, Nathán Wolf, Saúl Zambrano, Francisco Niembro y Diego Borja; por confiar en mi trabajo. Por darme la oportunidad de formar parte de sus equipos, por las inigualables experiencias y por todo lo que he aprendido de ellos.

A mis amigos y colegas de la oficina, porque han sido parte fundamental de estos años. Especialmente a Alberto y Guadalupe, por las terapias y los consejos; porque los vínculos que hemos creado trascienden lo laboral.

Índice	Pág.
Introducción	I
Capítulo 1. La piratería marítima internacional: Concepto y desarrollo histórico.	1
1.1 La piratería marítima: su carácter como delito internacional.	1
1.2 Antecedentes históricos: casos emblemáticos.	6
1.3 Los piratas modernos: causas y zonas más atacadas.	9
1.3.1 Causas del resurgimiento.	11
1.3.2 Zonas más atacadas.	12
Capítulo 2. Condiciones actuales en Somalia: el terreno fértil para la piratería.	22
2.1 Situación política: de la descolonización al Estado fallido.	22
2.2 El contexto social: la hambruna y los refugiados.	41
2.3 Datos económicos: actividades legales e ilegales.	43
Capítulo 3. El resurgimiento del delito: Los piratas somalíes 2005 – 2014.	48
3.1 La piratería en Somalia: una radiografía del delito.	48
3.1.1 Los ataques de piratas somalíes.	49
3.1.2 Grupos piratas en Somalia.	53
3.2 Manifestaciones del delito: Mecanismos, técnicas e instrumentos.	56
3.3 Consecuencias de las prácticas piratas: el financiamiento a otros delitos y el apoyo de la población.	60
3.3.1 Desequilibrios económicos.	61
3.3.2 El costo social y la postura de la población local.	62

3.4 La cooperación internacional: Los esfuerzos para frenar el delito.	64
3.4.1 Las resoluciones de la Organización de las Naciones Unidas.	64
3.4.2 La Organización Marítima Internacional.	67
3.4.3 La UENAVFOR y la Operación Atalanta.	72
3.4.4 La OTAN y el Escudo del Océano.	74
3.4.5 INTERPOL.	76
3.4.6 Los esfuerzos en el continente africano.	77
3.4.7 La iniciativa privada.	78
Conclusiones	80
Fuentes	86
Mapas	
1.A Regiones con mayor número de ataques 2005.	15
1.B Regiones con mayor número de ataques 2010.	16
1.C Regiones con mayor número de ataques 2013.	19
2.A El Cuerno de África.	23
2.B Áreas habitadas por población somalí.	25
2.C Territorios secesionistas.	29
3.A Rutas de los principales intercambios comerciales.	49
3.B Rutas de transporte de petróleo.	50
3.C Zonas por nivel de la amenaza de la piratería.	52
3.D Actividades piratas por zona.	55
3.E Área de la operación Escudo del Océano.	75

Gráficas

1.A Ataques en contra de embarcaciones 2005-2014.	10
1.B Porcentaje de ataques 2005.	16
1.C Porcentaje de ataques 2010.	17
1.D Porcentaje de ataques 2013.	20
3.A Barcos exitosamente secuestrados.	57
3.B Tipos de barcos atacados en 2013.	58

Tablas

1.A Intentos o ataques consumados 2005-2014.	13
1.B Porcentaje de ataques de piratas somalíes 2009-2011.	17
2.A Presidentes de Somalia.	32
2.B Ranking de Estados Fallidos 2013.	39
2.C Somalia en el Índice de corrupción 2014.	40
3.A Intentos o ataques consumados por piratas somalíes 2005-2014.	51

Esquemas

3.A Flujos financieros procedentes de la piratería.	62
---	----

Introducción

“El mar une los países que separa”

Alexander Pope (1713)

La piratería marítima, un delito cuya historia está íntimamente ligada al desarrollo de la navegación, es entendida básicamente como el ataque de una embarcación a otra en aguas internacionales, donde los Estados no poseen jurisdicción. El robo a mano armada, por otro lado, se produce dentro del Mar Territorial y la Zona Económica Exclusiva, donde algunos gobiernos carecen de los medios necesarios para mantener vigilancia completa y efectiva.

En el Derecho Internacional, este ilícito es definido por la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, que en su artículo 101 establece que se entenderá por piratería: “a) Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos: i) Contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos; ii) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado; b) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata; c) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o el apartado b) o facilitarlos intencionalmente.”¹

Sin lugar a dudas, el mayor auge de este delito se produjo entre los siglos XV y XVIII, cuando los ataques se concentraron en el Caribe, el mar Mediterráneo y el mar de China; es decir, las principales rutas comerciales de la época. Durante

¹ Organización de Naciones Unidas, *Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar*, p. 68, [en línea], URL: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf [Consulta: 20 de junio de 2014].

los siglos XIX y XX, esta práctica se redujo considerablemente, quedando marginada a zonas de poco tránsito, donde la vigilancia era escasa.

Sin embargo, en las décadas recientes este fenómeno recobró vigencia. Un grave problema si se toma en cuenta que, aunque no se trata de cargamentos de oro y plata provenientes de las colonias, gran parte de las mercancías y del suministro de petróleo a nivel mundial se transporta por vía marítima.

La prueba fehaciente de la gran amenaza que representa este delito, se encuentra en los múltiples ataques cerca de las costas de Somalia, el Golfo de Adén y el Mar Rojo. Según el Buró Marítimo Internacional (IMB, por sus siglas en inglés), organismo de la Cámara de Comercio Internacional (ICC), los piratas perpetraron en esta zona casi el 54% de los asaltos que se presentaron durante el 2011.²

Por lo general, los principales objetivos de los delincuentes son las embarcaciones que transportan petróleo, químicos y granos, así como buques de suministro en mar abierto, buques con carga refrigerada y buques pesqueros. Y aunque en un principio eran atacados con objeto de robar la mercancía, la práctica de secuestrar los buques para exigir rescate por la carga o la tripulación, se volvió cada vez más frecuente.

La mayoría de los piratas forman grandes bandas, reciben entrenamiento especializado, atacan y secuestran, instituyéndose como una modalidad de delincuencia organizada; viéndose beneficiados no sólo por la falta de un gobierno estable y la corrupción que impera al interior de algunos Estados, sino también por la facilidad para acceder a armamento militar y contar con un complejo sistema de comunicaciones.

Cabe señalar que la piratería en Somalia ha sido favorecida por la inestabilidad política, económica y social que impera en el país desde el inicio de la guerra civil a principios de los años noventa; a partir de entonces, este

² Buró Marítimo Internacional, *Piracy and Armed Robbery Against Ships. Report for the period 1 January – 31 December 2013*, p. 6, [correo electrónico], <icc-ccs@icc-ccs.org>

fenómeno se ha arraigado en la población local, ya que además de los beneficios monetarios que significa para los líderes de las operaciones, la práctica se convirtió en el sostén para muchas familias, lo que lo hace mucho más difícil de erradicar.

Adicionalmente, la piratería se ha vinculado con el desarrollo de otras actividades delictivas, ya que una parte significativa de las ganancias se invierte en el tráfico de armas, el financiamiento de milicias, el contrabando de migrantes y la trata de personas.

Lo anterior ha traído como consecuencia distintas iniciativas que han buscado hacerle frente a esta situación, entre ellas destacan los esfuerzos de la Organización Marítima Internacional, la Fuerza Naval de la Unión Europea con el Proyecto Atalanta, la Operación Escudo del Océano de la Organización del Tratado del Atlántico Norte, el Grupo Especializado de INTERPOL sobre Piratería Marítima y las múltiples resoluciones de Naciones Unidas³.

Es importante mencionar que, si bien es cierto que se han elaborado diversos estudios sobre la piratería marítima, la mayoría de ellos se concentran en la relatoría histórica o en sus implicaciones jurídicas, generando así una oportunidad para profundizar en el análisis de las implicaciones económicas y de seguridad del resurgimiento de la práctica en el siglo XXI.

Aunado a ello, es relevante estudiar este fenómeno, puesto que México, aun cuando no ha sufrido daños directos, no puede mantenerse al margen de un delito que vulnera el orden internacional y afecta los flujos comerciales, llegando a encarecer los procesos de importación y exportación del país, derivado de los seguros pagados por las mercancías que se transportan.

Dentro del estudio de las Relaciones Internacionales, este tema resulta particularmente interesante, ya que entraña aspectos económicos, políticos, jurídicos, sociológicos e históricos, los cuales ponen de relieve la multi e

³ Resoluciones: 1814 (2008); 1816 (2008); 1838 (2008); 1846 (2008); 1851 (2008); 1897 (2009); 1918 (2010); 1950 (2010); 1976 (2011); 2015 (2011); 2020 (2011); 2077 (2012) y 2125 (2013).

interdisciplinaria de la carrera. Es decir, dada la complejidad del problema, no puede comprenderse en su totalidad, si no se analizan las distintas aristas que lo conforman.

En términos generales, este trabajo busca responder a la pregunta: ¿Cuáles han sido las causas, manifestaciones y consecuencias más importantes del resurgimiento de la piratería marítima en Somalia durante el periodo 2005-2014? De ello se derivan varios cuestionamientos específicos como ¿Cuáles son las circunstancias que favorecen la reaparición de la práctica? ¿Cuáles son los mecanismos que los piratas utilizan durante los ataques? ¿Qué consecuencias tiene para la seguridad y el comercio internacionales? Y ¿Cuáles son las iniciativas que la comunidad internacional ha puesto en marcha para frenar el delito?

Por lo anterior, la hipótesis de la investigación es que la piratería marítima encontró un terreno propicio en Somalia, dada la inestabilidad política, la precariedad económica y las convulsiones sociales, por lo que resurgió como una expresión de crimen organizado, adoptando mecanismos de ataque complejos y modernos, causando así daños al comercio y la seguridad internacionales.

Para lograrlo, se ha establecido como objetivo principal analizar las causas, manifestaciones y consecuencias más importantes que la piratería marítima en Somalia ha generado para el comercio y la seguridad internacionales. Y se han planteado los siguientes objetivos específicos: describir las circunstancias que han favorecido el fortalecimiento de la piratería; referir los métodos e instrumentos utilizados por los piratas para llevar a cabo el delito; analizar las consecuencias económicas, y sociales que se derivan de la piratería marítima; examinar las acciones de cooperación que se han puesto en marcha a nivel multilateral con objeto de frenar esta práctica.

En virtud de lo anterior, para la elaboración de esta investigación se ha utilizado el método deductivo, partiendo de los conceptos generales de la piratería marítima y los antecedentes históricos, para posteriormente concentrarse en la

situación actual de Somalia y finalizar con el análisis del resurgimiento del delito en las costas de ese país, así como sus consecuencias y los intentos internacionales para luchar contra el delito.

En este sentido, se ha recurrido a la observación documental, por lo que se revisaron las principales fuentes bibliográficas y electrónicas.

Es importante apuntar que, en términos espaciales, se decidió enfocar la investigación en el caso de Somalia, ya que, como se ha mencionado, es particularmente ilustrativo. En esta zona se ha cometido no sólo el mayor número de ataques, sino que la práctica se ha convertido en uno de las actividades que definen a ese país.

En cuanto al espectro temporal, se eligió el periodo comprendido entre 2005 y 2014, ya que, de acuerdo con la Oficina de Naciones Unidas contra la Droga y el Delito y el Banco Mundial, el primer reporte de un barco secuestrado por el que se pidió rescate fue el MV Feisty Gas, el cual fue atacado el 10 de abril de 2005 cerca de Mogadiscio, capital de Somalia, y puesto en libertad 17 días después.⁴ Por tanto, los estudios sobre el tema, la cobertura mediática y la preocupación internacional se intensificaron desde entonces.

Considerando la relevancia del tema, el primer capítulo estará dedicado a la definición del delito, sus antecedentes y las causas que han propiciado el resurgimiento; posteriormente, en el segundo capítulo se abordarán las condiciones políticas, sociales y económicas que imperan en Somalia; para finalmente, analizar en el tercer capítulo las expresiones y consecuencias del ilícito, así como los esfuerzos de la comunidad internacional para frenarlo.

⁴ Do Quy-Toan, *The pirates of Somalia: ending the threat, rebuilding a nation*, World Bank - Regional Vice-Presidency for Africa, publicado en 2013, [en línea], URL: <http://documents.worldbank.org/curated/en/2013/01/17672066/pirates-somalia-ending-threat-rebuilding-nation> [Consulta: 30 de junio de 2014].

Capítulo 1. La piratería marítima internacional: Concepto y desarrollo histórico.

“Geográficamente, [el océano] no es la excepción de nuestro planeta, sino que constituye, con mucho, su principal rasgo definitorio. [...] En una época en que hasta la última porción de tierra es reivindicada por uno u otro gobierno, y en la cual la ciudadanía se considera una condición ineludible de la existencia humana, el océano es un reino que permanece radicalmente libre.”

William Langewiesche (2006) ⁵

A fin de establecer una base conceptual e histórica del desarrollo de la piratería marítima, este capítulo estará enfocado en la definición del ilícito y en una breve reseña de los casos más emblemáticos, así como las causas y zonas donde se ha detectado el mayor número de ataques durante los últimos años.

1.1 La piratería marítima: su carácter como delito internacional.

Al considerar que la piratería marítima representa una amenaza a la seguridad internacional es necesario, en primera instancia, ofrecer una definición de este concepto. De acuerdo con la Organización de Naciones Unidas, la seguridad es “[...] [la] situación en la que un Estado se considera a resguardo contra agresiones militares, presiones políticas o coerciones económicas significativas, obteniendo con ello libertad de acción para proseguir con su propio desarrollo y progreso.”⁶ Adicionalmente, en el campo de las Teorías de Relaciones Internacionales se cuenta con “el concepto de ‘seguridad colectiva’, en la cual diferentes estados disfrutan de *similares condiciones* y tienen *expectativas estables de relación pacífica* entre ellos; están relacionados estructuralmente de tal manera que se

⁵ William Langewiesche, *Mares Sin Ley: Caos y Delincuencia en los Océanos del Mundo*, Editorial Debate, España, 2006, p. 11.

⁶ Gualterio M. Baez, “El Concepto de Seguridad y la Defensa Nacional”, publicado el 29 de septiembre de 2003, [en línea], URL: <http://www1.hcdn.gov.ar/dependencias/ieeri/ennee/vi/Tema%204/CNLBAEZ.doc> [Consulta: 22 de julio de 2014].

reproducen las mismas condiciones de estabilidad [...]. La seguridad colectiva está planteada con el fin de facilitar y promover la cooperación entre los estados para hacer frente a la situación de anarquía internacional y superar la carencia de una autoridad central supranacional.”⁷

En virtud de lo anterior y para fines de la presente investigación, la seguridad será entendida como el estado de equilibrio en el sistema internacional que permite que, al no peligrar los elementos que lo componen, éstos desarrollen sus actividades.

Por su parte, la piratería ha presentado, a lo largo de su historia, diferentes elementos que deben considerarse cuando se trata de su conceptualización.

Uno de los primeros trabajos con amplia aceptación sobre el concepto de piratería lo brindó “[la] Universidad de Harvard, [...], [que] preparó en 1932 un Proyecto de Convención sobre la Piratería, la *Harvard Draft Convention*, que ofrece una instantánea excelente del concepto de la piratería en ese momento histórico de acuerdo con las distintas resoluciones judiciales. Su objetivo era crear una jurisdicción común que hiciera frente a la piratería. En su artículo 3 se define la piratería como:

Cualquiera de los siguientes actos, cometidos en un lugar situado fuera de la jurisdicción territorial de cualquier Estado:

- a. Un acto de violencia o de pillaje cometido con la intención de robar, violar, herir, esclavizar, encarcelar o matar a una persona o con la intención de robar o destruir la propiedad, con objetivos privados sin finalidad de buena fe, de hacer valer una pretensión de derecho, siempre que el acto esté relacionado con un ataque en o desde el mar o en o desde el aire.
- b. Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque con el conocimiento de hechos que lo convierten en un barco pirata.

⁷ Gabriel Orozco, “El concepto de la seguridad en la Teoría de las Relaciones Internacionales”, *Revista CIDOB d’Afers Internacionals*, N° 72, diciembre 2005 - enero 2006, p. 172.

- c. Cualquier acto de instigar o de facilitar intencionalmente los actos descritos en el párrafo a o el párrafo b del presente artículo.

Los elementos fundamentales de esta definición son que debe existir violencia o pillaje, los fines deben ser privados y el acto debe provenir de otro buque o aeronave. El proyecto de Harvard se convirtió en un texto de referencia para los trabajos que dieron lugar, primero, a la Convención de Ginebra sobre la Alta Mar de 1958 y, después, a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar [...].”⁸

Por su parte, el artículo 101 de la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar (CONVEMAR), define a la piratería como sigue: “a) Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos: i) Contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos; ii) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado; b) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata; c) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o el apartado b) o facilitarlos intencionalmente.”⁹

Ambas fuentes coinciden en que los actos de piratería se cometen en alta mar¹⁰ o en zonas fuera de la jurisdicción de cualquier Estado, lo que sin duda

⁸ Fernando Ibáñez Gómez, “Obstáculos legales a la represión de la piratería marítima: el caso de Somalia”, *Revista CIDOB d’Afers Internacionals*, N° 99, septiembre 2012, pp. 160-161, [en línea], URL: www.cidob.org/es/content/download/32658/525515/file/159-178_FERNANDO+IBANEZ.pdf [Consulta: 2 de agosto de 2014].

⁹ Organización de Naciones Unidas, *Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar*, p. 68, [en línea], URL: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf [Consulta: 20 de junio de 2014].

¹⁰ De acuerdo con la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, en sus artículos 87 al 89, alta mar está abierta a todos los Estados, sean ribereños o sin litoral; entre las libertades que se otorgan están: la libertad de navegación, la libertad de sobre vuelo, la libertad de tender cables y tuberías submarinas, la libertad de construir islas artificiales y otras instalaciones, la libertad de pesca y la libertad de investigación científica, entre otras; se establece igualmente que alta mar

dificulta la persecución y el combate del ilícito. “La Convención de Ginebra sobre la Alta Mar de 1958 apenas impone deberes a las naciones en el ámbito de la represión de la piratería. Su artículo 14 exige a todos los estados una mera cooperación, por lo que la fuerza real de dicho artículo es escasa. [...] Además, la CONVEMAR advierte que un barco pirata no podrá ser perseguido una vez que entre en las aguas territoriales de un Estado, salvo que sea autorizado por el mismo o se produzca el consentimiento del Estado bajo cuyo pabellón navega el buque. Se debe tener en cuenta que el artículo 92 de la CONVEMAR establece que el Estado bajo cuyo pabellón navega un barco ejerce soberanía exclusiva sobre el mismo, de modo que ningún otro país puede intervenir.”¹¹

Más adelante, en su artículo 105, esta Convención señala que todo Estado puede apresarse, en la alta mar o en cualquier lugar no sometido a la jurisdicción de algún Estado, un buque o aeronave pirata o un buque o aeronave capturado como consecuencia de actos de piratería que esté en poder de piratas y detener a las personas e incautar los bienes que se encuentren a bordo. Los tribunales del Estado que haya efectuado la detención podrán decidir las penas que deban imponerse y las medidas que deban tomarse respecto de los buques, las aeronaves o los bienes. No obstante, en su artículo 107 establece que sólo los buques de guerra o las aeronaves militares, u otros que lleven signos claros que los identifiquen como buques o aeronaves al servicio de un gobierno y estén autorizados a tal fin, podrán llevar a cabo arrestos por causa de piratería.

En el caso de los ataques que se producen dentro del Mar Territorial¹² y la Zona Económica Exclusiva¹³, donde algunos gobiernos carecen de los medios necesarios para mantener vigilancia efectiva, se habla de robo a mano armada.

solo puede ser utilizada con fines pacíficos y que ningún Estado podrá pretender legítimamente someter cualquier parte de la alta mar a su soberanía.

¹¹ Fernando Ibáñez Gómez, *Op. Cit.*, p. 163.

¹² De acuerdo con la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar (Art. 3) es el sector del océano en el que un Estado ejerce plena soberanía, se extiende hasta una distancia de 12 millas náuticas (22,2 km).

¹³ De acuerdo con la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar (Art. 57) es la franja de mar adyacente al mar territorial, que se extiende hasta 200 millas náuticas (370.4 km) mar adentro contados desde la línea costa continental e insular.

La Organización Marítima Internacional (OMI), organismo especializado de las Naciones Unidas, determina que el robo a mano armada es:

- a. “Todo acto ilícito de violencia o detención, o cualquier acto de depredación o de amenaza de depredación, que no sean actos de piratería, cometidos con un propósito privado y dirigidos contra un buque o contra personas o bienes a bordo de este, dentro de las aguas interiores, aguas archipelágicas y mar territorial de un Estado;
- b. Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos anteriormente o facilitarlos intencionalmente.”¹⁴

Considerando lo anterior, se puede concluir que la diferencia más importante entre ambos conceptos es que la piratería marítima es el ataque de una embarcación a otra en aguas internacionales, mientras que el robo a mano armada se refiere a las agresiones producidas en aguas territoriales o adyacentes.

En ambos casos se presenta el problema de la imposición de castigo, puesto que, aun cuando se les capture, únicamente si el Estado tiene regulado en su Código Penal el delito de piratería, podrá juzgar a estos delincuentes.

En este punto, cabe señalar que se reconoce la existencia de un amplio debate sobre la legitimidad de esta práctica. Particularmente, hay quienes definen a los piratas como defensores no solo de la costa y los recursos de Somalia, sino también de la soberanía y el derecho de autodeterminación nacional.

En 2013, el pirata Mohamed Abdi Hassan, conocido como *Afweyne* (Boca Grande, en somalí), concedió una entrevista al periódico ABC donde refirió que “cuando llegó la guerra civil a Somalia en 1991 y el Gobierno central colapsó, el

¹⁴ Organización Marítima Internacional, “Resolución A.1025 (26)”, adoptada el 2 de diciembre de 2009, [en línea], URL: <http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/A.1025.pdf> [Consulta: 16 de julio de 2014] [Traducción propia].

declive de las estructuras políticas trajo consigo la pesca ilegal a nuestras costas. Entonces tuve la idea de crear una fuerza para proteger nuestras tierras.”¹⁵

Durante la misma audiencia, *Afweyne*, quien fue considerado uno de los líderes más influyentes y reconocidos en la región oriental de África, señaló que “en mi vida en el mar no me consideré nunca un pirata, tan solo un empresario que se dedicaba al negocio de pesca”¹⁶ y aprovechó el espacio para hacer énfasis en el apoyo que siempre recibió de la comunidad local.

Sin embargo, para los objetivos de la presente investigación se preponderará la definición jurídica de esta actividad y su categorización como delito.

1.2 Antecedentes históricos: casos emblemáticos.

En lo que se refiere a los motivos que originaron la piratería, Rafael Abella en su obra *Los Halcones del Mar* señala que: “Los piratas –salteadores de rutas marítimas movidos por la codicia- hicieron del cabotaje el objetivo de sus depredaciones [...]; pero además, la Antigüedad fue escenario de la esclavitud – del dominio de unos hombres sobre otros para hacerlos siervos-, otro de los móviles de la piratería. Y todavía quedó otra ofensa como acicate del bandidaje marítimo: la captura de personalidades de rango, rehenes por los que podía pedirse un rescate.”¹⁷

En este sentido, “[...] [las] primeras noticias que dan cuenta de robos marítimos los sitúan hacía el año 1000 a.C. en el Mare Nostrum¹⁸, cuna de la

¹⁵ Eduardo S. Molano, “El histórico líder pirata que quiere dedicarse a la pesca”, *ABC*, publicado el 13 de diciembre de 2013, [en línea], URL: <http://www.abc.es/internacional/20130927/abci-jefe-pirata-secuestro-alakrana-201309261917.html> [Consulta: 17 de marzo de 2016].

¹⁶ *Idem*.

¹⁷ Rafael Abella, *Los Halcones del Mar. La Gran Aventura de la Piratería*, Ediciones Martínez Roca, España, 1999, p. 13.

¹⁸ Nombre que los romanos daban al Mar Mediterráneo durante la época imperial.

civilización occidental y marco de los comienzos del comercio naval.”¹⁹ El desarrollo del pueblo fenicio marcó esta etapa de la historia y sus técnicas de navegación les permitieron desplegar un comercio muy activo en las costas del Mediterráneo. Entre sus prácticas comerciales, destaca la creación de almacenes o barrios ubicados en territorios que estaban controlados por otros pueblos, cuyo establecimiento requería la autorización de los gobernantes locales. Dada la amplitud del tráfico fenicio, pronto las poblaciones vecinas lanzaron naves para atacar las embarcaciones y asaltarlas.

Entre los siglos VIII y XI los vikingos establecieron una nueva modalidad de piratería que tenía como objetivo asaltar las villas costeras, para saquear propiedades en busca de botines y esclavos. “Casi simultáneamente en el tiempo [...] los sarracenos²⁰ llevaron a cabo en el Mediterráneo una nueva manifestación pirata, en la que la religión era un motivo añadido. [...] Con pequeñas embarcaciones, [...] atacaban en exclusiva las naves identificadas como enemigo religioso, móvil que cubría y justificaba un fin que no era otro que el robo de mercancías y la captura o el exterminio de los cristianos.”²¹

A principios del siglo XIV, surge la figura del corsario, que bajo la patente de corso²², luchaba contra los enemigos del Estado, con el exclusivo objeto de causarles pérdidas comerciales y entorpecer las relaciones que mantenían con otros países.

La conquista de América abriría nuevos escenarios en el Caribe a los corsarios y piratas ingleses, holandeses y franceses, quienes buscaban apoderarse del oro español en sus viajes de las colonias a la metrópoli. “La piratería fue una amenaza constante para el transporte de mercancías en los siglos XVI y XVII. El riesgo de sufrir un ataque durante la ruta marítima aumentó el

¹⁹ Rafael Abella, *Op. Cit.*, p. 14.

²⁰ En la Edad Media, nombre dado a los musulmanes en países europeos.

²¹ Rafael Abella, *Op. Cit.*, p. 20.

²² En la Enciclopedia Jurídica española, se define a la patente de corso como aquella autorización que en caso de guerra se otorgaba por un gobierno a los buques mercantes del país, para realizar actos de hostilidad contra el enemigo.

incentivo a proteger los cargamentos con un sistema de convoyes conformado por navíos mercantes y barcos de guerra con pertrechos militares. El financiamiento de los gastos de protección formaba parte de los costos de transporte de la carga de mercancías, la cual se cubría con un derecho conocido en España como avería.”²³

En otras regiones del mundo, sobresale el caso de los piratas malayos, porque “entre los siglos XVI y XVIII depredaron de continuo las islas centrales del archipiélago [filipino], donde los españoles habían fundado los establecimientos de Cebú e Ilo Ilo”²⁴, los españoles se esforzaban por limitar las acciones de los piratas; sin embargo, para finales del siglo XIX, con el fin de su dominio en la zona, la ilegalidad se incrementó y los delincuentes aprovecharon esto para atacar con más libertad a las embarcaciones, saquear casas, asesinar a los habitantes e incendiar pueblos.

Aunado a lo anterior, “[en] [...] el Golfo de Omán, y el Océano Índico, surgieron abundantes focos de piratería [...] [por] lo cual la costa del estrecho de Ormuz²⁵ fue conocida durante siglos con el nombre de la Costa de los Piratas. En Ras al-Jayman²⁶ se asentaba el mercado de esclavos más floreciente del siglo XVIII. Todavía en el siglo XIX, las incursiones de piratas eran frecuentes en la costa de Malabar²⁷, en la península indostánica y en la costa africana del Océano Índico.”²⁸

²³ Graciela Márquez, “Monopolio y Comercio en América Latina, Siglos XVI-XVII”, Centro de Estudios Económicos, El Colegio de México, p. 19, [en línea], URL: <http://cee.colmex.mx/documentos/documentos-de-trabajo/2001/dt200110.pdf> [Consulta: 5 de julio de 2014].

²⁴ Roberto Leydi, et. al. *Piratas corsarios y filibusteros*, Editorial Maucci, España, 1961, p. 181.

²⁵ Localizado entre el Golfo de Ares (sudeste) y el golfo Pérsico (sudoeste). En la costa norte se localiza Irán y en la costa sur los Emiratos Árabes Unidos y el enclave omaní de Musandam.

²⁶ Es uno de los siete emiratos que integran los Emiratos Árabes Unidos, se localiza en la frontera con Omán al norte de la península arábiga.

²⁷ Costa suroeste de la India.

²⁸ Sandra Mayela Sánchez Gómez, *La piratería marítima. Un problema de actualidad*. Instituto de Estudios Políticos y Relaciones Internacionales, Universidad Francisco Marroquín, Guatemala, 2002, p. 12.

En el caso de la región asiática es importante señalar que se mantuvo en relativa estabilidad durante un periodo largo de tiempo, hasta que, en la década de 1980, se produjeron desencuentros por la situación de un gran número de refugiados de Vietnam y otros países conocidos como *boat people*, que al cruzar el Estrecho de Malaca eran asaltados por los piratas. “En 1981, por ejemplo, el 77% de los barcos de refugiados que llegaron a costas tailandesas había sido atacado por los piratas. En 1982, el porcentaje se redujo al 65%, y [...] [en 1983] las embarcaciones asaltadas fueron el 52%”²⁹, los principales delitos en contra estos migrantes eran violación, asesinato, secuestro y robo.

Finalmente, durante la década de 1990, iniciarían las actividades de las bandas organizadas en Somalia que desencadenarían el aumento significativo de los ataques.

1.3 Los piratas modernos: causas y zonas más atacadas.

De acuerdo con la Oficina de Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) y el Banco Mundial, el primer reporte de un barco secuestrado por el que se pidió rescate en esta nueva etapa de auge del delito, fue el MV Feisty Gas, el cual fue atacado el 10 de abril de 2005 cerca de Mogadiscio, capital de Somalia, y puesto en libertad 17 días después.³⁰

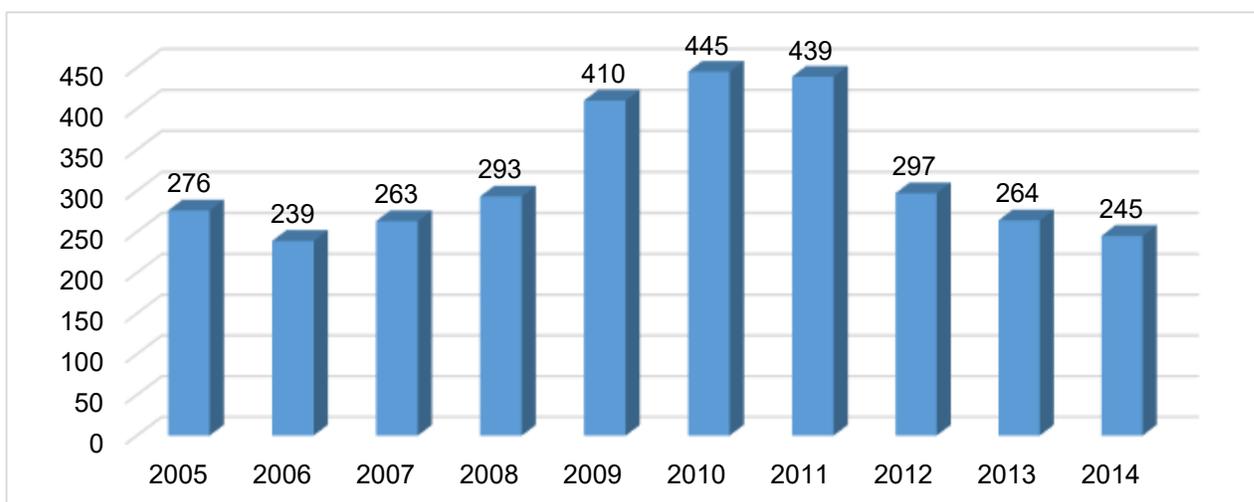
Desde entonces, las agresiones experimentaron un incremento considerable, alcanzando el momento más crítico entre 2009 y 2011, cuando se perpetraron más de 400 asaltos cada año; pero el máximo histórico se presentó en

²⁹ J. González Yuste, “Piratas en el sureste asiático”, *El País*, publicado el 1 de julio de 1984, [en línea], URL: http://www.elpais.com/articulo/internacional/VIETNAM/TAILANDIA/SURESTE_ASIATICO/ORGANIZACION_DE_LAS_NACIONES_UNIDAS_ONU/Piratas/sureste/asiatico/elpepiint/19840701elpepiint_3/Tes/ [Consulta: 8 de julio de 2014]

³⁰ Do Quy-Toan, *The pirates of Somalia: ending the threat, rebuilding a nation*, World Bank - Regional Vice-Presidency for Africa, publicado en 2013, [en línea], URL: <http://documents.worldbank.org/curated/en/2013/01/17672066/pirates-somalia-ending-threat-rebuilding-nation> [Consulta: 30 de junio de 2014].

2010, con 445 amenazas y ataques consumados. Lo que se refleja en el esquema que se presenta a continuación:

Gráfica 1.A Ataques en contra de embarcaciones 2005-2014³¹



De acuerdo con el estudio “La Ruta Pirata: Rastreado los Flujos Financieros Ilícitos procedentes de las Actividades Piratas en el Cuerno de África”, elaborado por el Banco Mundial, la UNODC y la Organización Internacional de Policía Criminal (INTERPOL), entre 2005 y 2012, se entregaron entre \$339 y \$413 millones de dólares para pagar el rescate de barcos secuestrados frente a las costas de Somalia y el Cuerno de África.³²

³¹ Elaboración propia con información de: Buró Marítimo Internacional, *Piracy and Armed Robbery Against Ships. Report for the period 1 January – 31 December 2008*, [correo electrónico], <icc-ccs@icc-ccs.org>; Buró Marítimo Internacional, *Piracy and Armed Robbery Against Ships. Report for the period 1 January – 31 December 2011*, [correo electrónico], <icc-ccs@icc-ccs.org>; y Buró Marítimo Internacional, *Piracy and Armed Robbery Against Ships. Report for the period 1 January – 31 December 2014*, [correo electrónico], <icc-ccs@icc-ccs.org>

³² Banco Mundial, “Un informe sobre la ruta pirata describe el recorrido del dinero ilegal generado”, publicado el 1° de noviembre 2013, [en línea], URL: <http://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2013/11/01/pirate-trails-tracks-dirty-money-resulting-from-piracy-off-the-horn-of-africa> [Consulta: 24 de junio de 2014].

1.3.1 Causas del resurgimiento.

Podría pensarse que, dado que los conflictos de las últimas décadas se han desarrollado principalmente en tierra, con el componente aéreo correspondiente, la seguridad marítima ha perdido el lugar preponderante que había ocupado siglos atrás en el contexto internacional y que esto ha abierto la puerta a acciones ilegales en los océanos.

No obstante, la seguridad de los océanos es un elemento fundamental para el desarrollo, no sólo del comercio, sino también del transporte de pasajeros, actividades económicas como la pesca y la navegación recreativa.

En este sentido, es posible identificar algunos factores que han favorecido el desarrollo del delito hasta nuestros días. “La piratería ha subsistido [...] gracias a dos elementos importantes: el enorme volumen de mercancías que transita por el mar (aproximadamente el 80% del movimiento comercial de las naciones ribereñas) y la existencia de estrechos pasos de las líneas marítimas de comunicación (*Sea Lines of Communications*³³, SLOC).”³⁴

Lo anterior, en algunos casos se ve potenciado por las deficientes medidas de seguridad marítima en los puertos y costas; la proliferación del comercio ilegal de armas; y las grandes sumas de dinero que genera el negocio de piratería, particularmente por el rescate de los buques apresados.

Por su parte, Marta Coma i Forcadell, en su obra “La piratería en las diferentes costas del Tercer Mundo y su incidencia en el Comercio Marítimo

³³ Término utilizado para describir las rutas marítimas primarias entre puertos, usadas para comercio, logística y fuerzas navales.

³⁴ José María Treviño Ruiz, “La seguridad marítima y la piratería”, Real Instituto Elcano, [en línea], URL: http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/riecano/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_es/especiales/especial+ffaa-misiones+de+paz/somalia/publicaciones/ari51-2010 [Consulta: 30 de julio de 2014].

Internacional”, señala tres factores fundamentales para el resurgimiento de la piratería³⁵:

- a. El desarrollo y mejora de la tecnología aplicada a grandes buques, que ha provocado la disminución de los tripulantes a bordo. Así como el uso de sistemas de posicionamiento o localización que pueden llegar a manos de los piratas, volviéndose en contra de los propios buques.
- b. La navegación con bandera de conveniencia³⁶ que redundaría en la carencia de la protección que aporta la presión diplomática que los países podrían ejercer sobre las naciones que den cobijo a los delincuentes.
- c. La insuficiencia de recursos de la mayoría de los países cuyas aguas se ven afectadas por los piratas, para controlar o luchar contra este fenómeno.

Estos datos dan cuenta de las complejas relaciones entre los diversos factores que han favorecido que la piratería se desarrolle y tenga una nueva época de auge.

1.3.2 Zonas más atacadas.

En las siguientes páginas se presenta una serie de mapas y esquemas que dan cuenta de la evolución, no sólo del número de ataques, sino también de las zonas que han sido blanco de los mismos.

³⁵ Marta Coma i Forcadell, *La piratería en las diferentes costas del Tercer Mundo y su incidencia en el Comercio Marítimo Internacional*, Universitat Politècnica de Catalunya, España, 2009, p. 8.

³⁶ Un buque con bandera de conveniencia (BDC) es aquel que enarbola el pabellón de un país diferente al de su propietario. En muchos casos, estos barcos ni siquiera se administran desde el país al cual la bandera corresponde.

Tabla 1.A Intentos o Ataques Consumados 2005-2014³⁷

Zona		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Asia	Indonesia	79	50	43	28	15	40	46	81	106	100
	Estrecho de Malaca	12	11	7	2	2	2	1	2	1	1
	Malasia	3	10	9	10	16	18	16	12	9	24
	Myanmar	-	-	-	1	1	-	1	-	-	-
	Filipinas	-	6	6	7	1	5	5	3	3	6
	Estrecho de Singapur	7	5	3	6	9	3	11	6	9	8
	Tailandia	1	1	2	-	2	2	-	-	-	2
	China/ Hong Kong/Macao	4	1	-	-	1	1	2	1	-	-
	Papua Nueva Guinea	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-
	Islas Salomón	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-
	Mar de China Oriental	6	1	3	-	13	31	13	2	4	1
	Vietnam	10	3	5	11	9	12	8	4	9	7
	Bangladesh	21	47	15	12	18	23	10	11	12	21
	India	15	5	11	10	12	5	6	8	14	13
Sri Lanka	-	1	4	1	-	-	-	-	-	-	
América	Argentina	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
	Brasil	2	7	4	1	5	9	3	1	1	1
	Colombia	-	-	-	-	5	3	4	5	7	2
	Costa Rica	2	2	-	1	3	1	3	1	-	-
	República Dominicana	1	-	-	-	-	-	-	1	1	-
	Ecuador	-	1	-	2	2	3	6	4	3	-
	Guyana	1	1	5	-	2	1	-	-	2	1
	Haití	2	-	2	2	4	5	2	2	-	-
	Jamaica	8	3	1	-	-	-	-	-	-	-
	Perú	6	9	6	5	13	10	2	3	4	-
	Salvador	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Surinam	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-
	Trinidad y Tobago	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Venezuela	2	4	1	3	5	7	4	-	-	1	
África	Argelia	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-
	Angola	-	4	1	2	-	-	1	-	-	1
	Benín	-	-	-	-	1	-	-	20	2	-
	Camerún	2	1	-	2	3	5	-	1	-	1

³⁷ Elaboración propia con datos de: Buró Marítimo Internacional, *Piracy and Armed Robbery Against Ships. Report for the period 1 January – 31 December 2008*, [correo electrónico], <icc-ccs@icc-ccs.org>; Buró Marítimo Internacional, *Piracy and Armed Robbery Against Ships. Report for the period 1 January – 31 December 2011*, [correo electrónico], <icc-ccs@icc-ccs.org>; y Buró Marítimo Internacional, *Piracy and Armed Robbery Against Ships. Report for the period 1 January – 31 December 2014*, [correo electrónico], <icc-ccs@icc-ccs.org>

Tabla 1.A Intentos o Ataques Consumados 2005-2014³⁷

Zona		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
	Congo	-	-	-	1	-	1	3	4	3	7	
	República Democrática del Congo	-	3	4	1	2	3	4	2	-	1	
	Costa de Marfil	-	-	-	-	2	4	1	5	4	3	
	Egipto	-	-	2	-	-	2	3	7	7	-	
	Eritrea	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	
	Gabon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	1
	Ghana	3	3	1	7	3	-	2	2	1	4	
	Guinea	1	4	2	-	5	6	5	3	1	-	
	Guinea Bissau	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	
	Guinea Ecuatorial	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	4
	Golfo de Adén	-	-	-	-	117	53	37	13	6	4	
	Kenia	-	-	-	-	1	-	1	1	1	-	
	Liberia	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1
	Mauritania	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-
	Marruecos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
	Mozambique	-	-	3	2	-	-	-	-	2	2	1
	Nigeria	16	12	42	40	29	19	10	27	31	18	
	Mar Rojo	-	-	-	-	15	25	39	13	2	4	
	Santo Tomé y Príncipe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	Sierra Leona	-	2	2	-	-	-	-	1	1	2	1
Somalia	35	10	31	19	80	139	160	49	7	3		
Tanzania	7	9	11	14	5	1	-	2	1	1		
Togo	-	1	-	1	2	-	-	6	15	7	2	
Resto del Mundo	Mar Árabe	2	2	4	-	1	2	-	-	-	-	
	Mar Caspio	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	
	Golfo de Omán	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	
	Bélgica	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Francia	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	
	Océano Índico	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	
	Irán	-	2	2	-	-	-	-	-	-	-	
	Irak	10	2	2	-	2	-	-	-	-	-	
	Mar Mediterráneo	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	
	Omán	-	-	3	-	4	-	1	-	-	2	
	Arabia Saudita	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Seychelles	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	
Reino Unido	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-		
Total	276	239	263	293	410	445	439	297	264	245		

Para 2005, la principal región atacada era el sudeste asiático, considerando que de los 276 ataques contabilizados por el Buró Marítimo Internacional, 79 tuvieron lugar en aguas indonesias, 12 en el Estrecho de Malaca y 7 en el Estrecho de Singapur. Por esta zona se transportan casi tres cuatras partes del petróleo que se consume alrededor del mundo y aproximadamente un tercio del comercio global, la mayoría de los cuales tiene como destino Japón; lo que representa un atractivo objetivo para los agresores.

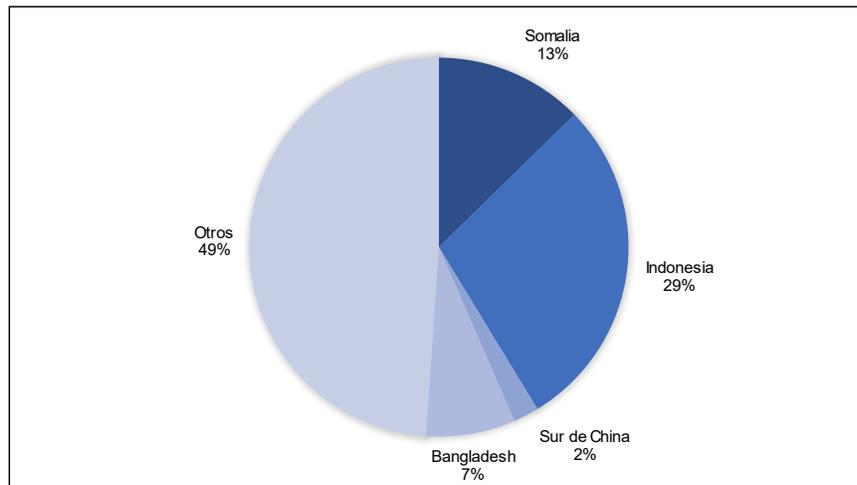
Adicionalmente, existen graves complicaciones si un buque es hundido en la zona, puesto que el corte a la circulación del paso marítimo y el desvío del tráfico hacia Japón, Corea y China implicaría costos por varios millones de dólares.

Mapa 1.A Regiones con mayor número de ataques 2005³⁸



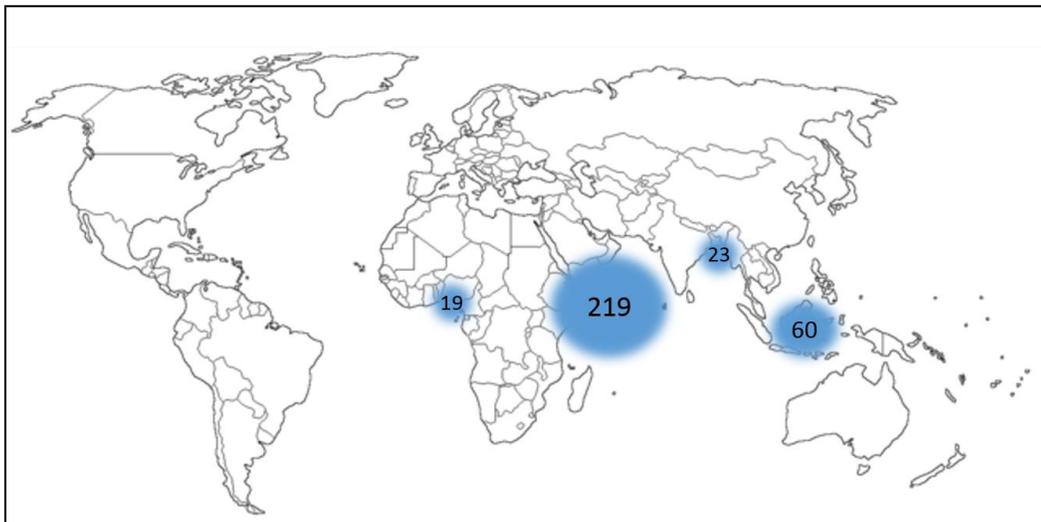
³⁸ Elaboración propia con datos de: Buró Marítimo Internacional, *Piracy and Armed Robbery Against Ships. Report for the period 1 January – 31 December 2008*, [correo electrónico], <icc-ccs@icc-ccs.org>

Gráfica 1.B Porcentaje de Ataques 2005³⁹



Como ya se mencionó, entre 2009 y 2011 se presentaron los índices más altos de ataques y en estos años el caso emblemático es el de Somalia. Lo anterior, dado que se atribuyen a los piratas somalíes los asaltos cometidos no sólo en la costa de ese país, sino también en el Golfo de Adén, el Mar Rojo, el Océano Índico, el Mar Árabe y Omán.

Mapa 1.B Regiones con mayor número de ataques 2010⁴⁰



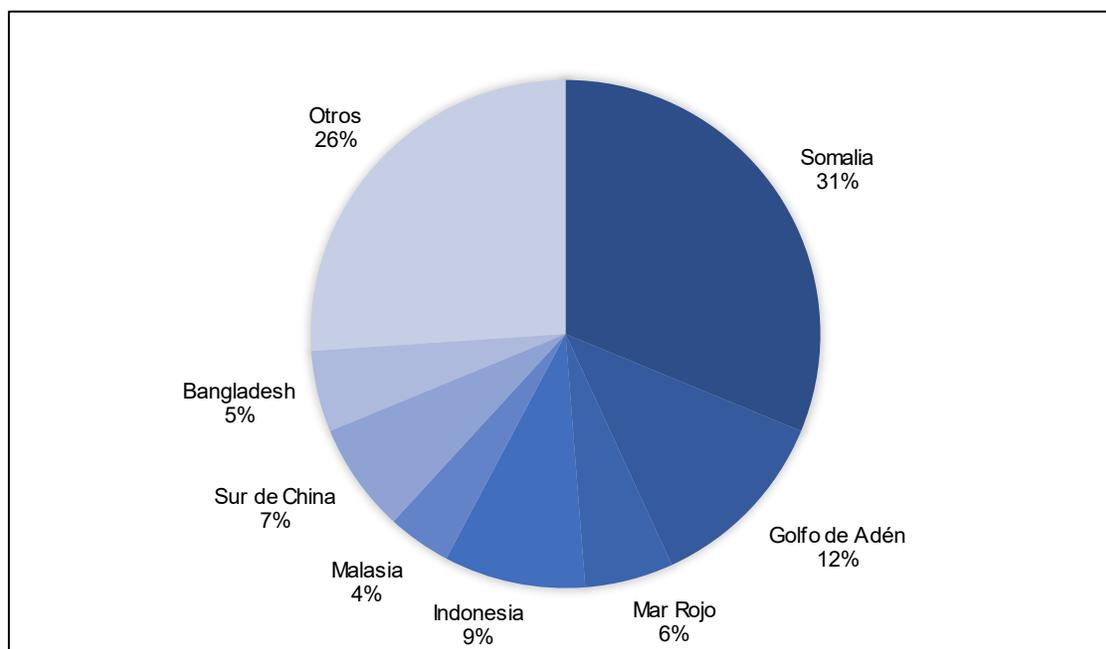
³⁹ Elaboración propia con datos de: Buró Marítimo Internacional, *Piracy and Armed Robbery Against Ships. Report for the period 1 January – 31 December 2008*, [correo electrónico], <icc-ccs@icc-ccs.org>

⁴⁰ Elaboración propia con datos de: Buró Marítimo Internacional, *Piracy and Armed Robbery Against Ships. Report for the period 1 January – 31 December 2011*, [correo electrónico], <icc-ccs@icc-ccs.org>

Ya que este tema será objeto de un estudio más detallado en el tercer capítulo, baste con señalar que, en estos tres años, las agresiones cometidas por los piratas somalíes representan cerca de la mitad de todos los ataques registrados, a saber:

Tabla 1.B Porcentaje de ataques de piratas somalíes 2009-2011 ⁴¹			
Año	Ataques atribuidos a piratas somalíes	Ataques totales	Porcentaje
2009	218	410	53.1 %
2010	219	445	49.2 %
2011	237	439	53.9 %

Gráfica 1.C Porcentaje de Ataques 2010⁴²



⁴¹ Elaboración propia con datos de: Buró Marítimo Internacional, *Piracy and Armed Robbery Against Ships. Report for the period 1 January – 31 December 2011*, [correo electrónico], <icc-ccs@icc-ccs.org>

⁴² Elaboración propia con datos de: Buró Marítimo Internacional, *Piracy and Armed Robbery Against Ships. Report for the period 1 January – 31 December 2011*, [correo electrónico], <icc-ccs@icc-ccs.org>

Después del 2012 se ha observado un descenso significativo en el número de los asaltos perpetrados por los piratas somalíes, lo que se atribuye a las medidas emprendidas por la comunidad internacional para frenar el delito, particularmente a la presencia de fuerzas navales en el área; aunque en términos cualitativos la reducción no es tan notable.

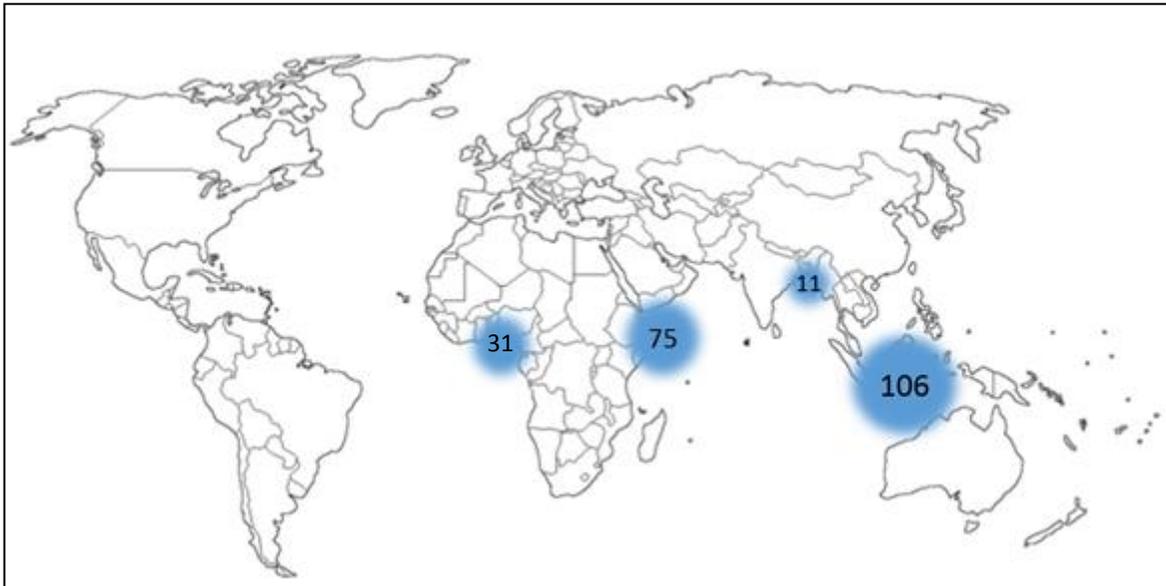
Pese a que los ataques en el sudeste asiático se han colocado nuevamente en la cima de la lista, resalta el incremento de asaltos en la costa occidental del continente africano. “El crecimiento del número de actos de piratería en la región del golfo de Guinea está influyendo negativamente tanto en el comercio marítimo como en la inversión en los países de la región. [...] Los Estados [...] carecen en la actualidad de cualquier tipo de política marítima, ya que hace décadas que luchan por conseguir su soberanía y el control de sus territorios en el continente, dedicando poca atención a su mar. Estas situaciones, entre otras muchas, han contribuido decisivamente a la proliferación de un gran número de redes criminales, las cuales comenzaron a dedicarse también a la piratería marítima. En los últimos años, han operado esencialmente en la costa de Nigeria, aunque están gradualmente extendiendo su área de actuación a las costas de Benín, Costa de Marfil, Togo, Camerún, Guinea Ecuatorial y Santo Tomé y Príncipe.”⁴³

Nigeria ha sido el país más afectado de la zona, principalmente por su creciente actividad económica, como uno de los productores y exportadores de petróleo más importantes del mundo; pero también por la inestabilidad política y las tensiones sociales que imperan en su interior. De acuerdo con la Dra. Mireya Ojeda Marín, “[...] en Angola y Nigeria, los mayores productores de la África subsahariana, el petróleo ha generado corrupción, pobreza y guerra y los trabajadores nigerianos tienen que limpiar derrames de más de 50 años de producción petrolera que han dejado al delta del Níger pobre, violento y contaminado.”⁴⁴

⁴³ Henrique Peyroteo Portela Guedes, “La piratería marítima en el Golfo de Guinea aumenta día a día”, *Revista General de Marina*, abril 2014, Portugal, pp. 403-404.

⁴⁴ Gracia Mireya Ojeda Marín, “La Visita del Presidente de Nigeria a México en 2005”, [en línea], URL: <http://www.ojedamireya.galeon.com/ponyart.html> [Consulta: 19 de marzo de 2016].

Mapa 1.C Regiones con mayor número de ataques 2013⁴⁵

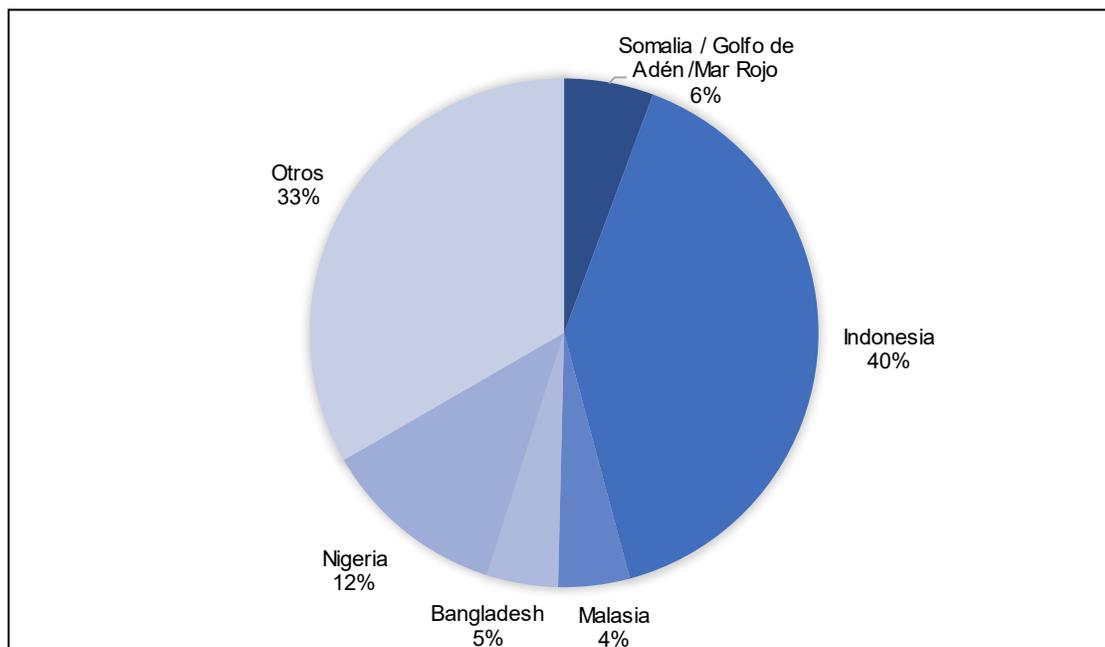


Estas condiciones han generado el espacio idóneo para el desarrollo del delito, “el año 2007, con 42 actuaciones ilícitas, fue el peor de las últimas dos décadas. Entre 2009 y 2011 hubo un decrecimiento de este tipo de actividades, debido al proceso de amnistía entonces en desarrollo. El aumento del número de ataques en 2012 puede estar bastante relacionado con la renuncia a la amnistía en 2011 por parte de una facción del Movimiento para la Emancipación del Delta del Níger (MEND), el mayor y más peligroso grupo rebelde que opera en el país. Entre 2003 y 2013 se registraron 292 actos de piratería marítima en aguas de Nigeria.”⁴⁶

⁴⁵ Elaboración propia con datos de: Buró Marítimo Internacional, *Piracy and Armed Robbery Against Ships. Report for the period 1 January – 31 December 2014*, [correo electrónico], <icc-ccs@icc-ccs.org>

⁴⁶ *Ibidem*, p. 407.

Gráfica 1.D Porcentaje de Ataques 2013⁴⁷



Cabe señalar que lo anterior es un reflejo sólo de los ataques que se denuncian ante el Buró Marítimo Internacional, pero muchas agresiones no son informadas a las autoridades, “[...] tanto la Organización [Marítima Internacional] y la Oficina Marítima Internacional como la Federación de Trabajadores del Transporte están convencidos de que los asaltos piratas denunciados equivalen sólo al 50 por ciento de la suma total de asaltos, aunque la cantidad puede ser aún mayor.”⁴⁸

Esto se debe a que algunas compañías no desean estar sujetas a aumentos en las primas de los seguros o sufrir represalias en futuros tránsitos por las zonas; no están dispuestas a absorber las pérdidas derivadas del periodo de detención del buque en puerto para llevar a cabo las investigaciones; la tripulación

⁴⁷ Elaboración propia con datos de: Buró Marítimo Internacional, *Piracy and Armed Robbery Against Ships. Report for the period 1 January – 31 December 2014*, [correo electrónico], <icc-ccs@icc-ccs.org>

⁴⁸ José María Pérez Gay, “Piratería y terror en los mares”, *La Jornada*, publicado el 5 de diciembre de 2009, [en línea], URL: <http://www.jornada.unam.mx/2009/12/05/mundo/032a1mun> [Consulta: 7 de agosto de 2014].

no quiere ser señalada como incompetente; o bien, buscan evitar que las fallas en sus protocolos de seguridad queden expuestas por temor a perder clientes.

A modo de conclusión, es posible señalar que la piratería marítima internacional, como una expresión del crimen organizado, ha evolucionado y se ha adaptado a través de diversos contextos históricos, convirtiéndose en un tema relevante en la agenda económica y de seguridad a nivel mundial.

Dado que los casos más numerosos y sobresalientes de ataques son perpetrados por los piratas somalíes, el siguiente capítulo busca exponer las circunstancias políticas, económicas y sociales que han hecho de ese país un terreno propicio para la actividad ilícita.

Capítulo 2. Condiciones actuales en Somalia:

El terreno fértil para la piratería.

“Nadie como Somalia reúne todos los elementos, todos los rasgos que identifican el fallo de un Estado: un país en el que el gobierno no tiene el control real de su territorio, ni es considerado legítimo por parte importante de la población, no ofrece seguridad interna, ni servicios públicos especiales a sus ciudadanos, y no ostenta el monopolio del uso de la fuerza.”

Ana Gemma López Martín (2011)⁴⁹

El objetivo del presente capítulo es señalar las condiciones que han imperado en Somalia durante las últimas décadas, las cuales han hecho de este país un ambiente favorable para el resurgimiento de la piratería marítima.

Por tal motivo, se iniciará con un breve recuento de los acontecimientos políticos más relevantes; más adelante se abordarán aspectos destacados de la sociedad; y, finalmente, se referirán algunos de los datos económicos disponibles.

2.1 Situación política: de la descolonización al Estado fallido.

La relevancia geopolítica del Cuerno de África, así como del Golfo de Adén y del Océano Índico, elementos centrales de una de las principales rutas de transporte de petróleo y mercancías, ha provocado que varias naciones, principalmente europeas, se interesen en controlar la región a lo largo de la historia.

Esta zona se caracteriza también por desequilibrios políticos, sociales y económicos generalizados que han conducido al estallido constante de conflictos territoriales, étnicos y religiosos.

⁴⁹ Ana Gemma López Martín, “Los Estados ‘Fallidos’ y sus implicaciones en el Ordenamiento Jurídico internacional”, Universidad Complutense de Madrid, p. 13, [en línea], URL: http://eprints.ucm.es/14687/1/LOS_ESTADOS_FALLIDOS-CURSO_VITORIA.pdf [Consulta: 18 de agosto de 2014].

Mapa 2.A El Cuerno de África⁵⁰



Como muchos otros países de la región, Somalia ha transitado por varias décadas de inestabilidad política, herencia de la etapa colonial que implantó modelos de gobierno inoperantes y dividió arbitrariamente los diversos grupos que se encontraban organizados en un sistema de clanes.

En términos generales, “sus casi 650,000 kilómetros cuadrados son mayoritariamente desérticos. Los habitantes de Somalia se han disputado sin cesar los escasos recursos (el agua y los pastos) desde la Antigüedad. Según I. M. Lewis, el etnógrafo por antonomasia del pueblo somalí, los ocupantes de esta tierra ‘constituyen uno de los bloques étnicos más amplios de África’. Por tradición son pastores de ganado caprino, bovino y camellar que comparten la fe islámica y el idioma somalí, y hasta la era colonial de finales del siglo XIX ocuparon buena parte del Cuerno de África, incluido el actual Djibouti, el nordeste de Kenia y la parte oriental de Etiopía.”⁵¹

Durante el siglo XIX italianos, franceses y británicos se asentaron en diferentes territorios de lo que hoy forman Etiopía, Eritrea y Somalia. Por lo que

⁵⁰ Tomado de Confederación Suiza, “Desarrollo y Cooperación con el Cuerno de África (Somalia, Etiopía, Kenia, Eritrea, Djibouti)”, [en línea], URL: <https://www.eda.admin.ch/deza/es/home/paises/cuerno-africa/cuerno-africa.html> [Consulta: 26 de agosto de 2014].

⁵¹ Pascal Maitre, “Somalia, tierra de nadie”, *National Geographic España*, [en línea], URL: http://www.nationalgeographic.com.es/2009/09/20/somalia_tierra_nadie.html [Consulta: 14 de agosto de 2014].

desde esa época y hasta prácticamente la Segunda Guerra Mundial, las tres potencias aumentaron progresivamente su dominio en la zona. Específicamente, “Somalia se convirtió en 1905 en una colonia italiana al igual que Eritrea, antes de ser integrada junto con Etiopía en lo que [...] vino a denominarse el África Oriental italiana, estructura política que apenas se sostuvo entre los años 1936-1941. Con una administración italiana muy débil concentrada fundamentalmente en la capital Mogadiscio y en las ciudades costeras, el control del interior fue totalmente insuficiente quedando confiado a los jefes locales que actuaron como intermediarios entre la población autóctona y la administración colonial.”⁵²

Por otra parte, la región norte del país, conocida como Somalia británica, estuvo “ocupada en las mismas fechas por el Reino Unido con el propósito de impedir a Francia el control del acceso al mar Rojo y servir de apoyo al estratégico puerto de Adén, establecido en una zona desértica de la península arábiga.”⁵³

En noviembre de 1949, el asentamiento de colonias italianas fue establecido por la Resolución 289 de las Naciones Unidas.⁵⁴ La cual determinaba no sólo el futuro territorial, sino también dictaba las directrices para el Acuerdo de Administración Fiduciaria⁵⁵, mediante el cual Somalia debía ser reconocida como Estado independiente en diez años a partir de la adopción del acuerdo por la Asamblea General de la ONU. El objetivo principal del instrumento era que la *L'Amministrazione Fiduciaria Italiana della Somalia* (AFIS) guiara al país a su independencia, mientras mantenía el orden público y llevaba a cabo las labores

⁵² Ignacio Fuente Cobo, “Somalia: Radiografía de un Estado Frágil. De la Colonización al Islamismo”, Instituto Español de Estudios Estratégicos, publicado el 21 de enero de 2015, p. 4, [en línea], URL:

http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_analisis/2015/DIEEEA05-2015_SOMALIA_RadiografiaEstadoFragil_xlx_IFC.pdf [Consulta: 24 de marzo de 2015].

⁵³ *Ídem*.

⁵⁴ Asamblea General de Naciones Unidas, “Resolución 289”, adoptada el 21 de noviembre de 1949, [en línea], URL:

<https://documents-dds-ny.un.org/doc/RESOLUTION/GEN/NR0/051/08/IMG/NR005108.pdf?OpenElement> [Consulta: 21 de agosto de 2014].

⁵⁵ El Consejo de Administración Fiduciaria de las Naciones Unidas fue establecido para brindar supervisión internacional a 11 Territorios en fideicomiso administrados por siete Estados Miembros y garantizar que se tomaran las medidas apropiadas para preparar a esos territorios para la autonomía o la independencia. En este caso se estableció *L'Amministrazione Fiduciaria Italiana della Somalia* (AFIS).

administrativas. La AFIS inició oficialmente el 1 de abril de 1950 y el acuerdo fue promulgado el 7 de diciembre de 1951.⁵⁶

Es importante mencionar que, “aunque Mogadiscio adquirió todas las comodidades urbanas bajo el dominio colonial, los italianos politizaron la jerarquía de clanes recompensando a los ancianos leales, castigando a los desafectos y controlando el comercio. Los mecanismos autóctonos de resolución de conflictos sufrieron un grave deterioro.”⁵⁷

Luego de este proceso, en julio de 1960 Somalia alcanzaría la independencia como resultado de la unión de la Somalia italiana y la Somalia británica. Con esto se convertiría en uno de los pocos países del continente compuesto de territorios que pertenecieron a dos potencias coloniales. “Fuera quedará el territorio bajo administración francesa de los Afars y de los Issas, independizado en 1977 bajo la denominación de Djibuti, las regiones del Ogadén de población somalí fronteriza con Etiopía y las zonas también pobladas por somalíes del denominado *Northern Frontier District* en el norte de Kenia”⁵⁸

Mapa 2.B Áreas habitadas por población somalí⁵⁹



⁵⁶ Paolo Tripodi, *The colonial legacy in Somalia: Rome and Mogadishu: from colonial administration to Operation Restore Hope*, St. Martin's Press, EUA, 1999, p. 49 [Traducción propia].

⁵⁷ Pascal Maitre, *Ídem*.

⁵⁸ Ignacio Fuente Cobo, *Op. Cit.*, p. 5.

⁵⁹ Tomado de Ignacio Fuente Cobo, “Somalia: Radiografía de un Estado Frágil. De la Colonización al Islamismo”, Instituto Español de Estudios Estratégicos, publicado el 21 de enero de 2015, p. 4, [en línea], URL: http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_analisis/2015/DIEEEA05-2015 SOMALIA RadiografiaEstadoFragil xlx IFC.pdf [Consulta: 24 de marzo de 2015].

La primera década de esta nueva etapa estuvo caracterizada “por los intentos de establecer una democracia multipartidista con un Estado fuerte y centralizado que estuviera por encima de las relaciones ‘clánicas’ a las que la población daba una mayor importancia política y social.”⁶⁰ Durante estos años, el gobierno estuvo encabezado por el Presidente Aden Abdullah Osman Daar, el primero en ganar las elecciones en 1960 y el Presidente Abdi Rashid Ali Sharmarke, elegido en 1967.

En 1969, mediante un levantamiento militar, llegó al poder Mohamed Siad Barre, cuyo gobierno se caracterizó por el establecimiento de una relación estratégica con la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS); adicionalmente, instrumentó “la nacionalización de industrias y empresas privadas; el fomento de granjas cooperativas, el trabajo voluntario en la agricultura, la construcción social y la alfabetización con el cierre de escuelas secundarias para que sus alumnos instruyeran a compatriotas nómadas de zonas rurales.”⁶¹

Cabe señalar que el sistema estuvo basado en el nacionalismo y su objetivo era crear una identidad que acabara con los lazos tribales que convierten a Somalia en una sociedad dividida y fragmentaria.

Durante esta etapa, se gestó un movimiento opositor, apoyado por Etiopía, Libia y otros países vecinos, el cual estuvo motivado en buena medida por la decisión del régimen de eliminar el Parlamento y los partidos políticos. Como respuesta, Siad Barre militarizó el régimen y formó uno de los ejércitos más grandes del continente. Esta cuestión contribuyó decisivamente a fundar los cimientos de las futuras crisis por las que atravesaría el país.

⁶⁰ Ana Gemma López Martín, *Op. Cit.*, p. 14.

⁶¹ “Somalia, un cuarto de siglo sin Siad Barre... y sin paz”, *Revista Fundación Sur*, Departamento África, publicado el 29 de enero de 2016, [en línea], URL: <http://www.africafundacion.org/spip.php?article23042> [Consulta: 25 de marzo de 2016].

Entre 1977 y 1991, Somalia atravesó por tres graves enfrentamientos:⁶²

- La Guerra del Ogaden, que se desarrolló entre 1977 y 1978, originada por la invasión de fuerzas somalíes a territorio de Etiopía. Ante la solicitud del gobierno etíope, Cuba envió elementos para enfrentar la agresión externa y la Unión Soviética decidió respaldarlos también, lo que significó un revés para la alianza que había establecido Siad Barre. Las fuerzas armadas somalíes fueron derrotadas y este fracaso fortaleció aún más los movimientos opositores.
- En 1988 el ejército se enfrentó al Movimiento Nacional Somalí, por el control del noroeste del país. Este choque condujo a la secesión del autoproclamado Estado independiente de Somalilandia en 1991, territorio autónomo de relativa estabilidad, pero sin reconocimiento de la ONU.
- Las fuerzas gubernamentales debieron hacerle frente a un creciente número de movimientos de liberación impulsados por clanes entre 1989 y 1990, los cuales representaron la antesala de la caída del Gobierno de Siad Barre. Estos enfrentamientos fueron exacerbados por el armamento y la ayuda económica que recibió el régimen durante el periodo de Guerra Fría, las cuales se interrumpieron al término del conflicto, desencadenando la imposibilidad de sostener financieramente la enorme burocracia. En vista de esta situación, el país pasó a la órbita occidental con los Planes de Ajuste Estructural del Fondo Monetario Internacional.

Como resultado de las diversas expresiones de oposición, el Movimiento Nacional de Somalia (MNS), el Congreso Somalí Unificado (CSU) y el Movimiento Patriótico Somalí (MPS) formaron la coalición denominada Triple Alianza, cuyo principal objetivo fue derrocar al régimen de Said Barre a principios de la década de los noventa, pero ya que no existía un plan de gobierno negociado entre las partes, se inició una nueva etapa de convulsiones y enfrentamientos por el poder.

⁶² Josep Maria Royo Aspa, "Las sucesivas crisis de Somalia", FRIDE, septiembre 2007, [en línea], URL: http://fride.org/descarga/COM_Somalia_ESP_sep07.pdf [Consulta: 15 de agosto de 2014].

Tras la caída del poder militar, en 1991, “dos facciones rivales, la del presidente interino Alí Mahdi Mohamed y la del general [Mohamed] Farah Aidid⁶³, [ambos miembros del clan *hawiye*, el primero del subclán *abgal* y el segundo del subclán *habrgadir*] [...], pugnaron por el control político en una cruenta guerra civil [...]. La lucha por el control de la [escaza] infraestructura y de la ayuda humanitaria se [convirtió] en la característica endémica del conflicto somalí.”⁶⁴ Alí Mahdi se hizo con el norte de la capital y Aidid con el sur.

A ellos hay que añadir otros grupos, con sus propias milicias y fidelidades cambiantes. “Los *hawede*, que controlaron el aeropuerto, casi siempre leales a Aidid, y los *mursade*, en el puerto, [seguidores de] Alí Mahdi.”⁶⁵

Los siguientes años estuvieron marcados por enfrentamientos y discrepancias sustantivas entre las diversas regiones del país. En el sur de Somalia, “[...] los diferentes clanes pelearon por el control de la tierra y los recursos [...]. Esto trajo como consecuencia la devastación de áreas cercanas a los ríos [Shebelle y Juba], interrumpiendo la producción agrícola y ganadera. Un número creciente de refugiados se trasladó a Kenia y Etiopía en esa época.”⁶⁶

Al norte del país, como ya se ha referido, “la primera región en tomar el camino de la secesión fue la antigua posesión británica: [...] Somalilandia [...] [que en 1991] logró el entendimiento entre las elites de los subclanes y fue capaz de

⁶³ Mohamed Farah Aidid no aceptó el nombramiento de Alí Mahdi Mohamed como presidente interino por una conferencia nacional celebrada en julio de 1991, por lo que se desarrolló la guerra civil entre las dos facciones del CUS y sus respectivos aliados. Entre febrero y marzo de 1992 los líderes firmaron dos alto al fuego, pero el más grave problema era entonces la hambruna desatada por los combates. Aidid fue militar y diplomático, se le considera uno de los actores clave en esta etapa, ya que obstaculizó todas las negociaciones y acuerdos de paz entre los clanes rivales que luchan por el poder.

⁶⁴ Ignacio Fuente Cobo, *Op. Cit.*, p. 7.

⁶⁵ Alfonso Armada, “Mad Max contra Blade Runner o en Somalia”, *El País*, publicado el 7 de marzo de 1995, [en línea], URL: http://elpais.com/diario/1995/03/07/internacional/794530826_850215.html [Consulta: 7 de mayo de 2016].

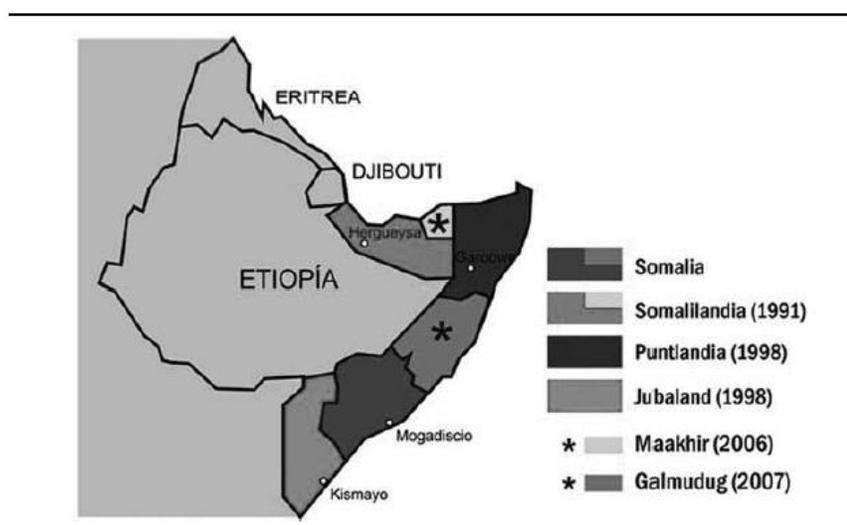
⁶⁶ *Global Security*, “*Somalia Civil War*”, [en línea], URL: <http://www.globalsecurity.org/military/world/war/somalia.htm> [Consulta 30 de marzo de 2015] [Traducción propia].

organizar elecciones pacíficas.”⁶⁷ Desde entonces, la región ha representado un enclave de reconstrucción y relativa paz.

Otro movimiento importante de separación se desarrolló en “Puntlandia -el territorio que ocupa [el extremo] del Cuerno de África- [que a partir de 1998] cuenta con un gobierno autónomo [...], lo que la ha dotado de una cierta normalidad institucional.”⁶⁸

Por otra parte, se encuentra el intento de crear el Estado de Jubaland en la región sur-occidental, que no alcanzó el grado de madurez de los casos anteriores.

Mapa 2.C. Territorios secesionistas⁶⁹



En 1992, con la Resolución 751⁷⁰ del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas se creó un contingente de paz y un grupo de expertos para atender el

⁶⁷ Norberto Carlos Escalona Carrillo, “Somalia: Proceder de los actores internos, regionales e internacionales y su impacto sobre el conflicto en el período”, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, p. 354, [en línea], URL: http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/clacso/sur-sur/20120313104424/11.Somalia_Carrillo.pdf [Consulta: 20 de agosto de 2014].

⁶⁸ “Somalia, una guerra civil interminable”, RTVE, publicado el 21 de abril de 2008, [en línea], URL: <http://www.rtve.es/noticias/20080421/somalia-guerra-civil-interminable/33190.shtml> [Consulta: 30 de marzo de 2016].

⁶⁹ *Ibidem*, p. 355.

⁷⁰ Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, “Resolución 751”, publicado el 24 de abril de 1992, [en línea], URL: [http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/751%20\(1992\)](http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/751%20(1992)) [Consulta: 22 de agosto de 2014].

conflicto somalí y se declaraba el bloqueo general de armas. La Fuerza de Tareas Unificada (UNITAF⁷¹) y las Operaciones de las Naciones Unidas en Somalia (ONUSOM I⁷² y II⁷³) se instituyeron para asegurar los puntos de distribución de la ayuda humanitaria, así como asesorar la reconstrucción de su economía y el restablecimiento de su vida social y política.

Entre diciembre de 1992 y enero de 1993, bajo las administraciones de George Bush y Bill Clinton, respectivamente, fuerzas militares estadounidenses llegaron a Mogadiscio con el propósito de garantizar el reparto de ayuda humanitaria, apoyar la reconstrucción del país y convertir a Somalia en un aliado en la zona. Aquella misión se conocería como 'Restablecer la Esperanza' (*Operation Restore Hope*).

El 3 de octubre de 1993, dos helicópteros *Black Hawk* fueron derribados con lanzagranadas y en un enfrentamiento de más de 17 horas, murieron 18 soldados y 71 resultaron heridos. El piloto Michael Durant fue capturado y retenido durante 11 días, mientras que los cadáveres de los otros pilotos fueron arrastrados

⁷¹ El 3 de diciembre de 1992, el Consejo de Seguridad aprobó la resolución 794 por unanimidad. El consejo acogió con beneplácito el ofrecimiento de los Estados Unidos con el fin de ayudar a crear un entorno seguro para la entrega de suministros de ayuda humanitaria en Somalia y autorizó el empleo de "todos los medios necesarios" para llevarlo a cabo. La Resolución 794 pidió a los Estados que proporcionaran fuerzas militares y que hicieran contribuciones adicionales en efectivo o en especie para la operación. El Secretario General y los Estados participantes en la operación también habrían de establecer los mecanismos necesarios de coordinación entre las Naciones Unidas y aquellas fuerzas militares.

⁷² Establecida en abril de 1992 para supervisar la cesación del fuego en Mogadishu y ofrecer protección y seguridad al personal, equipo y suministros de las Naciones Unidas, así como escoltar las entregas de suministros de ayuda humanitaria desde el puerto y aeropuerto a los centros de distribución de la ciudad y de sus alrededores. En agosto de 1992, se ampliaron el mandato y la dotación de la ONUSOM I para que ésta pudiera proteger los convoyes humanitarios y los distintos centros de distribución en Somalia. A partir de diciembre de ese año, trabajó en coordinación con la UNITAF para proteger los principales centros de población y garantizar la prestación y distribución de la asistencia humanitaria.

⁷³ Establecida en marzo de 1993 para sustituir a la UNITAF. Sus responsabilidades principales incluían supervisar la cesación de las hostilidades, impedir la reanudación de la violencia, confiscar pequeñas armas no autorizadas, mantener la seguridad en los puertos, los aeropuertos y las líneas de comunicación necesarias para el envío de asistencia humanitaria, continuar con la remoción de minas y ayudar en la repatriación de los refugiados en Somalia. También se le encomendó la tarea de prestar asistencia al pueblo somalí para reconstruir su economía y su vida social y política, restablecer la estructura institucional y rehabilitar la infraestructura del país. En febrero de 1994, después de varios incidentes violentos, el Consejo de Seguridad revisó el Mandato para excluir el uso de medidas coercitivas. La ONUSOM II se retiró a principios de marzo de 1995.

y mutilados por la multitud en las calles de la capital somalí.⁷⁴ Este episodio significaría una de las mayores derrotas militares para Estados Unidos.

Este tipo de intervenciones y las misiones de paz de Naciones Unidas fueron tomadas como un fracaso para los procesos de reconciliación entre las diversas facciones, por lo que los intentos posteriores que involucraban a actores externos se vieron restringidos. A lo largo de la siguiente década, los líderes políticos se ausentaban de reuniones para defender intereses particulares y los distintos intentos de diálogo no prosperaron.

En 1995, Farah Aidid se autoproclamó Presidente, pero tras ser herido durante un enfrentamiento murió en agosto de 1996. Unas semanas después, su hijo, Hussein Aidid, fue elegido como su sucesor al frente del Congreso Somalí Unificado.

Para diciembre de 1997, Hussein Aidid y Mahdi Mohamed firmaron en el Cairo un pacto para implantar la paz⁷⁵. El acuerdo pretendía acabar con los combates y establecía la formación de un Gobierno interino en el que el poder quedara distribuido entre los grupos rivales. Aun cuando la mayoría de los líderes de las facciones más importantes asistieron a la ceremonia, los compromisos no se cumplieron y la inestabilidad continuó.

En julio de 2000, el Presidente de Djibouti, Ismael Omer Gailie, lanzó la iniciativa de la Conferencia Nacional de Paz Somalí, que condujo a la elección el 25 de agosto de Abdulkassim Salat Hassan⁷⁶ como nuevo Presidente de Somalia.⁷⁷

⁷⁴ Alberto Rojas, "La batalla de Mogadiscio, 20 años después", *El Mundo*, publicado el 20 de enero de 2013, [en línea], URL: <http://www.elmundo.es/elmundo/2013/01/19/internacional/1358621692.html> [Consulta: 19 de agosto de 2014].

⁷⁵ "Los 'señores de la guerra' de Somalia firman un precario acuerdo de paz", *El País*, publicado el 24 de diciembre de 1997, [en línea], URL: http://elpais.com/diario/1997/12/24/internacional/882918006_850215.html [Consulta: 20 de mayo de 2016].

⁷⁶ Ocupaba el cargo de Ministro de Interior en el momento de la caída del gobierno de Siad Barre.

⁷⁷ "Somalia: Volver a empezar", *Inter Press Service*, publicado el 1 de septiembre de 2000, [en línea], URL: <http://www.ipsnoticias.net/2000/09/somalia-volver-a-empezar/> [Consulta: 20 de mayo de 2016].

La oposición no recibió con agrado el nuevo liderazgo, por lo que las rivalidades internas entre elites y clanes persistieron en el país, provocando nuevos enfrentamientos por el poder.

Tabla 2.A. Presidentes de Somalia⁷⁸

Etapa	Presidente	Periodo
República de Somalia	Aden Abdullah Osman Daar	1 de julio de 1960 – 10 de junio de 1967
	Abdirashid Ali Shermarke	10 de junio de 1967 – 15 de octubre de 1969
	Sheikh Mukhtar Mohamed Hussein	15 – 21 de octubre de 1969 (interino)
República Democrática de Somalia	Muhammad Siad Barre	21 de octubre de 1969 – 26 de enero de 1991
Sin gobierno efectivo	Ali Mahdi Mohamed	27 de enero de 1991 – 3 de enero de 1997
	---	4 de enero de 1997 – 27 de agosto de 2000
Gobierno Nacional de Transición	Abdiqasim Salad Hassan	27 de agosto de 2000 – 14 de octubre de 2004
Gobierno Federal de Transición	Abdullahi Yusuf Ahmed	14 de octubre de 2004 – 29 de diciembre de 2008
	Adan Mohamed Nur Madobe	29 de diciembre de 2008 – 31 de enero de 2009 (interino)
	Sheikh Sharif Sheikh Ahmed	31 de enero de 2009 – 20 de agosto de 2012
República Federal de Somalia	Mohamed Osman Jawari	28 de agosto de 2012 – 10 de septiembre de 2012
	Hassan Sheikh Mohamud	10 de septiembre de 2012 – Actualidad

⁷⁸ Elaboración propia con información de: José Miguel Calatayud, “Somalia elige presidente por primera vez tras el inicio de la guerra civil”, *El País*, publicado el 10 de septiembre de 2012, [en línea], URL:

http://internacional.elpais.com/internacional/2012/09/10/actualidad/1347274991_027646.html

[Consulta: 15 de septiembre de 2014]; “Nuevo presidente de Somalia”, *El País*, publicado el 30 de enero de 1991, [en línea], URL:

http://elpais.com/diario/1991/01/30/internacional/665190025_850215.html [Consulta: 15 de septiembre de 2014] y como resultado de la investigación en general.

Para 2004, en Nairobi, Kenia, la Autoridad Intergubernamental para el Desarrollo (IGAD)⁷⁹ promovió la constitución de un Parlamento, donde participaban los clanes mayoritarios⁸⁰ de Somalia. Con esto se creó el Gobierno Federal de Transición, encabezado por Abdullahi Yusuf Ahmed, quien era líder de la región de Puntlandia y opositor al régimen de Barre. Éste operaría en Kenia hasta febrero de 2006, cuando se trasladó a Baidoa en el sur de Somalia.

A pesar de los esfuerzos, el GNT no logró el reconocimiento de los opositores y aunque contaba con el apoyo de la comunidad internacional y los gobiernos del área, no consiguió establecerse sólidamente.

Antes de pensar en conseguir cierta estabilidad, la amenaza de terrorismo en la zona se convirtió en un nuevo foco rojo. En febrero de 2006 “se crea en Mogadiscio la Alianza para la Restauración de la Paz y Contra el Terrorismo (ARPCT), integrada por varios ‘señores de la guerra’⁸¹, con el propósito de contrarrestar el creciente poder de las Cortes Islámicas.”⁸²

Sin embargo, luego de un violento ataque en junio de ese mismo año, la Unión de Tribunales Islámicos⁸³ desplazó a la ARPCT y adquirió mayor poder. “[La UTI] se configuró como una alianza heterogénea que iba desde elementos moderados hasta otros mucho más radicales como [...] el grupo yihadista al-Itihaad al-Islamiya (AIAI), responsable de ataques terroristas en hoteles y

⁷⁹ Creada en 1996 para reemplazar a la Autoridad Intergubernamental sobre la Sequía y el Desarrollo (IGADD). Su misión se resume en ayudar y complementar los esfuerzos de sus estados miembros para lograr, mediante el aumento de la cooperación, la seguridad alimentaria y la protección del medio ambiente, el mantenimiento de la paz y la seguridad y la cooperación y la integración económicas. Sus miembros son Etiopía, Kenia, Somalia, Sudán, Uganda, Djibouti y Eritrea; Sudán del Sur fue admitido en 2011.

⁸⁰ Darod, Dir, Hawiye y Rahanweyn.

⁸¹ Este término se refiere a líderes de áreas específicas al interior del país, que gracias al apoyo de un grupo cuentan con poder político y control militar.

⁸² “La historia reciente del conflicto somalí”, El País, publicado el 26 de diciembre de 2006, [en línea], URL:

http://internacional.elpais.com/internacional/2006/12/27/actualidad/1167174003_850215.html

[Consulta: 20 de mayo de 2016].

⁸³ Estos tribunales surgieron en plena anarquía como una posibilidad de alcanzar algún tipo de justicia. Comerciantes y pequeños empresarios encontraron en esos tribunales y en la *Sharia* un nivel de seguridad jurídica que contrastaba con la anarquía feudal de los señores de la guerra. El pago de los gastos judiciales por los ciudadanos que acudían a ellos los financiaba y dotaba de cierta autonomía de actuación y pronto fueron asumiendo más tareas que incluían la prestación de servicios públicos.

mercados de Addis Ababa, Dire Dawa, Jijiga, y Harar [en Etiopía], y al cual se le había relacionado con los atentados contra las embajadas norteamericanas en 1998 en Kenia y Tanzania.”⁸⁴

De este grupo extremista se originará la organización *Al Shabab* (La Juventud), que se posicionó como uno de las facciones más fuertes dentro del país y “[...] fue adueñándose poco a poco de partes importantes del territorio somalí, principalmente en el sur, incluidas partes de la capital Mogadiscio. *Al Shabab* es una organización que ha manifestado recientemente de manera pública su apoyo a Al Qaeda y a la *yihad* global [...]”.⁸⁵

En este contexto, “los Tribunales juraron combatir contra todo ejército extranjero que se les opusiera en suelo somalí, y declararon una *yihad* contra las fuerzas etíopes, que, según afirmaban, se encontraban ya en el país protegiendo al Gobierno Federal de Transición. [Por su parte, el GFT] adujo que los Tribunales estaban recibiendo apoyo militar del exterior. Numerosos informes y avistamientos durante el año confirmaron un gran apoyo militar externo a ambas partes.”⁸⁶ Pese al ultimátum de la UTI, Etiopía intervino oficialmente en Somalia el 20 de diciembre 2006.

A medida que el conflicto se desarrollaba, la Unión Africana y la Liga Árabe alentaron a las partes a negociar un cese al fuego y a reanudar las conversaciones de paz. “Sin embargo, los combates continuaron y el GFT, respaldado por fuerzas etíopes, [mantuvo el avance] [...] hacia Mogadiscio, el

⁸⁴ Ignacio Fuente Cobo, *Op. Cit.*, p.10.

⁸⁵ Carlos Martín Martín-Peralta, “2013: Somalia y el Cuerno de África en la Encrucijada”, Instituto Español de Estudios Estratégicos, publicado en enero de 2013, [en línea], URL: http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2013/DIEEEE012-2012_SomaliaCuernoAfrica_Encrucijada_Martin-Peralta.pdf?bcsi_scan_11a27411b226e6d9=0&bcsi_scan_filename=DIEEEE012-2012_SomaliaCuernoAfrica_Encrucijada_Martin-Peralta.pdf [Consulta: 18 de agosto de 2014].

⁸⁶ “Somalia: ¿regresarán los cascos azules?”, Departamento de Información Pública de Naciones Unidas, [en línea], URL: <http://www.un.org/es/peacekeeping/publications/yir/2006/somalia.shtml> [Consulta: 26 de mayo de 2016].

reducto de la UTI cuyas tropas se retiraron sin ofrecer resistencia el 28 de diciembre [...], de modo que el GFT restauró el poder en [la capital].”⁸⁷

Este enfrentamiento también llamó la atención de Estados Unidos “[...] [quien] contribuyó a la guerra, dado su interés por capturar o eliminar un puñado de elementos de al-Qaeda que presuntamente estaban siendo cobijados por la UTI en Somalia. El gobierno norteamericano, temiendo la emergencia de un santuario para [la organización terrorista, en esta región de África] al estilo de Afganistán, respaldó diplomática y políticamente a Etiopía alentándola así para intervenir en Somalia.”⁸⁸

Considerando las circunstancias, en febrero de 2007, mediante la adopción de la resolución 1744⁸⁹, el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas autorizó a la Unión Africana a desplegar una misión en Somalia. Entre los principales objetivos contenidos en el mandato de la AMISOM se encontraban: reducir la amenaza que representaban *Al Shabab* y otros grupos armados de oposición; proporcionar seguridad a fin de contar con condiciones que permitieran el progreso político a todos los niveles y que brindaran certidumbre a los esfuerzos de estabilización, reconciliación y consolidación de la paz en Somalia; hacer posible el traspaso gradual de las responsabilidades de seguridad a las fuerzas de seguridad somalís; así como apoyar la libre circulación, el tránsito seguro y la protección de todos los involucrados con el proceso de paz en Somalia.

Como respuesta a esta medida, en septiembre de ese mismo año, la UTI y otros grupos de oposición al Gobierno reunidos en Eritrea, formaron la Alianza para la Reliberación de Somalia (ARS), con objeto de continuar la lucha en contra de las fuerzas etíopes que respaldaban al GFT.

⁸⁷ Kidist Mulugeta, “Las causas de la guerra Etíope-Somalí de 2006”, Revista de Relaciones Internacionales, Grupo de Estudios de Relaciones Internacionales, Universidad Autónoma de Madrid, p. 37, [en línea], URL: www.relacionesinternacionales.info/ojs/article/download/310/267.pdf [Consulta: 26 de mayo de 2016].

⁸⁸ Kidist Mulugeta, *Op. Cit.*, p. 60

⁸⁹ Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, “Resolución 1744”, publicado el 21 de febrero de 2007, [en línea], URL: [http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/1744%20\(2007\)](http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/1744%20(2007)) [Consulta: 26 de mayo de 2016].

Para octubre de 2008, con el apoyo del Representante Especial de Naciones Unidas para Somalia, Ahmedou Ould-Abdallah, el GFT y la ARS firmaron en Djibouti un alto al fuego. Según el documento, el acuerdo comprendía, además del cese de hostilidades, la reubicación de las tropas etíopes que apoyaban al gobierno somalí. A la ceremonia asistieron, además de las partes y representantes del país anfitrión, diplomáticos de Egipto, Francia, Italia, Estados Unidos, la Unión Africana, la Comisión Europea, la Liga de Estados Árabes y la Organización de la Conferencia Islámica.⁹⁰

Sin embargo, este pacto no traería la estabilidad esperada y el 29 de diciembre de 2008, el Presidente Yusuf Ahmed presentó su renuncia, por lo que el Presidente del Parlamento, Adan Mohamed Nuur, ocupó el cargo de forma interina.⁹¹ El 31 de enero del siguiente año, Sheikh Sharif Sheikh Ahmed fue nombrado nuevo Presidente del país.⁹²

Los enfrentamientos entre los distintos grupos continuaron, pero a partir de 2011, con la firma del Acuerdo de Kampala⁹³, se inició una nueva etapa en el país, se creó una hoja de ruta para acabar con el periodo de transición, la cual fijó 2012 como fecha límite para la celebración de elecciones y destacó que la seguridad, la Constitución, la reconciliación y la buena gobernanza eran aspectos clave para el progreso. El documento fue firmado por las principales figuras políticas en Mogadiscio.

En septiembre de 2012, con la ayuda de la Oficina Política de las Naciones Unidas para Somalia (UNPOS), el nuevo Parlamento Federal de Somalia eligió

⁹⁰ "Somalia: ONU felicita a gobierno y oposición por firma de alto el fuego", Centro de Noticias ONU, publicado el 27 de octubre de 2008, [en línea], URL: <http://www.un.org/spanish/News/story.asp?NewsID=13890#.V8urJJhAdU> [Consulta: 26 de mayo de 2016].

⁹¹ "Renuncia Presidente de Somalia en pleno caos humanitario y de seguridad", *El Tiempo*, publicado el 29 de diciembre de 2008, [en línea], URL: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-4739207> [Consulta: 30 de mayo de 2016].

⁹² "Profile: Somalia's President Ahmed", *BBC News*, publicado el 3 de febrero de 2009, [en línea], URL: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/7865808.stm> [Consulta: 30 de mayo de 2016].

⁹³ El 9 de junio, el Presidente del Gobierno Federal de Transición, Sheikh Sharif Sheikh Ahmed, y el Presidente del Parlamento Federal de Transición, Sharif Hassan Sheikh Adan, acabaron con el estancamiento político entre el poder ejecutivo y el legislativo mediante la firma del Acuerdo de Kampala, presenciada por el Presidente de Uganda, Yoweri Museveni, y el Representante Especial del Secretario General de la ONU para Somalia, Augustine Mahiga.

Presidente. La ONU calificó el proceso como inclusivo, transparente, legítimo, participativo y dirigido por somalíes. El vencedor fue Hassan Sheikh Mohamud, quien desde esa fecha está al frente del Gobierno Federal de Somalia.⁹⁴

Desde entonces, los esfuerzos de la comunidad internacional se han enfocado en fortalecer al gobierno y a las instituciones. En 2013, la UNPOS fue sustituida por la Misión de Asistencia de la ONU para Somalia (UNSOM), con el mandato de contribuir a la reconstrucción del Estado y al mantenimiento de la paz, con énfasis en la gobernabilidad, en la reforma del sector de seguridad, el imperio de la ley y el respeto de los derechos humanos.

Adicionalmente, el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas aprobó la Resolución 2093 (2013)⁹⁵ que extendía por un año el mandato de AMISOM; levantaba parcialmente el embargo de armas en beneficio del gobierno somalí; reordenaba las actividades de la ONU en el país y abordaba otros temas como el de los derechos humanos y la protección de civiles.

Aunado a ello, “gracias a las operaciones llevadas a cabo de forma sostenida contra [...] *Al Shabab* por las fuerzas de seguridad nacionales somalíes en conjunción con [...] AMISOM y otros socios y milicias aliadas del gobierno [...] [se ha conseguido] desalojar progresivamente a los islamistas radicales de las ciudades principales del Sur y Centro del país.”⁹⁶

Pese a estos importantes avances, la fragilidad de la situación en el país es aún evidente, lo que ha provocado que Somalia haya sido calificado como Estado Fallido y permanezca en la mira del gobierno estadounidense y de varias naciones de la Unión Europea.

⁹⁴ “Año histórico para el progreso político de Somalia”, Operaciones de Paz de Naciones Unidas, [en línea] URL: <http://www.un.org/es/peacekeeping/publications/yir/2012/unpos.shtm> [Consulta: 25 de agosto de 2014].

⁹⁵ Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, “Resolución 2093”, publicado el 6 de marzo de 2013, [en línea], URL: [http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/2093\(2013\)](http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/2093(2013)) [Consulta: 30 de mayo de 2016].

⁹⁶ Carlos Martín Martín-Peralta, “La Resolución del Consejo de Seguridad 2093 (2013): Un paso más hacia la consolidación de Somalia como Estado Viable”, Instituto Español de Estudios Estratégicos, publicado el 16 abril de 2013, [en línea], URL: http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2013/DIEEEO34-2013_ConsolidacionSomalia_NNUU2093_MartinPeralta.pdf [Consulta: 30 de mayo de 2016].

El ex-Embajador de Estados Unidos en México, Carlos Pascual, ha señalado que “[...] actualmente, en un mundo cada vez más interconectado, los Estados débiles y fallidos representan un grave riesgo para la seguridad estadounidense y global. De hecho, significan uno de los desafíos más importantes de política exterior de la era contemporánea. Los Estados son más vulnerables a colapsar antes, durante y después del conflicto. Cuando el caos prevalece, el terrorismo, el tráfico de drogas, la proliferación de armas y otras formas de crimen organizado tienden a florecer.”⁹⁷

Entre las principales características que reúne un Estado para ser considerado como Fallido, se encuentran: la imposibilidad del gobierno para controlar su territorio; la falta de legitimidad y reconocimiento por parte importante de la población; la dificultad para ofrecer seguridad interna y servicios públicos a sus ciudadanos; y la incapacidad para ostentar el monopolio del uso de la fuerza.

Desde 2010, el Índice de Estados Fallidos calculado por el Fondo para la Paz⁹⁸ y publicado por *Foreign Policy*⁹⁹ se encuentra encabezado por Somalia, país que ha obtenido calificaciones por encima de los 110 puntos, de un máximo de 120, en años consecutivos: en 2010: 114.3; en 2011: 113.4; en 2012: 114.9; en 2013: 113.9.

Los 12 indicadores que maneja el índice se dividen en dos grupos principales: Indicadores sociales y económicos e Indicadores políticos y militares. Dentro del primer grupo se analizan factores de riesgo como presiones demográficas (ambientales y sanitarias); refugiados y desplazamiento interno; desarrollo económico desigual; presencia de grupos delictivos; pobreza y declive económico. El segundo está conformado por indicadores como legitimidad del gobierno, servicios públicos, estado de derecho, derechos humanos, aparatos de seguridad, élites divididas e intervención externa.

⁹⁷ Stephen D. Krasner y Carlos Pascual, "Addressing State Failure", *Foreign Affairs*, julio-agosto 2005, [en línea], URL: <http://www.foreignaffairs.com/articles/60832/stephen-d-krasner-and-carlos-pascual/addressing-state-failure> [Consulta: 25 de agosto de 2014] [Traducción propia].

⁹⁸ Una organización de investigación y educativa, independiente, no partidista y sin fines de lucro, que trabaja para prevenir los conflictos violentos y promueve la seguridad sustentable.

⁹⁹ Una de las publicaciones más reconocidas a nivel mundial, dedicada a temas de política y economía.

Tabla 2.B Ranking de Estados Fallidos 2013¹⁰⁰

	País	Puntuación
1	Somalia	113.9
2	República Democrática del Congo	111.9
3	Sudán	111.0
4	Sudán del Sur	110.6
5	Chad	109.0
6	Yemen	107.0
7	Afganistán	106.7
8	Haití	105.8
9	República Centroafricana	105.3
10	Zimbabwe	105.2
11	Irak	103.9
12	Cote d'Ivoire	103.5
13	Pakistán	102.9
14	Guinea	101.3
15	Guinea Bissau	101.1

A partir de 2014, este estudio es conocido como Índice de Estados Frágiles, ese año Somalia ocupó el segundo lugar con 112.6 puntos, solo detrás de Sudán del Sur (112.9 puntos).¹⁰¹

Sin embargo, es importante mencionar que existe un debate alrededor de estos indicadores, ya que varios de ellos no pueden ser aplicados a la realidad de muchos países, o bien, los datos son cuestionables por la dificultad para cuantificar estos aspectos en medio de conflictos. Más aún, resulta complejo delimitar cuáles aspectos son causas y cuáles consecuencias del propio Estado Fallido.

Pero este no es único estudio que ubica a Somalia como uno de los países con más problemas alrededor del mundo; el Índice de Percepción de Corrupción

¹⁰⁰ Con Información de *Foreign Policy*, *The 2013 Failed States Index – Interactive Map and Ranking*, [en línea] URL: http://www.foreignpolicy.com/articles/2013/06/24/2013_failed_states_interactive_map [Consulta: 25 de agosto de 2014].

¹⁰¹ Con información de *Fund for Peace*, *Fragile States Index*, [en línea], URL: <http://fsi.fundforpeace.org/rankings-2014> [Consulta: 15 de noviembre de 2015].

publicado por Transparencia Internacional¹⁰² en su edición 2014 coloca a Corea del Norte y Somalia en el último lugar.

De acuerdo con este índice, una calificación de cero puntos indica que el sector público de un país es altamente corrupto, mientras que 100 significa que está libre de corrupción. Los factores que se toman en cuenta son, entre otros: el acceso a los sistemas de información, la rendición de cuentas y la solidez de las instituciones públicas. Cabe señalar que este índice está basado en la percepción de la ciudadanía.

Tabla 2.C Somalia en el Índice de Corrupción 2014¹⁰³

Posición	País	Puntaje
161	Angola	19
161	Guinea Bissau	19
161	Haití	19
161	Venezuela	19
161	Yemen	18
166	Eritrea	18
166	Libia	18
166	Uzbekistán	18
169	Turkmenistán	17
170	Irak	16
171	Sudan del Sur	15
172	Afganistán	12
173	Sudán	11
174	Corea del Norte	8
174	Somalia	8

Somalia se ha ubicado en el último lugar durante los años recientes: en 2013: 8 puntos (lugar 175, junto con Afganistán y Corea del Norte); en 2012: 8 puntos (lugar 174, junto con Afganistán y Corea del Norte); en 2011: 1 punto (lugar 182, junto con Corea del Norte); en 2010: 1.1 puntos (lugar 178).

¹⁰² Transparencia Internacional es una organización no gubernamental, no partidista, y sin fines de lucro, dedicada a combatir la corrupción a nivel nacional e internacional. Desde su fundación en 1993, ha sido reconocida ampliamente por colocar la lucha anticorrupción en la agenda global.

¹⁰³ Con información de Transparencia Internacional, *Corruption Perceptions Index 2014: Results*, [en línea], URL: <http://www.transparency.org/cpi2014/results> [Consulta: 15 de noviembre de 2015].

2.2 El contexto social: la hambruna y los refugiados.

Además de los conflictos, el Cuerno de África y particularmente Somalia, se han visto afectados por sequías, malas cosechas, hambrunas y enfermedades, que han provocado el desplazamiento de miles de refugiados. Aunado a ello, la inseguridad ha dificultado que la ayuda llegue a las zonas más afectadas.

Con base en estimaciones del Programa Conjunto de las Naciones Unidas sobre el VIH/SIDA (ONUSIDA), se sabe que más de 13 millones de personas en la región tienen una necesidad urgente de asistencia humanitaria, incluyendo alimentos y atención médica.¹⁰⁴

Aunque estas condiciones han estado presentes en la sociedad somalí desde hace décadas, íntimamente ligadas a la pobreza y la violencia que han imperado en la región, es posible referir dos momentos críticos: el periodo 1991 - 1992 y el periodo 2010 - 2012.

Según datos de Naciones Unidas, durante los primeros años de la década de los noventa, la cifra de víctimas de la hambruna¹⁰⁵ fue de alrededor de 220,000 somalíes.¹⁰⁶ En esa época, la Agencia de Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR) instaló los primeros campos en Dadaab, al noreste de Kenia, para recibir entre octubre de 1991 y junio de 1992 a miles de personas que huían de la guerra y el hambre.¹⁰⁷

¹⁰⁴ ONUSIDA, “El Cuerno de África en crisis: hambruna, desplazamiento y VIH”, [en línea], URL: http://www.unaids.org/es/resources/presscentre/featurestories/2011/september/20110920crisiseast_africa [Consulta: 5 de junio de 2016].

¹⁰⁵ La ONU declara que hay una hambruna cuando se cumplen, al menos, las primeras tres de las siguientes condiciones: 20% de la población tiene menos de 2,100 kilocalorías de comida al día; la desnutrición aguda en niños es superior al 30%; dos muertes por cada 10,000 personas o cuatro muertes entre cada 10,000 niños cada día; una enfermedad pandémica; acceso a menos de cuatro litros de agua diarios; desplazamiento masivo; conflicto interno; y pérdida completa de bienes y de fuentes de ingreso.

¹⁰⁶ “La crisis alimentaria de Somalia mata a 258.000 personas, la mitad niños”, *El Mundo*, publicado el 2 de mayo de 2015, [en línea], URL: <http://www.elmundo.es/elmundo/2013/05/02/solidaridad/1367482438.html> [Consulta: 5 de junio de 2016].

¹⁰⁷ ACNUR, “Dadaab, el campo de refugiados más grande del mundo, cumple 20 años”, publicado el 20 de febrero de 2012, [en línea], URL: <http://acnur.es/noticias/notas-de-prensa/794-dadaab-el-campo-de-refugiados-mas-grande-del-mundo-cumple-20-anos> [Consulta: 5 de junio de 2016].

La intención original de la ONU era la creación de tres campamentos (Ifo, Dagahaley y Hagadera) con capacidad para 90,000 personas; sin embargo, este número de refugiados ha sido ampliamente superado.¹⁰⁸

Por otra parte, después de varios meses de una de las sequías más severas registradas, el 20 de julio de 2011, la Unidad de Análisis de la Seguridad Alimentaria y la Nutrición en Somalia (FSNAU, por sus iniciales en inglés) y la Red de Sistemas de Alerta Temprana contra la Hambruna (FEWS NET), declararon oficialmente el estado de hambruna en dos regiones de Somalia meridional: Bakool y el Bajo Shabelle. A principios de ese año el número de somalíes necesitados de ayuda humanitaria era de 2,4 millones, mientras que para el momento de la declaración la cifra ya alcanzaba 3,7 millones de personas.¹⁰⁹

En 2013, un estudio elaborado por la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) y la Unidad de Análisis de Nutrición para Somalia, estimó que 258,000 personas, 133,000 de ellas niños menores de cinco años, murieron a causa de la hambruna que asoló a Somalia entre octubre de 2010 y abril de 2012. De acuerdo con los datos disponibles, el peor momento se registró entre mayo y agosto de 2011, cuando fallecieron cerca de 30,000 personas por mes.¹¹⁰

De acuerdo con estimaciones de ACNUR, para principios de 2012, “[...] más de 968,000 somalíes [vivían] como refugiados en países vecinos, principalmente en Kenia (520.000), Yemen (203.000) y Etiopía (186.000). Un tercio de ellos [huyo] de Somalia durante 2011.”¹¹¹

¹⁰⁸ Eduardo S. Molano, “Dadaab, el mayor campamento de refugiados del mundo”, *ABC Internacional*, [en línea], URL: <http://www.abc.es/internacional/20130721/abci-dadaab-mayor-campo-201307201838.html> [Consulta: 5 de junio de 2016].

¹⁰⁹ Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura, “Hambruna en Somalia”, publicado el 20 de julio de 2011, [en línea], URL: <http://www.fao.org/news/story/es/item/82398/icode/> [Consulta: 5 de junio de 2016].

¹¹⁰ “Somalia: Unas 260.000 personas murieron durante la hambruna de 2010 a 2012”, Centro de Noticias ONU, publicado el 2 de mayo de 2013, [en línea], URL: <http://www.un.org/spanish/News/story.asp?NewsID=26356#.V8z5rpjhAdU> [Consulta: 5 de junio de 2016].

¹¹¹ ACNUR, *Ídem*.

Adicionalmente, se calcula que en Somalia hay más de un millón de desplazados internos y que cerca de tres millones de personas necesitan asistencia humanitaria de manera urgente.

Sumado a las advertencias de la FAO, el Programa Mundial de Alimentos (PAM) y el Fondo Internacional de Desarrollo Agrícola (FIDA) han alertado que la volatilidad e incertidumbre sobre el precio de los alimentos dificultará aún más, el acceso de los más necesitados.

2.3 Datos económicos: actividades legales e ilegales.

Considerado por el Banco Mundial como un país de ingreso bajo¹¹², Somalia se encuentra entre las naciones más pobres del mundo. No obstante, dada la inestabilidad política y social, las instituciones no pueden ofrecer datos confiables.

De acuerdo con el *World Factbook* de la Agencia Central de Inteligencia (CIA) de Estados Unidos, el Producto Interno Bruto del país en 2010 fue de \$5,896 mil millones de dólares, mientras que el PIB per cápita fue de \$600 dólares. Los principales ingresos se registran por empresas ganaderas, remesas y transferencias de dinero, así como telecomunicaciones. La agricultura es el sector más importante, ya que junto con el ganado representa alrededor del 40% del PIB y más del 50% de los ingresos de exportación.¹¹³

En este contexto, “el comercio se [ha visto] afectado por la evolución de la violencia interna y la sucesión de milicias y señores de la guerra que imponen sus propios peajes e impuestos en las respectivas áreas de influencia [...]. Los productos de exportación principales son el ganado (cabras y ovejas) hacia la península arábiga [...], las bananas (el principal cultivo comercial del país) y el

¹¹² El Banco Mundial divide a las economías de acuerdo con el INB per cápita. Los grupos son: ingresos bajos, US\$975 o menos; ingresos medianos bajos, US\$976 a US\$3,855; ingresos medianos altos, US\$3,856 a US\$11,905; e ingresos altos, US\$11,906 o más.

¹¹³ CIA, *The World Factbook*, [en línea], URL: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/so.html> [Consulta: 20 de septiembre de 2014].

comercio ilegal de carbón vegetal, [...] [el cual, por periodos, ha estado] sometido a embargo por parte de Naciones Unidas [...].

La economía nacional se complementa con diversos contrabandos, incluido tráfico de personas y de armas (en direcciones opuestas) y la pesca del atún y del tiburón, generalmente realizada por pescadores artesanales o compañías extranjeras bajo la protección/licencia de milicias locales o en aguas internacionales próximas a [...] Somalia.”¹¹⁴

El tema de la pesca merece mención especial, ya que una parte de las personas involucradas en la piratería, se dedicaron en algún momento de su vida a esta actividad. “El impacto que tiene la pesca ilegal sobre las condiciones socioeconómicas de las comunidades pesqueras autóctonas de los países en desarrollo es un hecho constatado, entre otros, por la Comisión Europea, que estima que [para 2007] más del 50% del total de las capturas en Somalia, Liberia y Guinea Conakry [fueron] practicadas de manera ilegal.”¹¹⁵

De acuerdo con el Fondo Mundial para la Naturaleza (WWF) , “el sistema de [pabellones o] banderas de conveniencia¹¹⁶ proporciona una cobertura perfecta a [la Pesca Ilegal, No Declarada y No Regulada¹¹⁷] que según Naciones Unidas suponen un 30% de las capturas totales de distintas pesquerías. [...] Las compañías se valen de distintas estratagemas para evitar que sus barcos sean apresados e incumplir las leyes y convenios internacionales que protegen las poblaciones pesqueras. [Además,] los piratas logran disfrazar el origen de sus capturas ilegales tan bien, que los productos son vendidos legítimamente en los

¹¹⁴ Oficina de Información Diplomática del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación de España, “Ficha País: República de Somalia”, publicado en septiembre de 2014, p.3, [en línea], URL: http://www.exteriores.gob.es/Documents/FichasPais/SOMALIA_FICHA%20PAIS.pdf [Consulta: 20 de septiembre de 2014].

¹¹⁵ Fernando Fernández Fadón, “Piratería en Somalia: ‘mares fallidos’ y consideraciones de la historia marítima”, Real Instituto Elcano, publicado el 20 de febrero de 2009, p. 2, [en línea], URL: http://www.realinstitutoelcano.org/wps/wcm/connect/73e78a804f019789ae58ee3170baead1/DT10-2009_Fernandez_pirateria_Somalia_mares_fallidos.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=73e78a804f019789ae58ee3170baead1 [Consulta: 20 de agosto de 2014].

¹¹⁶ Registro de buques mercantes en países que exigen requisitos mínimos en diversos aspectos: nacionalidad de la tripulación, salarios cuotas reducidas en materia de impuestos, etc.

¹¹⁷ La Pesca IUU incluye: Pescar contraviniendo la legislación de un país o un acuerdo internacional; no declarar las capturas a una autoridad relevante; y/o pescar de forma que se minen los esfuerzos de gestión para conservar especies y ecosistemas marinos.

mercados de Japón, Estados Unidos, la Unión Europea y otros países desarrollados.”¹¹⁸

Ya que el Estado que otorga el pabellón es el encargado de vigilar el cumplimiento de las medidas internacionales en materia de navegación, señales, condiciones laborales, seguridad de los buques, etc., gran parte de las actividades ilegales no son sancionadas.

Otros datos indican que “durante años han llegado a las aguas somalíes pesqueros de Francia, España, Corea del Sur, Grecia, Reino Unido, Ucrania, China, Taiwán, Yemen, Arabia Saudita, Rusia, India, Egipto, Pakistán, Japón o Belice, muchos de ellos con banderas de conveniencia para eludir las distintas normativas existentes sobre límites de capturas, entre ellas, las de la Unión Europea. Un informe de 2005 del Departamento para el Desarrollo Internacional del Reino Unido estimó que los somalíes perdieron 100 millones de dólares en la pesca ilegal de atún y de camarón en su Zona Económica Exclusiva entre 2003 y 2004. Más recientemente, en la Conferencia de Estambul de 2010, Naciones Unidas calculó que cada año se perdían 95 millones de dólares de ingresos que podían haberse obtenido de la exportación de productos pesqueros, como resultado de las actividades de pesca ilegales.”¹¹⁹

Secure Fisheries, un programa de la fundación *One Earth Future*, que ha sido desarrollado como parte del proyecto *Oceans Beyond Piracy*, trabaja con autoridades y actores regionales en el establecimiento de un sistema que incremente y fortalezca los medios para ejercer jurisdicción en el espacio marítimo de Somalia. Esta iniciativa “[...] está dedicada a fomentar la pesca sostenible en toda la región somalí como fuente de alimentos y seguridad económica a largo

¹¹⁸ Fondo Mundial para la Naturaleza, “Pesca Ilegal”, [en línea], URL: http://www.wwf.es/que_hacemos/mares_y_costas/problemas/gestion_pesquera/pesca_ilegal/ [Consulta: 15 de marzo de 2016].

¹¹⁹ Fernando Ibáñez, “¿Es la pesca ilegal el origen de la piratería somalí?”, Bitácora Africana, Fundación Sur, [en línea], URL: <http://www.africafundacion.org/spip.php?article11141> [Consulta: 19 de septiembre de 2014].

plazo. También busca empoderar a la población, brindando la información necesaria para salvaguardar este recurso natural y motor económico.”¹²⁰

Aunado a las pérdidas millonarias, la pesca ilegal trae consigo otros problemas como la destrucción de arrecifes y la amenaza a especies marinas.

Por otra parte, la Organización para la Agricultura y la Alimentación de la ONU (FAO) sospecha que diversas empresas realizan descargas de tóxicos de todo tipo, incluyendo el de residuos nucleares en las aguas cercanas a este país.

Las denuncias sobre el vertido de residuos se han manifestado desde principios de los años noventa; sin embargo, no fue sino hasta 2004, cuando un tsunami golpeó la costa este del continente africano, que el Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) reconoció la aparición de evidencia de este tipo de prácticas en las playas de Somalia.

De acuerdo con Nick Nuttall, portavoz de PNUMA, las compañías europeas encontraron un modo muy barato de manejar sus desechos, puesto que les representa un costo de \$2.50 dólares por tonelada, mientras que en sus países el precio por manejo de residuos ronda los \$1,000 dólares por tonelada. Esto significa una gran amenaza para la población, puesto que entre los residuos se encuentran uranio radioactivo, plomo y otros metales como cadmio y mercurio, así como restos de materiales clínicos.¹²¹

De este modo, se puede concluir que la inestabilidad política, las convulsiones sociales y la precariedad económica han hecho de Somalia un terreno propicio para el delito y la ilegalidad; y que una de las expresiones del crimen organizado que ha aprovechado estas circunstancias para desarrollarse es la piratería marítima.

¹²⁰ *Secure Fisheries, Somali Fisheries*, [en línea], URL: <http://securefisheries.org/somali-fisheries> [Consulta: 15 de marzo de 2016] [Traducción propia].

¹²¹ Najad Abdullahi, “‘Toxic waste’ behind Somali piracy”, *Al Jazeera*, publicado el 11 de octubre de 2008, [en línea], URL: <http://www.aljazeera.com/news/africa/2008/10/2008109174223218644.html> [Consulta: 29 de octubre de 2014].

Considerando que los esfuerzos hasta ahora no han redundado en los resultados esperados, la tarea de reconstrucción implica el desarrollo de una economía en la cual la población tenga acceso a los recursos productivos; y el fortalecimiento continuo del orden político que sea responsable y representativo.

Capítulo 3. El resurgimiento del delito: los piratas somalíes 2005 – 2014.

“[...] sobre el papel, el océano parece bien ordenado, de modo muy similar a numerosos países cada vez más ingobernables, que también siguen pareciendo ordenados según las descripciones formales. El problema [...] es que toda la estructura es en cierto modo una fantasía ajena a las realidades del mar.”

William Langewiesche (2006)¹²²

El objetivo de este capítulo es identificar las principales manifestaciones del delito por lo que se iniciará con la clasificación de los diferentes grupos en Somalia, continuando con su *modus operandi*, las fuentes de financiamiento y las consecuencias, para finalizar con las iniciativas emprendidas por la comunidad internacional para frenar el ilícito.

3.1 La piratería en Somalia: una radiografía del delito.

Entre 2005 y 2014 se estima que los piratas somalíes cometieron alrededor de 1,400 ataques¹²³, cerca del 45% de los más de 3,000 efectuados en todo el mundo. Lo anterior, dado que se les atribuyen los asaltos acaecidos no sólo en la costa de ese país, sino también en el Golfo de Adén, el Mar Rojo, el Océano Índico, el Mar Árabe y Omán.

¹²² William Langewiesche, *Mares Sin Ley: Caos y Delincuencia en los Océanos del Mundo*, Editorial Debate, España, 2006, p. 40

¹²³ De acuerdo con datos de: Buró Marítimo Internacional, *Piracy and Armed Robbery Against Ships. Report for the period 1 January – 31 December 2008*, [correo electrónico], <icc-ccs@icc-ccs.org>; Buró Marítimo Internacional, *Piracy and Armed Robbery Against Ships. Report for the period 1 January – 31 December 2011*, [correo electrónico], <icc-ccs@icc-ccs.org>; y Buró Marítimo Internacional, *Piracy and Armed Robbery Against Ships. Report for the period 1 January – 31 December 2014*, [correo electrónico], <icc-ccs@icc-ccs.org>

3.1.1 Los ataques de piratas somalíes.

A pesar de su móvil primordialmente económico, la amenaza de la piratería tiene una notoria relevancia en aspectos relacionados con la seguridad.

Particularmente, destaca el hecho de que el delito se produzca en algunas de las principales rutas comerciales marítimas del planeta (incluyendo el Canal de Suez y el golfo de Adén), por donde circulan miles de buques cada año.

Mapa 3.A Rutas de los principales intercambios comerciales¹²⁴



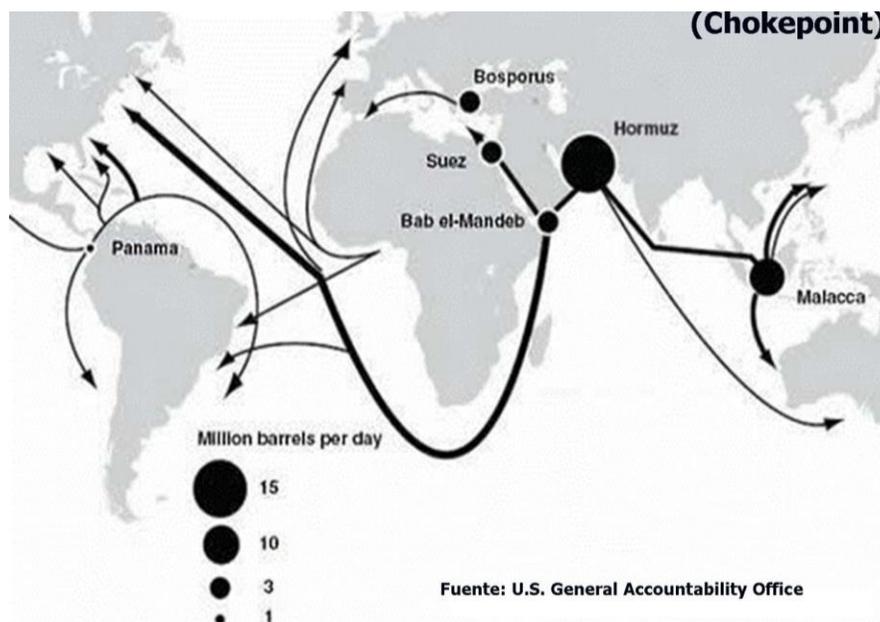
Mención especial merece la transportación de petróleo, ya que “casi la mitad de la producción mundial de petróleo, unos 90 millones de barriles diarios, se transporta actualmente por vía marítima, afirman analistas de la Administración de Información de Energía de Estados Unidos (EIA, por sus iniciales en inglés).

La mayor parte de este crudo atraviesa en un momento dado uno de los siete 'cuellos de botella' de transporte marítimo [...]. Son unos canales estrechos utilizados en las rutas marítimas mundiales que son cruciales desde el punto de

¹²⁴ Tomado de Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, *Maritime Piracy*, p. 195, [en línea], URL: https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/tocta/9.Maritime_piracy.pdf [Consulta: 1 de agosto de 2014].

vista geopolítico.”¹²⁵ Estos sitios conocidos como '*chokepoint*' son: Canal de Suez, Estrecho de Ormuz, Estrechos daneses, Estrecho de Turquía, Estrecho de Bab el-Mandeb, Estrecho de Malaca y Canal de Panamá.

Mapa 3.B Rutas de transporte de petróleo¹²⁶



El primer reporte de un barco secuestrado por piratas somalíes por el que se pidió rescate fue el MV Feisty Gas, el cual fue atacado el 10 de abril de 2005 cerca de Mogadiscio y puesto en libertad 17 días después.¹²⁷

A partir de ese momento, el Buró Marítimo Internacional, organismo que depende de la Cámara de Comercio Internacional, ha registrado la evolución en el número de los ataques.

¹²⁵ “Siete puntos estratégicos para el transporte de petróleo por vía marítima”, *Rt Actualidad*, publicado el 23 de agosto de 2013, [en línea], URL: <http://actualidad.rt.com/economia/view/103713-petroleo-transporte-maritimo-puntos-estrategicos> [Consulta: 1 de octubre de 2014].

¹²⁶ Tomado de: Nelson Hernandez, “Movimiento marítimo del petróleo. Puntos geográficos estratégicos (Chokepoint)”, *Gerencia y Energía*, [en línea], URL: <http://gerenciayenergia.blogspot.mx/2011/03/movimiento-maritimo-del-petroleo.html> [Consulta: 1 de octubre de 2014].

¹²⁷ Do Quy-Toan, *The pirates of Somalia: ending the threat, rebuilding a nation*, *World Bank - Regional Vice-Presidency for Africa*, publicado en 2013, [en línea], URL: <http://documents.worldbank.org/curated/en/2013/01/17672066/pirates-somalia-ending-threat-rebuilding-nation> [Consulta: 30 de junio de 2014].

Como se puede observar en la Tabla 3.A, lo que en el año 2005 era un problema que parecía focalizado al dominio marítimo somalí, se ha convertido con el paso de los años, en un fenómeno que amenaza las principales rutas marítimas en el sur del Mar Rojo y el occidente del Océano Índico.

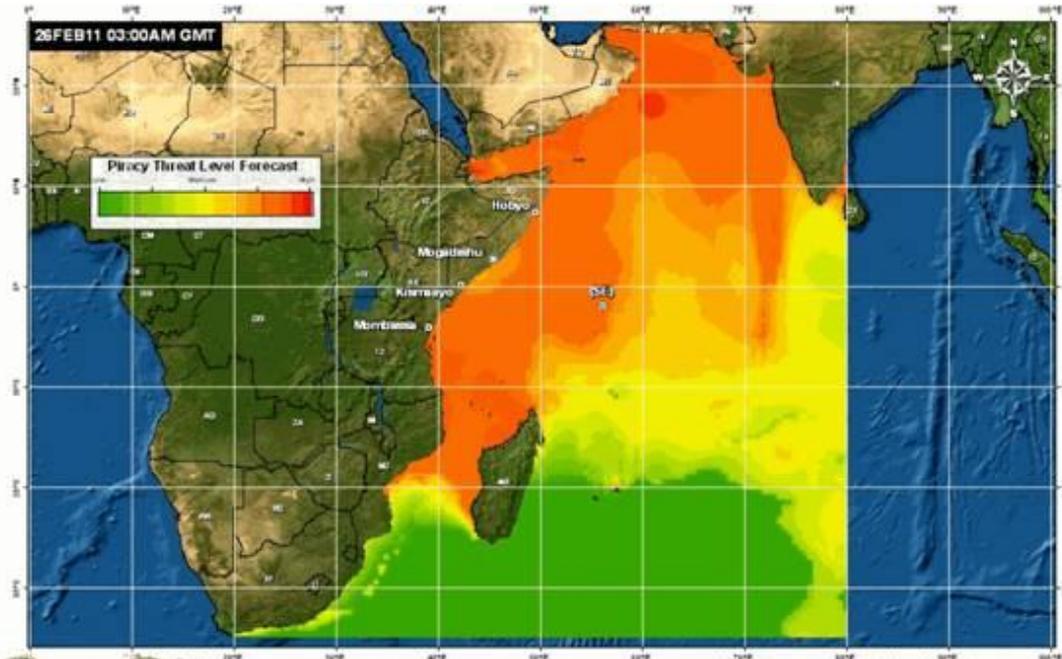
Zona	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Somalia	35	10	31	19	80	139	160	49	7	3
Golfo de Adén	-	-	-	-	117	53	37	13	6	4
Mar Rojo	-	-	-	-	15	25	39	13	2	4
Mar Árábigo	2	2	4	-	1	2	-	-	-	-
Omán	-	-	3	-	4	-	1	-	-	2
Océano Índico	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-
Golfo de Omán	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
Total Mundial	276	239	263	293	410	445	439	297	264	245

El hecho de contar con mejor equipo y tener acceso a tecnología, ha traído como consecuencia que los piratas aumentaran la distancia a la que operaban y cada vez se volvió más frecuente que actuaran en las proximidades de India y Madagascar.

El mapa 3.C, elaborado por la Oficina de Inteligencia Naval de la Armada de los Estados Unidos, muestra las zonas amenazadas en 2011, año en que se registró el mayor número de ataques.

¹²⁸ Con información de: Buró Marítimo Internacional, *Piracy and Armed Robbery Against Ships. Report for the period 1 January – 31 December 2008*, [correo electrónico], <icc-ccs@icc-ccs.org>; Buró Marítimo Internacional, *Piracy and Armed Robbery Against Ships. Report for the period 1 January – 31 December 2011*, [correo electrónico], <icc-ccs@icc-ccs.org>; y Buró Marítimo Internacional, *Piracy and Armed Robbery Against Ships. Report for the period 1 January – 31 December 2014*, [correo electrónico], <icc-ccs@icc-ccs.org>

Mapa 3.C Zonas por nivel de la amenaza de la piratería¹²⁹



No obstante, como resultado de las acciones emprendidas por las fuerzas navales internacionales, así como a las medidas preventivas implementadas por los buques (las cuales se abordarán con detalle más adelante), de acuerdo con el reporte del Buró Marítimo Internacional (IMB) de la Cámara de Comercio Internacional (ICC), para el término del año 2013, “la piratería en altamar [había] llegado a su nivel más bajo desde [2006], con 264 ataques denunciados a nivel global [...] y una caída del 40% desde la cúspide de la piratería somalí en 2011 [...]. En Somalia sólo fueron reportados 15 incidentes en 2013, lejos de los 75 en 2012, y los 237 en 2011.”¹³⁰

¹²⁹ Tomado de: Félix Arteaga, “La lucha contra la piratería en Somalia: el problema persiste a pesar del esfuerzo militar”, Real Instituto Elcano, publicado en marzo de 2011, [en línea], URL: http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_es/zonas_es/afrika+subsahariana/ari52-2011 [Consulta: 28 de octubre de 2014].

¹³⁰ ICC Chile, “Medidas restrictivas sobre piratas somalíes causa reducción en piratería global”, publicado el 19 de enero de 2014, [en línea], URL: <http://www.icc-chile.cl/?p=1662> [Consulta: 30 de octubre de 2014].

3.1.2 Grupos piratas en Somalia.

Los piratas somalíes modernos están organizados en grupos, que atienden principalmente a la estructura de clanes y operan como unidades criminales. Los patrones de operación de estos grupos varían, pero la mayoría de ellos están armados con granadas, dispositivos de seguimiento y armas de largo alcance.

De acuerdo con varios autores¹³¹, existen 4 grupos principales que cometen actos de piratería en Somalia:

Guardacostas Voluntarios Nacionales (NVCG):

- Atacan pequeñas embarcaciones de pesca cerca de la costa.
- Se localizan en torno a la zona de Kismaayo.

Grupos de Marka:

- Conglomerado de pequeños grupos con bajo nivel de organización.
- Sus medios marítimos y armamento son mejores que los del NVCG (en algunas de sus naves han montado cañones en cubierta).
- Sus actividades combinan el contrabando y los asaltos marítimos.
- Se les ha relacionado económicamente con el gobernador de la región del Bajo Shabelle.
- Operan en la zona de Marka.

Marines somalíes:

- Es el grupo mejor organizado y más activo que opera en Somalia.
- Atacan y secuestran buques en zonas alejadas de la costa.
- Utilizan embarcaciones rápidas para llevar a cabo sus acciones.

¹³¹ Fernando Fernández Fadón, "Piratería en Somalia: 'mares fallidos' y consideraciones de la historia marítima", Real Instituto Elcano, publicado el 20 de febrero de 2009, p. 2, [en línea], URL: http://www.realinstitutoelcano.org/wps/wcm/connect/73e78a804f019789ae58ee3170baead1/DT10-2009_Fernandez_pirateria_Somalia_mares_fallidos.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=73e78a804f019789ae58ee3170baead1 [Consulta: 20 de agosto de 2014]; Marta Coma i Forcadell, *La piratería en las diferentes costas del Tercer Mundo y su incidencia en el Comercio Marítimo Internacional*, Universitat Politècnica de Catalunya, España, 2009; y Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, *Maritime Piracy*, p. 199, [en línea], URL: https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/tocta/9.Maritime_piracy.pdf [Consulta: 10 de octubre de 2014].

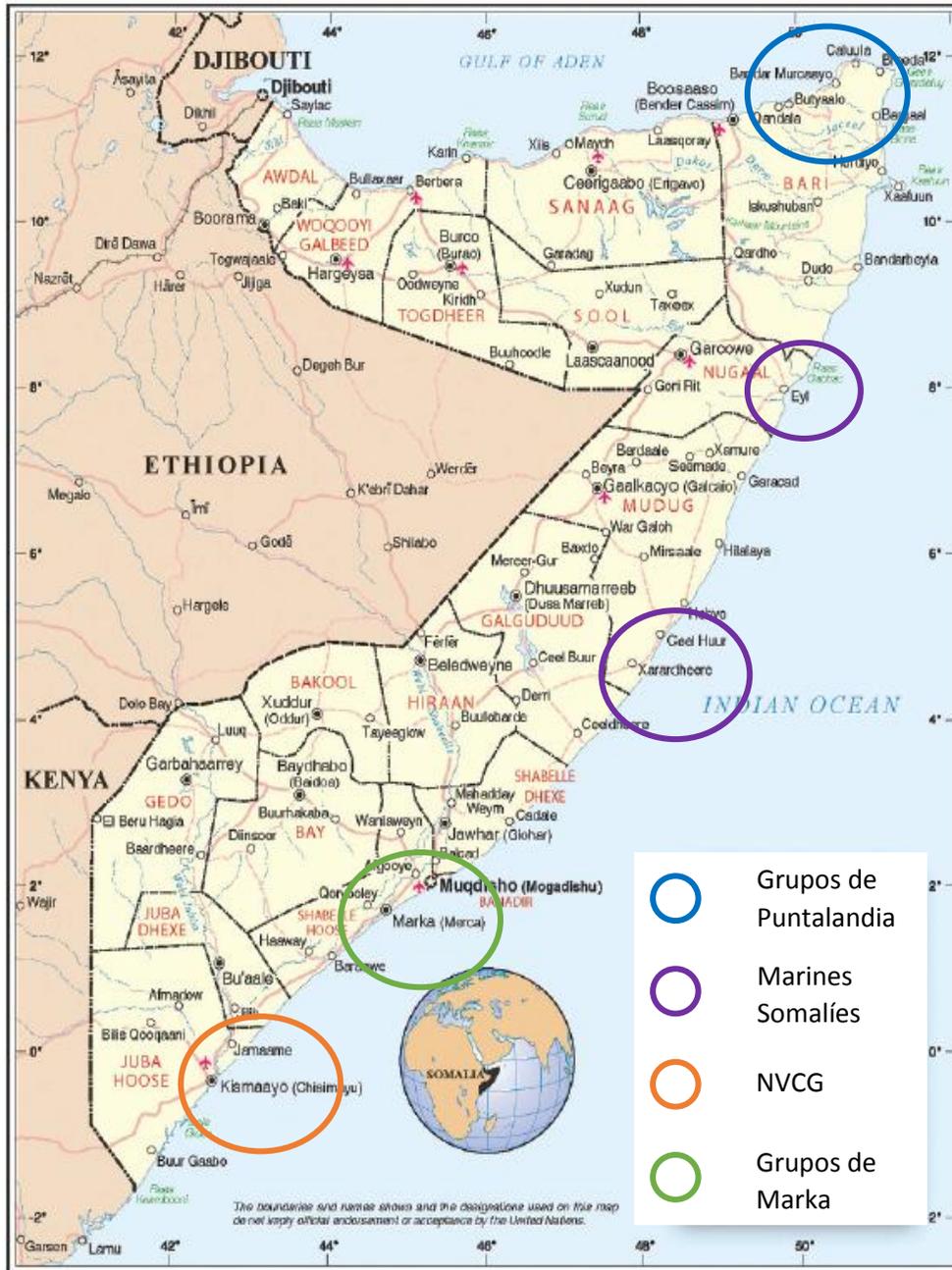
- Pioneros en el uso de naves nodrizas.
- Su base se encuentra en la localidad de Harardheere.
- En Eyl tienen una “estación satelital”.
- Estructura de mando similar a la de un estado militar:
 - o Almirante General;
 - o Almirante;
 - o Vicealmirante (Jefe de operaciones marítimas);
 - o Jefe de Actividades Financieras.

Grupos de Puntalandia:

- Conocidos también como los ‘piratas pescadores’.
- Son los más antiguos de Somalia.
- Sus miembros son, por lo general, de edad avanzada.
- Se dedican también al contrabando.
- Utilizan buques de pesca transformados.

Esto es muestra de la fuerza con que opera la piratería en el Océano Índico y el Golfo de Adén, así como el poder que, con el paso del tiempo, ha ido adquiriendo. Aun cuando en los últimos años el número de ataques en otras zonas del mundo se ha incrementado, el caso de los piratas somalíes es el ejemplo más representativo de la práctica.

Mapa 3.D Actividades piratas por zona¹³²



¹³² Elaboración propia con información de Marta Coma i Forcadell, *La piratería en las diferentes costas del Tercer Mundo y su incidencia en el Comercio Marítimo Internacional*, Universitat Politècnica de Catalunya, España, 2009; y Fernando Fernández Fadón, "Piratería en Somalia: 'mares fallidos' y consideraciones de la historia marítima", Real Instituto Elcano, publicado el 20 de febrero de 2009, p. 2, [en línea], URL: http://www.realinstitutoelcano.org/wps/wcm/connect/73e78a804f019789ae58ee3170baead1/DT10-2009_Fernandez_pirateria_Somalia_mares_fallidos.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=73e78a804f019789ae58ee3170baead1 [Consulta: 20 de agosto de 2014].

3.2 Manifestaciones del delito: Mecanismos, técnicas e instrumentos.

Los delincuentes han encontrado en los barcos que atraviesan estas zonas una atractiva presa; suelen utilizar embarcaciones pequeñas para acercarse a los buques, por lo general lanchas de motor fuera de borda, que son lanzadas desde naves nodriza.

Al efectuar el ataque, se colocan en las zonas de proa y popa desde donde lanzan cabos con garfios para abordar. Se enfrentan con escasa resistencia, ya que las tripulaciones no suelen ir armadas; mientras que los piratas cuentan con cuchillos, machetes, pistolas, metralletas y hasta lanzacohetes.

En las zonas donde operan los piratas somalíes, las actividades delictivas se han adaptado a las condiciones tanto naturales como políticas, han sabido aprovechar los recursos y han ampliado cada vez más su área de acción. Privilegian los ataques para secuestrar el barco con la carga, tomando a los pasajeros y/o la tripulación como rehenes. Buscan barcos grandes y preponderan a los europeos, ya que pueden pedir rescates más elevados, considerando que son países con gobiernos sujetos a mayor presión política.

La Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito ha señalado que “la piratería somalí es única en muchos aspectos, ya que Somalia no tiene un terreno costero con las características que suele ser favorable para los piratas. En otras partes del mundo suelen operar en zonas con numerosas ensenadas e islas boscosas, donde los barcos pueden permanecer ocultos de la vigilancia aérea y marítima, mientras se les cambia el nombre y son repintados.

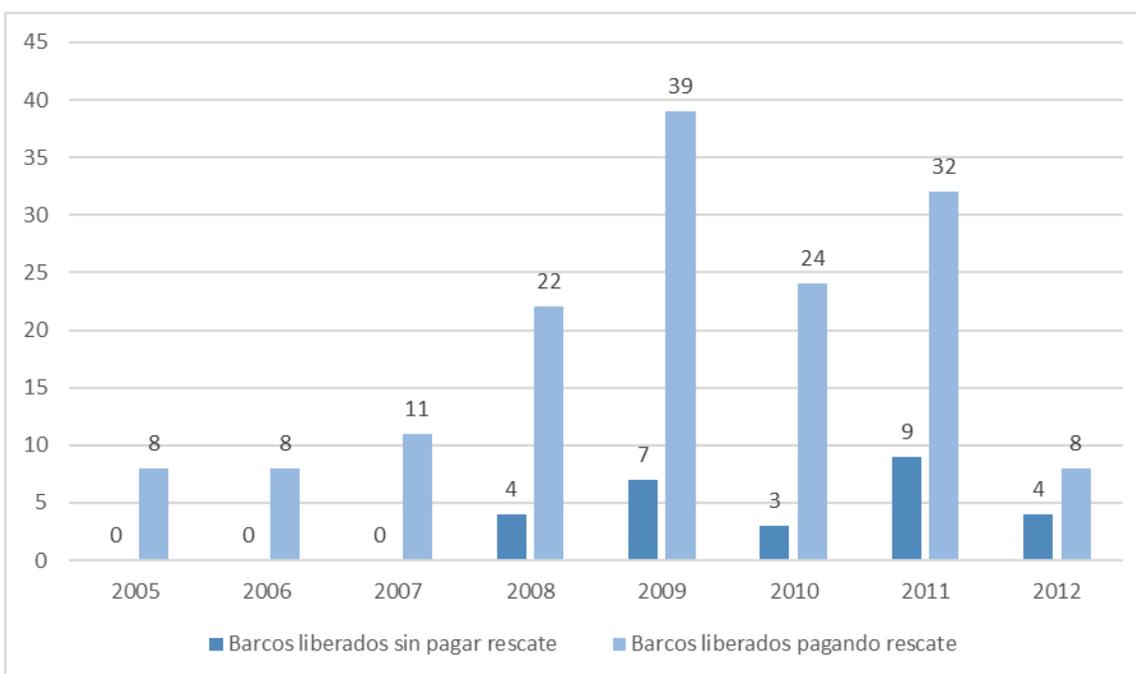
En su lugar, los piratas somalíes han desarrollado santuarios en tierra, desde donde pueden lanzar ataques y conducir las negociaciones de rescate. Esto, sin duda, ha afectado su elección de centrarse en rehenes en lugar de carga.”¹³³

¹³³ Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, *Op. Cit.*, p. 198 [Traducción propia].

Los delincuentes cuentan con información sobre los itinerarios de buques, se comunican mediante teléfonos satelitales y cuentan con tecnología como lentes de visión nocturna e infrarrojo.

Los robos más frecuentes se producen entre la 1:00 y las 6:00 hrs. y se estima que los piratas tardan entre 15 y 30 minutos en abordar el barco. Después de tomar el control, entran en contacto con los propietarios y comienza el proceso de negociación. El tiempo promedio del secuestro es de dos meses.

Grafica 3.A Barcos exitosamente secuestrados¹³⁴



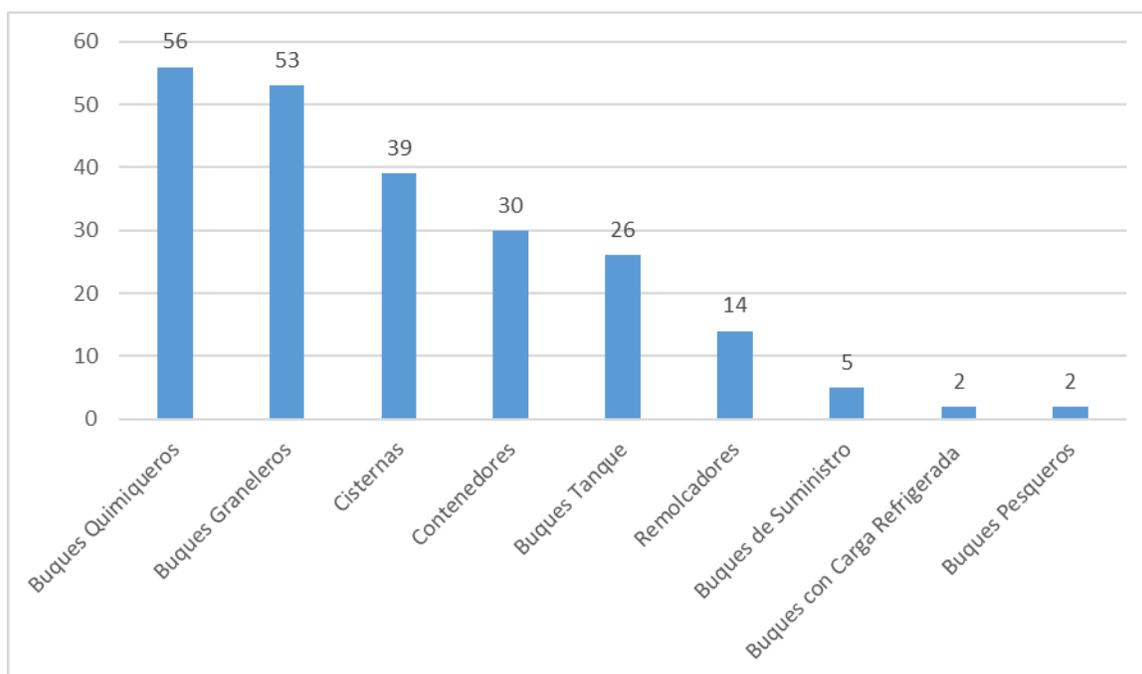
Con el objetivo de cobrar un elevado rescate, mantienen a los rehenes vivos y lo más sanos posible; aunque en varios casos, se han presentado asesinatos. La mayoría de los propietarios acceden eventualmente a pagar, entregando los rescates en efectivo. Por lo general, el dinero se envía al buque

¹³⁴ Banco Mundial / UNODC/ INTERPOL, "Pirate Trails. Tracking the Illicit Financial Flows from Pirate Activities off the Horn of Africa", p. 41, [en línea], URL: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/16196> [Consulta: 28 de septiembre de 2014].

rehén en un barco “de reparto”; luego de lo que los piratas abandonan el barco, dejando en libertad a la tripulación, el cargamento y la propia nave.

Los principales objetivos de ataques son: buques quimiqueros¹³⁵ y graneleros¹³⁶, cisternas, contenedores, buques tanque, remolcadores, buques de suministro en mar abierto, buques con carga refrigerada y buques pesqueros.

Gráfica 3.B Tipos de barcos atacados en 2013¹³⁷



Uno de los casos más sonados, fue el del buque pesquero de origen vasco *Alakrana*, que el 2 de octubre de 2009 fue secuestrado con 36 tripulantes a bordo; dos días después, dos de los piratas que supuestamente participaron en el asalto fueron detenidos por infantes de marina españoles. Un portavoz de los piratas

¹³⁵ Los buques quimiqueros son aquellos dedicados al transporte de productos químicos. En sus muchos tanques pueden cargar diferentes tipos de producto y se clasifican según el tipo de agresividad o riesgo de su carga.

¹³⁶ Los buques graneleros se dedican al transporte de cargas secas a granel; suelen ser de gran tamaño y navegan a baja velocidad; son fácilmente identificables por tener una única cubierta corrida con varias escotillas.

¹³⁷ Buró Marítimo Internacional, *Piracy and Armed Robbery Against Ships. Report for the period 1 January – 31 December 2013*, p. 14, [correo electrónico], <icc-ccs@icc-ccs.org>

condicionó el secuestro de los rehenes a la liberación de sus compañeros arrestados.¹³⁸

Días después, los captores amenazaron con tomar represalias contra los marineros si la Armada española o las fuerzas navales de la Unión Europea intentaban atacar el pesquero.

A principios de noviembre, los familiares de los rehenes denunciaron que los secuestradores llevaron a tres marineros a tierra y amenazaban con asesinarlos si no se liberaba a los dos piratas encarcelados en España. Sin embargo, casi inmediatamente se anunció que los rehenes desembarcados estaban de vuelta a bordo.

La situación se resolvió cuando “el armador del atunero, Kepa Etxebarria, instalado en la residencia del embajador español en Nairobi, [llegó] [...] a un acuerdo con el intermediario de los piratas. El rescate acordado, según distintas fuentes, ascendía a 3.3 millones de euros. Una cifra muy superior a la pagada, en abril de 2008, por el *Playa de Bakio*¹³⁹ (770,000 euros), pero no arbitraria. Los piratas, tienen sus tarifas y saben que el *Alakrana*, construido en 2006 por unos 30 millones, es uno de los buques más modernos que faenan en el Índico.”¹⁴⁰

El 16 de noviembre, el juez de la Audiencia Nacional ordenó el procesamiento de los dos piratas somalíes. Al día siguiente, el *Alakrana* fue liberado y navegó a las Seychelles, luego de 47 días en cautiverio.¹⁴¹

¹³⁸ “Cronología del secuestro del 'Alakrana'”, *El País*, publicado el 17 de noviembre de 2009, [en línea], URL: http://elpais.com/elpais/2009/11/17/actualidad/1258449444_850215.html [Consulta: 20 de octubre de 2014].

¹³⁹ El barco atunero congelador vasco *Playa de Bakio* fue asaltado en abril de 2008 en aguas de Somalia. La tripulación estaba compuesta por un total de 26 personas: 13 de origen africano y 13 de origen español.

¹⁴⁰ Miguel González, “La crisis salpica a Zapatero”, *El País*, publicado el 15 de noviembre de 2009, [en línea], URL: http://elpais.com/diario/2009/11/15/espana/1258239602_850215.html [Consulta: 18 de octubre de 2014].

¹⁴¹ “De la Vega asume la responsabilidad de traer a los piratas”, *El País*, publicado el 14 de noviembre de 2009, [en línea], URL: http://elpais.com/diario/2009/11/14/espana/1258153204_850215.html [Consulta: 20 de octubre de 2014].

3.3 Consecuencias de las prácticas piratas: el financiamiento a otros delitos y el apoyo de la población.

3.3.1 Desequilibrios económicos.

Aquellas personas que encabezan las acciones piratas encontraron abundante fuerza de trabajo, considerando que el desarrollo del delito se produjo en áreas costeras donde quienes antes se habían dedicado a la pesca, no tenían la posibilidad de realizar otras actividades económicas.

Es por ello que estimaciones del Banco Mundial calculan que los principales beneficiarios del ilícito son “los financistas piratas, en cuyas manos queda entre el 30% y el 75% del dinero de los rescates [...]. Los piratas que actúan como ‘soldados rasos’ en los barcos reciben solo una fracción de los fondos, de entre el 1% y el 2.5% del total.”¹⁴² No obstante lo anterior, cada pirata suele recibir por secuestro entre \$10,000 y \$15,000 dólares como recompensa a su labor, mientras que los guardianes de las tripulaciones cerca de 430 dólares.¹⁴³

De acuerdo con un estudio de la Fundación *One Earth Future* (OEF), “la piratería somalí le costó en 2011 a la economía internacional entre 6,600 y 6,900 millones de dólares [...]. De este dinero, los rescates sólo suponen una mínima parte [...]. Los mayores gastos se dan en el intento de dar más velocidad a los barcos, lo que consume mucho más combustible y que la OEF calcula en 2,700 millones de dólares y los equipos de seguridad privada con 1,100 millones.”¹⁴⁴

De acuerdo con el estudio “La Ruta Pirata: Rastreamiento de los Flujos Financieros Ilícitos procedentes de las Actividades Piratas en el Cuerno de África”, elaborado por el Banco Mundial, la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y

¹⁴² Banco Mundial, “Un informe sobre la ruta pirata describe el recorrido del dinero ilegal generado” publicado el 1° de noviembre 2013, [en línea], URL: <http://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2013/11/01/pirate-trails-tracks-dirty-money-resulting-from-piracy-off-the-horn-of-africa> [Consulta: 24 de junio de 2014].

¹⁴³ Eduardo Molano, “Los últimos rehenes de la piratería somalí”, *ABC*, publicado el 25 de septiembre de 2014, [en línea], URL: <http://www.abc.es/internacional/20140925/abci-bucaneros-somalia-secuestros-201409241433.html> [Consulta: 29 de octubre de 2014].

¹⁴⁴ José Miguel Calatayud, “La piratería somalí evoluciona ante el esfuerzo internacional en su contra”, *El País*, publicado el 16 de marzo de 2012, [en línea], URL: http://internacional.elpais.com/internacional/2012/03/16/actualidad/1331916037_230860.html [Consulta: 27 de octubre de 2014].

el Delito (UNODC) y la Organización Internacional de Policía Criminal (INTERPOL), “la piratería representa para la economía mundial un costo de unos US\$18 000 millones al año puesto que encarece los costos del comercio. Dado que la aparición de la piratería ha reducido la actividad marítima en las inmediaciones del Cuerno de África, desde 2006 los países de África oriental han sufrido una marcada reducción en el ingreso de turismo extranjero y el volumen de pesca. Las remesas internacionales [...] se han visto afectadas por la decisión de algunos bancos de dejar de operar con entidades de envío de remesas que trabajan con Somalia, dado que algunas instituciones financieras asocian al país con los riesgos vinculados al financiamiento de actividades terroristas.

[...] Entre otras cosas, [...] el dinero de los rescates:

- se invirtió en actividades delictivas, como el tráfico de armas, el financiamiento de milicias, el contrabando de migrantes y la trata de personas, y se utilizó para financiar nuevos actos de piratería;
- se lavó a través del comercio de khat¹⁴⁵, en particular en Kenia, país que carece de controles en este ámbito y que, por lo tanto, es sumamente vulnerable a los flujos internacionales de dinero ilegal.”¹⁴⁶

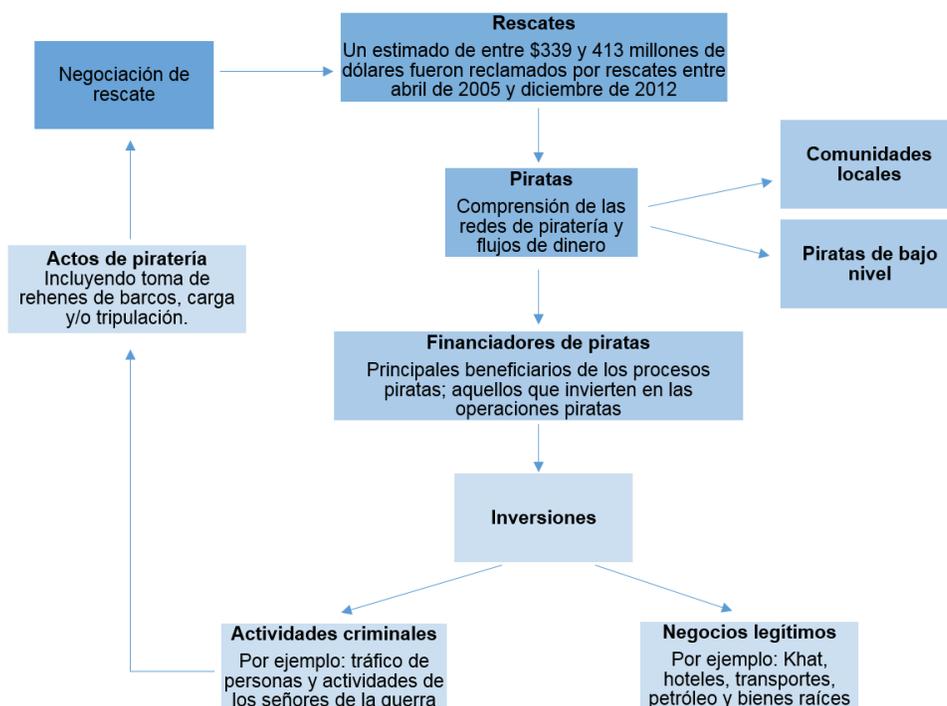
Los piratas han utilizado las ganancias del ilícito para tener injerencia en la economía de ciertas regiones del país, sobre todo considerando que las estructuras gubernamentales y administrativas aún enfrentan el reto de ejercer, de manera efectiva, su autoridad en el territorio somalí.

Las redes establecidas y gestionadas por estos grupos criminales son adaptables y pueden reorientar rápidamente sus recursos en nuevas empresas. Por lo tanto, es importante que, para mejorar la capacidad de las instituciones del gobierno, se interrumpan estos vínculos criminales.

¹⁴⁵ La planta de khat (*Catha edulis*) es una fanerógama que mide entre 1, 5 y 20 metros, dependiendo de las precipitaciones. Posee un poderoso efecto narcótico que, al ser mascada, genera un estado de euforia leve seguido de un largo período de estupor. El khat es uno de los principales pilares de la economía de Somalia, generando un beneficio anual de más de 50 millones de dólares, una cifra superior al presupuesto nacional del Gobierno somalí.

¹⁴⁶ Banco Mundial, *Ídem*.

Esquema 3.A Flujos Financieros procedentes de la Piratería¹⁴⁷



Sin duda, la piratería se suma al círculo vicioso de desestabilización en Somalia y constituye una importante amenaza para la seguridad regional. Esto conduce a un aumento en los costos de transporte marítimo, incertidumbre en el abastecimiento energético y pérdidas de ingresos en gran parte del continente.

3.3.2 El costo social y la postura de la población local.

De acuerdo con el informe titulado “Piratas de Somalia: Acabar con la Amenaza y Reconstruir la Nación”, presentado en Mogadiscio, en abril de 2013, “en lo que respecta al costo humano, el saldo de la piratería somalí ha sido la captura de [cerca de] 3,741 miembros de tripulaciones de 125 nacionalidades distintas [...]. Del [otro]

¹⁴⁷ Banco Mundial / UNODC/ INTERPOL, *Op. Cit.*, p.1 [Traducción propia].

lado, el precio pagado también ha sido alto: se cree que centenares de piratas han muerto en el mar.”¹⁴⁸

Aun así, como ya se mencionó, existe un gran número de jóvenes, muchos de ellos con recursos muy limitados y sin empleo, que buscan incorporarse en las filas de la piratería; no sólo por el dinero que pueden obtener, sino también por el prestigio que ganan ante la comunidad.

Una parte importante de la población local identifica a los piratas como protectores de las costas del país, sobre todo ante la pesca ilegal y el derrame de desechos tóxicos; es decir, relacionan la piratería con la defensa nacional de las aguas territoriales de Somalia.

Sin embargo, a diferencia de otras modalidades del crimen organizado, como el narcotráfico que en algunos casos invierte en la mejora de infraestructura y transporte que facilite sus actividades y de lo que, al mismo tiempo, se beneficia la población; en el caso de la piratería el dinero es utilizado para otros fines.

Los piratas somalíes “[...] necesitan garantizarse un acceso regular a la costa, así como protección frente a fuerzas nacionales e internacionales encargadas de hacer cumplir la ley, y grupos criminales de la competencia. Que los piratas puedan fondear libremente los navíos que secuestran a lo largo de la costa somalí es un reflejo de su capacidad para granjearse el apoyo de autoridades gubernamentales, empresarios, jefes de clanes, milicias y comunidades locales. En estos fondeaderos, los piratas han hecho uso de una combinación de compensaciones y coacción física para asegurarse un acceso irrestricto a la costa durante períodos prolongados.”¹⁴⁹

Lo anterior, da cuenta de las consecuencias económicas y sociales que la piratería acarrea, no solamente en Somalia, sino en toda el área donde el ilícito se

¹⁴⁸ Banco Mundial, “Somalia: Para acabar con la piratería en Somalia se precisan soluciones en tierra y el apoyo internacional para la reconstrucción del país”, publicado el 11 de abril de 2013, [en línea], URL: <http://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2013/04/11/ending-somali-piracy-will-need-on-shore-solutions-and-international-support-to-rebuild-somalia> [Consulta: 5 de noviembre de 2014].

¹⁴⁹ *Ídem*.

comete. Es por ello que diversos países, en el marco de algunas organizaciones internacionales, han emprendido medidas para hacerle frente.

3.4 La cooperación internacional: los esfuerzos para frenar el delito.

Luchar contra la piratería no es una tarea fácil, particularmente por la falta de legislaciones nacionales al respecto, puesto que, aun cuando se logre capturar a los piratas, se presentan conflictos sobre dónde juzgarlos o bajo qué leyes serán procesados. Lo anterior constituye uno de los obstáculos más serios para el castigo de los presuntos responsables de estos actos.

3.4.1 Las resoluciones de la Organización de las Naciones Unidas.

La Organización de las Naciones Unidas, reconociendo la soberanía, integridad territorial e independencia política de Somalia, pero preocupada por el desequilibrio que la piratería representa para las labores de paz en la zona y particularmente la amenaza que significa para la distribución de ayuda humanitaria, ha adoptado diversas resoluciones sobre el tema.

Entre ellas destacan los siguientes pronunciamientos:

- Resolución 1814¹⁵⁰ (2008): declara la intención de adoptar medidas contra quienes traten de impedir o bloquear un proceso político pacífico o amenacen a las instituciones federales de transición recurriendo a la fuerza, o tomen medidas que vayan en detrimento de la estabilidad de Somalia o de la región. Al mismo tiempo que hace un llamamiento a los Estados Miembros para que aporten recursos financieros, personal, equipo y servicios para el pleno despliegue de la Misión de la Unión Africana en Somalia (AMISOM).

¹⁵⁰ Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, "Resolución 1814", publicado el 15 de mayo de 2008, [en línea], URL: [http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/1814%20\(2008\)](http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/1814%20(2008)) [Consulta: 3 de noviembre de 2014].

- Resolución 1816¹⁵¹ (2008): condena y deplora todos los actos de piratería y robo a mano armada contra buques en las aguas territoriales y en alta mar frente a la costa de Somalia; alienta, en particular, a los Estados interesados en el uso de las rutas comerciales marítimas en la zona a que aumenten y coordinen sus esfuerzos por desalentar estos actos en el mar, en cooperación con el Gobierno Federal de Transición (GFT). Además, autoriza, por un periodo de seis meses renovable, a los Estados que sumen esfuerzos con el GFT a penetrar en las aguas territoriales de Somalia para reprimir dichos delitos. Señala también que se podrá recurrir a todos los medios necesarios para llevar a cabo esta represión, con respeto a las disposiciones del derecho internacional referentes a las acciones en alta mar.
- Resolución 1838¹⁵² (2008): exhorta a todos los Estados interesados en la seguridad de las actividades marítimas a que participen activamente en la lucha contra la piratería en alta mar frente a la costa de Somalia, en particular desplegando buques de guerra y aeronaves militares; indica que se podrán utilizar los medios necesarios en alta mar y en el espacio aéreo frente a la costa de Somalia, para reprimir los actos de piratería.
- Resolución 1846¹⁵³ (2008): enfatiza la necesidad de que los Estados asuman la persecución legal de los piratas de acuerdo con la Convención para la Supresión de Actos Ilegales contra la Seguridad de la Navegación Marítima de 1988 y promueve la cooperación con la Organización Marítima Internacional a fin de crear la capacidad jurídica necesaria para el eficaz enjuiciamiento de las personas sospechosas de este delito.

¹⁵¹ Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, “Resolución 1816”, publicado el 2 de junio de 2008, [en línea], URL: [http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/1816%20\(2008\)](http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/1816%20(2008)) [Consulta: 3 de noviembre de 2014].

¹⁵² Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, “Resolución 1838”, publicado el 7 de octubre de 2008, [en línea], URL: [http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/1838%20\(2008\)](http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/1838%20(2008)) [Consulta: 3 de noviembre de 2014].

¹⁵³ Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, “Resolución 1846”, publicado el 2 de diciembre de 2008, [en línea], URL: [http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/1838%20\(2008\)](http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/1838%20(2008)) [Consulta: 3 de noviembre de 2014].

- Resolución 1851¹⁵⁴ (2008): decide que por un período de 12 meses, los Estados y las organizaciones regionales podrán reprimir por la fuerza actos de piratería y robo a mano armada, no sólo en el mar territorial y la zona económica exclusiva de Somalia sino en el propio territorio, mediando por parte del GFT una notificación previa al Secretario General sobre los gobiernos que cooperan con él y están por tanto legitimados para ello.
- Resolución 1897¹⁵⁵ (2009): invita a todos los Estados y organizaciones regionales que luchan contra la piratería frente a las costas de Somalia a concertar acuerdos o arreglos especiales con los países dispuestos a asumir la custodia de los piratas. Lo anterior, con el fin de embarcar a agentes del orden (“*shipriders*”), para facilitar la investigación y el enjuiciamiento de las personas detenidas como resultado de las operaciones ejecutadas, siempre y cuando se obtenga el consentimiento previo del GFT.
- Resolución 1918¹⁵⁶ (2010): afirma que el hecho de que no se enjuicie a las personas responsables de actos de piratería y robo a mano armada en el mar frente a las costas de Somalia menoscaba la lucha de la comunidad internacional contra la piratería; por lo que exhorta a todos los Estados, incluidos los de la región, a que tipifiquen la piratería en su legislación interna y consideren la posibilidad de enjuiciar a los presuntos delincuentes y encarcelar a los convictos, respetando las normas internacionales de derechos humanos aplicables.
- Resolución 1950¹⁵⁷ (2010): insta a todos los Estados a que adopten las medidas pertinentes con arreglo a las disposiciones en vigor de su derecho

¹⁵⁴ Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, “Resolución 1851”, publicado el 16 de diciembre de 2008, [en línea], URL: [http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/1851%20\(2008\)](http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/1851%20(2008)) [Consulta: 3 de noviembre de 2014].

¹⁵⁵ Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, “Resolución 1897”, publicado el 30 de noviembre de 2009, [en línea], URL: [http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/1897%20\(2009\)](http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/1897%20(2009)) [Consulta: 3 de noviembre de 2014].

¹⁵⁶ Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, “Resolución 1918”, publicado el 27 de abril de 2010, [en línea], URL: [http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/1918%20\(2010\)](http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/1918%20(2010)) [Consulta: 3 de noviembre de 2014].

¹⁵⁷ Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, “Resolución 1950”, publicado el 23 de noviembre de 2010, [en línea], URL: [http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/1950%20\(2010\)](http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/1950%20(2010)) [Consulta: 3 de noviembre de 2014].

interno, para impedir la financiación ilícita de actos de piratería y el blanqueo de las ganancias procedentes de tales actos.

- Resolución 1976¹⁵⁸ (2011): decide considerar urgentemente el establecimiento de tribunales especializados para juzgar a los presuntos piratas tanto en Somalia como en la región.
- Resolución 2015¹⁵⁹ (2011): solicita a los Estados que todavía no lo hayan hecho a que tipifiquen como delito la piratería de conformidad con su derecho interno y reitera su llamamiento a los Estados para que consideren favorablemente la posibilidad de enjuiciar a los presuntos piratas capturados frente a las costas de Somalia y encarcelar a los convictos, respetando las disposiciones aplicables del derecho internacional, incluidas las normas internacionales de derechos humanos.

Las Resoluciones 2020 (2011); 2077 (2012) y 2125 (2013) han prorrogado los periodos en los que se aplican las recomendaciones anteriores.

3.4.2 La Organización Marítima Internacional

La OMI es el organismo especializado de las Naciones Unidas encargado de establecer normas para la seguridad, la protección y el comportamiento ambiental del transporte marítimo internacional. “Para gestionar y mitigar los riesgos que puedan poner en peligro la protección marítima, la Organización elabora reglas y orientaciones adecuadas a través del Comité de Seguridad Marítima (MSC) con aportaciones del Comité de Facilitación (FAL) y el Comité Jurídico (LEG).”¹⁶⁰

¹⁵⁸ Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, “Resolución 1976”, publicado el 11 de abril de 2011, [en línea], URL: [http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/1976%20\(2011\)](http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/1976%20(2011)) [Consulta: 3 de noviembre de 2014].

¹⁵⁹ Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, “Resolución 2015”, publicado el 24 de octubre de 2011, [en línea], URL: [http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/2015%20\(2011\)](http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/2015%20(2011)) [Consulta: 3 de noviembre de 2014].

¹⁶⁰ Organización Marítima Internacional, “Protección Marítima y Piratería”, [en línea], URL: <http://www.imo.org/es/OurWork/Security/Paginas/MaritimeSecurity.aspx> [Consulta: 30 de enero de 2016].

La organización promovió la adopción del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), 1974, enmendado¹⁶¹, considerado el más importante de todos los tratados internacionales relativos a la seguridad de los buques mercantes y que incluye disposiciones para la protección marítima.

El objetivo principal del Convenio SOLAS es establecer normas mínimas relativas a la construcción, el equipo y la utilización de los buques, compatibles con su seguridad.

Particular relevancia posee el Capítulo XI-2, concerniente a las “Medidas especiales para incrementar la seguridad marítima” ya que establece, entre otros puntos: que el capitán tiene la función de adoptar las decisiones que, según su criterio profesional, fuesen necesarias para mantener la seguridad del buque, sin presión de ningún tipo; que todos los buques deben contar con un sistema de alerta de protección; y que los Gobiernos Contratantes deben asegurarse de que se efectúen las evaluaciones de protección de las instalaciones portuarias.

De este mismo capítulo, se desprende el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP), el cual desde 2004 ha constituido la base de un amplio régimen de protección para el transporte marítimo internacional, ya que cuenta con una parte de lineamientos obligatorios y otra de recomendaciones.

En tal virtud, es posible referir que, de acuerdo con la propia OMI, los principales objetivos del Código PBIP son¹⁶²:

- Establecer un marco internacional que canalice la cooperación entre Gobiernos Contratantes, organismos gubernamentales, administraciones

¹⁶¹ La primera versión fue adoptada en 1914, en respuesta a la catástrofe del Titanic, la segunda en 1929, la tercera en 1948, y la cuarta en 1960. La versión 1974, actualmente en vigor, se ha enmendado dos veces por medio de protocolos (1978 -entró en vigor en 1981- y 1988 -entró en vigor en 2000-) y después de eso las enmiendas figuran en las resoluciones del Comité de Seguridad Marítima (MSC).

¹⁶² Organización Marítima Internacional, “El Código PBIP y el capítulo XI -2 del Convenio SOLAS”, [en línea], URL: www.imo.org/es/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Paginas/SOLAS-XI-2%20ISPS%20Code.aspx [Consulta: 28 de enero de 2016].

locales y sectores naviero y portuario, a fin de detectar las amenazas a la protección y adoptar medidas preventivas contra los sucesos que afecten a la protección de los buques o instalaciones portuarias utilizados para el comercio internacional;

- Definir las funciones y responsabilidades respectivas de los Gobiernos Contratantes, los organismos gubernamentales, las administraciones locales y los sectores naviero y portuario, a nivel nacional e internacional, con objeto de garantizar la protección marítima;
- Garantizar que se recopila e intercambia con prontitud y eficacia información relacionada con la protección;
- Ofrecer una metodología para efectuar evaluaciones de la protección a fin de contar con planes y procedimientos que permitan reaccionar a los cambios en los niveles de protección; y
- Garantizar la confianza de que se cuenta con medidas de protección marítima adecuadas y proporcionadas.

Aunado a ello, en 1986 los gobiernos de Italia, Austria y Egipto propusieron a la OMI la elaboración de un nuevo instrumento que protegiera la seguridad de las personas y los bienes en el mar. Como resultado, “[...] en marzo de 1988, una conferencia celebrada en Roma adoptó el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima. [...] [Su] objetivo principal [...] es garantizar que se impongan las oportunas sanciones a las personas que cometen actos ilícitos contra los buques.”¹⁶³

El Convenio entró en vigor en 1992 y establece que perpetran un delito aquellos que: se apoderen de un buque o ejerzan control sobre él, mediante violencia, amenaza o intimidación; realicen algún acto en contra de una persona que se encuentre a bordo; destruyan o causen daños al buque o su carga; coloquen o hagan colocar un artefacto o una sustancia que pueda destruir el

¹⁶³ Organización Marítima Internacional, “Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental”, [en línea], URL: <http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/SUA-Treaties.aspx> [Consulta: 3 de febrero de 2016].

buque; difundan información falsa; o bien, intenten, induzcan o amenacen con realizar alguna de las actividades referidas.

Estipula también que cada Estado se obliga a contar con penas adecuadas para hacer frente a dichos actos, ya sea para enjuiciar o extraditar a los presuntos delincuentes y cooperará para la prevención del delito mediante el intercambio de información.

Este Convenio está acompañado del Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas emplazadas en la Plataforma Continental, mismo que refiere como delito: apoderarse o ejercer control sobre una plataforma mediante violencia, amenaza o intimidación; atacar a una persona a bordo de la plataforma fija; destruir o causar daño a una plataforma; así como colocar un artefacto o una sustancia que pueda destruir la plataforma.

En 2005, se emitió un Protocolo al Convenio, mismo que entró en vigor en 2010, añadiendo los siguientes actos a la lista de delitos, cuando éstos tuvieran como objetivo intimidar a una población u obligar a un Gobierno o a una organización internacional a realizar un acto o a abstenerse de hacerlo¹⁶⁴:

- Usar en un buque, o en su contra, cualquier tipo de explosivo, material radioactivo o arma biológica, química o nuclear;
- Descargar desde un buque hidrocarburos, gas natural licuado u otra sustancia nociva y potencialmente peligrosa, en cantidad o concentración que cause o pueda causar la muerte, daños o lesiones graves;
- Transportar cualquier tipo de explosivos o material fisionable, conociendo que están destinados a ser utilizados en la actividad nuclear explosiva; y
- Transportar a bordo de un buque cualquier equipo, materiales, software o tecnología conexa que contribuyan de forma importante al proyecto, fabricación o envío de un arma biológica, química o nuclear.

¹⁶⁴ Organización Marítima Internacional, "Protección Marítima y Piratería", [en línea], URL: <http://www.imo.org/es/OurWork/Security/Paginas/MaritimeSecurity.aspx> [Consulta: 16 de febrero de 2016].

Otra adición importante de este protocolo es que establece que las Partes adoptarán las medidas necesarias para que pueda establecerse la responsabilidad de una entidad jurídica (por ejemplo, una empresa u organización) y hacer frente a sanciones cuando una persona responsable de su dirección o control cometa un delito en virtud del Convenio.

Por otra parte, la OMI ha seguido muy de cerca la evolución de la piratería marítima, por lo que en 2009 convocó y facilitó una reunión celebrada en Djibouti, misma que condujo a la firma de un Código de Conducta¹⁶⁵ enfocado en combatir el delito en el Golfo de Adén y en las cercanías de las costas de Somalia.

A partir de ese momento, “[...] gracias a un Fondo fiduciario, [...] la Unidad de Implantación del Proyecto de la Secretaría de la OMI ha llevado a cabo varios proyectos y se han preparado, coordinado e implantado actividades para mejorar la capacidad regional de lucha contra la piratería mediante el fomento y la intensificación de la cooperación y coordinación regionales, basada en cuatro pilares: [proporcionar formación nacional y regional; mejorar la legislación nacional; intercambiar información y aumentar la toma de conciencia del sector marítimo; y crear capacidad para la lucha contra la piratería].”¹⁶⁶

El Código establecía la importancia de sumar esfuerzos para interceptar barcos sospechosos, así como apoyar la detención y proceso de quienes cometan este delito. Adicionalmente, estipulaba la colaboración en el tratamiento y repatriación de marineros, pescadores y pasajeros de embarcaciones que hayan sido asaltados y la realización de operaciones compartidas, tanto entre países signatarios como otros fuera de la región.

Adicionalmente, “[...] el Código contempla el intercambio de información pertinente a través de su red [...] establecida en 2011. [...] [Dicha red está

¹⁶⁵ El Código fue suscrito el 29 de enero de 2009 por los representantes de Djibouti, Etiopía, Kenia, Madagascar, Maldivas, la República Unida de Tanzania, Seychelles, Somalia y Yemen. Por su parte, Comoras, Egipto, Eritrea, Jordania, Mauricio, Mozambique, Omán, Arabia Saudita, Sudáfrica, Sudán y los Emiratos Árabes Unidos se han adherido a partir de entonces, ascendiendo a un total de 20 países de los 21 con derecho a firmar.

¹⁶⁶ Organización Marítima Internacional, *Ídem*.

integrada por:] el Centro regional de coordinación de salvamento marítimo (RMRCC) en Mombasa (Kenia); el Centro coordinador de salvamento marítimo (MRCC) en Dar es Salaam (República Unida de Tanzania) y el Centro regional de intercambio de información marítima (ReMISC) en Sana (Yemen).”¹⁶⁷

Valga señalar que desde la década de los años ochenta, la OMI publica informes sobre actos de piratería y robo a mano armada, con fundamento en la información proporcionada por los Gobiernos miembros y varias organizaciones internacionales. Adicionalmente, ha creado el Programa integrado de cooperación técnica (PICT), con objeto de apoyar a los gobiernos que carecen de los conocimientos y recursos necesarios para gestionar su sector de transporte marítimo de manera segura y eficaz.

3.4.3 La EUNAVFOR y la Operación Atalanta.

Una de las acciones más exitosas en la lucha contra la piratería es la Operación Atalanta, un proyecto de la Fuerza Naval de la Unión Europea (EUNAVFOR), lanzada en junio de 2008, a iniciativa de los gobiernos de España y Francia.

Este esfuerzo buscaba coordinar las acciones de las fuerzas navales y aéreas presentes en la zona, así como el intercambio de información con los sectores interesados. “La Operación ‘ATALANTA’ se inició el 8 de diciembre de 2008, con un total de unos 1,500 efectivos y con una triple misión:

- La protección de los convoyes [del Programa Mundial de Alimentos] (posteriormente se han incluido los de AMISOM);
- La protección de los buques más vulnerables que transitan por la zona (entre ellos se incluye a los pesqueros); y

¹⁶⁷ Organización Marítima Internacional, “Código de Conducta de Djibouti”, [en línea], URL: <http://www.imo.org/es/OurWork/Security/PIU/Paginas/DCoC.aspx> [Consulta: 8 de febrero de 2016].

- La disuasión y disrupción de los ataques piratas, además del control de la pesca en la zona.”¹⁶⁸

Con la aprobación por parte del Consejo de la Unión Europea de la Decisión 918¹⁶⁹, se autorizaba la puesta en marcha de la operación Atalanta, convirtiéndose en la primera operación marítima de la UE que se realizaba en el marco de la Política Común de Seguridad y Defensa¹⁷⁰.

Posteriormente, “en el año 2009 [...] se establecieron los nuevos cometidos de ‘Atalanta’ como contribuir a supervisar las actividades pesqueras frente a Somalia, cooperar con las organizaciones y Estados que luchan contra la piratería en especial con la CTF (*Combined Task Force*) 150 y asistir, cuando se desarrolle la capacidad marítima de Somalia, a las autoridades de ese país facilitando datos sobre la actividad pesquera.”¹⁷¹

Cabe señalar que la Unión Europea aprobó en marzo de 2012 el lanzamiento de operaciones de castigo desde el mar y desde el aire contra los medios logísticos de los piratas en tierra. La singularidad de la campaña residía en que las intervenciones se realizarían con la orden de evitar poner en peligro la vida o causar daño a los piratas. Esta decisión estuvo acompañada por una extensión de Atalanta hasta diciembre de 2014.

La disminución de los ataques desde la implementación de esta iniciativa refleja sus buenos resultados, puesto que para el 2012 los ataques se redujeron a 75 y en 2013 solo se presentaron 15 incidentes.

¹⁶⁸ Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación de España, “Operaciones navales: la Operación Atalanta”, [en línea], URL: <http://www.exteriores.gob.es/Portal/es/PoliticaExteriorCooperacion/Pirateria/Paginas/OperacionesNavalesLaOperacionAtalanta.aspx> [Consulta: 4 de noviembre de 2014].

¹⁶⁹ Consejo de la Unión Europea, “Decisión 918”, publicado el 9 de diciembre de 2008, [en línea] URL: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:330:0019:0020:EN:PDF> [Consulta: 11 de noviembre de 2014].

¹⁷⁰ La Política Común de Seguridad y Defensa (PCSD) se ocupa de las operaciones militares y las misiones civiles de la Unión Europea. La PCSD ofrece un marco político para una serie de estructuras permanentes políticas y militares y para las operaciones fuera de la UE.

¹⁷¹ Ministerio de Defensa del Gobierno de España, “Atalanta”, [en línea], URL: http://www.defensa.gob.es/areasTematicas/misiones/enCurso/misiones/mision_09.html [Consulta: 11 de noviembre de 2014].

No obstante, existe un gran riesgo de que se produzca un nuevo impulso de la piratería en el momento en que las flotas de guerra de los países participantes en la misión, aminoren la presión. Por eso, la UE ha puesto en marcha las misiones *EUTM-Somalia* y *EUCAP Nestor*, destinadas a formar a las Fuerzas Armadas y la guardia costera de Somalia.

3.4.4 La OTAN y el Escudo del Océano.

La Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) lanzó en agosto de 2009, la Operación Escudo del Océano, con buques de guerra y aeronaves que han patrullado las aguas del Cuerno de África desde entonces. Su misión es contribuir con los esfuerzos internacionales para luchar contra la piratería marítima, mientras participa en la creación de capacidades de los gobiernos locales.

Resalta el hecho de que “el 19 de marzo de 2012, el Consejo del Atlántico Norte decidió extender la operación hasta finales de 2014 y durante la reunión de los Ministros de Defensa sostenida el 3 de junio de 2014, el Escudo del Océano se amplió hasta finales de 2016.”¹⁷²

Como puede observarse en el mapa 3.E, las fuerzas navales de la OTAN operan en las costas el Cuerno de África, incluyendo el Golfo de Adén y el oeste del Océano Índico hasta el Estrecho de Ormuz. Los buques pueden entrar a las aguas territoriales de Somalia, pero las operaciones en tierra no forman parte del mandato.

¹⁷² Organización del Tratado del Atlántico Norte, “Operation Ocean Shield”, [en línea], URL: <http://www.mc.nato.int/about/Pages/Operation%20Ocean%20Shield.aspx> [Consulta: 12 de noviembre de 2014].

Mapa 3.E Área de la Operación Escudo del Océano¹⁷³



La operación de la OTAN es complementaria a la misión Atalanta de la Unión Europea. Las principales misiones de estas flotas son la escolta a los buques del Programa Mundial de Alimentos, que llevan ayuda humanitaria a Somalia, y la protección del Corredor Recomendado de Tráfico Internacional (IRTC).¹⁷⁴

La acción conjunta de la OTAN y la UE ha conseguido reducir sensiblemente el número de ataques piratas, aunado a la presencia de guardias de seguridad privada en los buques mercantes y pesqueros que recorren la zona, desde el Cuerno de África hasta Mozambique.

¹⁷³ Tomado de Organización del Tratado del Atlántico Norte, “*Operation Ocean Shield*”, [en línea], URL: <http://www.mc.nato.int/about/Pages/Operation%20Ocean%20Shield.aspx> [Consulta: 12 de noviembre de 2014].

¹⁷⁴ Miguel González, “La misión más exitosa”, *El País*, publicado el 4 de mayo de 2014, [en línea] URL: http://politica.elpais.com/politica/2014/05/04/actualidad/1399205476_220674.html [Consulta: 28 de octubre de 2014].

3.4.5 INTERPOL

El Grupo de INTERPOL Especializado en Piratería Marítima está colaborando con la policía, el ejército y el sector privado de los países miembros y con otras organizaciones internacionales y regionales, como las Naciones Unidas, la Organización Marítima Internacional y la Unión Europea, con los siguientes objetivos¹⁷⁵:

- Mejorar la recopilación de pruebas: proporciona asesoramiento, formación y material a los países miembros de todo el mundo, a fin de mejorar la cantidad y la calidad de los datos recogidos y garantizar que estos se conservan y analizan adecuadamente.
- Facilitar y fomentar el intercambio de información: la base de datos fue creada en 2011. Esta herramienta ha permitido a INTERPOL mejorar el análisis de las redes de piratería y ayudar a los países miembros a identificar y detener a los principales implicados en la piratería marítima, así como a localizar sus activos.
- Potenciar las capacidades de investigación a escala regional: inversión de recursos para mejorar los sistemas judiciales en Asia y África, así como colaboración con diversos socios, a fin de ofrecer material especializado y formación para la realización de investigaciones.

En febrero de 2011 la Unión Europea accedió a financiar, con 1.6 millones de euros, un proyecto mediante el cual INTERPOL impartiría formación policial a Somalia y otros países de África Oriental para combatir la piratería marítima en la región.¹⁷⁶

Una parte considerable de estos recursos estaba dedicada a desarrollar las capacidades de análisis forense y de investigación en las Seychelles, que figura con frecuencia en la primera línea de la lucha internacional contra este delito.

¹⁷⁵ INTERPOL, "Piratería marítima", [en línea] <http://www.interpol.int/es/Centro-de-prensa/Publicaciones/Temas-de-inter%C3%A9s/Pirater%C3%ADa-mar%C3%ADtima/> [Consulta: 31 de octubre de 2014].

¹⁷⁶ INTERPOL, *Ídem*.

Asimismo, la Unión Europea ha promovido que los responsables de la operación militar en curso contra la piratería marítima utilicen las herramientas de INTERPOL.

3.4.6 Los esfuerzos en el continente africano.

Durante la 22ª sesión ordinaria de la Unión Africana (UA), se adoptó una serie de medidas, entre las que destaca la *2050 Africa's Integrated Maritime Strategy*.¹⁷⁷

La estrategia AIM es un plan de acción que estará en vigor hasta 2050, dividido en dos fases. La primera fase del proyecto, de 2015 a 2025, está considerada como la década de los mares y los océanos de África. La Asamblea ha invitado a todas las comunidades económicas regionales a adoptar y desarrollar medidas contra la piratería, el robo y otras actividades ilegales cometidas en el mar.

En junio de 2013, durante la Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno de las Comunidades Económicas de los Estados de África Central (CEEAC) y de Desarrollo de África del Oeste (CEDEAO), así como de la Comisión del Golfo de Guinea¹⁷⁸ se adoptaron medidas para combatir la piratería y todos los actos ilícitos que imperan en la región. En este marco se adoptó el Código de Conducta relativo a la prevención y represión de los actos de piratería en el mar, en navíos, y contra actividades ilícitas marítimas en África central y oeste.¹⁷⁹

¹⁷⁷ Unión Africana, *2050 Africa's Integrated Maritime Strategy*, [en línea], URL: http://pages.au.int/sites/default/files/2050%20AIM%20Strategy%20%28Eng%29_0.pdf [Consulta: 3 de noviembre de 2014].

¹⁷⁸ Nació del tratado firmado en Libreville, Gabón, el 3 de julio de 2001, entre Angola, Congo, Gabón, Nigeria y São Tomé y Príncipe. En 2008 se unieron Camerún y República Democrática del Congo.

¹⁷⁹ "Cumbre sobre Golfo de Guinea dio pasos para combate a piratería - ministro angoleño", *Agencia Angola Press*, publicado el 23 de junio de 2013, [en línea], URL: http://www.portalangop.co.ao/angola/es_es/noticias/politica/2013/5/26/Cumbre-sobre-Golfo-Guinea-dio-pasos-para-combate-pirateria-ministro-angoleno.fe2f9df6-f640-4e87-a65f-b9552bf917b0.html [Consulta: 3 de noviembre de 2014].

3.4.7 La iniciativa privada.

Ante la necesidad de los buques de contar con protección, que en muchas ocasiones no pueden proporcionarles los gobiernos, las empresas han encontrado en la lucha contra la piratería un nuevo sector de oportunidad para desarrollar productos y servicios.

Esto va más allá de ofrecer seguros o proveer agentes que vigilen el buque y la carga; diversas compañías han desarrollado proyectos que representan una inversión importante en tecnología e innovación.

El Grupo Thales, firma francesa especializada en ingeniería aeroespacial, defensa y tecnologías de la información, presentó en el salón internacional Euronaval 2014, en París, el sistema "PASTOR". Este proyecto "se basa en una combinación de sistemas de alerta temprana, prevención y defensa, para proteger a las compañías navales de este tipo de ataques y evitarles un incremento de costes por cambio de rutas, retraso de entregas, contratación de más personal de seguridad o recargos en los seguros. [...] PASTOR incorpora funciones de detección (por radar) e identificación (sistemas optrónicos giroestabilizados) que proporcionan al oficial de seguridad o al equipo de protección del buque una alerta temprana de cualquier amenaza de ataque de piratas. Incorpora además un potente cañón de luz que sirve de elemento de disuasión de los potenciales atacantes. La solución también incluye un intuitivo software de gestión de datos que manda alertas y proporciona al mando información clara y simple sobre un ataque. Asimismo, un sistema de radio digital automatizado permite que los buques cercanos puedan identificarse."¹⁸⁰

En ese mismo evento, la empresa francesa Sagem, parte de Grupo Safran, presentó su solución "Autoprotección", un sistema completo, integrado y no letal, diseñado para proteger a los buques de la piratería marítima, el cual integra

¹⁸⁰ "Thales presenta el sistema PASTOR para la protección contra la piratería marítima", Info Defensa, publicado el 29 de octubre de 2014, [en línea], URL: <http://www.infodefensa.com/es/2014/10/29/noticia-thales-presenta-sistema-pastor-proteccion-contra-pirateria-maritima.html> [Consulta: 31 de octubre de 2014].

sensores en un sistema de prevención y protección que cubre las cuatro fases de un ataque: sospecha de amenaza, amenaza confirmada, intento de abordaje y abordaje.

En la primera fase, “una torreta infrarroja / electro-óptico (el VigyObserver¹⁸¹ de Sagem) proporciona una identificación precisa de la amenaza a larga distancia y tanto de día como de noche. Para la segunda fase, la solución incluye dispositivos de advertencia y disuasión [...]. El objetivo es construir una primera línea de defensa [...] por medio de poderosos dispositivos de largo alcance, como cañones de luz y acústicos.”¹⁸²

Es posible concluir que las condiciones de inestabilidad que enfrenta Somalia permitieron que la piratería resurgiera y evolucionara hasta convertirse en una amenaza para el comercio y la seguridad internacionales; ya que merman el desarrollo de las actividades económicas que se realizan en el Océano Índico, así como el transporte de energéticos, materias primas y otras cargas.

Aunado a ello, los cada vez más complejos esquemas de ataque y la inclusión de tecnología y armamento, dificultan la lucha contra el ilícito. No obstante, las organizaciones internacionales, junto con gobiernos y representantes del sector privado, han establecido y fortalecido sistemas de cooperación que han logrado disminuir los ataques significativamente en los últimos años.

¹⁸¹ Un sistema de observación panorámica para barcos, equipado con sensores optrónicos.

¹⁸² “Sagem presenta la solución “Autoprotección” para la lucha contra la piratería”, Info Defensa, publicado el 23 de octubre de 2014, [en línea], URL: <http://www.infodefensa.com/es/2014/10/23/noticia-sagem-presenta-solucion-autoproteccion-lucha-contra-pirateria.html> [Consulta: 31 de octubre de 2014].

Conclusiones

La piratería marítima es una expresión de crimen organizado que ha sabido adaptarse y evolucionar a lo largo de varios siglos. El hecho de que se desarrolle en zonas donde ningún Estado ejerce jurisdicción, aunado a la falta de legislaciones nacionales al respecto, dificulta considerablemente perseguir y castigar a quienes la cometen.

Este fenómeno se ha manifestado en múltiples regiones del mundo, todas ellas con características geográficas, políticas, sociales y culturales muy diversas, pero con un rasgo común, representan puntos clave para las principales rutas comerciales marítimas del planeta.

Destacan en este sentido, el Mar Mediterráneo, el Caribe, el Océano Índico, el Mar de China y el sudeste asiático insular; sitios que han sido blanco de ataques en diferentes momentos históricos, pero que mantienen su relevancia en términos geoestratégicos.

El nuevo impulso que ha tenido el delito no es fortuito, entre las principales causas del resurgimiento de esta práctica se encuentran: la escasa seguridad en los puertos, donde incluso personal de las navieras informa a los delincuentes sobre barcos, itinerarios y carga; el acceso a armas ilegales y tecnología avanzada, las cuales se adquieren con las ganancias de las actividades piratas; y la falta de recursos para luchar contra este fenómeno de forma unilateral.

Desde 2005, 3 zonas han recibido particular atención por el número de ataques que se han registrado:

- Indonesia y el Estrecho de Malaca.- De acuerdo con el Buró Marítimo Internacional, de los 276 ataques contabilizados en 2005, más de 90 tuvieron lugar en esta área; y para 2013, volvió a ubicarse como el espacio más peligroso ya que ahí se presentaron más de 100 asaltos.
- Somalia, el Golfo de Adén y el Océano Índico.- Entre 2009 y 2011, según esa misma institución, este sitio registró en promedio más del 50% del total

de asaltos; llegando al punto más crítico en 2011, cuando se le atribuyen a los piratas somalíes 237, de los 439 ataques cometidos alrededor del mundo.

- Nigeria y el Golfo de Guinea.- Con base en información del BMI, se sabe que esta región enfrentó su peor momento en 2007, cuando se contabilizaron 42 actuaciones ilícitas; sin embargo, para 2013, cuando disminuyeron considerablemente los asaltos en Somalia, el golfo de Guinea registró más de 30 ataques.

Cabe señalar que, aunque desde 2005 y hasta 2014 se han denunciado más de 3000 intentos o ataques consumados de piratería, existe un gran número de asaltos que no son reportados. Entre las razones por las que no se realizan las notificaciones ante las autoridades se encuentran: algunas compañías no desean estar sujetas a aumentos en las primas de los seguros o sufrir represalias en futuros tránsitos por las zonas; no están dispuestas a absorber las pérdidas derivadas del periodo de detención del buque en puerto para llevar a cabo las investigaciones; la tripulación no quiere ser señalada como incompetente; o bien, buscan evitar que las fallas en sus protocolos de seguridad queden expuestas por temor a perder clientes.

Como se mencionó al inicio de la investigación, el caso de la piratería en Somalia resulta el más ilustrativo para entender la manera en la que operan los grupos criminales. No obstante, esto no podría explicarse sin el análisis de la situación de ese país, ya que gran parte del éxito que ha registrado el ilícito se debe a los problemas políticos, sociales y económicos que imperan en su interior.

La región del Cuerno de África, se caracteriza por un desequilibrio generalizado que ha conducido al estallido constante de conflictos territoriales, étnicos y religiosos. Y, como muchos otros países de la zona, Somalia ha transitado por varias décadas de inestabilidad política, herencia de la etapa colonial que implantó modelos de gobierno inoperantes y dividió arbitrariamente los diversos grupos que se encontraban organizados en un sistema de clanes.

Estos conflictos se exacerbaron cuando en 1991, la oposición derrocó a Mohamed Siad Barre, quien gobernó por más de 20 años. Puesto que, aun cuando lograron terminar con el régimen autoritario, no existía un plan de gobierno, por lo que inició una nueva etapa de convulsiones y enfrentamientos por el poder.

Es por las inconsistencias entre el modelo político y la distribución de los grupos sociales que regiones como Somalilandia, el Estado de Jubaland y la iniciativa del Estado de Puntlandia, han intentado concretar procesos separatistas, con diferentes niveles de éxito. Lo que ha dañado aún más la débil estructura del país.

Es importante señalar que desde hace varios años, Somalia ha sido calificado como Estado Fallido, dada la imposibilidad del gobierno para controlar su territorio; la falta de legitimidad y reconocimiento por una parte significativa de la población; la dificultad para ofrecer seguridad interna y servicios públicos a sus ciudadanos; y la incapacidad para ostentar el monopolio del uso de la fuerza.

Rankings como el Índice de Estados Fallidos calculado por el Fondo para la Paz y el Índice de Percepción de Corrupción publicado por Transparencia Internacional, ubican a Somalia en los últimos lugares; además grupos dentro del país han sido relacionadas con organizaciones terroristas, lo que ha significado que el gobierno estadounidense y sus aliados lo hayan identificado como un foco rojo en el escenario internacional.

Pese a los múltiples esfuerzos de diversas entidades del Sistema de Naciones Unidas y a que se han dado los primeros pasos hacia el establecimiento de un nuevo orden público con ejercicios democráticos, la tarea de concretar la reconstrucción del Estado parece aún lejana.

Además de las problemáticas políticas, el territorio de Somalia presenta severos retos sociales, en algunos periodos la hambruna ha sido generalizada, lo que sumado a los enfrentamientos, ha provocado que miles de personas busquen refugio en países vecinos o sean desplazados de sus lugares de origen.

El tema de la ayuda humanitaria ha sido particularmente complicado, puesto que ha sido utilizada como un elemento de negociación o presión por milicias o grupos que luchan por el control de los puntos de distribución de alimentos.

Todo esto ha provocado que la economía del país no pueda prosperar; cada año se pierden decenas de millones de dólares que podrían obtenerse de la explotación de los recursos pesqueros, debido a las actividades ilegales.

Adicionalmente, el mar y la costa de Somalia se han visto afectados por el vertido de residuos tóxicos, lo que pone en riesgo la seguridad de sus pobladores y daña las materias primas que podrían utilizarse para desarrollar actividades productivas.

Por lo anterior, si bien es cierto que el país cuenta con una posición geopolítica privilegiada, también lo es que el gobierno no ha tenido la capacidad para hacer uso de los recursos. Para las autoridades de Somalia es muy complicado mantener vigilancia efectiva en sus aguas territoriales y resulta imposible controlar los actos de sus nacionales en alta mar.

Los piratas somalíes han aprovechado las ventajas de estos vacíos y, al contar con mejor equipo y tener acceso a tecnología, han aumentado la distancia en la que desarrollan sus actividades, llegando a operar a lo largo y ancho del Océano Índico.

Sin duda, la piratería tiene un efecto desestabilizador en la región y representa una amenaza para la seguridad. Esto ha redundado en aumentos en los costos de transporte, incertidumbre en el abastecimiento energético y pérdidas de ingresos en gran parte del continente. Además, provee financiamiento para otras actividades ilícitas como el tráfico de armas y la trata de personas.

Los costos sociales también son elevados, existe un gran número de jóvenes que buscan incorporarse a la piratería; no sólo por las ganancias que podrían

obtener, sino también por la notoriedad que adquieren entre los miembros de la comunidad.

En vista de lo antes expuesto, diversas organizaciones internacionales han emprendido acciones para hacer frente al delito.

La ONU ha emitido más de 10 resoluciones sobre el tema, haciendo un llamado a la cooperación entre países, solicitando que el delito se tipifique en las legislaciones nacionales y exhortando a la participación activa mediante el despliegue de buques y aeronaves militares, con objeto de frenar la piratería en Somalia. La OMI, por su parte, ha mantenido en su agenda la amenaza que representan la piratería y el robo a mano armada, por ello ha adoptado medidas que buscan contribuir a la lucha contra el delito y fomentar la seguridad en el mar.

Resaltan particularmente las labores de la Organización Marítima Internacional, que enfoca gran parte de sus esfuerzos en desarrollar normas, cooperar y fomentar la creación de mecanismos para compartir información entre los países miembros. Esto con el objetivo de que la prevención se convierta en una de las armas más efectivas en contra de los delitos cometidos en el mar.

Las iniciativas de la OTAN y la INTERPOL han tenido resultados positivos, pero la Operación Atalanta de la Fuerza Naval de la Unión Europea ha sido la más exitosa de todas, ya que no sólo se ha enfocado en combatir a los piratas en el océano, sino que también ha realizado operaciones en contra de las bases y los medios de los delincuentes en tierra. Aunado a ello, esta operación apoya la formación de los elementos que se dedicarán al resguardo de las costas y el mar territorial, cuando las fuerzas europeas se retiren.

Asimismo, merece especial atención la postura del sector privado ante la problemática, ya que en vista de las pérdidas que les representan los ataques, diversas empresas dedicadas a la seguridad han desarrollado sistemas que permitan a las embarcaciones evitar los asaltos o defenderse de ellos; encontrando así un nuevo nicho de oportunidad.

En este sentido, es posible afirmar que la piratería marítima ha encontrado un terreno propicio en Somalia, dada la inestabilidad política, la precariedad económica, las convulsiones sociales y las lagunas jurídicas, por lo que ha resurgido como una expresión de crimen organizado, adoptando mecanismos de ataque complejos y modernos, causando así daños al comercio y la seguridad internacionales.

Fuentes

Bibliográficas

Marta Coma i Forcadell, *La piratería en las diferentes costas del Tercer Mundo y su incidencia en el Comercio Marítimo Internacional*, Universitat Politècnica de Catalunya, España, 2009.

Paolo Tripodi, *The colonial legacy in Somalia: Rome and Mogadishu: from colonial administration to Operation Restore Hope*, St. Martin's Press, EUA, 1999.

Rafael Abella, *Los Halcones del Mar. La Gran Aventura de la Piratería*, Ediciones Martínez Roca, España, 1999.

Roberto Leydi, et. al. *Piratas corsarios y filibusteros*, Editorial Maucci, España, 1961.

Sandra Mayela Sánchez Gómez, *La piratería marítima. Un problema de actualidad*. Instituto de Estudios Políticos y Relaciones Internacionales, Universidad Francisco Marroquín, Guatemala, 2002.

William Langewiesche, *Mares Sin Ley: Caos y Delincuencia en los Océanos del Mundo*, Editorial Debate, España, 2006.

Hemerográficas

“Cronología del secuestro del 'Alakrana'”, El País, publicado el 17 de noviembre de 2009, [en línea], URL:
http://elpais.com/elpais/2009/11/17/actualidad/1258449444_850215.html

“Cumbre sobre Golfo de Guinea dio pasos para combate a piratería - ministro angoleño”, Agencia Angola Press, publicado el 23 de junio de 2013, [en línea], URL:
http://www.portalangop.co.ao/angola/es_es/noticias/politica/2013/5/26/Cumbre-sobre-Golfo-Guinea_-dio-pasos-para-combate-pirateria-ministro-angoleno,fe2f9df6-f640-4e87-a65f-b9552bf917b0.html

“De la Vega asume la responsabilidad de traer a los piratas”, El País, publicado el 14 de noviembre de 2009, [en línea], URL:
http://elpais.com/diario/2009/11/14/espana/1258153204_850215.html

“La crisis alimentaria de Somalia mata a 258.000 personas, la mitad niños”, El Mundo, publicado el 2 de mayo de 2015, [en línea], URL:
<http://www.elmundo.es/elmundo/2013/05/02/solidaridad/1367482438.html>

“La historia reciente del conflicto somalí”, El País, publicado el 26 de diciembre de 2006, [en línea], URL: http://internacional.elpais.com/internacional/2006/12/27/actualidad/1167174003_850215.html

“Los 'señores de la guerra' de Somalia firman un precario acuerdo de paz”, El País, publicado el 24 de diciembre de 1997, [en línea], URL: http://elpais.com/diario/1997/12/24/internacional/882918006_850215.html

“Nuevo presidente de Somalia”, El País, publicado el 30 de enero de 1991, [en línea], URL: http://elpais.com/diario/1991/01/30/internacional/665190025_850215.html

“*Profile: Somalia's President Ahmed*”, BBC News, publicado el 3 de febrero de 2009, [en línea], URL: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/7865808.stm>

“Renuncia Presidente de Somalia en pleno caos humanitario y de seguridad”, El Tiempo, publicado el 29 de diciembre de 2008, [en línea], URL: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-4739207>

“Sagem presenta la solución “Autoprotección” para la lucha contra la piratería”, Info Defensa, publicado el 23 de octubre de 2014, [en línea], URL: <http://www.infodefensa.com/es/2014/10/23/noticia-sagem-presenta-solucion-autoproteccion-lucha-contra-pirateria.html>

“Siete puntos estratégicos para el transporte de petróleo por vía marítima”, Rt Actualidad, publicado el 23 de agosto de 2013, [en línea], URL: <http://actualidad.rt.com/economia/view/103713-petroleo-transporte-maritimo-puntos-estrategicos>

“Somalia, un cuarto de siglo sin Siad Barre... y sin paz”, Revista Fundación Sur, Departamento África, publicado el 29 de enero de 2016, [en línea], URL: <http://www.africafundacion.org/spip.php?article23042>

“Somalia, una guerra civil interminable”, RTVE, publicado el 21 de abril de 2008, [en línea], URL: <http://www.rtve.es/noticias/20080421/somalia-guerra-civil-interminable/33190.shtml>

“Somalia: Volver a empezar”, Inter Press Service, publicado el 1 de septiembre de 2000, [en línea], URL: <http://www.ipsnoticias.net/2000/09/somalia-volver-a-empezar/>

“Thales presenta el sistema PASTOR para la protección contra la piratería marítima”, Info Defensa, publicado el 29 de octubre de 2014, [en línea], URL: <http://www.infodefensa.com/es/2014/10/29/noticia-thales-presenta-sistema-pastor-proteccion-contra-pirateria-maritima.html>

Alberto Rojas, “La batalla de Mogadiscio, 20 años después”, El Mundo, publicado el 20 de enero de 2013, [en línea], URL:

<http://www.elmundo.es/elmundo/2013/01/19/internacional/1358621692.html>

Alfonso Armada, “Mad Max contra Blade Runner o en Somalia”, El País, publicado el 7 de marzo de 1995, [en línea], URL:

http://elpais.com/diario/1995/03/07/internacional/794530826_850215.html

Eduardo S. Molano, “Los últimos rehenes de la piratería somalí”, ABC, publicado el 25 de septiembre de 2014, [en línea], URL:

<http://www.abc.es/internacional/20140925/abci-bucaneros-somalia-secuestros-201409241433.html>

Eduardo S. Molano, “Dadaab, el mayor campamento de refugiados del mundo”, ABC Internacional, [en línea], URL:

<http://www.abc.es/internacional/20130721/abci-dadaab-mayor-campo-201307201838.html>

Eduardo S. Molano, “El histórico líder pirata que quiere dedicarse a la pesca”, ABC, publicado el 13 de diciembre de 2013, [en línea], URL:

<http://www.abc.es/internacional/20130927/abci-jefe-pirata-secuestro-alakrana-201309261917.html>

Fernando Ibáñez Gómez, “Obstáculos legales a la represión de la piratería marítima: el caso de Somalia”, Revista CIDOB d’Afers Internacionals, N° 99, septiembre 2012, [en línea], URL:

www.cidob.org/es/content/download/32658/525515/file/159-178_FERNANDO+IBANEZ.pdf

Gabriel Orozco, “El concepto de la seguridad en la Teoría de las Relaciones Internacionales”, Revista CIDOB d’Afers Internacionals, N° 72, diciembre 2005 - enero 2006.

Henrique Peyroteo Portela Guedes, “La piratería marítima en el Golfo de Guinea aumenta día a día”, Revista General de Marina, abril 2014, Portugal, pp. 403-404.

J. González Yuste, “Piratas en el sureste asiático”, El País, publicado el 1 de julio de 1984, [en línea], URL:

http://www.elpais.com/articulo/internacional/VIETNAM/TAILANDIA/SURESTE ASIATICO/ORGANIZACION DE LAS NACIONES UNIDAS /ONU/Piratas/sureste/asiatico/elpepiint/19840701elpepiint_3/Tes/

José María Pérez Gay, “Piratería y terror en los mares”, La Jornada, publicado el 5 de diciembre de 2009, [en línea], URL:

<http://www.jornada.unam.mx/2009/12/05/mundo/032a1mun>

José Miguel Calatayud, “La piratería somalí evoluciona ante el esfuerzo internacional en su contra”, El País, publicado el 16 de marzo de 2012, [en línea], URL:

http://internacional.elpais.com/internacional/2012/03/16/actualidad/1331916037_230860.html

José Miguel Calatayud, “Somalia elige presidente por primera vez tras el inicio de la guerra civil”, El País, publicado el 10 de septiembre de 2012, [en línea], URL:

http://internacional.elpais.com/internacional/2012/09/10/actualidad/1347274991_027646.html

Kidist Mulugeta, “Las causas de la guerra Etíope-Somalí de 2006”, Revista de Relaciones Internacionales, Grupo de Estudios de Relaciones Internacionales, Universidad Autónoma de Madrid, [en línea], URL:

www.relacionesinternacionales.info/ojs/article/download/310/267.pdf

Miguel González, “La crisis salpica a Zapatero”, El País, publicado el 15 de noviembre de 2009, [en línea], URL:

http://elpais.com/diario/2009/11/15/espana/1258239602_850215.html

Miguel González, “La misión más exitosa”, El País, publicado el 4 de mayo de 2014, [en línea] URL:

http://politica.elpais.com/politica/2014/05/04/actualidad/1399205476_220674.html

Najad Abdullahi, “‘Toxic waste’ behind Somali piracy”, Al Jazeera, publicado el 11 de octubre de 2008, [en línea], URL:

<http://www.aljazeera.com/news/africa/2008/10/2008109174223218644.html>

Pascal Maitre, “Somalia, tierra de nadie”, National Geographic España, [en línea], URL: http://www.nationalgeographic.com.es/2009/09/20/somalia_tierra_nadie.html

Stephen D. Krasner y Carlos Pascual, “*Addressing State Failure*”, Foreign Affairs, julio-agosto 2005, [en línea], URL:

<http://www.foreignaffairs.com/articles/60832/stephen-d-krasner-and-carlos-pascual/addressing-state-failure>

Electrónicas

“Año histórico para el progreso político de Somalia”, Operaciones de Paz de Naciones Unidas, [en línea] URL:

<http://www.un.org/es/peacekeeping/publications/yir/2012/unpos.shtml>

“Somalia: ¿regresarán los cascos azules?”, Departamento de Información Pública de Naciones Unidas, [en línea], URL:

<http://www.un.org/es/peacekeeping/publications/yir/2006/somalia.shtml>

“Somalia: ONU felicita a gobierno y oposición por firma de alto el fuego”, Centro de Noticias ONU, publicado el 27 de octubre de 2008, [en línea], URL: <http://www.un.org/spanish/News/story.asp?NewsID=13890#.V8urJJhAdU>

“Somalia: Unas 260.000 personas murieron durante la hambruna de 2010 a 2012”, Centro de Noticias ONU, publicado el 2 de mayo de 2013, [en línea], URL: <http://www.un.org/spanish/News/story.asp?NewsID=26356#.V8z5rpjhAdU>

ACNUR, “Dadaab, el campo de refugiados más grande del mundo, cumple 20 años”, publicado el 20 de febrero de 2012, [en línea], URL: <http://acnur.es/noticias/notas-de-prensa/794-dadaab-el-campo-de-refugiados-mas-grande-del-mundo-cumple-20-anos>

Ana Gemma López Martín, “Los Estados ‘Fallidos’ y sus implicaciones en el Ordenamiento Jurídico internacional”, Universidad Complutense de Madrid, [en línea], URL: http://eprints.ucm.es/14687/1/LOS_ESTADOS_FALLIDOS-CURSO_VITORIA.pdf

Asamblea General de Naciones Unidas, “Resolución 289”, adoptada el 21 de noviembre de 1949, [en línea], URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/RESOLUTION/GEN/NR0/051/08/IMG/NR005108.pdf?OpenElement>

Banco Mundial / UNODC/ INTERPOL, “*Pirate Trails. Tracking the Illicit Financial Flows from Pirate Activities off the Horn of Africa*”, [en línea], URL: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/16196>

Banco Mundial, “Somalia: Para acabar con la piratería en Somalia se precisan soluciones en tierra y el apoyo internacional para la reconstrucción del país”, publicado el 11 de abril de 2013, [en línea], URL: <http://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2013/04/11/ending-somali-piracy-will-need-on-shore-solutions-and-international-support-to-rebuild-somalia>

Banco Mundial, “Un informe sobre la ruta pirata describe el recorrido del dinero ilegal generado”, publicado el 1° de noviembre 2013, [en línea], URL: <http://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2013/11/01/pirate-trails-tracks-dirty-money-resulting-from-piracy-off-the-horn-of-africa>

Buró Marítimo Internacional, *Piracy and Armed Robbery Against Ships. Report for the period 1 January – 31 December 2008*, [correo electrónico], <icc-ccs@icc-ccs.org>

Buró Marítimo Internacional, *Piracy and Armed Robbery Against Ships. Report for the period 1 January – 31 December 2011*, [correo electrónico], <icc-ccs@icc-ccs.org>

Buró Marítimo Internacional, *Piracy and Armed Robbery Against Ships. Report for the period 1 January – 31 December 2013*, [correo electrónico], <icc-ccs@icc-ccs.org>

Buró Marítimo Internacional, *Piracy and Armed Robbery Against Ships. Report for the period 1 January – 31 December 2014*, [correo electrónico], <icc-ccs@icc-ccs.org>

Carlos Martín Martín-Peralta, “2013: Somalia y el Cuerno de África en la Encrucijada”, Instituto Español de Estudios Estratégicos, publicado en enero de 2013, [en línea], URL: http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2013/DIEEEE012-2012_SomaliaCuernoAfrica_Encrucijada_Martin-Peralta.pdf?bcsi_scan_11a27411b226e6d9=0&bcsi_scan_filename=DIEEEE012-2012_SomaliaCuernoAfrica_Encrucijada_Martin-Peralta.pdf

Carlos Martín Martín-Peralta, “La Resolución del Consejo de Seguridad 2093 (2013): Un paso más hacia la consolidación de Somalia como Estado Viable”, Instituto Español de Estudios Estratégicos, publicado el 16 abril de 2013, [en línea], URL: http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2013/DIEEEE034-2013_ConsolidacionSomalia_NNUU2093_MartinPeralta.pdf

CIA, *The World Factbook*, [en línea], URL: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/so.html>

Confederación Suiza, “Desarrollo y Cooperación con el Cuerno de África (Somalia, Etiopía, Kenia, Eritrea, Djibouti)”, [en línea], URL: <https://www.eda.admin.ch/deza/es/home/paises/cuerno-africa/cuerno-africa.html>

Consejo de la Unión Europea, “Decisión 918”, publicado el 9 de diciembre de 2008, [en línea] URL: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:330:0019:0020:EN:PDF>

Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, “Resolución 751”, publicado el 24 de abril de 1992, [en línea], URL: [http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/751%20\(1992\)](http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/751%20(1992))

Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, “Resolución 1744”, publicado el 21 de febrero de 2007, [en línea], URL: [http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/1744%20\(2007\)](http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/1744%20(2007))

Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, “Resolución 1814”, publicado el 15 de mayo de 2008, [en línea], URL: [http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/1814%20\(2008\)](http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/1814%20(2008))

Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, “Resolución 1816”, publicado el 2 de junio de 2008, [en línea], URL: [http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/1816%20\(2008\)](http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/1816%20(2008))

Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, “Resolución 1838”, publicado el 7 de octubre de 2008, [en línea], URL:

[http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/1838%20\(2008\)](http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/1838%20(2008))

Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, “Resolución 1846”, publicado el 2 de diciembre de 2008, [en línea], URL:

[http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/1838%20\(2008\)](http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/1838%20(2008))

Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, “Resolución 1851”, publicado el 16 de diciembre de 2008, [en línea], URL:

[http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/1851%20\(2008\)](http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/1851%20(2008))

Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, “Resolución 1897”, publicado el 30 de noviembre de 2009, [en línea], URL:

[http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/1897%20\(2009\)](http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/1897%20(2009))

Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, “Resolución 1918”, publicado el 27 de abril de 2010, [en línea], URL:

[http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/1918%20\(2010\)](http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/1918%20(2010))

Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, “Resolución 1950”, publicado el 23 de noviembre de 2010, [en línea], URL:

[http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/1950%20\(2010\)](http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/1950%20(2010))

Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, “Resolución 1976”, publicado el 11 de abril de 2011, [en línea], URL:

[http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/1976%20\(2011\)](http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/1976%20(2011))

Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, “Resolución 2015”, publicado el 24 de octubre de 2011, [en línea], URL:

[http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/2015%20\(2011\)](http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/2015%20(2011))

Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, “Resolución 2093”, publicado el 6 de marzo de 2013, [en línea], URL:

[http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/2093\(2013\)](http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/2093(2013))

Do Quy-Toan, *The pirates of Somalia: ending the threat, rebuilding a nation*, World Bank - Regional Vice-Presidency for Africa, publicado en 2013, [en línea], URL:

<http://documents.worldbank.org/curated/en/2013/01/17672066/pirates-somalia-ending-threat-rebuilding-nation>

Félix Arteaga, “La lucha contra la piratería en Somalia: el problema persiste a pesar del esfuerzo militar”, Real Instituto Elcano, publicado en marzo de 2011, [en línea], URL:

http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_es/zonas_es/afrika+subsahariana/ari52-2011

INTERPOL, “Piratería marítima”, [en línea] <http://www.interpol.int/es/Centro-de-prensa/Publicaciones/Temas-de-inter%C3%A9s/Pirater%C3%ADa-mar%C3%ADtima/>

José María Treviño Ruiz, “La seguridad marítima y la piratería”, Real Instituto Elcano, [en línea], URL: http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_es/especiales/especial+ffaa-misiones+de+paz/somalia/publicaciones/ari51-2010

Josep Maria Royo Aspa, “Las sucesivas crisis de Somalia”, FRIDE, septiembre 2007, [en línea], URL: http://fride.org/descarga/COM_Somalia_ESP_sep07.pdf

Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación de España, “Operaciones navales: la Operación Atalanta”, [en línea], URL: <http://www.exteriores.gob.es/Portal/es/PoliticaExteriorCooperacion/Pirateria/Paginas/OperacionesNavalesLaOperacionAtalanta.aspx>

Ministerio de Defensa del Gobierno de España, “Atalanta”, [en línea], URL: http://www.defensa.gob.es/areasTematicas/misiones/enCurso/misiones/mision_09.html

Nelson Hernandez, “Movimiento marítimo del petróleo. Puntos geográficos estratégicos (Chokepoint)”, Gerencia y Energía, [en línea], URL: <http://gerenciayenergia.blogspot.mx/2011/03/movimiento-maritimo-del-petroleo.html>

Norberto Carlos Escalona Carrillo, “Somalia: Proceder de los actores internos, regionales e internacionales y su impacto sobre el conflicto en el período”, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, [en línea], URL: http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/clacso/sur-sur/20120313104424/11.Somalia_Carrillo.pdf

Oficina de Información Diplomática del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación de España, “Ficha País: República de Somalia”, publicado en septiembre de 2014, [en línea], URL: http://www.exteriores.gob.es/Documents/FichasPais/SOMALIA_FICHA%20PAIS.pdf

Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, *Maritime Piracy*, [en línea], URL: https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/tocta/9.Maritime_piracy.pdf

ONUSIDA, “El Cuerno de África en crisis: hambruna, desplazamiento y VIH”, [en línea], URL: <http://www.unaids.org/es/resources/presscentre/featurestories/2011/september/20110920crisisestafrica>

Organización de Naciones Unidas, *Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar*, [en línea], URL:

http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf

Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura, “Hambruna en Somalia”, publicado el 20 de julio de 2011, [en línea], URL:

<http://www.fao.org/news/story/es/item/82398/icode/>

Organización del Tratado del Atlántico Norte, “Operation Ocean Shield”, [en línea],

URL: <http://www.mc.nato.int/about/Pages/Operation%20Ocean%20Shield.aspx>

Organización Marítima Internacional, “Código de conducta de Djibouti”, [en línea],

URL: <http://www.imo.org/es/OurWork/Security/PIU/Paginas/DCoC.aspx>

Organización Marítima Internacional, “Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental”, [en línea], URL:

<http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/SUA-Treaties.aspx>

Organización Marítima Internacional, “El Código PBIP y el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS”, [en línea], URL:

[www.imo.org/es/OurWork/Security/Guide to Maritime Security/Paginas/SOLAS-XI-2%20ISPS%20Code.aspx](http://www.imo.org/es/OurWork/Security/Guide%20to%20Maritime%20Security/Paginas/SOLAS-XI-2%20ISPS%20Code.aspx)

Organización Marítima Internacional, “Protección Marítima y Piratería”, [en línea],

URL: <http://www.imo.org/es/OurWork/Security/Paginas/MaritimeSecurity.aspx>

Organización Marítima Internacional, “Resolución A.1025 (26)”, adoptada el 2 de diciembre de 2009, [en línea], URL:

<http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/A.1025.pdf>

Secure Fisheries, Somali Fisheries, [en línea], URL:

<http://securefisheries.org/somali-fisheries>

Transparencia Internacional, *Corruption Perceptions Index 2014: Results*, [en línea], URL: <http://www.transparency.org/cpi2014/results>

Unión Africana, *2050 Africa’s Integrated Maritime Strategy*, [en línea], URL: <http://pages.au.int/sites/default/files/2050%20AIM%20Strategy%20%28Eng%29%20.pdf>