



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

---

---

FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES

“ARAGON”

T E S I S

“Análisis de la piratería marítima como amenaza a la Seguridad Internacional. Somalia, el estado fallido del Siglo XXI”

Que para obtener el Título de:  
Licenciada en Relaciones Internacionales

P R E S E N T A:  
MÓNICA MARGARITA ACUÑA MARTÍNEZ

ASESOR:  
LIC. OSCAR NOÉ TORRES TECOTL

MEXICO D.F

2014



Universidad Nacional  
Autónoma de México



**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.

**INTRODUCCIÓN**

a. Selección y delimitación del tema	4
b. Planteamiento del problema	4
c. Justificación del tema	5
d. Hipótesis	6
e. Objetivos	
a. General	6
b. Particulares	6
f. Descripción de los capítulos	7
g. Marco teórico	7

**CAPÍTULO I “DEFINICIONES DE SEGURIDAD Y PIRATERÍA DENTRO DEL MARCO LEGISLATIVO INTERNACIONAL”**

1.1 El enfoque de la Seguridad Internacional	9
1.1.1 Conceptos de Seguridad	9
1.1.2 Importancia del término de Seguridad para un Estado	9
1.1.3 Seguridad Internacional	12
1.2 Piratería marítima	14
1.2.1 Definición de piratería	14
1.2.2 Piratería y piratas en la mar. Orígenes y evolución	15
1.3 Tipos de ataque y zonas conflictivas	20
1.3.1 Piratería Asiática	21
1.3.2 Piratería del África Occidental y Sudamericana	21
1.3.3 Piratería en el sureste asiático	22
1.3.4 Piratería en el mar del sur de la China y en el Lejano Oriente	23
1.4 La piratería Marítima en el marco del Derecho Internacional	24
1.4.1 Espacios Marítimos	24
1.4.2 Convenios Internacionales sobre el Mar y la Piratería	27
1.4.3 Legislaciones Nacionales y la Piratería	33

**CAPÍTULO II “UN ACERCAMIENTO A LA TIERRA SOMALÍ”**

2.1 África	36
2.2 Cuerno de África	38
2.3 Somalia	40
2.3.1 Somalia en el Siglo XX. Década de los noventa	40
2.3.2 Somalia en el Siglo XXI	47
2.4 Somalia. Un Estado fallido	52
2.5 Gobierno y sociedad somalí	55
2.6 Economía de Somalia	61
2.7 Comercio de Somalia	65
2.7.1 Principales Puertos	70
2.7.2 Socios comerciales	71
2.7.3 Productos de exportación e importación	72
2.8 El Océano Índico como zona estratégica	73

2.8.1	El Golfo de Adén	76
2.8.2	Somalia	77

### CAPÍTULO III “LOS NUEVOS PIRATAS”

3.1	Los piratas somalíes	80
3.1.1	Grupos piratas	83
3.1.2	Áreas de actuación	88
3.1.3	Modus operandi	92
3.1.3.1	Preparación del objetivo	93
3.1.3.2	Elección del objetivo	94
3.1.3.3	Ataque del objetivo	94
3.1.3.4	Negociación	95
3.1.3.5	Cobro y reparto del rescate	95
3.1.4	Marines Somalíes	96

### CAPÍTULO IV “RESPUESTA INTERNACIONAL A LA PIRATERÍA EN AGUAS DE SOMALIA”

4.1	Legislación internacional al caso de la Piratería Marítima en Somalia	102
4.2	Acciones de las organizaciones internacionales	107
4.2.1	ONU	108
4.2.2	OMI	110
4.2.3	INTERPOL	111
4.3.4	OTAN	112
4.3	Presencia Militar en las aguas	114
4.3.1	Combined Task Force	114
4.3.2	EUNAVFOR. Operación Atalanta	118

	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	135
--	--------------------------------	-----

	FUENTES DE CONSULTA	140
--	---------------------	-----

- a) Bibliografía
- b) Hemerografía
- c) Mesografía
- d) Videografía

### “Análisis de la piratería marítima como amenaza a la Seguridad Internacional. Somalia, el estado fallido del Siglo XXI”

- **Selección y delimitación del tema**

La proliferación de la piratería en el mar somalí a partir de la formación del Gobierno Nacional de Transición de Somalia en 2000 y la lucha de erradicación por medio de la Operación Atalanta.

- **Planteamiento del problema**

En los comienzos del siglo XXI la piratería figuró como uno de los problemas que afectan a la seguridad marítima, de acuerdo con datos del Centro de Información sobre Piratería de la Oficina Marítima Internacional, el total de ataques piratas y robos a mano armada en el mar tuvo drásticos cambios, cuando en 2003 de ser 445 ataques reportados, pasaron a ser 239 en 2007, sin embargo desde entonces ha habido un auge de esta actividad ilegal ya que en 2008 se registraron 239 ataques, durante el 2009 fueron cerca de 410 y para 2010 hubo un aumento a 440 incidentes piratas.

Este renacimiento de piratería se ha producido en el Golfo de Adén y aguas cercanas a Somalia, informes del IMB, en 2009 en el Golfo de Adén, se alcanzaron los 116 ataques y específicamente en aguas somalíes fueron alrededor de 80 los reportes y durante el 2010 llegaron a ser 139 ataques.

El problema de la piratería es un hecho que en la realidad esta floreciendo cada vez más rápido y con mayor éxito, donde el objetivo es atacar principalmente a los buques de carga y pesca, y lo importante no es la carga en sí, sino detener a la tripulación hasta robar grandes cantidades de efectivo, ya que los barcos llevan ese dinero para la nómina o las tarifas portuarias; al igual muchas de las veces, los piratas secuestran el barco para fondearlo en un puerto que cuenta con las condiciones necesarias y así poder darle una nueva identidad.

El Golfo de Adén es un paso importante para los barcos mercantes ya que al año cruzan por él cerca de 20.000 barcos, sin embargo debido a los ataques, los mismos tripulantes han denominado a esta zona como la ruta del miedo.

La falta de gobierno, inestabilidad social y apoyo nulo de los gobiernos cercanos ha hecho de Somalia un infierno, por lo que sus pobladores buscan una forma de sustentarse, aunque sea a costas de actos ilícitos. No obstante, la Comunidad Internacional ha propagado intentos de ayuda y seguridad a la zona, pues Somalia es el modelo perfecto que representa las amenazas a la paz y seguridad internacionales.

Pero esta actividad no nació sola, como se mencionó, la falta de estabilidad política ha favorecido a éste crimen, y más aún con los intentos de crear un estado unido, una misma Constitución que rija al país, esto sólo ha provocado caos y división territorial.

- **Justificación del tema**

Actualmente todo tipo de piratería es un fuerte golpe al comercio, ya que aumenta la economía informal y daña a la economía productiva de un país, sin embargo el tipo de piratería que es más alarmante es la marítima, por que además del robo que se efectúa, se pone en riesgo la vida humana de los tripulantes a bordo.

Los problemas de seguridad naviera y portuaria en general, y de buques mercantes y pasajeros en particular se han colocado como un foco rojo ante la lucha contra la piratería, por lo que se ha tratado de promover medidas universales que sean aplicadas por los organismos internacionales para garantizar la seguridad del pasaje, tripulaciones, carga, y buques.

A nivel internacional, nadie se imagina, en nuestros días, ver piratas en el mar, pero realmente es sorprendente que esto exista, mientras en Occidente se visualizan estos personajes, en el lado Oriental es la vacante perfecta para laborar.

Este análisis sobre piratería marítima es de gran efectividad para las Relaciones Internacionales puesto que, podemos observar la actuación de la Comunidad Internacional en su búsqueda por la paz, cooperación, ayuda humanitaria, económica y comercial, al mismo tiempo hay una interacción entre naciones e instituciones internacionales ante una problemática real que perjudica los intereses nacionales de los países en su práctica del comercio internacional.

El estudio de un tema como este para un internacionalista es de vital importancia ya que, no solo se trata de saber el contexto de una zona, sino el porqué del problema, conocer la realidad que se vive entendiendo diferentes aspectos como el político, económico y social.

El realizar esta investigación es de suma relevancia, ya que geográficamente Somalia representa uno de los principales cruces a nivel internacional, que unen a continentes y países desarrollados en su actividad comercial, la cual es de manera horizontal y el paso por el Golfo de Adén es un lugar clave para el movimiento de carga, sea América-Europa-Asia o viceversa, así es que los estados deben de estar en plena preocupación y trabajo mutuo para proporcionar un comercio libre y seguro, pues a partir de la globalización y la liberalización de los mercados ha contribuido al crecimiento del comercio mundial marítimo, y además de que una inestabilidad en una zona como Somalia corre el riesgo de estar propensa para ser un recinto terrorista, por tener vínculos directos con facciones como Al-Qaeda, así es como inmediatamente atañe a la seguridad no solo de un estado, sino de toda la comunidad internacional.

El estudiar la piratería somalí, nos dirige principalmente a inicios del siglo XXI, que es cuando a partir de la caída del estado, esta actividad toma su auge escudándose en los albores de guerra civil interna. Asimismo, uno de los principales actores que ha proporcionado ayuda humanitaria, alimentaria y militar, es la Unión Europea, por lo cual, con su Operación Atalanta, ha logrado disminuir en cierta medida los ataques piratas en el mar, y da un nuevo respiro a las embarcaciones de cualquier país que intente cruzar por el Golfo de Adén.

- **Hipótesis**

El resurgimiento y desarrollo de la piratería marítima es un problema que puede ser atacado directamente si se presta atención jurisdiccional por parte de los gobiernos adyacentes para combatir, desde el interior, el hambre y la pobreza de la región somalí, proporcionando, además de ayuda alimentaria, apoyo civil, como educación, salud y

actividades laborales, con lo cual la población entraría en una zona de comfort y poco a poco se restablecería la seguridad interna del país, para así lograr un acuerdo de creación de un solo gobierno. Externamente, la vigilancia por parte de flotas extranjeras debe de continuar para que los barcos piratas dejen de ver ésta actividad como una redituable entrada de dinero. Los programas por parte de Naciones Unidas, la Unión Europea o países en particular, deben de tener objetivos fuertes y claros, que abarquen todos los aspectos con los que cumple la piratería y así enfocarse en cada uno de ellos para combatirla, teniendo una buena coordinación y seguimiento, evitando que al término de cada programa, resurja ésta actividad o bien los piratas busquen nuevas zonas.

- **Objetivos**

- **Generales**

Explicar la expansión que ha tenido la piratería marítima en la región de Somalia, a partir de las continuas luchas de facciones internas y los intentos internacionales desplegados en la región.

- **Particulares**

- 1) Definir por qué es importante la seguridad para un Estado y por lo tanto qué se entiende por seguridad.
- 2) Determinar el significado de piratería marítima y su desarrollo.
- 3) Conocer los tipos de ataque y las zonas más alarmantes de piratería marítima.
- 4) Indagar en las legislaciones internacionales más relevantes al caso de piratería marítima.
- 5) Explorar la historia de Somalia, así como sus componentes comerciales, económicos y sociales.
- 6) Realizar un estudio del aumento de la piratería en Somalia mediante la situación de la caída del estado a la actualidad
- 7) Explicar la actuación de los piratas como nuevos entes criminales del siglo XXI.
- 8) Describir las acciones llevadas a cabo por la Comunidad Internacional en la región de Somalia.
- 9) Analizar el desarrollo y efectos de la Operación Atalanta como principal fuerza de combate a la piratería marítima somalí.
- 10) Verificar si la piratería marítima somalí representa una amenaza para la seguridad internacional y si las respuestas que se dan actualmente son adecuadas para la naturaleza de tal fenómeno.

- **Descripción de los capítulos**

La primera parte de esta investigación está dedicada a establecer fundamentos teóricos de la misma, mediante la comprensión de los conceptos de seguridad, y piratería marítima, así mismo se analiza la definición legal de piratería marítima que nos otorga el Derecho Internacional y su aplicación. Al igual, rescataremos las zonas de mayor riesgo para el comercio en la mar, así como los tipos de ataques que se han registrado en la OMI.

La segunda parte está conformada específicamente en Somalia, partiendo de su historia desde la caída del gobierno, pasando por la guerra civil que perpetuó durante más de una década. Tenemos también la descripción de lo que es un estado fallido y el por qué Somalia es considerada dentro de este margen. Se hará una breve reseña sobre su

comercio, economía y sociedad, para poder tener un mejor entendimiento del comportamiento de sus habitantes.

Dentro de la tercera parte, encontraremos el análisis de la forma y desarrollo de los piratas somalís, partiendo desde sus áreas de influencia hasta su *modus operandi*, es decir, la naturaleza de la piratería somalí, con la cual daremos relevancia a uno de los grupos más sobresalientes de la región.

En el capítulo cuatro, el estudio se enfocará directamente la respuesta internacional por parte de organizaciones internacionales así como de gobiernos en específico, por lo cual tendremos de ejemplo dos de las principales acciones para combatir a los piratas somalíes, una aplicada por Estados Unidos y la otra, que sigue vigente hoy en día, por la Unión Europea.

Una vez explicados los capítulos, veremos las conclusiones generales de la investigación y algunas recomendaciones de la misma.

- **Marco Teórico**

Las Relaciones Internacionales desde su existencia, su objeto de estudio ha sido el comportamiento y las acciones que llevan a cabo los Estados y los individuos que conforman el sistema internacional, por tanto una de las concepciones que toman las RR.II para explicar sus eventualidades es la teoría idealista que afirma que el sujeto es el punto de partida y el origen de toda reflexión sobre el mundo, es decir, que es la propia realidad la que ha de inferirse hacia el sujeto.

Autores como Emmanuel Kant indican que es el individuo el que impone sus leyes a la sociedad y no la realidad exterior. Asimismo Hegel afirmaba que para que el sujeto pensante, o sea la razón humana o la conciencia fuera capaz de conocer el mundo, debe existir en algún sentido, una identidad de pensamiento y de ser.

Johann Fichte explica que la realidad es un producto del sujeto pensante, en contraposición al realismo, el cual afirma que los objetos existen independientemente del sujeto que los percibe, junto con él Schelling, Schopenhauer y Bradley definen que el mundo es producto de una idea o razón absoluta de carácter histórico, cuyo despliegue en el tiempo constituye lo que llamamos mundo, historia, hombre y los productos de la humanidad.

Se puede considerar como idealista, la afirmación de que son las ideas las que determinan de manera radical los procesos históricos, es decir, un idealismo histórico defendido por autores como Hegel o Augusto Comte.

El idealismo, entonces afirma que “todos los países en el mundo conviven en una sola comunidad internacional donde las acciones entre naciones deben estar regidas por los ideales de la humanidad y deben perseguir beneficios en común”<sup>1</sup>

Se determina que las acciones de los Estados deben recibir los mismos juicios morales que reciben las relaciones a nivel personal, ya que la conciencia del hombre va a guiar las políticas exteriores de las naciones y éstas actuarán de acuerdo a la razón y al bienestar común sin detrimento de otra. De la misma manera guerras, situaciones criminales, son

---

<sup>1</sup> Dougherty, James, et al, *Contending theories of International Relations*, Harper & Row publisher, New York, 1981, p.84



hechos provocados por los actos individuales de los líderes y éstas pueden ser controladas mediante leyes y organismos internacionales.

Al hablar de piratería marítima, nos referimos a un acto criminal que proviene de entes individuales y que atañe directamente a los intereses de la comunidad internacional, teniendo sus consecuencias en sectores de alta importancia como la seguridad, comercio, economía y gobernabilidad de las naciones.

En el escenario mundial, los medio más eficientes para alcanzar una meta están caracterizados por ser consistentes con la seguridad de la nación, como consecuencia en las RR.II hasta el individuo más comprometido con los valores morales se ve involucrado en acciones egoístas y agresivas.

Una vez teniendo en cuenta el concepto y forma en que se emplea el idealismo, se puede decir que si la participación del sujeto es necesaria para dar lugar a la realidad, en este trabajo se utilizará ésta doctrina a fin de que la Unión Europa, como ente supranacional, tenga una actuación siguiendo los márgenes del idealismo, sobre cooperación y ayuda, con el objetivo de luchar a favor de la disminución y prevención de la piratería respecto al comercio y seguridad en la mar, por medio de ideales nacionales con una dignidad propia donde todos los individuos tengan derecho a la libertad e igualdad entre ellos, con el fin de que este trato sea considerado como el medio de obtención de beneficios, así mismo se tendrán en cuenta los principios de buena voluntad y un establecimiento de metas universales para alcanzar la paz, la justicia y un mejor nivel de vida, ayudando a la nación somalí a su combate a la hambruna y falta de gobernabilidad por medio de programas y acciones jurídicas con intervención de ciertas instituciones, para así apoyar a que dicha nación logre una estabilidad social hasta llegar a una política.

## **CAPÍTULO I**

### **DEFINICIONES DE SEGURIDAD Y PIRATERÍA DENTRO DEL MARCO LEGISLATIVO INTERNACIONAL**

#### **1.1 El enfoque de la Seguridad Internacional y piratería marítima**

##### **1.1.1 Concepto de Seguridad**

A lo largo de los años, los seres humanos han buscado la perfección dentro de su forma de ser y de relacionarse con los diversos grupos sociales, una de las variables que ha permitido el establecimiento de ciertos órdenes de conducta es el cómo se sienten en su interacción con otros, por lo que la seguridad juega un papel muy importante para poder establecer normas y reglas ya que de ella depende el ser aliado o enemigo.

La palabra seguridad proviene del latín “securitis” y denota confianza, tranquilidad de una persona procedente de la idea de que no hay ningún peligro que temer.

Así es como la seguridad se puede entender como una característica de cualquier sistema que nos indica o demuestra que éste está libre de todo peligro, daño o riesgo, y una cosa segura es firme y cierta por lo que se considera como una certeza.

Podemos encontrar diferentes tipos de seguridad, tantos como pueda realizar el ser humano, así en cualquier ámbito cuando se habla de seguridad se hace referencia a las condiciones en las que se desarrolla una actividad, con respecto a esto se deben tomar en cuenta las prevenciones necesarias en caso de complicaciones así como las acciones en momentos de desastre, para que tanto los individuos como una nación puedan efectuar medidas anti riesgos y evitar a toda costa entrar en conflictos.

### 1.1.2 Importancia del término de Seguridad para un Estado

Como se dijo, la seguridad está en todo ámbito, por supuesto que para una nación, la seguridad de su población, instituciones y territorio es lo primordial que defenderá y cuidará en cuanto a sus relaciones con otros Estados.

Para entender mejor el término de seguridad se puede describir que con el fin de la Segunda Guerra Mundial los estados se vieron en la necesidad de solventar sus conflictos y diferencias por algún medio viable, por lo tanto se creó la Organización de Naciones Unidas, cuyo ente dio pie a reglas y procedimientos que marcaron los usos y costumbres de sus miembros en cuanto a política internacional así como defensa y seguridad. Con este suceso, el mundo ingresó a un escenario en donde comenzó a desarrollarse un conflicto de tipo político-ideológico donde el mundo fue dividido en dos grandes bloques, la llamada “guerra fría”.

Ante este hecho, se vio la necesidad de crear alianzas lideradas por las potencias del momento para oponerse una con la otra: la OTAN contra el bloque soviético y el Pacto de Varsovia para hacer frente a occidente.

Con la caída del Bloque Soviético, el mundo dio un gran giro, pues entró en la era de la globalización. El final de la Guerra Fría supuso la aparición de nuevas concepciones de la ONU frente a controversias y enfrentamientos violentos, pues es de recordar, la fragmentación de Yugoslavia y el inmediato conflicto armado entre 1992-1995 y el muy desencadenado genocidio en Ruanda. Así es como los programas de prevención y resolución de conflictos aparecieron como una responsabilidad de la comunidad internacional, estableciendo cuatro puntos para lograr los objetivos de estos programas:

- Establecimiento de la paz
- Mantenimiento de la paz
- Imposición de la paz
- Consolidación de la paz

Así, Jesús Ramón Bacas Fernández lo define como “una verdadera cultura de prevención para redoblar esfuerzos y prevenir la violencia mucho antes que las tensiones y los conflictos erosionen los sistemas políticos y económicos hasta el punto de colapsarlos”<sup>2</sup>

Debido a que no habría más conflictos y las sociedades entrarían a un mundo estable y armónico, surgieron otros tipos de conflictos y amenazas. Los nacionalismos exacerbados hicieron su aparición con más intensidad y frecuencia que antes; “los fundamentalismos religiosos afloraron con crudeza y dando lugar a las nuevas amenazas asimétricas:

---

<sup>2</sup> Bacas Fernández, Jesús Ramón. Crisis somalí, piratería e intervención internacional, Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado, Madrid 2009, p.18. En [http://iugm.es/uploads/tx\\_iugm/crisis\\_somali.pdf](http://iugm.es/uploads/tx_iugm/crisis_somali.pdf)

terrorismo transnacional, narcoterrorismo, bioterrorismo, narcotráfico, crimen organizado, etc.<sup>3</sup>

“Antes de la Primera Guerra Mundial, en el sistema internacional, la seguridad no era considerada un bien público. Las naciones y en particular las grandes potencias se movilizaban y actuaban para resguardar la pluralidad de Estados soberanos y la persistencia del sistema de Estado, lo cual sí era considerado un bien público”.<sup>4</sup> Por lo que se necesitaba evitar que el sistema de Estados fuera sustituido por un imperio. Mientras que la supervivencia de un Estado concreto era un derecho que podía ser violado si veía necesario para mantener las condiciones que evitaran el riesgo de caer en un orden imperial.

Esta situación cambió radicalmente entre las dos Guerras mundiales, período en el que se introdujo el concepto de Seguridad Colectiva con la conformación de la Sociedad de Naciones. A partir de ese momento, la seguridad de un Estado concreto pasó a constituir un aspecto considerado como bien público debido a que su supervivencia y seguridad ya no quedarían necesariamente bajo la responsabilidad exclusiva del propio Estado afectado.

Luego de las dos grandes guerras mundiales del siglo XX, enfrentadas por estados con economías desarrolladas y organizados por burocracias modernas, se ingresó a un nuevo orden mundial donde se hizo alarde en las medidas políticas necesarias para superar las consecuencias de dichos conflictos. Con ello también hubo medidas económicas orientadas hacia los mismos propósitos, dando lugar a instituciones como el Fondo Monetario Internacional (F.M.I.), el Banco Mundial y el Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio que realizaron importantes esfuerzos para anticiparse a la posible reaparición del daño que había causado el proteccionismo y la autarquía de entre guerras, teniendo como consecuencia que el comercio exterior y los flujos de inversión se aceleraran. Sin embargo los acontecimientos en curso ya habían comenzado a dañar el clima de relaciones internacionales establecidas hasta ese entonces, contribuyendo a potenciar la importancia del concepto de Seguridad Nacional.

Las muertes provocadas por el conjunto de guerras, genocidios y actos terroristas, no alcanzan a las que han provocado hambre y epidemias, desastres donde los gobiernos fueron incapaces de responder a las necesidades básicas de sus sociedades.

La seguridad humana y la seguridad nacional son dos conceptos que deben de trabajar de la mano, a lo largo de la historia podemos encontrar que hay gran cantidad de ejemplos en los que la seguridad de los Estados no se ha extendido de forma automática y eficaz a la de sus pueblos.

La seguridad humana es una síntesis de la compleja interrelación de amenazas presentes en los escenarios de guerra civil, genocidio y desplazamiento de población, su centro de interés no es tanto la seguridad del Estado ante un ataque externo, como la seguridad de individuos y comunidades frente a cualquier tipo de violencia política.

Mientras tanto la seguridad nacional se refiere a la estabilidad, calma en busca del beneficio al desarrollo de un país, así como los recursos y estrategias para conseguirla, principalmente a través de la Defensa Nacional del país.

---

<sup>3</sup> Luttecke Barrientos, Javier La seguridad internacional y su evolución. Los hechos a través de más de medio siglo, 2004, p.1. En <http://www.revistamarina.cl/revistas/2004/3/luttecke.pdf>

<sup>4</sup> Ibídem pp. 2-3

En la actualidad las amenazas a la Seguridad Nacional son más sonadas e incluyen el terrorismo, los riesgos medio ambientales y fenómenos sociales de escala global.

La Seguridad Nacional interna significa que el Estado de derecho del país no este transgredido y prevenga el ataque a la infraestructura pública y su personal mediante la implementación de la defensa civil y medidas preventivas de emergencia, esto también incluye el uso de servicios de contrainteligencia para proteger al Estado de amenazas internas.

Y por otro lado la Seguridad Nacional externa está ligada a la seguridad fronteriza, control de migración o seguridad ambiental, donde la amenaza proviene del exterior, refiriéndose a las aguas territoriales, el espacio aéreo y el aseguramiento del comercio o intercambio comercial transfronterizo.

### 1.1.3 Seguridad Internacional

Ante hechos de riesgos que ponen en vulnerabilidad a los estados, se ha buscado el lograr un bien común, por lo que la seguridad internacional tiene como propósitos permanentes el garantizar la protección, defensa y soberanía del territorio; mantener la estabilidad de las instituciones que conforman la estructura del sistema político, económico, cultural y social de la nación, así como el de procurar en todo momento y en cualquier perspectiva, el bienestar de su población, al igual que su desarrollo. Por su parte, la relación entre seguridad y defensa se manifiesta al indicar que la seguridad constituye una meta a alcanzar y, la defensa, uno de los medios para ello.

Por lo tanto la responsabilidad de proteger es una prioridad importante para la Comunidad Internacional, pues debe de dotar a la ciudadanía de un entorno pacífico y seguro que posibilite su desarrollo, lo que tiene como consecuencias la obligación moral y el compromiso ético de prevenir enfrentamientos y actos violentos, y el deber de ayudar donde quiera que su actuación sea posible para evitar muertes y sufrimientos haya o no cualquier tipo de interés.

El día 20 de diciembre del año 1983, la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó la Resolución 38/188 H, a través de la cual se establecía la conformación de una comisión especial para tratar en profundidad el concepto de seguridad:

"En principio, la seguridad es una condición en la que los Estados o los individuos consideran que están expuestos en pequeña medida al peligro de un ataque militar, a las penurias económicas, a la presión política o a la injusticia social. Es necesario considerar la seguridad nacional e internacional como una cuestión de grado; en las circunstancias internacionales actuales no es factible que las naciones o los individuos alcancen por sus propios medios, plena libertad frente a todos los peligros, aunque mediante la cooperación internacional sería posible alcanzar ese objetivo".<sup>5</sup>

Así mismo,

---

<sup>5</sup> Australis, Aurora" Inteligencia de emergencia para la era de la información", Revista Aainteligencia, 2006 <http://www.aainteligencia.cl/?p=318><http://www.aainteligencia.cl/?p=318> consultado el 21 enero 2013

"La seguridad nacional y la internacional están cada vez más interrelacionadas, poniendo en tela de juicio, así, la noción de que la seguridad es fundamentalmente una función del poder nacional o de la fuerza militar y económica. Sólo cuando las naciones reconocen que la seguridad no es divisible, sea en sus dimensiones militares, económicas, sociales y políticas o en sus aspectos nacionales e internacionales, pueden formular medidas de cooperación necesarias en una época de interdependencia"<sup>6</sup>

Desde comienzos de la década de los noventa se multiplicaron las misiones de pacificación, bajo el mandato de Naciones Unidas, realizando intervenciones humanitarias, dando fuerzas combatientes para desencadenar conflictos en Europa, Asia y África, pero estos conflictos seguían, y lo que para la Guerra Fría la principal fuente de temor era la fortaleza del Estado enemigo, ahora la debilidad eran los masivos conflictos internacionales.

La Organización de las Naciones Unidas, ha establecido una serie de definiciones acerca de aspectos relativos a la seguridad, a fin de estructurarla, sugiriendo conductas a los Estados miembros, y para obtener de ellos criterios y procedimientos para intervenir en los conflictos de carácter internacional. Los principios rectores contenidos en la Carta y que fijan las doctrinas relativas a seguridad y defensa, son los siguientes:

- Fomento para la solución pacífica de controversias.
- Consentimiento para el uso de la fuerza sólo en caso de legítima defensa. Es decir, la no utilización de la fuerza con propósitos de agresión u ofensa. El artículo 2, párrafo 4, de la Carta de la ONU establece: "Los miembros de la organización, en sus relaciones internacionales, se abstendrán de recurrir a la amenaza o el uso de la fuerza contra la integridad territorial o la independencia política de cualquier Estado, o en cualquier otra forma incompatible con los propósitos de las Naciones Unidas".
- Ejercicio de la legítima defensa colectiva, es decir, del derecho de tomar acción contra quién actúe como agresor de un país miembro.
- Posibilidad de gestionar multilateralmente la paz por medio de soluciones como embargos, sanciones o mediante operaciones militares de mantenimiento de la paz.
- Aceptación de la posibilidad de conformación de sistemas regionales de seguridad, que actúe de acuerdo con los principios de la Organización.

Sin embargo la Resolución del 4 de diciembre de 1990, emanada de la Asamblea General de las Naciones Unidas establece que la seguridad tiene fines defensivos, la cual es definida como "una situación de paz y seguridad que se alcanza gradualmente con medidas políticas y militares eficaces y concretas que permitan:

- Establecer y mantener relaciones de amistad entre los Estados
- Arreglar controversias por medios pacíficos y equitativos y, en consecuencia, excluir la posibilidad de recurrir a la fuerza
- Eliminar la capacidad de lanzar un ataque por sorpresa y de iniciar una acción ofensiva en gran escala mediante la reducción de armamento y el desarme

---

<sup>6</sup> Luttecke Barrientos, Javier, Op.Cit p. 7

verificables, las medidas de fomento de la confianza y de la seguridad y la reestructuración de las fuerzas armadas con una orientación defensiva.<sup>7</sup>

La debilidad del Estado, la ausencia de instituciones fuertes y una administración responsable era un asunto prioritario en el orden internacional y se llegó a la denominación de Estados fallidos fundamental para establecer si un estado podía ser confiable a la seguridad internacional.

El fenómeno del estado fallido se tomo como una amenaza para la seguridad nacional e internacional, ya que podía crear inestabilidad, conflicto interno y crisis humanitarias en muchas regiones, sobre todo en las que Estados Unidos pudiera tener interés, por ser santuarios para terroristas y organizaciones criminales.

Tras los atentados del 11 de septiembre de 2001, el terrorismo de carácter trasnacional fue el enemigo número uno de la comunidad internacional, y por ende de la seguridad nacional de Estados Unidos. Así los estados fallidos se evidenciaron como un mecanismo para actividades terroristas... “Estados Unidos está ahora menos amenazada por los estados conquistadores que por los fracasados”<sup>8</sup>

Los estados fallidos reúnen un conjunto de problemáticas ya que pueden dotar de facto a acciones violentas, fragmentar y enfrentar a sociedades en creciente grado de pobreza, siendo incapaces de controlar los efectos negativos de la globalización, y deshabilitan toda noción de identificación nacional entre comunidades y culturas. Por lo tanto entre más débil es un estado, más afecciones a la paz y seguridad interna e internacional hay.

Actualmente dejando a un lado las sombras de la Guerra Fría y estando en un nuevo periodo de convivencia internacional, los países han tenido la necesidad de integrar esfuerzos a través de la cooperación en diferentes ámbitos como el militar, económico, social, todo esto con el objetivo de formar parte de los diferentes órganos de las estructuras de seguridad internacionales, por ejemplo, la OTAN, el Consejo de Seguridad de la ONU, alianzas regionales, coaliciones, etc.

Una vez teniendo claro el objetivo de la seguridad internacional y su relación hacia la sociedad, se puede redirigir el estudio hacia uno de los principales males que la atañen, como lo es la piratería, considerada como un acto criminal que infringe directamente en la seguridad de las naciones ocasionando la desestabilización en la comunidad internacional así como una gran especulación en el manejo y control por parte de las instituciones encargadas para su prevención y erradicación y de las distintas legislaciones adoptadas por estos organismos.

## 1.2 Piratería marítima

### 1.2.1 Definición de piratería

La piratería en una extensión general se puede entender como “la reproducción y distribución de copias de obras protegidas por el derecho de autor, así como su transmisión al público o su puesta a disposición en redes de comunicación en línea, sin la autorización de los propietarios legítimos, cuando dicha autorización resulte necesaria legalmente. La piratería afecta a obras de distintos tipos, como la música, la literatura, el

---

<sup>7</sup> Organización de las Naciones Unidas. Estudio sobre Conceptos y Políticas de Seguridad con Fines Defensivos, 22 de septiembre 1992. En <http://www.aedojas.com.ar/archivos/1993%20UN%20%20DEFENSA%20NO%20OFENSIVA.pdf> pp.13-14

<sup>8</sup> Bacas Fernández, Jesús Ramón, Op.Cit. p.25. Traducción libre.

cine, los programas informáticos, los videojuegos, los programas y las señales audiovisuales”.<sup>9</sup>

En el Acuerdo Nacional contra la Piratería suscrito en 2006 se señala que por piratería debe entenderse toda aquella producción, reproducción, importación, comercialización, venta, almacenamiento, transportación, arrendamiento, distribución y puesta a disposición de bienes o productos en contravención a lo establecido en la Ley Federal de Derechos de Autor y en la Ley de la Propiedad Industrial. Así es que las “mercancías pirata lesionan el derecho de autor cualesquiera copias hechas sin el consentimiento del titular del derecho o de una persona debidamente autorizada por él en el país de producción y que se realicen directa o indirectamente a partir de un artículo cuando la realización de esa copia habría constituido infracción del derecho de autor o de un derecho conexo en virtud de la legislación del país de importación”.<sup>10</sup>

Sin embargo la piratería es un fenómeno complejo porque no se presenta en forma aislada, siempre va acompañado de otros delitos que van desde el robo de la propiedad, la corrupción (de servidores públicos privados), la venta en el mercado informal e inclusive la comisión de hechos ilícitos graves perpetrados para que el producto pueda llegar a sus manos. La piratería se ha logrado infiltrar al ámbito común de vida y el ciudadano promedio tiene conciencia de que es algo ilegal, pero acepta el hecho sin recato, por lo que existen diversos tipos de piratería, no sólo existe la piratería de productos, también existe la piratería aérea y la de servicios; por ejemplo, a través del uso de documentos falsificados son usurpadas profesiones por sujetos que a través de un título irreal ejercen un trabajo para el cual no están capacitados.

### 1.2.2 Piratería y piratas en la mar. Orígenes y evolución

Conociendo mejor, de qué trata y en qué se enfoca el delito de la piratería, podemos partir a una clase definida que actualmente es un crimen para la comunidad internacional, la piratería marítima.

Los piratas fueron en el mar lo mismo que las cuadrillas de asaltantes, que aun operan en los caminos de la tierra, cicerón los llamó “enemigos del linaje humano”<sup>11</sup> y por esta causa en todas partes estaban considerados fuera de la ley.

La piratería nació a raíz de la utilización de rutas de navegación para fines comerciales y alcanzó su plenitud en los siglos XV y XVIII con abordajes y saqueos de buques portugueses y españoles que navegaban con las bodegas cargadas de plata y oro procedentes de las indias Occidentales de América del sur.

Se considera que la piratería marítima tiene sus orígenes en los inicios de la navegación marítima; es decir, cuando empezaron a efectuarse los primeros intercambios comerciales por mar y los objetivos eran el robo de metales y piedras preciosas que se transportaban.

Los piratas son tan antiguos como la navegación misma, así podemos encontrar referencias en las inscripciones asirias, caldeas o cretenses. La palabra “pirata” proviene del griego “πειρατής” que califica al ladrón que roba y depreda y se dedica al saqueo de los buques en el mar.

---

<sup>9</sup> Información en [http://portal.unesco.org/culture/es/ev.phpURL\\_ID=39397&URL\\_DO=DO\\_TOPIC&URL\\_SECTION=201.html](http://portal.unesco.org/culture/es/ev.phpURL_ID=39397&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html) página consultada el 29 de enero de 2013.

<sup>10</sup> Ibídem

<sup>11</sup> Solís Guillen, Eduardo, Derecho Océánico, Editorial Porrúa, México, 1987, p. 60

Durante la Edad Moderna, el escenario de la piratería se trasladó a los Océanos Atlántico y Pacífico. El sistema comercial del monopolio hispano atrajo, principalmente, a las Antillas a los piratas, bucaneros y filibusteros, cuya existencia no hubiese sido posible sin la ayuda encubierta de los gobiernos británico, francés y holandés. Su objetivo era “robar a los barcos españoles y portugueses que se dirigían a la península ibérica y el tráfico de esclavos negros”.<sup>12</sup>

La época dorada de la piratería se inicia, en el siglo XV, con la apertura de las nuevas rutas comerciales, y se prolonga hasta que los Estados se hacen con armadas potentes en el siglo XVIII. Durante estos siglos la acción de los piratas se fue adaptando a los adelantos en navegación y armamento, la primitiva técnica del abordaje fue abandonada al armarse los barcos mercantes con cañones para el ejercicio de la piratería.

El nombre de piratas era para los individuos que “de propia autoridad privada, recorrían los mares para cometer en ellos depredaciones, pillando a mano armada, sea en tiempo de paz o de guerra a los barcos mercantes sin ninguna distinción”.<sup>13</sup>

El Tratado de Ryswick (1697) entre las potencias coloniales trasladó la piratería desde Iberoamérica a América del Norte, y la firma de los Tratados de Utrecht (1712-1716), que establecían el derecho a la libre navegación por América, supuso un freno a la piratería, ya que a los diferentes gobiernos les interesaba el libre comercio. Es entonces cuando los piratas se transforman en contrabandistas, burlando el monopolio inglés o retoman el viejo papel de corsarios, con patentes de corso expedidas por los propios gobernadores americanos.<sup>14</sup>

En el siglo XIX sólo perduraron algunos piratas aislados en ciertas costas de África, Golfo Pérsico, China y Oceanía. Aquella piratería se vio impotente ante el avance técnico de los medios de comunicación y de organización defensiva. “Los esfuerzos de algunas naciones, particularmente Inglaterra, Francia y Estados Unidos, lograron abolir la piratería. Gradualmente, los gobiernos fueron reconociendo que la piratería constituía un delito internacional, e hicieron esfuerzos para desterrarla”.<sup>15</sup>

Una de las cunas de la Piratería Marítima fue el mar Mediterráneo, difundiéndose posteriormente de forma paulatina por los océanos Atlántico, Índico y Pacífico. A lo largo de los siglos la piratería fue pasando por diversas fases, siendo considerada prácticamente extinta en el siglo XIX, debido principalmente a la aparición del buque a vapor, así como a una vigilancia más efectiva de los mares por parte de los navíos de guerra británicos, franceses, alemanes y americanos. Después de más de un siglo de bonanza, en que apenas se registró algún caso aislado, a mediados de la década de 1980 se dio nuevamente un boom de este tipo de actos ilícitos. Esto no fue coincidencia sino una consecuencia inmediata del fin de la bipolaridad Estados Unidos-Unión Soviética pues cuando se redujo considerablemente el número de escuadras en movimiento, se tuvo el descenso directo de la vigilancia de los océanos.

Es entonces cuando se busca definir el crimen de piratería a nivel internacional, para que los estados que han sufrido o lleguen a sufrir dichos actos puedan castigar y condenar a

---

<sup>12</sup> Sobrino Hereida, José Manuel, Piratería y Terrorismo en el Mar. Universidad de A. Coruña. 2008

En [http://www.ehu.es/cursosderechointernacionalvitoria/ponencias/pdf/2008/2008\\_2.pdf](http://www.ehu.es/cursosderechointernacionalvitoria/ponencias/pdf/2008/2008_2.pdf) p.60

<sup>13</sup> Solís Guillen, Eduardo, op.cit. p.61

<sup>14</sup> El corso marítimo es la actividad bélica que un armado particular realiza contra los buques enemigos de su Estado y con un fin lucrativo autorizado para ellos por su propio gobierno mediante una patente de corso contra enemigos de su patria.

<sup>15</sup> Sobrino Hereida, José Manuel, Op.Cit p.92



sus delincuentes, así el IMB (Internacional Maritime Bureau) define la piratería como “el acto de abordar o intentar abordar un buque con el propósito de robar o de cometer cualquier otro crimen, con capacidad de hacer uso de la fuerza si fuera necesario para perpetrar dicho acto”.

Por otra parte el artículo 101 de la convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, 1982, declara que la piratería es cualquiera de los siguientes tres casos:

“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 en alta mar o en un lugar que no este sometido a la jurisdicción de ningún estado.”

“Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga el conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata.”

“Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos anteriormente o facilitarlos intencionalmente.”

La definición de buque o aeronave pirata también entra en la Convención (artículo 103) donde se define como los buques o aeronaves que hayan servido para cometer dichos actos piratas mientras se encuentren bajo el mando de las personas culpables de esos actos.

Como se dijo, durante los ochenta es cuando renace esta actividad, fue en el año 1983 cuando Suecia presentó un informe al Comité de Seguridad Marítima, (Maritime Safety Comitee, MSC) el cuerpo técnico más antiguo de la OMI, comunicando que el número de ataques piratas habían ascendido a tal cifra que empezaba a ser alarmante.

Después de discutir el problema, el comité preparó un borrador que posteriormente se usaría para las bases de la resolución (A.545), adoptada por la asamblea de la IMO que tuvo lugar en Noviembre de 1983.

Esta resolución:

- Admite que hay un incremento en el número de ataques piratas y robos en la mar.
- Reconoce el grave peligro que se sufre por a causa de este crimen respecto a:
  - la navegación
  - la vida
  - el medio ambiente

Invita a los gobiernos y organizaciones más interesadas y afectadas a:

- Prevenir los actos de piratería y minimizar los efectos de dichos actos, dando consejos para armadores, operadores, capitanes y tripulación.
- Informar a la IMO de cualquier acción tomada para mejorar los objetivos de la resolución.

- Recomienda a los Gobiernos afectados a informar a la IMO de cualquier ataque pirata que haya podido sufrir un buque con bandera de su país, indicando situación y circunstancias del incidente.

Finalmente esta resolución pide al consejo de la IMO mantener este problema bajo supervisión y tomar las decisiones que se consideren necesarias según los acontecimientos que vayan surgiendo.

En Abril de 1984, el MSC estableció “Piratería y robo a mano armada contra buques” un apartado fijo en su programa de trabajo, recopilando datos, con la ayuda de gobiernos y organizaciones internacionales, de todos los actos de piratería de los que se tuviera constancia, del lugar y de los hechos, para así poder conocer las zonas de actuación y los mecanismos del ataque.

A partir de ese momento el comité recibe informes donde aparecen:

- El nombre del buque
- Una descripción de dicho buque
- Coordenadas de ubicación
- El tiempo de duración del ataque
- Las consecuencias para la tripulación, el buque y la carga

Y las acciones emprendidas por:

- la tripulación
- y los Estados Costeros, (a los que se informó del suceso).

Pero los datos no engañan en el hecho de que a inicios del siglo XXI, los marinos que navegan por algunas zonas del planeta como son especialmente las situadas en áreas del Tercer Mundo: África occidental, Sudamérica, Indonesia y el Mar de la China son incapaces de llevar a cabo su trabajo sin miedo a ser robados o lo que es peor, secuestrados por piratas. Tal y como reflejan los informes publicados por la IMO, “según la zona y el año el número de ataques puede variar, pero el hecho común es el importante aumento del grado de violencia”.<sup>16</sup>

Hoy día, la escasa vigilancia en alta mar y las débiles e inconsistentes medidas de seguridad que se aplican en las zonas costeras y en las instalaciones portuarias de muchos países del mundo hacen atractivo el ambiente marítimo para la piratería (actos ilícitos cometidos fuera del mar territorial)<sup>17</sup> y para los asaltos a mano armada contra los navíos.

Estos actos representan una amenaza creciente y de extremo peligro para la seguridad marítima y para el comercio internacional, teniendo en cuenta sobre todo su imprevisibilidad y consecuencias.

<sup>16</sup> Coma Forcadell Marta, “La nueva piratería en las diferentes costas del tercer mundo y su incidencia en el comercio marítimo internacional”, Madrid, julio 2009, En

[http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:x\\_aFYdl6sMJ:upcommons.upc.edu/pfc/bitstream/2099.1/7017/1/Microsoft%2520Word%2520-%2520P.D.F.%2520Def.pdf+&cd=1&hl=es&ct=clnk&gl=mx](http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:x_aFYdl6sMJ:upcommons.upc.edu/pfc/bitstream/2099.1/7017/1/Microsoft%2520Word%2520-%2520P.D.F.%2520Def.pdf+&cd=1&hl=es&ct=clnk&gl=mx) p.7

<sup>17</sup> El mar territorial consiste en una zona marítima con soberanía nacional, que va hasta las 12 millas náuticas contadas a partir de la línea de costa (línea de base recta o normal) de un Estado. Una milla náutica es 1.852 metros.

El resurgimiento de la piratería o el incremento de sus ataques, se puede deber al espectacular aumento en el número de barcos que navegan en estas rutas marítimas, debido a la necesidad que surge en el mercado globalizado de obtener productos básicos al mejor precio. Esto se refleja en los altos niveles de importación que realizan los países desarrollados, de materia prima procedente de los países subdesarrollados o en vías de desarrollo. Así mismo el adelanto y mejora de la tecnología aplicada a grandes buques, provoca la disminución de los tripulantes a bordo aunque sean buques de gran tonelaje haciendo que la tripulación pirata llegue a ser mayor; además de la tecnología de posicionamiento o localización que puede llegar al alcance de los piratas volviéndose en contra de los propios buques.

Y también el navegar en buques con bandera de conveniencia, significa que se carece de protección que aporta la presión diplomática que los países más desarrollados podrían ejercer sobre los países que den cobijo a dichos piratas.

Es por eso que la mayoría de los países en los que sus aguas se ven afectadas por los piratas, no tienen recursos suficientes para controlarlas ni luchar contra este fenómeno en aumento. El deterioro de la economía mundial que afecta en su estado más crítico a estos países causando una pobreza, en el mayor de los casos, extrema, hace que la economía de los habitantes de sus costas se vuelvan a favor de los piratas, proporcionándoles puertos seguros donde refugiarse y desde donde poder operar. Parte de esta población, por lo general pescadores, y hasta personal de los gobiernos se han hallado implicados en algunos ataques o en algunos casos los mismos piratas se hacían pasar por personal de la misma guardia costera, según se comenta en un artículo publicado "Piracy: the fightback" enero 2002 en la revista especializada "Seaways".

Los ataques marítimos se han atañido principalmente a la mafia, "la delincuencia organizada es una parte importante del problema y la precisión con la que se llegó a las cargas más valiosas sugieren la participación de agencias de envío corruptas o funcionarios del puerto con acceso a la documentación. También hay indicios de que algunos de los regímenes gubernamentales más errantes de todo el mundo también están involucrados directa o indirectamente", o a los terroristas "el envío representa un vehículo evidente para Al Qaeda y sus afiliados para atacar intereses occidentales"<sup>18</sup>, de ser los que más se aprovechan y promueven estos ataques.

### 1.3 Tipos de ataque y zonas conflictivas

Aunque las causas estructurales del resurgimiento del fenómeno de la piratería marítima podrían ser comunes para los diferentes focos geográficos en los que se realiza esta práctica (alto volumen de circulación de buques, puntos críticos desde donde asaltar o refugiarse, mala situación económica y política del Estado y la reducida colaboración entre los estados afectados), el modo en el que actúan los piratas ha encontrado algunas variaciones, condicionado por el entorno en el que realizan sus operaciones, pasando por la disposición inicial de los delincuentes, hasta el cumplimiento final de sus objetivos.

Los ataques son diversos para poder tener una definición exacta de clases de ataque, pero para empezar, informa la OMI en su publicación anual sobre los actos de piratería y robo armado en buques 2006, ha habido un aumento del uso de armas de fuego por parte de los piratas en los ataques, lo que les ha hecho sentirse más seguros y llegar a un grado de violencia mayor.

---

<sup>18</sup> Coma Forcadell Marta, Op.Cit. p.9

“Los casos más frecuentes son los robos, que se suelen producir por la noche, particularmente entre las 01:00 y las 06:00 hrs. Aún así, en las zonas de riesgo de ataques piratas la vigilancia se debe mantener muy alerta las veinticuatro horas del día”.<sup>19</sup>

Los piratas tratan de colocarse en las zonas de proa o de popa y una vez en posición, lanzan cabos con garfios en los extremos que se hacen firmes en cubierta y les permiten subir. Si el barco tuviera una entrada más baja que la cubierta principal, se colocarían por esa zona para tratar de entrar por dicha apertura. Si el buque se encuentra parado, lo suelen intentar por la popa.

“Si los piratas consiguen embarcar, robaran todo lo que encuentren, equipamiento del barco, cabos, redes, materiales... Si además consiguen entrar en la zona de los camarotes, también se llevarán cualquier cosa de valor que la tripulación lleve a bordo”.<sup>20</sup>

Los tipos de ataque se clasifican dependiendo de la zona, como a continuación conoceremos:

### 1.3.1 La piratería asiática

Una de las zonas más influyentes es Asia, ya que los principales exportadores son los tigres asiáticos, de donde los barcos mercantes son un gran atractivo para la piratería.

Los barcos navegan muy cercanos a tierra y son abordados en la oscuridad de la noche, normalmente desde lanchas rápidas, llevándose dinero y objetos de valor tanto del barco como de la tripulación con la mínima fuerza o violencia posible.

Estos ataques nunca se pueden producir mar adentro, porque las aguas de esa zona del planeta están en un territorio repartido entre varios países muy cercanos geográficamente, creando estrechos como el de Malaca, Singapur o el de Philip, este último situado entre Indonesia y Singapur que es una de las zonas más acechadas por los piratas sobretodo en aguas indonesias.

El rasgo más característico de este tipo de ataque es la habilidad que tienen los piratas para abordar el buque. Además de que la violencia no es presente en sus actos a menos que haya resistencia por parte de la tripulación.

### 1.3.2 La Piratería del África Occidental y la sudamericana.

Otra de las zonas de confort para los piratas es África occidental, ya que es una zona con poca vigilancia y la sudamericana donde las rutas marítimas carecen de gran vigilancia.

Los buques se encuentran fondeados y los piratas que los abordan llevan armas de fuego y los ataques tienen un nivel de violencia superior al de la piratería asiática. El botín suele consistir en dinero, cosas personales, la mercancía que se transporta y los equipos de navegación de los que el buque esté dotado y que se puedan mover o desmontar con

---

<sup>19</sup> Ibídem p.11

<sup>20</sup> Ibídem p.11

facilidad. Los bienes robados por estos piratas son en cantidad superiores a los de la piratería asiática, además parecen estar bien informados o como mínimo los ataques parecen ser previamente planeados.

Hay una carencia de competencia o de buena voluntad demostrada por parte de los países implicados a la hora de aplicar la ley. Además las escasas patrullas de las que disponen estos países tardan demasiado en llegar a la escena del crimen y de asistir a las víctimas.

La mayoría de los buques atacados se encontraban fondeados cerca de la costa, por lo que en un principio se recomendó fondearlos a 40 millas. Aún así, los piratas siguen acechando esas aguas.

El último caso importante en aguas africanas, es el del atunero vasco “Playa de Bakio”<sup>21</sup>, donde se pedía dinero a cambio de los rehenes, una tripulación de 26 pescadores de los cuales 13 eran españoles.

La única similitud entre la piratería asiática, la africana occidental y sudamericana es que en todos los casos los piratas usan pequeñas embarcaciones pero muy rápidas para acercarse al costado del buque y desde allí con una gran habilidad consiguen llegar a la cubierta principal de buques con una obra muerta considerable.

Debido a los últimos casos de piratería vividos en aguas africanas, “la ONU ha autorizado la persecución de los barcos pirata en aguas de Somalia”<sup>22</sup>

### 1.3.3 La Piratería en el Sureste Asiático

Como se dijo antes, Asia es un foco verde para los piratas, sin embargo también hay zonas específicas en las aguas de este continente, como lo es el sureste.

Los ataques perpetrados en esa zona están asociados a actos violentos así como el secuestro de buques en condiciones de navegación. Sometiendo a la tripulación con armas y robando toda la carga que transporta el buque. En ocasiones hay víctimas mortales y en otras la tripulación es finalmente dejada en libertad en su buque una vez que los piratas han ultrajado la mercancía.

Un ejemplo claro es el caso del “Marta”<sup>23</sup> un buque con bandera de Chipre que en agosto del 1990 navegando de Bangkok a Busan, fuera de las aguas Camboyanas, un gran número de piratas armados lo abordaron de noche.

Ellos conocían perfectamente su situación y los detalles de la carga que transportaban, 2000 toneladas de hojalata valorada en 2 millones de dólares. Los atacantes eran cuatro que rápidamente sometieron a los nueve tripulantes del “Marta”. El buque entonces empezó un extraño viaje hacia el sur, durante dos días de navegación, la tripulación permaneció en un camarote, esposados y con los ojos vendados. Mientras los piratas pintaron la chimenea del buque y el nombre cambiándolo al de “V TAI” con la ayuda de unas plantillas. También izaron una bandera de Honduras intentando no alterar el puerto de registro visible en su popa.

---

<sup>21</sup> “El capitán del atunero vasco secuestrado declara que los 26 pescadores se encuentran bien”, El periódico El País, artículo cuya tripulación fue secuestrada por una milicia somalí en aguas internacionales el 19 de abril de 2008. En [http://elpais.com/elpais/2008/04/26/actualidad/1209197823\\_850215.html](http://elpais.com/elpais/2008/04/26/actualidad/1209197823_850215.html)

<sup>22</sup> “La ONU ha autorizado la persecución de los barcos pirata en aguas de Somalia” EL País, Sección Asuntos Internacionales. En [http://internacional.elpais.com/internacional/2008/06/02/actualidad/1212357614\\_850215.html](http://internacional.elpais.com/internacional/2008/06/02/actualidad/1212357614_850215.html)

<sup>23</sup> Coma Forcadell Marta, Op.cit. p.13

Después de estos dos días, el buque fondeó y durante la noche los piratas empezaron el cambio de la mercancía en una barcaza, el barco permaneció fondeado durante dos días más hasta poner rumbo norte. Después de otros dos días, durante los que se fueron alejando de la costa noreste de Malasia, los piratas abandonaron el buque. El resto de la tripulación fue abandonada en unas condiciones precarias, sin radio y con sólo una carta vieja y medio rota como único instrumento para encontrar el camino de vuelta a Bangkok.

Otro ejemplo podría ser el buque mercante “Alondra Rainbow” en 1999<sup>24</sup> o el buque tanque “Suci”, que fue atacado en el 2004 convirtiéndolo en un buque fantasma, el “Glory II. Este ejemplo nos sirve para ver hasta que punto están organizados e informados los piratas de esa zona, creando mafias y contrabando con la mercancía.

#### 1.3.4 La piratería en el mar del sur de la China y el lejano Oriente.

Este tipo de ataque se caracteriza por el secuestro del buque en si, es decir, la tripulación es abandonada a la deriva en un bote salvavidas, al buque se le da una identidad falsa y la carga, si es que transporta alguna, se traspasa a otro buque, convirtiéndolo en un buque fantasma.

“El 7 de octubre de 1985 en la zona oriental del Mediterráneo el crucero Achille Lauro fue atacado por piratas. Tras este ataque, la OMI creó en el 1988 la Convención para la supresión de actos ilegales que atentan contra la seguridad en la navegación SUA (Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation)”.<sup>25</sup>

El principal objetivo de esta convención es asegurar que se sigan los procedimientos legales y correctos con las personas que han perpetrado los actos ilícitos contra los buques. Esto incluye la toma del mando de la nave por la fuerza, actos de violencia contra la tripulación de dicha nave, o la carga de explosivos u otros mecanismos que puedan destruir o dañar la embarcación.

La convención obliga a los doce países contratantes tanto a extraditar como a procesar a los acusados de perpetrar dichas acciones

En la época actual los actos de violencia, detención y depredación contra navíos de transporte, pesqueros o de recreo, no han desaparecido, lejos de ello se han incrementado. Esto se puede comprobar en las estadísticas que anualmente proporciona el IMB, para constatar como raro es el año en que estos hechos no superen la cifra de 250 ataques.

Así los principales objetivos de los piratas modernos siguen siendo el robo de la caja del barco, el secuestro del navío, de la tripulación o pasaje para obtener un rescate, el robo de la carga o el del propio buque, con riesgos de muerte para tripulantes y pasaje. Lo cierto es que se han incrementado otras formas y aparecen nuevos objetivos, de manera que junto a la piratería de baja intensidad (robos a mano armada en navíos), poco a poco va creciendo otra piratería donde se usan armas y equipamientos militares se vuelven muy sofisticados, de manera que las organizaciones criminales encuentra en estas actividades un nuevo y jugoso modus operandi. El dinero de los piratas nutre de cuantiosos fondos a organizaciones criminales y terroristas y estas a su vez proporcionan apoyo humano y logístico a aquellos, convirtiéndose en una actividad recíprocamente delictiva.

---

<sup>24</sup> Ibidem p.15

<sup>25</sup> Ibidem p.15

El resurgimiento de los actos de piratería viene favorecido por la ausencia de represión debido a la situación interna y/o internacional en la que se encuentran algunos países ribereños, donde se confrontan la ausencia de un aparato administrativo nacional, la falta de medios económicos y una cierta complacencia de las autoridades con los criminales. Todo ello, facilita la impunidad de sus actuaciones y los lleva a ser cada vez más audaces y violentos.

En el siglo XXI los ataques piratas se realizan con apoyo del sistema de posicionamiento global por satélite (GPS), se emplean fusiles automáticos y lanzacohetes así como embarcaciones de alta velocidad. Los piratas abordan los barcos para robar dinero y pertenencias de la dotación, la caja fuerte, las mercancías, los repuestos o enseres diversos como televisiones, DVD, videos, etc.

De acuerdo con el Informe del IMB del año 2006, se ha sabido que los piratas operan hasta 400 millas de la costa, utilizando buques nodrizas para efectuar sofisticados ataques contra el tráfico comercial.<sup>26</sup>

#### 1.4 La piratería Marítima en el marco del Derecho Internacional

La piratería marítima, al ser un fenómeno de alcance internacional, ha tenido la necesidad de adoptar diferentes legislaciones para su erradicación y prevención por parte de la comunidad internacional, y así mismo poder llegar a un conceso donde los países perjudicados puedan seguir el mismo método, normas y reglas para apoyarse y lograr una solución, sin que ésta pueda perjudicar en su jurisdicción y gobernabilidad.

##### 1.4.1 Espacios marítimos

Durante esta investigación, aparecerán distintos términos básicos de los espacios marítimos, por lo cual, brevemente serán explicados.

- Los derechos territoriales del Estado se extienden, según nos explica César Sepúlveda<sup>27</sup>, sobre:
  - a) La parte terrestre incluyendo el subsuelo.
  - b) Las aguas nacionales como lagos, ríos, canales, etc.
  - c) Aguas territoriales
  - d) Plataformas submarinas y subsuelo
  - e) Espacio aéreo
  - f) La parte correspondiente de lagos y ríos limítrofes a otros países y la de los estrechos.

El territorio marítimo del Estado comprende junto con el territorio terrestre y espacio aéreo, el dominio marítimo que integran el mar nacional y el territorial, el estado goza de ciertos derechos especiales como estado costero, sobre la zona contigua, la ZEE y la plataforma continental.<sup>28</sup>

---

<sup>26</sup> Ferrero, Julio Albert, "Piratería y terrorismo marítimo", 2009, p. 339 s/d

<sup>27</sup> Sepúlveda, César, Curso de Derecho Internacional Público, México, 1971 Edit. Porrúa, p. 64

<sup>28</sup> Seara Vázquez, Modesto, Derecho Internacional Público, el Mar en el Derecho Internacional, 15ª edición, Edit. Porrúa, México, 1999, p. 256

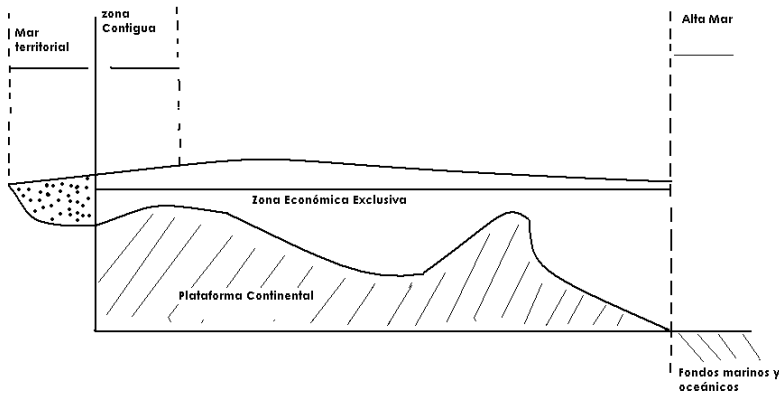


Ilustración 2. Fuente:

Elaboración propia con base en Seara Vázquez, Modesto, Derecho Internacional Público, el Mar en el Derecho Internacional, p.57

El mar nacional forma parte del territorio del Estado que tiene sobre él plena soberanía y está formado por las aguas situadas dentro del límite de sus fronteras terrestres y de las líneas de base a partir de las cuales se comienza a medir la extensión del mar territorial. El mar nacional comprende lagos, mares interiores, puertos, ciertas bahías, golfos y los canales y ríos que en todo o en parte no sean de rango internacional.

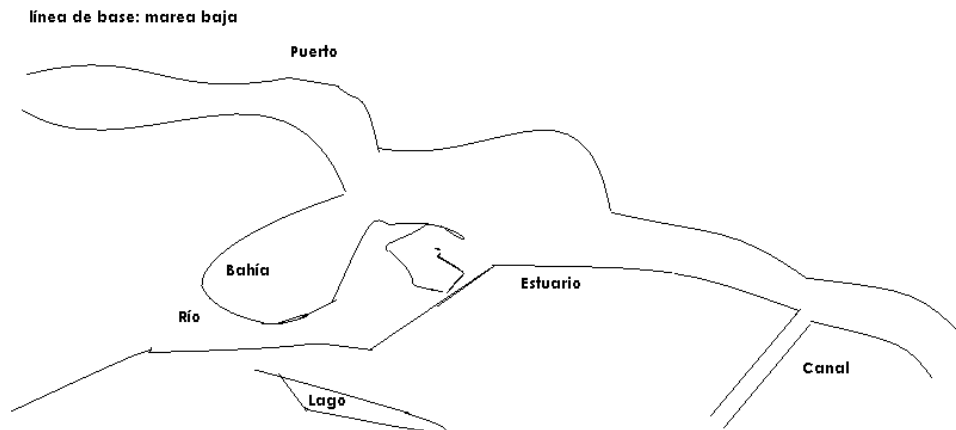


Ilustración 1. Fuente: Elaboración propia con base en Seara Vázquez, Modesto, Derecho Internacional Público, el Mar en el Derecho Internacional, p.257

Línea de base: línea de bajamar a lo largo de la costa, es decir, la que sigue el trazado actual de la costa en marea baja y a partir de la cual se mide el mar territorial. Constituye la línea de base normal para medir la anchura de los diferentes espacios marinos.<sup>29</sup>

Dominio marítimo: abarca 200 millas e incluye el mar territorial (12 millas desde la línea de base) y la Zona Económica Exclusiva (las 188 millas siguientes).

Mar territorial: área marítima sobre la que se extiende la soberanía de un Estado y que abarca hasta las 12 millas desde la costa. La expresión mar territorial, generalmente admitida, sustituye a otras como aguas jurisdiccionales o aguas territoriales, especificado en el artículo 3 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982. Es el espacio marítimo situado entre el mar nacional y alta mar<sup>30</sup> y queda sujeto a las

<sup>29</sup> Saura Estapa, J. Límites del mar territorial, Universidad de Barcelona, Edit. José María Bosch, Barcelona, España, p.51.

<sup>30</sup> Seara Vázquez, Modesto, Op.cit. p 260



leyes y reglamentos del Estado costanero, sin embargo Max Soiensen aclara que esta soberanía está limitada en la actualidad.<sup>31</sup>

Zona contigua: área contigua al mar territorial, que no puede extenderse más allá de 24 millas contadas desde las líneas de base, así lo determina el artículo 33.1 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982. Es la parte vecina del mar territorial y sobre la cual el Estado costero puede ejercer una serie de competencias de carácter limitado<sup>32</sup>, sin embargo Soiensen agrega que también hay poder sobre el control necesario para impedir o sancionar la infracción de sus regulaciones aduaneras, fiscales, de inmigración o de salubridad cometidas dentro de su territorio.<sup>33</sup>

Zona Económica Exclusiva (ZEE): área situada más allá del mar territorial y adyacente a éste, sujeta a un régimen jurídico específico, según el cual los derechos y la jurisdicción del Estado ribereño y los derechos y libertades de los demás Estados se rigen por las disposiciones pertinentes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, artículo 55. Los derechos de que se gozan son:

- Derecho de Soberanía. Con fines de exploración, explotación, conservación y administración de los Recursos Naturales.
- Jurisdicción respecto a: establecimiento y utilización de las islas artificiales, instalaciones y estructuras, investigación científica marina y protección y preservación del medio marino.<sup>34</sup>

Plataforma continental: En la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 se define como el lecho y subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base. En esta zona la explotación de combustibles fósiles y minerales es una actividad de explotación exclusiva de sus recursos.<sup>35</sup>

El único límite aparente que se fija a la plataforma es la posibilidad de explotación de recursos naturales, que debe entenderse como los recursos minerales y otros recursos no vivos del lecho del mar y del subsuelo.<sup>36</sup>

Alta mar: parte del mar no incluida en la ZEE, en el mar territorial o en las aguas interiores de un Estado, ni en las aguas de un Estado archipelágico. Debido a que en alta mar no existe soberanía territorial, los buques que navegan por dicho espacio se encuentran sometidos a la jurisdicción exclusiva del Estado cuyo pabellón enarbolan.<sup>37</sup>

Aguas interiores: hacen referencia a las aguas situadas en el interior de la línea de base del mar territorial, como, por ejemplo, los puertos, lagos y ríos no internacionales y a las bahías y mares interiores cuyas costas pertenezcan a un solo Estado.

Aguas archipelágicas: la soberanía de un Estado archipelágico se extiende a las aguas encerradas por las líneas de base archipelágicas.

#### 1.4.2 Convenios Internacionales sobre el Mar y la Piratería

<sup>31</sup> Soiensen, Max, Manual de Derecho Internacional Público, Fondo de Cultura Económica, Edit. Mcmillan, Londres, 1968, p. 335

<sup>32</sup> Seara Vázquez, Modesto, Op.cit. p.266

<sup>33</sup> Soiensen, Max, Op.cit. p. 338

<sup>34</sup> Seara Vázquez, Modesto, Op.cit. pp. 270-271

<sup>35</sup> Soiensen, Max, Op.cit. p. 339

<sup>36</sup> Sobarzo, Alejandro, Régimen jurídico del Alta Mar. Primera Edición, Edit. Porrúa, México, 1970, p. 205

<sup>37</sup> *Ibidem* p. 127

Una vez conociendo los conceptos básicos dentro del lenguaje marítimo, podemos proseguir con las normas a nivel internacional que han surgido en base a tratar de conseguir un fin a la piratería en la mar.

El papel que juega la Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar, es muy importante ya que ésta prevé el derecho de visita de un buque del que se sospecha se dedica a la piratería. Este derecho podrá tener valor para aquellos buques de guerra o militares, o los que estén autorizados y estén al servicio de un gobierno. Con esto de antemano se podrá verificar el derecho de un buque sospechoso a enarbolar su pabellón y hacer las inspecciones necesarias en documentos y aeronave.

Para su trabajo en conjunto, se añade el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Navegación Marítima, que contiene siete tipos de acciones que se consideran delitos:

1. Comete un delito quien se apodere de forma ilícita e intencionada de un buque o ejerza el control del mismo mediante la violencia, amenaza o cualquier forma de intimidación.
2. Acto de violencia contra alguna persona que se halle a bordo de un buque y que ponga en peligro la navegación.
3. Destrucción de un buque o el daño al mismo o a su carga.
4. Colocar en un buque cualquier artefacto o sustancia que pueda destruir el buque.
5. Causar daños en las instalaciones y servicios de navegación marítima y entorpecer el funcionamiento de los servicios que puedan poner en peligro a la navegación.
6. Difusión de información falsa.
7. Causar lesiones o cometer homicidio.

Este mismo convenio, habla sobre castigar la tentativa, la complicidad, la instigación y la amenaza de los delitos anteriores. Para la aplicación de este régimen jurídico es necesario que el buque objeto del delito esté navegando o prevea navegar hacia aguas situadas más allá del límite exterior del mar territorial de un solo Estado o más allá de los límites laterales de su mar territorial con Estados adyacentes. Si el caso no es aplicable al convenio, se debe de verificar si el presunto delincuente es hallado en el territorio de un Estado parte al convenio.

Así es como los tratados internacionales referentes a este crimen, hacen la calificación de actos piratas aquellos cometidos en alta mar o en un lugar que no está sometido a la jurisdicción de algún Estado. Con lo que, el Consejo de Seguridad acuñó la expresión “robo a mano armada” en sus resoluciones, pues de no hacerlo, dejaría sin efecto sus autorizaciones en las aguas territoriales del Estado donde ocurre esta situación.

La superficie marítima del planeta tiene un área aproximada de 130 millones de millas cuadradas, la mayoría de ellas es considerada como alta mar, por lo que, en ciertas excepciones, no se aplica directamente la jurisdicción de un Estado, así pues llega a existir cierta anarquía en la ley.

La piratería marítima, tuvo un lugar legal a nivel internacional hasta la celebración de la Convención sobre la Alta Mar celebrada en Ginebra en 1958 cuando finalmente obtuvo una definición; sin embargo no abarcaba a todos los actos piratas que ocurrieran en el mar territorial, dejando una situación de impunidad total a la luz del Derecho Internacional.

Las Naciones Unidas, reconociendo la libertad de navegación y la seguridad de buques y tripulación aprovecharon la definición de piratería de la Convención de 1958 y es entonces cuando se obtiene la definición establecida en el artículo 101 de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, anteriormente dada. Así una vez más la piratería en el mar territorial dejó de ser considerada en la legislación, con lo que obviamente los actos ilícitos se hicieron en incremento, teniendo que entrar en acción el Comité de Seguridad Marítimo (MSC), de la Organización Marítima Internacional, creando una gran preocupación a los gobiernos por el aumento de este delito y así el deber de tomar medidas necesarias para la prevención y supresión de este acto, adoptando en 1983 la resolución A.545 “Medidas para prevenir los actos de piratería y asalto a mano armada contra buques”<sup>38</sup>

Pero aun así se sentía un enorme vacío en cuanto legislaciones, por eso en 2001, se adoptó la resolución A.992 “Código de prácticas de investigación para crímenes de piratería y asaltos a mano armada contra buques” considerando “todo acto ilícito de violencia o detención, o todo acto de depredación o amenaza u otros actos de piratería dirigidos contra un barco, contra personas o bienes a bordo del mismo, en un lugar sometido a la jurisdicción de un estado relativo a tal infracción”<sup>39</sup>

Es relevante recordar que desde abril de 1984, el MSC pasó a considerar la piratería marítima como un elemento independiente y permanente de su programa de trabajo, dejando que los gobiernos empezaran a hacer llegar información detallada al MSC relativa a este tipo de incidentes. En la actualidad, el Buró Marítimo Internacional, que fue establecido por la Cámara de Comercio Internacional emitió informes trimestrales y anuales sobre este tipo de actos ilícitos.

Por todo ello, los estados desarrollados han tratado de crear leyes que influyan en la reconstrucción del Estado fallido que no pueda ser capaz de controlar sus aguas, así como normas que todos los miembros de Naciones Unidas adopten a fin de tener el mismo manejo para la resolución de situaciones respecto a la piratería en la mar.

Para poder culpar el acto de piratería, está tiene que ser cometida en alta mar. Si el mismo acto se realiza dentro de las 200 millas náuticas cercanas al Estado estaríamos ante un supuesto de “robo a mano armada en alta mar”. Esta distinción parte de la presunción de que los Estados están capacitados para ejercer la soberanía sobre sus aguas territoriales. Pero la realidad de los Estados fallidos, no fue prevista por el Derecho Internacional.

El Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, para dar solución a esta nueva realidad, equipara el bandidaje en aguas del Estado fallido con la piratería. De este modo otros países pueden desplegar medidas habilitadas por la Convención de Derecho del Mar para combatir la piratería. En el caso de Somalia, el Consejo de Seguridad ha extendido la equiparación de bandidaje y piratería al territorio somalí.

Desde principios de siglo XX, han sido varios los intentos por establecer una legislación que cumpla con las acciones exactas de piratería, uno de los más renombrados fue el de la Universidad de Harvard, que a través de un grupo de académicos liderado por el profesor Joseph Bingham de la Universidad de Stanford, iniciaron en 1932 un tipo de convención sobre la piratería, conocido como “Harvard Draft Convention” el cual es notable por que da

<sup>38</sup> Para mayor información consulta la página web <http://www.airpower.maxwell.af.mil/apiinternacional/api-s/2006/3tri06/kenny.html>

<sup>39</sup> Organización Marítima Internacional, Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques, 22 enero 2002 En <http://www.marinamercante.gob.hn/PDF/resoluciones-omi/Resoluciones%20Asamblea%20OMI/ASAMBLEA%20N%C2%B7%2022/RESOLUCIONESA922.pdf> p.4

un concepto de piratería para ese momento histórico en base a las distintas resoluciones judiciales. Su objetivo era crear una jurisdicción común que hiciera frente a la piratería.

En el artículo 3 del documento se define la piratería como: “cualquiera de los siguientes actos, cometidos en un lugar situado no dentro de la jurisdicción territorial de cualquier Estado:

- 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 fé, 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.
- Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque con el conocimiento de hechos que lo convierten en un barco pirata.
- Cualquier acto de instigar o de facilitar intencionalmente los actos descritos en el párrafo 1 o el párrafo 2 del presente artículo”

Los elementos principales de esta definición se refieren a que debe existir violencia o pillaje, los fines deben ser privados, lo que excluye los actos de violencia o de terrorismo patrocinados desde un estado. Además de que el acto debe provenir de otro buque o aeronave, lo que elimina los motines que puedan producirse a bordo, a excepción de que una vez triunfante el motín, el barco o la aeronave sean utilizados para emprender actividades piratas.

El proyecto de Harvard fue la base 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, (CONVEMAR)<sup>40</sup>, que sustituyó a la anterior. Según ambos textos, la piratería es:

- 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:
  - Contra un buque o una aeronave en la alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos.
  - Contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado.
- 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
- Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en los apartados anteriores o facilitarlos intencionalmente

Siguiendo la línea de la definición propuesta por el Proyecto Harvard, se proponen dos nuevas ideas. La primera es que los actos de piratería deben ser cometidos desde un buque o aeronave privados, excluyendo los cometidos por aeronaves o buques militares. De hecho, según el artículo 16 de la Convención de Ginebra sobre la Alta Mar, “se asimilan a los actos cometidos por un buque privado los actos de piratería, perpetrados por un buque de guerra o un buque del Estado o una aeronave del Estado cuya tripulación se haya amotinado y apoderado del buque o de la aeronave”. Así pues, solo existe piratería si un buque o una aeronave privados atacan a otro. La segunda idea es la aparición del

---

<sup>40</sup> Conocida también por sus siglas en inglés UNCLOS (United Nations Convention on the Law of the Sea).

término ilegal, de lo que parece, existen actos legales de violencia que pueden ocurrir en alta mar, probablemente referidos a la actividad militar de navíos rivales, por ejemplo, en una guerra civil.

La definición de piratería de ambas convenciones parece basarse en los actos de piratería de corte tradicional, aquellos que ocurrían en alta mar, y no tienen en cuenta los delitos propios de la piratería costera, esto es, los que ocurren en el mar territorial de un país, dado que presupone que los Estados con litoral disponen de medios para reprimir y atacar los actos delictivos que se produzcan en sus aguas.

Así que los piratas pueden ser perseguidos en todo lugar, excluyéndose únicamente las aguas interiores, el mar territorial, el espacio aéreo sobre el mar territorial y las aguas archipelágicas y solo si las legislaciones nacionales de los países costeros contemplan el delito de piratería podrán perseguir a los delincuentes. De hecho, esta definición del delito ha permitido a los piratas adentrarse en las aguas territoriales de Estados que apenas disponen de medios para proteger su jurisdicción sin temor a ser capturados por navíos de terceros países.

Sin duda alguna, un fuerte apoyo para combatir este crimen, teniendo en cuenta la problemática para definir dichos actos y actores fue cuando en 1948 se llevó a cabo una conferencia internacional celebrada en Ginebra donde se adoptó una Convención para crear la Organización Marítima Internacional (IMO), que fungiría como un organismo especializado de las Naciones Unidas cuyo lema es “por una navegación más segura y unos mares más limpios”, con el fin, según se establece en el artículo 1, fracc. a, de la Convención es: “establecer un sistema de cooperación entre los gobiernos en el ámbito de la regulación y prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de todo tipo que afectan a la navegación comercial internacional; alentar y facilitar la adopción general de normas lo más estrictas posibles en materia de seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y el control de la contaminación marina por los buques”.

Cada intento propuesto por Naciones Unidas y por países en particular para combatir a este crimen, han propiciado que reluzcan deficiencias en su camino por atacar a los piratas o el método eficiente para lograr acciones de solución.

Sin embargo el Consejo de Seguridad de la ONU, ya en el siglo XXI, ha aprobado ocho resoluciones referidas al problema de la piratería: 1816, 1838, 1846 y 1851 (en el año 2008); 1897 (2009), 1918 y 1950 (2010) y 1976 (2011). En las aprobadas en 2008, se distingue entre actos de piratería (que ocurren en alta mar) y robos a mano armada que se acontecen dentro de las aguas territoriales de un Estado.

La IMO adoptó en 2009 su Resolución A1025 denominada Código de prácticas para la investigación de delitos de piratería y robo a mano armada contra barcos, asimismo asume la definición de piratería del artículo 101 de la CONVEMAR y determina que el robo a mano armada contra buques es:

- Todo acto ilícito de violencia o de detención, o cualesquiera actos de depredación o de amenaza que no sean actos de piratería, cometidos con un propósito personal 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
- Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos anteriormente o facilitarlos intencionalmente.

Los actos de violencia contra buques o personas y bienes a bordo de ellos que se encuentran dentro de las aguas interiores y del mar territorial de un Estado o dentro de aguas archipelágicas no tienen la consideración de piratería, y sí son actos de piratería cuando el robo, la detención o cualquier otro acto ilegal de violencia se producen en el resto de las aguas, sean internacionales o pertenezcan a una Zona Económica Exclusiva de un Estado. La clave para la denominación de un delito como piratería es el lugar donde se produce, pero la Oficina Marítima Internacional, que es la división de la Cámara de Comercio Internacional, establecida en 1981 y dedicada a la lucha contra el fraude y los delitos marítimos, considera que el elemento decisivo para calificar un acto de piratería es el hecho delictivo en sí, con independencia de dónde se produzca; dicha oficina define la piratería y el robo a mano armada como “acto de abordaje o intento de abordaje con la intención de cometer un robo o cualquier otro delito y con la intención aparente o la capacidad de usar la fuerza para ello” aunado a todos los actos que se realicen donde se encuentre el barco atracado, fondeado o en mar abierto.

La Convención de Ginebra sobre la Alta Mar de 1958 obliga a las naciones en el ámbito de la represión de la piratería enmarcando en su artículo 14 que todos los Estados deben “cooperar en toda la medida de lo posible a la represión de la piratería en alta mar o en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún Estado”.

Por su parte, el artículo 105 de la CONVEMAR afirma que cualquier Estado es capaz de tomar acciones contra los piratas en aguas internacionales, ya sea en alta mar y en aguas no controladas por ningún Estado pero también 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.

La acepción de piratería de la Convención de Ginebra sobre la Alta Mar, la CONVEMAR y la IMO están muy ligadas, dado que los Estados pueden perseguir a los piratas solo en aguas internacionales y siempre y cuando exista el delito de piratería en la legislación interna del país que los capture, dando pie a que la CONVEMAR establezca que los piratas solo podrán ser juzgados por los tribunales del Estado que los capture<sup>41</sup>, pero en la práctica esto es que únicamente si el Estado tiene regulado en su código penal el delito de piratería podrá juzgar a estos criminales.

Debido a los grandes ataques perpetrados en el mar, el BMI se vio en la necesidad de promover una reunión en San José, California, con el objetivo de lograr los cambios legales que llevaran a la aprobación del Convenio contra la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation of 1988, también denominado SUA Convention), firmado en Roma en 1988, el cual se inspira en el Convenio de Montreal de 1971 sobre la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil y se considera delitos como el secuestro de buques como actos de terrorismo<sup>42</sup>.

El Convenio SUA, se enfoca en actos terroristas ocurridos en el mar y que están motivados políticamente, no directamente el delito de piratería. Enmarca en su artículo 3, letra a), que comete delito toda persona que ilícita e intencionadamente “se apodere de un buque o

---

<sup>41</sup> Seara Vázquez, Modesto, Op.cit. p. 278

<sup>42</sup> Reportaje sobre “Dos muerto en el incendio del Alchille Lauro, que se hunde frente a Somalia” Periódico El País, 1º de diciembre 1994. Véase en [http://elpais.com/diario/1994/12/01/internacional/786236420\\_850215.html](http://elpais.com/diario/1994/12/01/internacional/786236420_850215.html)

ejerza el control del mismo mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación”.

Un ataque de un barco contra otro y los actos de violencia destinados a tomar el control de un buque pueden ser tanto un delito de piratería como un delito adoptado en el Convenio SUA. Asimismo el secuestro de un barco por parte de la tripulación o de los pasajeros del mismo es un delito para el Convenio SUA, pero no es un acto de piratería.

El Convenio se aplicará si el buque está navegando hacia aguas situadas más allá del límite exterior del mar territorial de un solo Estado, o más allá de los límites laterales de su mar territorial con Estados adyacentes, a través de ellas o procedente de las mismas, el buque debe encontrarse en tránsito internacional en el momento en que se comete el acto ilegal, ya sea que venga de un territorio extranjero o de alta mar o debe estar atravesando o dirigiéndose a tales áreas en el momento en que ocurre el acto ilegal, pero si el buque se encuentra en tránsito en aguas territoriales de un Estado, no cubre dicha responsabilidad, pues la legislación nacional de dicho país es la que debe amparar al buque.

El Convenio SUA solo se limita a la persecución y no la prevención de las actividades que ponen en peligro a los buques y sus tripulaciones y pasajeros; no permite, a diferencia de la CONVEMAR, a los Estados tomar acciones contra los piratas. Solo el Estado bajo cuya bandera navega el buque, la nación cuyas aguas costeras están siendo transitadas por buques extranjeros o los países cuyos ciudadanos cometen el delito tienen derecho a actuar contra los delincuentes.

Después de los atentados del 11 de septiembre de 2001, nació el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, conocido por sus siglas en inglés como código ISPS que entró en vigor en el 2004, (International Ship and Port Facility Security Code), en donde se asume que para garantizar la seguridad de buques y de las instalaciones portuarias conviene realizar una evaluación de los riesgos de cada caso particular.

Sin lugar a dudas, son amplios los aspectos que se deben de cubrir para crear una legislación homogénea que cumpla con dichos aspectos y que cada país pueda cumplir respetar.

#### 1.4.3 Legislaciones Nacionales y la Piratería

Como es imposible lograr una legislación universal que abarque aspectos dentro del territorio costero como del marítimo, que describa exactamente las acciones de los actores criminales y que a su vez implique los códigos nacionales de cada una de las naciones, lo más viable es que cada Estado logre aplicar un código de conducta y respuesta a los actos de piratería, y así individualmente lograr una solución favorable y benéfica a nivel internacional.

“Solo los Estados que contemplen dicho delito podrán procesar a los individuos en base al principio de territorialidad, según el cual, un Estado tiene derecho a juzgar los delitos que se cometen en su territorio independientemente de la nacionalidad del causante o de la víctima. Su territorio, en el ámbito del derecho marítimo, incluye las aguas interiores,

costeras y archipelágicas, la plataforma continental y, en asuntos económicos, la zona económica exclusiva, que se extiende hasta las 200 millas desde la costa.”<sup>43</sup>

Para ejemplificar lo anterior, en el ámbito del derecho interno, en Estados Unidos su constitución fija en su artículo I, sección 8, los poderes del Congreso, la capacidad de definir y castigar la piratería y otros delitos graves cometidos en alta mar” entendiéndose que la piratería es un acto cometido en alta mar más allá de la autoridad jurisdiccional de una sola nación.

La parte I del título 18 del Código de leyes de Estados Unidos, que se ocupa de los delitos, establece que la pena por un delito de piratería es la cadena perpetua, pero igual pueden ser procesados por actos de terrorismo, violencia contra la navegación marítima, toma de rehenes o interferir en el comercio por medio de amenazas o violencia. Pero para ello debe de haber una conexión directa con los Estados Unidos: el rehén debe ser ciudadano norteamericano, la carga del buque debe encontrarse en tránsito desde o con destino a Estados Unidos, etc. Entonces los robos o secuestros de buques ocurridos en aguas territoriales no son tomados como actos de piratería ni por la CONVEMAR ni por la legislación norteamericana.

En el Reino Unido la Ley de seguridad aérea y marítima de 1990 establece en su Parte II (Delitos contra la seguridad de los buques y plataformas fijas), sección 9, el delito de secuestro de buques, quien mediante el uso de la fuerza o amenaza de secuestro de cualquier tipo, se apodere de un barco o de su control, la pena será de cadena perpetua.

También la Ley de Marina Mercante y Seguridad Marítima de 1997 incorpora la CONVEMAR a la legislación nacional británica. En Francia, el 3 de septiembre de 2009, el primer ministro francés indicó que para mejorar la eficacia de la lucha contra la piratería en el mar se requiere el refuerzo de medidas preventivas y de represión, en particular, en alta mar. La ley establece la jurisdicción de Francia para procesar a los piratas en alta mar y en el área en que ningún Estado tiene competencia, es decir, en la zona económica exclusiva.

La ley francesa no crea un delito de piratería, pero enumera los delitos relacionados existentes en el Código Penal: captura de un buque (artículos 224-6, 224-7 y 224-1.8), toma de rehenes (artículos 224-1, 224-5-2 y 224-8) y la participación en una organización delictiva (artículos 450-1, 450-5).

En España, el delito de piratería se castigaba en los artículos 138 y 139 del Código Penal de 1944 y en los artículos 9 y 10 de la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante de 1955. Esta última y el Código de Justicia Militar de 1945 lo sometieron a la jurisdicción militar hasta 1980. La Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante fue derogada por la Ley de Puertos y Marina Mercante de 24 de noviembre de 1992.

Cuando se suscitó el secuestro del atunero vasco Alakrana en aguas somalíes en octubre de 2009, efectivos de la Armada española detuvieron a dos de los presuntos piratas y los trasladaron a España. El juez de la Audiencia Nacional, Baltasar Garzón, los acusó de un delito de asociación ilícita, 36 de detención ilegal, robo con violencia y uso de armas, pero no pudo acusarlos de piratería. Con el fin de corregir la laguna legal existente, se insertó en el Código Penal, a través de la Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, un capítulo V titulado Delito de piratería. En su artículo 616 establece: “el que con violencia, intimidación

---

<sup>43</sup> Ibañez Gómez Fernando, La amenaza de la piratería marítima a la seguridad internacional: el caso de Somalia, Tesis doctoral, España, 2009. En [http://www.portalcultura.mde.es/Galerias/publicaciones/fichero/amenaza\\_pirateria.pdf](http://www.portalcultura.mde.es/Galerias/publicaciones/fichero/amenaza_pirateria.pdf) p.56



o engaño, se apodere, dañe o destruya una aeronave, buque u otro tipo de embarcación o plataforma en el mar, o bien atente contra las personas, cargamento o bienes que se hallaren a bordo de las mismas, será castigado como reo del delito de piratería con la pena de prisión de diez a quince años”, también señala que “el que con ocasión de la prevención o persecución de los hechos previstos en el artículo anterior, se resistiere o desobedeciere a un buque de guerra o aeronave militar u otro buque o aeronave que lleve signos claros y sea identificable como buque o aeronave al servicio del Estado español y esté autorizado a tal fin, será castigado con la pena de prisión de uno a tres años. Si en la conducta anterior se empleara fuerza o violencia se impondrá la pena de diez a quince años de prisión”. Tal cambio legislativo entró en vigor el 23 de diciembre de 2010.

Podemos ver que, las naciones en particular, tienen la basta contrariedad de poder definir un régimen a seguir en contra de los piratas, lo que para un Estado es piratería, para otro es solo robo, mientras un estado permite infringir en sus aguas territoriales con el fin de arrestar a los sospechosos de piratería otra nación lo prohíbe.

En consecuencia, ha sido imposible lograr una erradicación del problema desde raíz, mientras tanto, el objeto de estudio de esta investigación será la forma de actuación de una zona en específica, Somalia, que en los siguientes capítulos se abordará la situación y el por qué de la piratería en sus aguas, así como los posibles programas de prevención y ayuda a la nación somalí y a los estados aledaños.

## **CAPÍTULO II**

# UN ACERCAMIENTO A LA TIERRA SOMALÍ

## 1.1 África

En este capítulo se hablará en panorama muy general del continente africano hasta llegar a la región de Somalia, país que a lo largo de dos décadas se ha visto entre penumbras, así se explicará los acontecimientos que enmarcaron a la región convirtiendo a ésta en un estado fallido, en donde la piratería marítima encontró su cuna de oro.

Como se sabe, África es el tercer continente más grande del mundo, sin embargo es el más pobre y con las formas y medios de sustento más precarios, “la medida de la pobreza de un dólar al día empleada por el Banco Mundial ha aumentado en África desde el 47% de la población en 1990, al 49% en 2000”<sup>44</sup> y es una de las zonas más conflictivas del mundo, ya que cuenta con los países en movimientos sindicales más poderosos.



Mapa 1. Fuente:

Informe Anual sobre “Piratería y Robo a mano armada en el mar” O.M.I. 2007

A pesar de que los países africanos se sitúan a la cola del comercio internacional, con una contribución no mayor al 2.9%, las aguas internacionales que rodean el continente forman una de las rutas de navegación más antiguas que actualmente mueven el 8.9% del tráfico mundial.<sup>45</sup>



Mapa 2. Rutas

comerciales. Fuente: <http://blog.engeneral.net/2009/01/14/las-rutas-maritimas-y-los-piratas-somalies/>

África está rodeado de uno de los océanos más grandes, el océano Índico, que cubre aproximadamente el 20% de la superficie de la Tierra. Pero a pesar de su inmensidad, la

<sup>44</sup> Lockwood, Matthew, El Estado de África: pobreza y política en África y la agenda para la actuación internacional, Primer edición, Editorial Intermón Oxfam, Barcelona, 2007. p.23

<sup>45</sup> Coma Forcadell Marta, Op.cit. p. 110

mayor parte de los ataques piratas se perpetran en zonas muy delimitadas, por ejemplo, las costas de Somalia, Kenia, Tanzania y Bangladesh.<sup>46</sup>

Por otro lado, también se encuentra limitado por las aguas del Océano Atlántico que significan una salida inmediata, de los países africanos para dejar a un lado la pobreza, pero esta salida es por medio de la integración de los ciudadanos hacia bandas o mafias para asaltar buques.

La pobreza dominante en África hace que la población de algunos países como son el caso de Yibuti, Eritrea, Etiopía y Somalia, se conviertan a la piratería como principal medio de solvencia hacia el hambre que se padece en la región; aunado a la existencia de gobiernos frágiles, con fuerzas de seguridad carecientes en recursos para vigilar y proteger las aguas internacionales.

Desde la caída del Muro de Berlín en 1989, muchos países africanos hicieron la transición de Estado de partido único a democracias formalmente multipartidistas, la mayoría se hizo bajo la presión de donantes como el FMI y el Banco Mundial. El comercio es muy importante para las economías africanas, sin embargo este sector tiene muy poca importancia en el mercado mundial, pues este continente no participa en el surgimiento global del comercio de alto valor agregado. Asimismo África sigue estando marginada de la inversión extranjera ya que “obtiene cerca del 3% de los flujos mundiales, en comparación con el grupo de países en desarrollo que reciben entre un 20 y 30% de la inversión extranjera directa global, y la inversión que hay se dirige a los exportadores de petróleo y minerales y se concentra en minerías y refinerías”.<sup>47</sup>

La situación actual de África tiene sus raíces en una larga historia de crecimiento lento y mal proporcionado, y con regímenes políticos encontrados. Los niveles de renta en la década de 1960 no varían de los países asiáticos que desde entonces comenzaron a dejar atrás a África, tanto en economía como en índices de desarrollo humano, por lo que los países africanos en su mayoría han fracasado a la hora de diversificar sus exportaciones, dejando solo una pequeña parte de mercancías primarias cuyos precios son descendentes y volátiles. La combinación de fuga de capitales, escasos ahorros y niveles bajos de IED han llevado al continente hacia una dependencia del exterior.

De acuerdo con el informe anual que realiza la UNCTAD en 2004, para que un intercambio comercial más expandido signifique una reducción de la pobreza, es necesario que los Estados dirijan el proceso, garantizando la conexión entre la producción de bienes de exportación y el desarrollo de la economía, promoviendo el aprendizaje de gran alcance para la región, el aumento de la productividad y la inversión en infraestructura con la mayor participación de la población y así gestionar el crecimiento de las importaciones que acompañan el aumento de las exportaciones en los países pobres.

Tanto por parte de las ONG como de los donantes existe un amplio consenso en torno a las barreras de la diversificación, problemas de acceso al mercado, sobre todo en el progreso y las crestas arancelarias y también por el lado de la oferta.

Es cierto que las poblaciones de África se enfrentan a múltiples problemas de gobernación, el fracaso de ésta se ha extendido al conflicto abierto y a la incapacidad de los Estados de proveer siquiera la seguridad más básica. “esto no sólo ocurre en el caso de las guerras

---

<sup>46</sup> *Ibidem* p.124

<sup>47</sup> Cfr. Extraída de la página web [www.oecd.org/dataoecd/50/17/5037721.htm](http://www.oecd.org/dataoecd/50/17/5037721.htm) [Página](#) Consultada el 09 marzo 2013

civiles, a menudo acrecentadas desde el exterior por los conflictos de poder propios de la Guerra Fría como en Angola, Mozambique, Etiopía y Somalia en los años ochenta, sino también en casos de derrumbamientos del Estado y caudillaje como en Sierra Leona, Liberia, República Democrática del Congo, Guinea Bissau, Ruanda, Somalia y Sudán en los noventa”<sup>48</sup>

Lo que se necesita principalmente para sacar a África de la pobreza y llevarla a la prosperidad son mejoras en la gobernabilidad que reducirán los riesgos financieros e incentivarán el retorno del capital fugado, físico y humano.

“El Banco Mundial en 1997, emprendió un importante programa contra la corrupción, durante 1998-2001 haciendo 53 préstamos por un importe total de 2.7000 millones de dólares a países para mejorar la gobernabilidad en la región de África”<sup>49</sup>

Es de resaltar que durante la década de los 70's hubo dos grandes choques de petróleo y esto aumentó la volatilidad de los precios de las mercancías, que cayeron a principios de los ochentas, las decrecientes ganancias por exportaciones y el aumento de la deuda que condujo a una crisis económica en los años 80's con lo que fue muy difícil mantener el funcionamiento y la estabilidad del sistema económico. Los Estados africanos fueron incapaces de pagar los salarios y aunque se arriesgaron a despedir a funcionarios ante los crecientes déficits, se erosionó el valor de los salarios. La búsqueda de rentas creció muy rápido y la población pasó a depender de redes informales y de una economía paralela.

Así se puede observar que África en general ha sufrido una serie de cambios bruscos y repentinos en cuanto a sus políticas económicas, lo que ha ocasionado la inestabilidad de cada uno de sus Estados, los cuales buscan una forma de salir a flote, ya sea por la vía legal o la fraudulenta.

## 1.2 El cuerno de África

Una de las zonas que mayor conflicto presenta y que a su vez es una zona de gran influencia e importancia para otras naciones, es el cuerno de África (Horn of Africa) que es una península ubicada en el lado oriental, situada al sur del Golfo de Adén, frente a la península arábiga y prolongación oriental del Sahel; lo conforman los países de Yibuti, Eritrea, Etiopía y Somalia. Es de gran valor geoestratégico para Europa, sin embargo es una zona con gran inestabilidad, que tiene su auge en la región somalí debido a la situación que emerge por ser considerado un estado fallido.

Con el fin de la Guerra Fría, el Cuerno de África ha pasado de ser una zona de choque, en el cual las grandes potencias se enfrentaban por su control, actualmente ya no es necesaria la intervención de las grandes potencias y factores externos en general, para que se den conflictos internos, movimientos separatistas, guerras civiles, conflictos interétnicos o conflictos interclánicos.

El fracaso de un estado no solo afecta a nivel territorial, sino también engloba a los mares adyacentes del estado en declive, así Fernando Fernández Fadón acuñó la expresión de “Mar Fallido” sobre las aguas que lo circulan como la “incapacidad de algunos Estados para controlar su espacio marítimo con repercusiones regionales o internacionales pudiendo ser utilizadas como plataformas de actuación contra la seguridad regional o

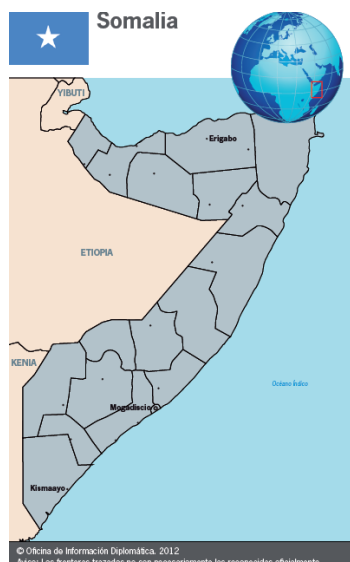
---

<sup>48</sup> Lockwood, Matthew, Op.cit. pp. 99-100

<sup>49</sup> *Ibidem* p. 105

mundial".<sup>50</sup> Por lo que la zona africana es el perfecto santuario para la creación de organizaciones delictivas.

El golfo de Adén está flanqueado en toda su extensión por la costa norte de Somalia que lo delimita por el sur y la costa de Yemen, y en cuyas proximidades fluye la mayor parte del tráfico marítimo por donde pasan decenas de buques, así los atacantes solo esperan a la mejor presa sobre la cual se pueda lanzar un rápido y eficaz ataque ya que la impunidad y la falta de autoridad en esas aguas es un factor benéfico para tal acto.



Mapa 3. Fuente: Oficina de Información Diplomática, 2012

El Golfo de Adén es un paso obligado para entrar al Canal de Suez (Egipto) que conecta a Medio Oriente con Asia, siendo una puerta al tráfico, desde su construcción en 1869, fue una ruta de paso para una parte importante del comercio marítimo mundial, y tuvo su época de esplendor en la década de los 70's del pasado siglo XX, moviendo un mínimo del 10% del suministro mundial del petróleo. Sin embargo esa ruta ha perdido importancia a nivel global, debido al desplazamiento de la economía mundial hacia el Pacífico, dejando solo un 20% del comercio mundial para esa ruta (aproximadamente 30.000 buques mercantes).

Varios de los problemas de la región tienen su origen por las disputas entre estados como consecuencia del trazado de fronteras en el momento de la descolonización, por ejemplo existe población somalí en Yibuti, en el norte de Kenia y en el Ogadén que es territorio del este de Etiopía que se adentra en Somalia y que fue causa de una sangrienta guerra en 1977 entre los dos países. Así mismo Etiopía y Eritrea se enfrentaron en una guerra por el control sobre las fronteras entre 1998 y 2000.

### 1.3 Somalia

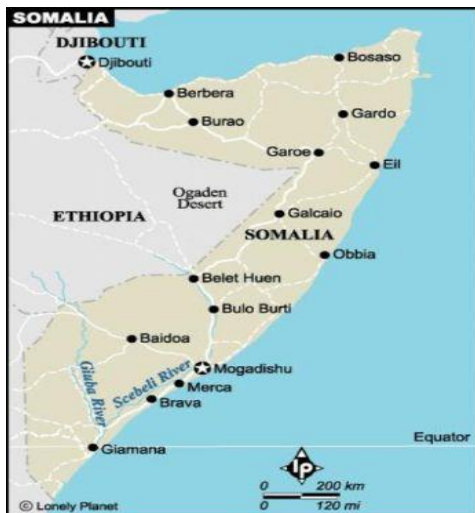
Teniendo en cuenta la localización y la situación general del cuerno de África, es importante analizar que, Somalia es uno de los países más afectado por la falta de gobierno y es el principal precursor de la piratería marítima en la región del Índico. Para entender con mayor precisión como fue que esta nación cayó en la lista negra de estados

<sup>50</sup> Fernández Fadón, Fernando, Piratería en Somalia: "mares fallidos" y consideraciones de la historia marítima, España, Febrero 2009. En [http://www.voltairenet.org/IMG/pdf/Piratería\\_en\\_Somalia.pdf](http://www.voltairenet.org/IMG/pdf/Piratería_en_Somalia.pdf) p.6

criminales, a continuación, brevemente, se conocerá la historia y la transición del gobierno de Somalia.

### 2.3.1 Somalia en el Siglo XX. Década de los noventa

Somalia, conocida como República Federal de Somalia, con capital en la ciudad de Mogadiscio, es un país ubicado en el Cuerno de África, al este del continente africano, limitando al oeste y noroeste con Etiopía y Yibuti, al sur con Kenia, al norte con el Golfo de Adén y al este con el Océano Índico. Cuenta con una superficie total de 637.700 Km<sup>2</sup>, tiene 3.025 Km de costas, por lo que tiene entradas marítimas factibles a su territorio. Su independencia es celebrada el 1<sup>o</sup> de julio desde el año de 1960.



Mapa 4. Límites de

Somalia. Fuente: [http://www.google.com.mx/search?rlz=1C2AFAB\\_enMX461MX462&biw=930&bih=615&q=somalia+estados&b](http://www.google.com.mx/search?rlz=1C2AFAB_enMX461MX462&biw=930&bih=615&q=somalia+estados&b)

Somalia se distingue por tener un solo grupo étnico, así que la identidad somalí está definida por una lengua común que es el Af-Somalí y una economía dominada por el pastoralismo; religiosamente los somalíes son musulmanes de la rama sunni, y en lo político su sistema está basado en la forma patriarcal clánica, es decir, la influencia que ejercen los líderes de los distintos clanes sobre la población en general.

La población actual es de 10.112.453 habitantes<sup>51</sup>, su tasa de crecimiento demográfica es de 2.809%, la esperanza de vida somalí es de 50 años y un dato importante sobre la población de desplazados que ACNUR dio a conocer es cerca de 1.460.000 millones de personas al año<sup>52</sup> que salen de Somalia hacia los países próximos en busca de mejores condiciones de vida.

Los primeros 10 años después de la independencia del país en 1960 se caracterizaron 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. La corrupción liderante en los círculos políticos y administrativos, la polarización política y la incapacidad de elegir un sucesor tras el asesinato del Presidente Abdi Rashid Ali Sharmarke, condujeron al golpe militar de Siad Barre en 1969, quién instauró el Socialismo Científico, un proyecto revolucionario con una inspiración socialista particular basada en un régimen de partido único consagrado alrededor de su figura, con el que pretendía acentuar el nacionalismo (la formación de la

<sup>51</sup> Datos encontrados hasta julio 2010 en la página web <http://www.cia.gov/library/publications/the-world>

<sup>52</sup> Datos encontrados hasta marzo 2011 por ACNUR

gran Somalia, agrupando bajo su poder a las diferentes regiones somalíes controladas por los países vecinos), suprimir el clanismo y poner fin a la corrupción. La eliminación del Parlamento y los partidos políticos contribuyó desde el inicio a alimentar la formación de un movimiento opositor apoyado por los países vecinos, principalmente Etiopía y Libia. La militarización del régimen, gracias al apoyo soviético en el contexto de la guerra fría, condujo a la formación de uno de los principales ejércitos del continente africano a las órdenes de la voluntad expansionista de Siad Barre.

Así fue como se contribuyó decisivamente a establecer los cimientos de las futuras crisis por las que atravesaría el país y al derrocamiento del régimen.

Entre 1977 y 1991, el país sufrió tres graves enfrentamientos bélicos. El primero fue la guerra de Ogadén, entre 1977 y 1978, donde se enfrentó Somalia con Etiopía por el control de la región de Ogadén, causando una importante derrota de las fuerzas armadas somalíes y 25.000 víctimas mortales.

El segundo movimiento fue el Frente Democrático de Salvación Somalí (Somali Salvation Democratic Front), creado por Abdullahi Yusuf, el Presidente del Gobierno Federal de Transición, que inició una oposición armada en el noreste, la zona de Puntlandia, que fue duramente reprimida.<sup>53</sup>

El tercer conflicto armado enfrentó a las fuerzas gubernamentales contra un creciente número de movimientos de liberación de base clánica entre 1989 y 1990. Estos enfrentamientos representaron la antesala de la caída del Gobierno de Siad Barre y el periodo de anarquía y desgobierno iniciado en 1991 que dura hasta la actualidad. Pero, además de estas confrontaciones, existían otros legados del régimen de Siad Barre que incentivaron el conflicto y la situación de ingobernabilidad posterior.

Esos legados eran la existencia de un estado opresor y expoliador, utilizado por diversos líderes políticos para dominar al resto, monopolizar los recursos estatales y apropiarse de ellos, además de que el periodo coincide con la tensión de la Guerra Fría en el Cuerno de África. Durante este periodo, el régimen recibió grandes cantidades de armamento y ayuda económica, que se evaporaron con el fin de la confrontación Este-Oeste y la pérdida de la importancia estratégica de Somalia para Occidente. Esta situación desembocó en la imposibilidad de sostener financieramente una enorme burocracia, precipitando la caída del régimen.

La terrible sequía que azotó a Somalia en 1992 produjo la muerte de cerca de 250.000 personas por desnutrición que aunado a la violencia que se vivía, la ayuda humanitaria era imposible de llegar, “el conflicto armado y la ausencia de autoridad central efectiva que vive el país se inició en 1988, cuando una coalición de grupos opositores se rebeló contra el poder dictatorial de Siad Barre hasta que en 1991 consiguió derrocarlo. Esta situación dio paso a una nueva lucha dentro de esa coalición para ocupar el vacío de poder, que ha provocado la destrucción del país y la muerte de alrededor de 300.000 personas. La intervención militar internacional entre 1992 y 1995 de Naciones Unidas y Estados Unidos para intentar hacer frente a la grave situación humanitaria y contribuir a la resolución política de la situación fue un fracaso.”<sup>54</sup>

---

<sup>53</sup> Royo Aspa, Josep María, Las sucesivas crisis de Somalia, Fundación para las Relaciones Exteriores y el Diálogo Exterior, Barcelona, Septiembre, 2007. En [http://www.fride.org/download/COM\\_Somalia\\_ESP\\_sep07.pdf](http://www.fride.org/download/COM_Somalia_ESP_sep07.pdf) p.2

<sup>54</sup> Ibídem p.1

Somalia vive desde la caída del régimen dictatorial de Siad Barre en 1991 un conflicto interno que ha causado ya más de 350.000 bajas, y alrededor de un millón y medio de desplazados internos, desde entonces el escenario somalí ha estado dominado por una situación de enfrentamientos generados entre clanes, subclanes y milicias de señores de la guerra por obtener el poder, que ha caído en ser un conflicto de carácter ideológico, puesto que el islamismo radical yihadista se ha convertido en el enemigo principal del Gobierno de Transición

Para entender mejor la caída del gobierno somalí, a continuación se hablará de ello más detalladamente.

En 1969, Siad Barré obtuvo el poder en Somalia por medio del golpe de Estado que terminó con la vida de quien era el presidente, Abdi Rashid Ali Shirmarke, poco tiempo después decidió integrarse a una política militarista solicitando y recibiendo abastecimientos masivos de armamento de la unión Soviética. Entrada la década de los 80, el régimen de Barré era un gobierno corrupto, autoritario y centralizado y todo grupo que se opusiera a su forma de gobierno lucharía contra una fuerte represión, es entonces cuando Barré instaura una dictadura socialista, donde las élites políticas corruptas tenían el poder bajo cualquier ideología por lo que el presidente opinaba que “nuestro socialismo no es africano, somalí o islámico, es un socialismo científico basado en Marx Engels”<sup>55</sup> Durante los primeros años de su gobierno y gracias a la mejora de la economía logró el apoyo de la ciudadanía, pero la persecución de los grupos opositores y las detenciones extrajudiciales pronto convirtieron al régimen en despótico y autoritario.

Para buscar la unidad, Barré recurrió al nacionalismo, uniendo la parte norte de Kenia, el Ogadén etíope, y la Somalia francesa (Yibuti) pero era algo imposible de lograr por lo que entró en conflicto en 1977 con Etiopía donde Somalia salió derrotada, buscando poco después una reconciliación con Mengistu Haile Mariam el dictador etiopí, lográndola hasta 1988.

Barré se volcó contra su propio pueblo, atacando al clan de Majerteen y los Isaaq, quienes integraban el Movimiento Nacional Somali creado en Londres en 1980, buscando como fin una mejoría política y buena distribución de los recursos para el desarrollo y las regulaciones gubernamentales sobre el ganado y el comercio de qaat.

Una disputa entre los Ogadenis y los Marehan por los recursos de la región del Río Juba, llevó a una fractura de los Darood con los Ogadenis en la cual se basaba el poder de Barré, así con la oposición de los Ogadenis marcó el principio del fin del régimen pues ellos eran los soldados más leales.

La caída de Barre la precipitó el surgimiento del movimiento armado de los Hawiye, el Congreso Somalí Unido, que habitan en Somalia central y con poder en Mogadiscio. Así mismo Barré enfrentó a los Digil y Rahanwein, quienes estos últimos en 1989 formaron el Movimiento Democrático Somalí con un llamado a la expulsión de Siad Barré. Pero esto ocasionó la devastación de la agricultura de la región, dejando hambruna a los habitantes somalíes.

Era de suponerse que todo esto traería consigo una ola de movimientos negativos, lo que ocasionó la conocida Guerra Civil, en 1989 distintos grupos de oposición formaron una

---

<sup>55</sup> Ibídem p.2



coalición llamada Congreso Somalí Unido (CSU) que eran grupos pertenecientes a los diferentes clanes con poder sobre las distintas zonas geográficas cerca de Mogadiscio.

Siad Barré fue expulsado del poder en enero de 1991 por parte del Congreso Somalí Unido y el Movimiento Patriótico Somalí, pero los combates de quienes estaban a favor y en contra continuaban, con lo que la zona más afectada fue la centro-sur de Somalia, que tenía concentrada a la mayor población y además era la principal productora de grano y alimentos, por lo cual la producción agrícola cesó casi en su totalidad y las tierras fueron abandonadas por sus cultivadores debido al caos y miedo que se vivía, aunado con la gran sequía que perpetraba desde 1989, que sólo acentuó la carestía de los alimentos.

En noviembre de 1991, El Congreso Somalí Unido se dividió en dos subclanes, dirigido uno por Ali Mahdi y el otro por Mohamed Farrah Aideed, partiendo a la ciudad de Mogadiscio. Durante este mismo año, fue el escenario más rojo, debido a la pérdida masiva de vidas humanas a causa del hambre y de la guerra civil, por otro lado la ayuda de la Comunidad Internacional, era imposible debido al colapso total del Estado y sus instituciones. “entre noviembre y diciembre de 1991 se registraron más de 30.000 muertos y otros tantos heridos, para junio de 1992 la cifra se había incrementado hasta los 300.000 muertos a causa del hambre y la pérdida de vidas alcanzaba hasta las 3.000 muertes diarias con una población en riesgo inminente de 1.5 millones a los que había que sumar la misma cantidad de refugiados y otro 1.5 de desplazados dentro del país”.<sup>56</sup>

Sin embargo el país sigue estando dividido en dos: El Movimiento Nacional Somalí que agrupa a los Isaaq, quienes trataron de fortalecerse desde 1978 en Londres, pero se movieron hacia Etiopía para estar más cerca de las fronteras del país, su única fortaleza fueron los fondos que los mismos somalíes del clan aportan trabajando en los países del Golfo Pérsico, países árabes y occidentales. Dado que las principales ciudades de Somalilandia: Hargeisa y Burao, fueron sometidas al bombardeo aéreo y de artillería pesada para eliminar a un millón de los Isaaq, un gran número de refugiados cruzó la frontera hacia Etiopía; este hecho hizo que el Movimiento Nacional Somalí tuviera vínculos muy estrechos con la comunidad que representa, con lo cual se vio obligada a crear la Guurti o consejo de ancianos, que ha probado una enorme efectividad para resolver problemas, supervisar el justo reparto de la asistencia, incluida la alimenticia, reclutar soldados y asegurar la estabilidad, luego de la caída de la dictadura de Barre.

El reclamo de Somalilandia a la autodeterminación está basado en el rechazo a la opresión sufrida durante el régimen de Barre. Somalilandia tiene un fuerte reclamo jurídico, pues existió durante 80 años como un territorio colonial distinto, gobernado por los británicos; en este sentido, algunos de sus dirigentes argumentan que está cubierto por las disposiciones que consagran la independencia y las fronteras heredadas de la colonización en la Carta de la Organización de la Unidad Africana.

Otros países que han roto con sus antiguos Estados, como los que se separaron de la antigua Unión Soviética, de la antigua Yugoslavia, de Checoslovaquia e incluso de Bangladesh, fueron reconocidos como países independientes; Somalilandia, hasta hoy, no ha sido reconocido como Estado independiente por la Comunidad Internacional, a pesar de que su separación de facto fue declarada el 18 de mayo de 1991.

Puntlandia es el caso de un estado somalí ubicado en la punta del Cuerno de África, que se estableció en julio de 1998, después de ocho años de un fracasado proceso de

---

<sup>56</sup> Bacas Fernández, Jesús Ramón, Op.cit p.68

reconciliación nacional y del establecimiento de un gobierno nacional. Puntlandia es un estado autónomo con autogobierno, que es parte integral de la nación somalí: apoya la unidad, integridad y soberanía de la república somalí, y no cree en la secesión ni en la ruptura con la nación. Puntlandia consiste de cinco regiones nororientales: Bari, Nugal, Janaag Oriental, Sool y Mudug Septentrional; la capital es Garowe, ubicada en la región de Nugal, ciudad que se encuentra en la parte central y accesible a todas las regiones del Estado.

En la conferencia de Garowe del 15 de mayo al 1 de agosto de 1998, asistieron más de 600 delegados de las cinco regiones del país, en donde se estableció el gobierno del Estado de Puntlandia con tres poderes: legislativo, ejecutivo y judicial. El ejecutivo tiene un gabinete de nueve miembros, presidido por el coronel Abullahi Yusuf Ahmed, quien es el jefe de Estado y Gobierno. De acuerdo al presidente Yusuf, las tareas principales de su administración son:

1. Continuar el proceso de reconciliación a nivel local, regional y nacional.
2. La creación de un ambiente seguro y pacífico en Puntlandia.
3. Echar a andar una maquinaria efectiva que movilice los recursos e ingresos locales, y que genere recursos para la provisión de servicios públicos sostenibles, y para el esfuerzo de reconstrucción.
4. Rehabilitación de los servicios sociales de la infraestructura y protección del medio ambiente.
5. La reintegración de refugiados, el logro de la igualdad de género y la desmovilización de las milicias armadas.
6. La preparación de un plan de desarrollo integrado, comprensivo, sostenible y respetuoso del medio ambiente

Es desde Puntlandia donde se llevan a cabo la mayor parte de los ataques de piratas registrados en el golfo de Adén y la costa somalí, por lo que la actuación más fuerte para una mejora del estado debe de partir desde este punto.

Ante estos hechos, la ONU puso en acción un proyecto de ayuda para el alto al fuego en Mogadiscio, y también poder entregar los suministros de ayuda humanitaria a los centros de distribución de la ciudad y a los alrededores, este programa fue llamado ONUSOM I (abril 1992 – marzo 1993)

Durante 1992, la ONU aprobó diversas resoluciones para combatir la situación armada de Somalia, entre ellas se encuentran:

- Enero/1992. Resolución 733, imponiendo un embargo general y completo de armas a Somalia.
- Marzo/1992. Resolución 746, apoyando la decisión de mandar un equipo técnico y así llegar a la conclusión de un acuerdo entre ambas partes combatientes y tener a observadores de Naciones Unidas para supervisar el alto fuego.

Entretanto, las condiciones en Somalia siguieron deteriorándose para la población, por lo que el Secretario General de la ONU declaró que “la desesperada y complicada situación de Somalia requeriría esfuerzos energéticos y continuados por parte de la comunidad

internacional para romper el círculo de violencia y hambre” con lo que las Naciones Unidas podían apoyar el proceso, pero el conflicto sólo podía ser resuelto por el mismo pueblo somalí.

Durante esta década la actuación estadounidense estuvo muy marcada, debido a los diversos programas que efectuó para acabar con el combate que se vivía en Somalia, así el entonces Presidente George Bush ordenó el establecimiento de un puente aéreo de la Fuerza Aérea Estadounidense bajo la dirección del Mando Central de Estados Unidos (CENTCOM), como parte de la operación “Provide Relief” (agosto 1992), siendo llevadas aproximadamente 28.000 toneladas de alimentos sobre las zonas más necesitadas durante un periodo de 6 meses. Sin embargo a pesar de los esfuerzos por restaurar la paz, éstos fueron inútiles, así que el gobierno estadounidense decidió emplear un nuevo proyecto llamado “Operación Desert Shield / Storm” (diciembre 1992) donde en diciembre zarparían cuatro barcos de la fuerza Expedicionaria Anfibia y así mismo la resolución 794 instaba a todos los miembros a usar todos los medios a su alcance para establecer un ambiente seguro que permita la distribución de la ayuda humanitaria en Somalia.

El plan anunciado estaba basado en la doctrina Weinberger-Powell,<sup>57</sup> mediante la cual para que una operación tenga éxito, se debe desplegar una fuerza absolutamente superior a la necesaria y así conseguir la victoria, insistiendo en la necesidad de tener una clara estrategia de salida. La operación tenía la total aprobación de la opinión pública mundial sobre todo la de EE.UU.

Se puso en marcha el plan, con la finalidad de que las fuerzas que tomaran el mando en Somalia fueran directamente de Naciones Unidas, una vez teniendo resguardadas las zonas conflictivas y recuperando parte de la estabilidad política perdida, así se tuvo un diálogo con líderes somalís como Mohammed Aideed y Ali Mahdi para trabajar en conjunto con UNITAF (Unified Task Force, marzo 1993 – marzo 1994) y lograr una cooperación de ayuda humanitaria en la región, sin embargo los conflictos volvieron al caos cuando los partidarios Omar Jesse (aliado de Aideed) y Hersi Morgan (yerno de Said Barré) se enfrentaron e iniciaron ataques, con lo cual el bloque de Aideed creyó que Morgan había conseguido el poder sobre la ciudad de Kismayo a causa de la colaboración de la UNITAF, cosa que no era verdad.

Así se llegó al relevo entre UNITAF y Naciones Unidas e inició el programa ONUSOM II el 4 de mayo de 1993, con órdenes de desarmar a ambas facciones y recuperar la calma incluso con el uso de la fuerza, pero este proyecto a diferencia del primero, contaba con pocos medios sobre control y mando, asistencia al pueblo somalí para reconstruir su economía pero aun así Aideed a inicios de Junio 1993 inició ataques sobre Mogadiscio.

Estados Unidos, ordenó un bombardeo el 12 de julio 1993, al lugar donde se reunía Mohammed, lo que contrajo un estallido generalizado de los combates en todos aquellos sectores con presencia norteamericana, haciendo que los somalís que no habían tenido participación se involucraran bajo la idea de que era una lucha de “David contra Goliath” es decir, de los somalís contra los invasores.

Con este hecho, contingente de la ONUSOM, Italia, Zimbawe, Francia decidieron retirarse y no pelear, debilitando a Naciones Unidas y casi toda la ayuda humanitaria dejó de distribuirse y varias ONG's comenzaron a hacer críticas contra Estados Unidos, quien había aprobado inmediatamente la resolución 837 en la que se ordenaba el arresto de

---

<sup>57</sup> Doctrina aplicada con éxito en las operaciones para la liberación de Kuwait conocidas como la primera Guerra del Golfo

Mohammed Aideed, Washington de inicio se negó a enviar más tropas para dicho ataque pero el 27 de agosto de 1993 se envió la Task Force Ranger con enfrentamientos dados el 3 y 4 de octubre en los que murieron soldados americanos. Pero ante tal hecho, la nueva administración Clinton decidió la inmediata retirada de todas las fuerzas americanas de Somalia para finales de noviembre de 1993.<sup>58</sup>

Desde entonces Somalia era ya un país dividido en tres regiones claras:

- 1 El norte con los autoproclamados estados: Somalilandia al noroeste, y Putlandia al noreste, ambos con forma de vida semitribales. En Somalilandia se empezó a construir un estado de vida occidental-nómada y en Putlandia existía cierta estabilidad debido a que es la única parte de Somalia que se ha librado de la destrucción de la guerra.
- 2 El sur donde se encuentra la situación más difícil debido a una autoridad política fragmentada que ha paralizado los negocios.
- 3 El resto del país y sobre todo el centro donde había una fase de continua transición política local rudimentaria, pero con funciones básicas y una economía que generaba lo suficiente para la supervivencia y el comercio mínimo.

Para el 1º de agosto de 1996, la noticia que invadió a Somalia fue la muerte de Mohammed Aideed, poco después Ali Mahdi, exhortó a que se pusiera un alto al fuego y pidió a los rivales que para establecer un gobierno los requisitos fueran paz, unidad y reconciliación nacional e hizo un llamado para que se prestara asistencia humanitaria internacional y se apoyara a la reconciliación nacional.

En 1997, el Acuerdo del Cairo firmado por todas las facciones, excepto por el autoproclamado presidente de Somalilandia, obligaba a crear un gobierno de Unión Nacional que dio frutos hasta agosto de 2000, cuando se celebró una conferencia de paz en Yibuti, sede del parlamento somalí en el exilio, en la que se eligió presidente de Somalia a Abdiqasim Salad Hasan creando un gobierno de transición instalado en la capital, Mogadiscio, donde contaba con el respaldo de Naciones Unidas, la Unión Europea y la Liga Árabe.

Sin embargo este gobierno fue rechazado por diversos señores de la guerra, y el conflicto continuó entre los enfrentamientos y conversaciones de paz que no terminaron de consolidarse.

### 2.3.2 Somalia en el Siglo XXI

Somalia representa el paradigma de estado fallido o fracasado, es decir, un país en el que el gobierno no tiene el control real de su territorio ni es considerado legítimo por una parte importante de la población, no ofrece seguridad interna ni servicios públicos especiales a sus ciudadanos, y mucho menos cuenta con el monopolio del uso de la fuerza.

Los denominados estados fallidos han adquirido mayor relevancia para EEUU después del 11 de septiembre de 2001 y debido a la constante lucha contra el terrorismo. En el caso de Somalia, afectaron de manera significativa, pues se acusó a este país de ser refugio de activistas de Al-Qaeda y así en este mismo año EE.UU congeló los activos en Al-Barakaat, la empresa financiera más importante de Somalia, debido a la especulación de una

---

<sup>58</sup> Para entender mejor la Operación militar, véase “La caída del Halcón Negro” por Scott Ridley

relación con Osama Bin-Laden y con grupos vinculados a Al Qaeda que disponían de bases y recibían entrenamiento y protección por parte de los grupos islamistas presentes en el país. A esto se añade el surgimiento durante los años 90 de corrientes islamistas que han intentado establecer un orden basado en la ley Islámica.

Para octubre de 2002, se comenzó la Conferencia de Reconciliación Nacional, que reunía en Kenia al Gobierno de Transición liderado por Meles Zenawi y a los señores de la guerra con el objetivo de guiar al país a un proceso democrático, sin embargo éste fracasó.

En 2003 se adoptó una Conferencia de Paz para la creación de una constitución y un parlamento de Somalia, y finalmente para el 29 de enero de 2004 el Gobierno Nacional de Transición presidido por Abdiqasim Salad Hasan firmó un acuerdo con el resto de facciones somalíes en Nairobi, Kenia, el cual contemplaba el método de elección de los parlamentarios, quienes a su vez eligieron a Yusuf Ahmed como presidente del país.

A pesar de la desconfianza que se vivía, había esperanza de que la implementación del acuerdo satisficiera tanto a las Naciones Unidas como a la Unión Europea y el propio Estados Unidos tenían la misma visión de que Somalia tomará un nuevo rumbo positivo.

El proceso de Reconciliación Nacional en Somalia había comenzado con la Conferencia de Eldoret bajo la supervisión de la Autoridad Intergubernamental para el Desarrollo (IGAD), donde sus miembros decidieron ampliar la composición de su comité técnico con la incorporación de Eritrea, Sudán y Uganda además de Yibuti, Etiopía y con la presidencia de Kenia el 15 de octubre de 2002. La primera etapa del proceso había concluido con las firmas de 22 líderes somalíes, quienes se comprometieron a crear estructuras de gobierno federal para Somalia y apoyar el principio de su descentralización, poner fin a las hostilidades, garantizar la seguridad de todo el personal de asistencia humanitaria y de desarrollo así como a las instalaciones.

Durante la Asamblea del 2004 celebrada en Maputo del 10 al 12 de julio, la Unión Africana respaldó el proceso de reconciliación nacional de Somalia y se comprometió a desplegar una misión de observadores militares que se encargaría de vigilar el cese de las hostilidades.

Hacia el 25 de octubre del mismo año, el Presidente Yusuf pidió al Consejo de Paz y Seguridad de la Unión Africana en Addis Abeba, prestara asistencia a su gobierno y se lograra el restablecimiento de la paz y seguridad en Somalia, con lo que la Unión Africana junto con Italia organizaron un seminario de planificación para la estabilización de Somalia durante el periodo de transición celebrado en dicho lugar, Addis Abeba, así los participantes además de la Unión Africana, la IGAD, la Liga de Estados Árabes, el Gobierno Federal de Transición, La Unión Europea y Naciones Unidas, llegaron al acuerdo de la necesidad de contar con una fuerza de protección y con actividades de verificación y vigilancia de la Unión Africana en Somalia después de que se fijara un acuerdo de alto al fuego totalmente involucrando al Gobierno Federal de Transición y los grupos armados somalíes.

La organización yihadista salafista Harakat Al Shabab Mujahedin, más conocida como Al Shabab se originó en la Unión de Tribunales Islámicos, los cuales tenían origen desde el 2000, con motivo de tener el elemento capaz de imponer cierto orden y administrar justicia en el escenario de caos absoluto que predominaba entonces en Somalia. Su visión era la de aplicar la sharia lo que llevó a enfrentarse a las distintas milicias y al propio Gobierno Federal de Transición, que estaba apoyado por la comunidad internacional.

Durante la mayor parte del 2005 la situación en Somalia fue relevante por las desavenencias políticas entre las instituciones federales de transición sobre cuestiones de la sede de gobierno, la seguridad y el despliegue de una misión de apoyo a la paz de la Unión Africana y la Autoridad Intergubernamental para el Desarrollo.

Sin embargo los combates estallaron en Mogadiscio el 22 de marzo de 2006 cuando milicias leales a Abukar Umar Adani, principal apoyo de los Tribunales Islámicos, atacaron a las milicias de Bashir Raghe Shirar, miembro de la Alianza para la Restauración de la Paz y contra el Terrorismo, en el distrito de Galgalato, al norte de la capital. A pesar de que estos enfrentamientos comenzaron como una disputa “comercial” interna del subclan abgal de donde estas dos personas eran miembros, se intensificaron en busca de obtener el poder y control del acceso al puerto de El Ma’an y de ciertas zonas de la ciudad, sobre todo en las entradas principales por donde se recibía la ayuda humanitaria.

“Entretanto, en previsión de nuevos combates la población civil atemorizada comenzó a huir de la ciudad, se estima que hasta 2.000 residentes de Mogadiscio cruzaron la frontera y buscaron refugio en Kenia”.<sup>59</sup>

En junio de 2006, las milicias de la Unión de Tribunales Islámicos derrotó en Mogadiscio a las milicias de la Alianza para la Restauración de la Paz y Contra el Terrorismo (ARPCT), así los tribunales islámicos consolidaron su control en la ciudad y restablecieron una situación de aparente seguridad, extendiendo su control hacia las ciudades de Shabelle Central, Hiran, Galgudud y Mugud, siendo el centro operacional del clan de Hawiye, instituyéndose el Consejo Supremo de los Tribunales Islámicos, compuesto por una shura o comisión legislativa encabezada por Hassan Dahir Aweis y una comisión ejecutiva al mando de Sharif Sheik Ahmed.

La expansión tan rápida de los tribunales islámicos era una fuerte amenaza para las instituciones federales de transición, por lo que la Liga de los Estados Árabes organizó una reunión encabezada por los líderes principales, el presidente Abdullahi Yusuf Ahmed, el Primer Ministro Ali Mohamed Gedi, y el portavoz Sharif Hassan Sheik Aden, y por parte de los islámicos, los representantes fueron miembros inferiores del clan. En dicha reunión los acuerdos fueron:

- I. Reconocer la legalidad de las instituciones federales de transición.
- II. Reconocer la existencia de los tribunales islámicos.
- III. Juzgar a los criminales de guerra
- IV. No participar en actos de provocación u hostilidad ni de propaganda antagónica
- V. Hacer un llamado conjunto a la paz

Poco después el Gobierno de Transición de Somalia recibió un apoyo directamente de Etiopía, con lo que el grupo islámico fue derrotado, recuperando 8 de las 18 regiones que perdido, siendo el 24 de diciembre de 2006 el día del gran golpe contra los Tribunales Islámicos.

Cuando el Gobierno de Transición logró imponerse en 2006, gracias a la intervención de Etiopía el 28 diciembre del mismo año, la Unión de Tribunales Islámicos se dividió en dos

---

<sup>59</sup> Bacas Fernández, Jesús Ramón, Op.cit. p.93

corrientes: una moderada que acabó integrándose en el Gobierno de Transición tras los Acuerdos de paz de Yibuti de 2008, y una radical, Al Shabab, apoyada por Eritrea y que fue controlando partes importantes del territorio somalí, principalmente en el Sur, incluidas partes de la capital Mogadiscio.

Etiopía justificó su intervención acusando a los líderes de las UTI de tener vínculos con Al-Qaeda, lo que hizo que Estados Unidos apoyara dicha acción ya que el hecho que se suscitó por parte de Ayman Al-Zawahari, segundo líder de Al-Qaeda, quien pidió públicamente a los musulmanes del mundo que apoyaran a sus “hermanos” peleando la Yihad, o guerra santa en Somalia.

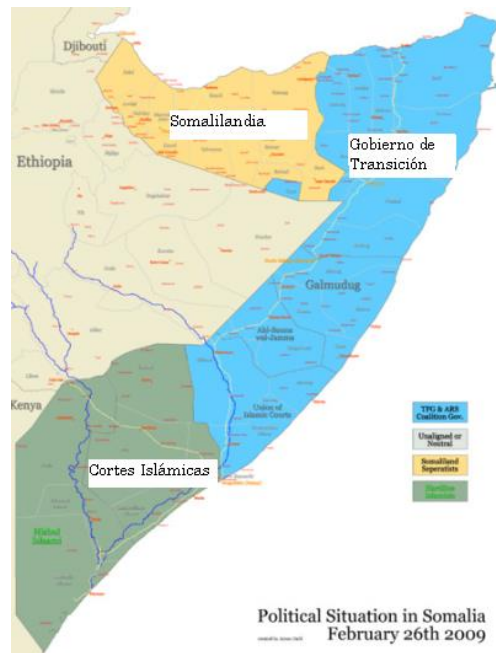
Sin embargo durante el año 2007, los sobrevivientes de las tropas islámicas no se dieron por vencidos, y las luchas por el poder interno continuaron. Para el año 2008 se volvió a presentar una nueva ola de violencia entre los combatientes islámicos y las tropas del Gobierno de Transición en el territorio de Mogadiscio, la sangrienta batalla se intensificó a partir de que Sheik Ahmed fuera electo para relevar al entonces presidente Abdullahi Yusuf Ahmed en el Gobierno de Transición somalí tras su renuncia en diciembre de 2008.

Al Shabab es una organización que ha manifestado recientemente de manera pública su apoyo a Al Qaeda y a la yihad global, tiene conexiones en Kenia y cuenta entre sus filas con cierto número de combatientes extranjeros. La posible constitución de santuarios terroristas, desde donde se puedan exportar esas actividades y atacar intereses occidentales, es una amenaza a nivel regional y global, como lo demuestran los atentados cometidos en julio de 2010 en locales de la capital de Uganda normalmente frecuentados por occidentales y en el que murieron 74 personas.<sup>60</sup> Así lo explica Carlos Martín Peralta, Investigador del Instituto Español de estudios Estratégicos.

La zona que actualmente se encuentra bajo el gobierno de Transición engloba las regiones de Puntlandia, que se encuentra en uno de los puntos geográficos más estratégicos del Mar Rojo y el Océano Índico, la región de Galmudug en la zona centro de la costa índica del país, el clan Ahí-Summa Wal-Jamaa en el interior y la Unión de las Cortes Islámicas en la costa centro sur.

---

<sup>60</sup> Martín Peralta, Carlos, 2013: Somalia y el cuerno de África en la encrucijada, Documento de opinión, Enero 2013. En [http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs\\_opinion/2013/DIEEEO12-2012\\_SomaliaCuernoAfrica\\_Encrucijada\\_Martin-Peralta.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2013/DIEEEO12-2012_SomaliaCuernoAfrica_Encrucijada_Martin-Peralta.pdf)



Mapa 5. División de Somalia.

Fuente:

<http://campusvirtual.unex.es/cala/epistemowikia/index.php?title=Imagen:Somalia-febrero2009.png>

A lo largo del 2007, los territorios controlados por la Unión de Cortes Islámicas pasaron a manos del Gobierno Federal de Transición somalí, quedando solamente la parte de Somalilandia, Puntlandia, como los estados renegados para la reunificación total del país.

La Alianza para la Reliberación de Somalia y el GFT pactaron en octubre de 2008 ampliar el Parlamento y llegar al establecimiento de un gobierno de unidad, lo que llevó en enero de 2009 a la elección del tercer presidente del GFT Sharif Sheid Ahmed (ex miembro de las UCI).

Tras la retirada de las fuerzas etíopes, AMISOM (African Mission Somalia), una fuerza de paz de la UA, con soldados de Uganda y Burundi, y desde 2012 de Djibouti y Kenia, financiada y equipada por la UE y los EE UU, ha logrado mantener la influencia del GFT en algunos barrios de Mogadiscio hasta la retirada estratégica de Al-Shabaab en agosto de 2011.

En 2011 las instituciones de Transición mantienen el Acuerdo de Djibouti de 2008 y una prórroga en su periodo de vigencia. La reunión del Grupo de Contacto Internacional (ICG) de Kampala en junio de 2011 significa un punto de ruptura. Mientras en las sesiones formales del ICG apenas se logra avanzar la fecha de terminación del periodo transitorio hasta agosto de 2012, donde el Presidente Museveni redactó un nuevo documento, la "Hoja de Ruta" acordada en Mogadiscio el 6 de septiembre 2012, como respuesta a lo acuerdos de Kampala se remodela el gobierno y toma posesión Abdiweli Mohamed Ali en octubre de 2012.

La Hoja de Ruta supone una relación de objetivos y pasos intermedios. Entre las principales actividades previstas destacan la redacción de una nueva Constitución, la reforma institucional con vistas a garantizar una mayor transparencia y rigor financiero, la reconciliación intersomalí y la mejora de las condiciones de seguridad en el territorio.

Desde el punto de vista de la seguridad, la retirada de Al Shabaab de Mogadiscio en agosto de 2011 parece confirmar un momento de debilidad y de falta de liderazgo en la



milicia islámica. La intervención etíope en la zona central Oeste de Somalia y de Kenia en la zona Sur, así como las ofensivas de AMISOM y fuerzas afines al GFT entorno a Mogadiscio han reducido el territorio bajo control de Al Shabaab y sus fuentes de financiación.

AMISOM controla Mogadiscio, Afooye y Daynile, dos poblaciones vecinas. Pero el control de la capital no es total y Al Shabaab prosigue una intensa campaña de bombas y acciones terroristas en la capital que ha substituido a la anterior estrategia de control territorial.

El Programa Mundial de Alimentos (PMA) de la ONU alerta de que el resurgimiento de la piratería amenaza el suministro de ayuda para la región somalí, es entonces cuando Estados Unidos reclama a la comunidad internacional un esfuerzo para luchar contra la piratería. Finalmente, la ONU permite a los buques de guerra enviados por varios Estados al Cuerno de África entrar en el dominio marítimo somalí para luchar contra los piratas.

## 2.4 Somalia. Un Estado fallido

Ya se ha mencionado que el Estado fallido es aquel donde sus autoridades centrales son incapaces de controlar el territorio, ya que el Estado ha perdido el monopolio del uso de la violencia y domina la ausencia de la ley por causas diferentes, pero que generalmente son motivaciones políticas, económicas y sociales. La violencia afecta a diferentes formas de subsistencia como la agricultura, el comercio y la ayuda extranjera, desvía los recursos humanos, destruye las infraestructuras físicas y distrae al Gobierno de sus determinadas funciones, con lo que se propicia el colapso económico.

El colapso económico da vida a los conflictos por la falta de recursos, fomenta la desigualdad, las luchas entre facciones y atrae luchas entre los insurgentes y extremistas, promoviendo la desconfianza en el Gobierno, la cual causa su ineficacia y debilita la cooperación popular con los programas y agentes del mismo. La debilidad del Gobierno y la corrupción pueden alterar el control de las fuerzas de seguridad, lo que aumenta los conflictos étnicos y la creación de escuadrones de la muerte y/o grupos altamente delictivos.

Una consecuencia inmediata de un estado fallido, es la falta de inversionistas a causa de la parálisis política, lo que a su vez genera la desconfianza económica.

Para poder llevar un conocimiento sobre los estados fallidos, desde 2005 en el Fondo para la Paz que a través de la revista Foreign Policy enmarca el índice de estos estados, determinando tres tipos de indicadores: sociales, económicos y políticos.

Los indicadores sociales son cuatro: la presión demográfica, la presencia de movimientos de refugiados o de desplazados internos que dan lugar a emergencias humanitarias complejas, la existencia de un conflicto humano crónico o de una historia de búsqueda de revanchas y la constatación de agravios colectivos.

Los indicadores económicos son dos: la existencia de desigualdades económicas y la progresiva decadencia económica de la sociedad en su conjunto.

Los indicadores políticos son seis: la criminalización o deslegitimación del Estado, el deterioro progresivo de los servicios públicos, la suspensión o aplicación arbitraria de la ley, la amplitud de la violación de los derechos humanos, la existencia de un aparato de

seguridad que opera como un Estado dentro del Estado, el levantamiento de élites divididas y la intervención de otros Estados o de actores políticos externos.

La forma en que se miden estos indicadores va del 0 al 10, por ejemplo, el nivel de deslegitimación del Estado se mide a través del grado de corrupción, la falta de transparencia, el aprovechamiento de las normas por las élites, la falta de confianza ciudadana en las instituciones, la incapacidad del Estado para recaudar impuestos, la presencia de boicots a las elecciones, de manifestaciones masivas, de insurrecciones armadas, etc.<sup>61</sup>

El mismo Fondo para la Paz de Estados Unidos, publica un índice anual de los Estados fallidos, que toma en cuenta 12 factores para demostrar la existencia del Estado fracasado:

1. Presiones demográficas
2. Masivo movimiento de refugiados
3. Población desplazada
4. Migración continua y crónica de población
5. Desigual desarrollo económico
6. Severo declive económico
7. Criminalización y deslegitimización del Estado
8. Progresivo deterioro de los servicios públicos
9. Extensa violación de los derechos humanos
10. Aparición de estados dentro del Estado
11. Faccionalización de las elites
12. Intervención de otros Estados o factores externos en el Estado fracasado

De acuerdo con este índice, desde 2005, Somalia aparece sostenidamente en la parte superior de la lista, lo que indica que el fin de la Guerra Fría impactó negativamente a aquellos Estados que dependían de los subsidios de las grandes superpotencias trayendo como consecuencia la erosión de la legitimidad del gobierno y su incapacidad para solucionar problemas como la miseria, el desempleo, la criminalidad, el ascenso de rivalidades étnicas y el surgimiento de movimientos separatistas. Y si aparte se suma la intensa corrupción de los regímenes políticos, en especial los africanos, lo que al fin de la Guerra Fría representa un peligro para la seguridad internacional.

Asimismo, Ana López Martín se basa en la descripción de que los Estados fracasados están afectados por tres aspectos geopolíticos de acuerdo a Daniel Thürer<sup>62</sup>:

- El fin de la Guerra Fría.

---

<sup>61</sup> Artículo "Failed states", Revista Foreign Policy, 2012. <http://www.foreignpolicy.com/failedstates2012> Consultado el 11 de abril 2013. Traducción libre

<sup>62</sup> López Martín, Ana Gemma, Los estados fallidos y sus implicaciones en el ordenamiento jurídico internacional, Universidad Complutense de Madrid, Madrid, 2010. En [http://eprints.ucm.es/14687/1/LOS\\_ESTADOS\\_FALLIDOS-CURSO\\_VITORIA.pdf](http://eprints.ucm.es/14687/1/LOS_ESTADOS_FALLIDOS-CURSO_VITORIA.pdf) p.20

- La herencia de regímenes coloniales que destruyeron las estructuras sociales tradicionales, pero que no duraron lo suficiente como para reemplazarlas con estructuras occidentales constitucionales y una identidad efectiva.

- El proceso general de modernización que animó a la movilidad social y geográfica, pero que no se equilibró con un proceso de construcción de la nación, capaz de poner al Estado sobre bases sólidas

Este índice de Estados fallidos se genera cada año y su octava edición es de 2012, en el cual, desde 2007, Somalia ha ocupado el primer lugar, le siguen Chad, Sudán, la República Democrática del Congo, Haití, como consecuencia del devastador terremoto que sufrió en 2010, Zimbawe, Afganistán, República Centroafricana, Irak y Costa de Marfil.<sup>63</sup>

En Somalia no es la existencia de un gobierno central efectivo lo que genera el conflicto sino el proceso para construir dicho Estado, pues todas las facciones gobiernan de forma suma cero, donde hay perdedores y ganadores.

Somalia ha demostrado algunas veces que en algunos lugares, comunidades, ciudades y regiones pueden disfrutar relativamente altos niveles de paz, reconciliación, seguridad y legalidad, a pesar de no contar con una autoridad central. Somalilandia y Puntlandia son dos ejemplos de ello. Los líderes y la sociedad de Somalilandia demostraron una notoria madurez cuando en el año 2002 un presidente de un clan cedió el poder de manera pacífica a un miembro de otro clan. Sin embargo, en el sur los clanes no han mostrado este tipo de generosidad. El clan del presidente Barre, los marehan, ha dominado desde los años 70 la región a expensas de otros, como los rahanweyn.

El establecimiento de una autoridad central no garantizaría la paz sino que probablemente daría lugar a nuevas insurrecciones, guerrillas y movimientos separatistas; hasta la década 1980 Somalia fue uno de los lugares más seguros de África, reflejo más bien del contrato social que de la existencia de policía. La mayoría de las disputas eran resueltas gracias a la mediación de un jeque o un anciano local y no ante un tribunal de justicia. Los esfuerzos de la comunidad internacional para dar lugar a estructuras policiales y judiciales no son una reconstrucción de instituciones perdidas.

La República de Somalilandia, conocida desde 1884 como el Protectorado de Somalia bajo dominio británico, obtuvo su independencia de Gran Bretaña el 26 junio de 1960. El 1 de julio de ese mismo año, se unió a la antigua Somalia italiana para formar la República de Somalia. La unión no funcionó de acuerdo a las aspiraciones del pueblo y Somalilandia se proclamó independiente en 1991. Ningún país ha reconocido este hecho, en particular, por la oposición directa de las naciones vecinas, como Yemen, Arabia Saudí o Yibuti, las cuales tienen ambiciones políticas en la región. De igual forma, la Unión Africana se opone a dicho reconocimiento. Somalilandia tiene su propia Constitución, aprobada por referéndum en 2001.

La falta de ayuda financiera externa a Somalilandia ha tenido una influencia positiva en el desarrollo de esta región, ya que su población ha aumentado la influencia de la comunidad empresarial, que proporciona al gobierno la financiación necesaria en forma de impuestos o de préstamos, recordaremos que la economía pastoril depende de la gestión estable de bienes públicos como el agua y las tierras de pastoreo, la influencia de la comunidad de

---

<sup>63</sup> *Ibidem* p.42

negocios en el gobierno ha demostrado ser un importante apoyo para la reconciliación política.

También pequeños grupos políticos han tratado de formar un gobierno y, ante la imposibilidad de llegar a un acuerdo, se han visto forzados a ampliar la coalición, cediendo parte de su representación a otros actores. Sin duda la falta de ayuda externa ha obligado al gobierno regional a disponer de ingresos fiscales propios, lo que le impulsa a promover el desarrollo económico endógeno.

## 2.5 Gobierno y sociedad somalí

Somalia ha llegado a su estado actual a causa de diferentes razones, de las cuales tres son de mayor prioridad, por ejemplo, las razones históricas, donde la colonización ocupa un lugar preferente pues fueron los colonizadores europeos quienes dividieron Somalia en cinco unidades administrativas: la Somalia británica (la zona noreste del país, que corresponde a la actual Somalilandia), la Somalia francesa (actual Yibuti, independiente desde 1977), la Somalia italiana (centro y sur del país), los distritos de la frontera septentrional (actualmente conocida como Provincia Nororiental de Kenia, en aquella época también británica) y el Ogadén (región etíope de Somalia occidental).<sup>64</sup> Esta división ha afectado la relación de Somalia directamente con Etiopía, a causa de las aspiraciones del nacionalismo somalí de crear una Gran Somalia mediante la incorporación a la Somalia independiente nacida en 1960 de los territorios de Yibuti, Etiopía y Kenia que formaron parte de las metrópolis europeas. Por lo que hubo un enfrentamiento bélico con Etiopía en 1977, del que Somalia salió derrotada con importantes implicaciones políticas tanto internas como externas, pues de ahí nace la permanente injerencia etíope en los asuntos de Somalia o el apoyo somalí a los grupos rebeldes que actúan contra el gobierno de Addis Abeba siempre con el trasfondo de su reclamación territorial de la región de Ogadén

Las razones sociales abarcan la identificación de los somalíes a su pertenencia a un clan. La manipulación de los clanes para asentar el poder político fue una práctica no solo practicada por la administración colonial sino también durante la dictadura de Barre.

El clan darod se reparte entre el sur y el noreste (la actual Puntlandia), y mantiene una presencia destacable en países vecinos como Kenia y Etiopía. Se divide en los subclanes marehan y kabalah, proviniendo de éste último los majerteen, de donde surgió Abdullahi Yusuf, luego Presidente del Gobierno Federal de Transición somalí. El clan hawiye es el más numeroso junto con el de los darod, se concentra en el centro y sur del país, y es mayoritario en Mogadiscio. De este clan forman parte algunos de los principales señores de la guerra y líderes políticos como el líder de la Unión de los Tribunales Islámicos, Hassan Dahir Aweys. El clan dir cuenta con una importante presencia en el norte de Somalia y en Yibuti, donde más de la mitad de la población pertenece a este grupo. De hecho, un subclan de los dir gobierna Yibuti. El clan isaaq es mayoritario en la zona norte, sobre todo, en Somalilandia y también se encuentra en parte de Yibuti. El clan rahanweyn y el clan digil se distribuyen por las zonas agrícolas del centro y del sur.

Los clanes darod y hawiye representan cada uno casi el 25% de la población, y los tres restantes (dir, isaaq y rahanweyn) un 10-15% aunque son cifras muy flotantes debido a que no hay un censo oficial. El resto de la población, inferior al 10 %, no está enclavada en esta distribución. La población total se estima en 9,33,872 millones de personas.<sup>65</sup>

---

<sup>64</sup> Ibáñez Gómez, Fernando pp.112-113

<sup>65</sup> Ibídem p.115

La distribución geográfica y demográfica de los clanes se ha visto modificada por los desplazamientos forzados de la población causados por la guerra civil. La competencia por el poder y por los recursos ha alterado significativamente las fronteras de los clanes en diversas áreas, perdiendo influencia en unas zonas y ganándola en otras. Sin embargo, los clanes dividen a la población, incentivan disputas por los recursos y el poder, y movilizan a las milicias. Los líderes políticos los han manipulado a favor de sus intereses.

Mientras tanto los factores políticos destacan que Somalia conoció la democracia durante nueve años, donde sesenta partidos políticos competían, pero los conflictos se producían por las disputas políticas entre el norte y el sur y la difícil cohabitación de normas distintas.

Por otro lado la ayuda económica y militar externa, que mantuvo al régimen de Barre en el poder aunado a la incapacidad de llevar a cabo un desarrollo económico con bases propias, se convertirían en factores clave para explicar el disgusto de los somalíes respecto a la autoridad central de gobierno. Los pocos recursos que obtenía el gobierno desde el exterior se utilizaban en reforzar el aparato de seguridad y recompensar a quienes sustentaban a la dictadura. Al finalizar la Guerra Fría en 1989, Somalia vio cómo los recursos externos desaparecían y el régimen se vio imposibilitado para mantener el control del país frente a los cada vez más poderosos grupos opositores.

Existen dos regiones administrativas en el norte de Somalia: la autodeclarada “República de Somalilandia” (noroeste) y el estado semiautónomo de Puntlandia (noreste).

En 1991, un congreso formado por habitantes del antiguo Protectorado de Somalilandia decidió separar dicho territorio de la Somalia unificada y constituir la “República de Somalilandia”, con capital en Hargeisa. A pesar de no haber sido reconocida por la comunidad internacional, ha mantenido su estatus desde ese momento. Su gobierno es republicano, basado en un sistema bicameral, con un poder judicial independiente y tres partidos políticos existentes de forma oficial.

De acuerdo a la Constitución de Somalilandia, el vicepresidente Dahir Riyale Kahin asumió la presidencia tras la muerte de su antecesor Mohamed Ibrahim Egal en 2002. Kahin fue elegido Presidente de Somalilandia en mayo de 2003, tras unas elecciones vigiladas por observadores internacionales. Las nuevas elecciones presidenciales, programadas para abril de 2008. En 2005, nuevamente bajo la atenta mirada de los observadores internacionales, tuvieron lugar las elecciones para configurar la cámara baja del parlamento. En junio de 2010, Kahin fue derrotado en las elecciones presidenciales por Ahmed Mohamed Silanyo, candidato del “Kulmiye” (Partido de la Paz, la Unidad y el Desarrollo). En cuanto al área de Puntlandia, ésta declaró su autonomía, pero no la independencia en 1998, siendo su capital la ciudad de Garowe. El presidente Abdirahman Mohamed Farole fue elegido por el Parlamento de Puntland en enero de 2009. Puntlandia sostiene que permanecerá autónoma hasta la constitución de un estado federado somalí.

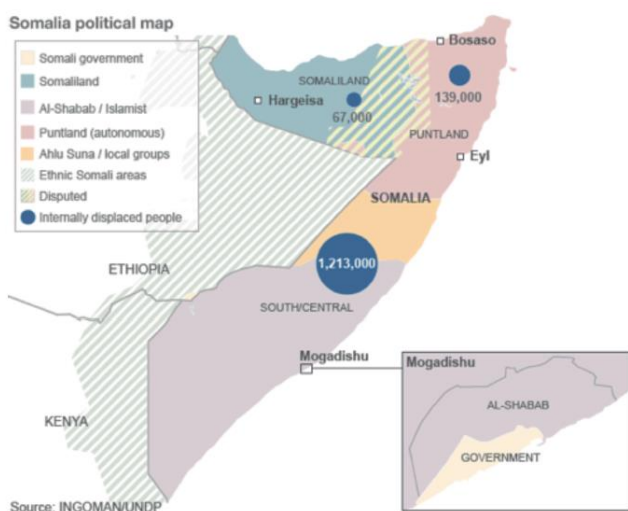
Otro factor es el desarrollo de una política económica socialista. A pesar de los éxitos iniciales, algunos análisis han demostrado que desde 1965 a 1987 el PIB per cápita de Somalia creció una media del 0,3% anual.<sup>66</sup> La política agrícola de corte socialista, la nacionalización de la tierra y el control de la producción provocaron que entre 1969 y 1980

---

<sup>66</sup> *Ibidem* p.116

la producción de trigo se redujera en un 20%<sup>67</sup>. Somalia dejó de ser autosuficiente en materia alimentaria para verse obligada a realizar importaciones de alimentos.

Sin embargo durante el régimen de Barre, se favoreció el control del poder político y económico por parte de los miembros del clan darod; su peso en el gabinete aumentó durante el régimen de Barre del 32 al 50%. Las consecuencias en la política diaria no se hicieron esperar y otros clanes vieron cómo sus condiciones de vida empeoraban en beneficio de una política clientelista en favor del clan privilegiado. Esta estrategia propició el enfrentamiento entre clanes, aumento en la desigualdad económica y social, lo que fomentaba la percepción del Estado como una maquina que trabajaba a favor de un solo clan.



Mapa 6. Áreas controladas por los distintos combatientes, área en disputa entre Somalilandia y Puntlandia y número de desplazados internos. Fuente:

<http://www.theworld.org/2011/08/somalia-islamists-famine>

Las “Instituciones Federales de Transición” que conforman el Gobierno de Transición desde 2004 las compone un parlamento (Parlamento Federal de Transición), pero también el propio “Gobierno Federal de Transición”, que está compuesto por un presidente de transición, un primer ministro y un consejo de ministros.

El Gobierno Federal de Transición se constituyó por un mandato de cinco años que condujo al establecimiento de un gobierno permanente tras las elecciones de 2009. En enero del mismo año, el Parlamento extendió el mandato, por dos años más, hasta 2011. Asimismo, el Parlamento dobló el número de sus miembros para incluir entre ellos a representantes de la Alianza para la Reliberación de Somalia y otros grupos de la sociedad civil.

El objetivo era el de promulgar una constitución, mientras tanto el 10 de octubre de 2004, fue elegido Presidente del Gobierno Federal de Transición Abdullahi Yusuf Ahmed. Sheikh Adan Mohamed Nur “Madobe” fue elegido Presidente del Parlamento el 31 de enero de 2007. El 29 de diciembre de 2008, renunció el presidente Yusuf y el 30 de enero de 2009, Sheikh Sharif Ahmed fue elegido por el parlamento para el cargo. El 13 de febrero de 2009,

<sup>67</sup> Ibidem p.116

Sharif propuso a Omar Abdirashid Ali Sharmake como Primer Ministro, siendo ratificado por el Parlamento el día 14 del mismo mes.<sup>68</sup>

Un nuevo consejo de 36 ministros fue propuesto el 20 de febrero y, el día siguiente, fue aprobado por el Parlamento. Sharmake rediseñó el Consejo el 18 de agosto de 2009, proponiendo nuevos miembros (entre los que se encontraban los ministros de asuntos exteriores y de defensa) y creando nuevos cargos. El Consejo vio incrementado el número de ministros, en virtud de estas reformas, hasta 39. El 15 de marzo de 2010, el Gobierno Federal de Transición firmó un acuerdo con la milicia Ahlu-sunah Wal-jamea (ASWJ), que pasó a integrarse en él. Sharmake dejó el cargo como primer ministro el 21 de septiembre de 2010 por desavenencias con el presidente y esto ocasionó un importante desacuerdo con respecto a diferentes asuntos de gobierno, pero en especial en todo lo referente al borrador de la futura constitución. Abdullahi Mohamed, un americano-somalí, fue confirmado como nuevo primer ministro el 8 de noviembre.

El conflicto que enfrenta a los grupos islamistas y el Gobierno Federal de Transición en Mogadiscio, ha causado un elevado número de víctimas civiles a lo largo del año 2010. Los insurgentes se han extendido por zonas densamente pobladas y, en ocasiones, han utilizado a civiles como escudo a la hora de bombardear las posiciones del GFT y el AMISOM. Los ataques se lanzan de forma indiscriminada que con frecuencia destruyen viviendas civiles, pero rara vez alcanzan objetivos militares. A menudo, las fuerzas del AMISOM y el GFT responden con similar potencia, alcanzando con el fuego de mortero las barriadas desde las cuales los insurgentes les han disparado, pero lo más usual es que estos hayan huido, por lo que la población civil se enfrenta sola a la devastación que los conflictos ocasionan.

Sin embargo, el Gobierno Federal de Transición ha ido perdiendo terreno frente a Al-Shabaab durante el pasado 2010, llegando a controlar apenas algunos edificios cercanos al palacio presidencial en Villa Somalia (Mogadiscio). El puerto, el aeropuerto y otros lugares estratégicos de la capital son defendidos por fuerzas de la Unión Africana. Los enfrentamientos se intensificaron en agosto y septiembre del mismo año, durante el Ramadán, el mes sagrado para los musulmanes, en especial después de que Al-Shabaab se responsabilizara de los atentados del 11 de julio en Kampala, capital de Uganda. Al menos 76 civiles murieron en diversas explosiones acaecidas en lugares muy concurridos el día de la final de la Copa del Mundo de Fútbol.

Uganda es el país que participa con un contingente mayor de tropas en la Misión de la Unión Africana en Somalia (7.100 efectivos).<sup>69</sup> Las fuerzas de la AMISOM fueron acusadas de realizar bombardeos indiscriminados en represalia por las explosiones de Kampala, en especial en el mercado de Bakara. Ésta y otras áreas residenciales fueron alcanzadas durante los días 12 y 13 de julio.

Nuevamente el 23 de agosto, Al-Shabaab y Hizbul Islamiya intensificaron los ataques y Al-Shabaab se responsabilizó de un atentado suicida perpetrado al día siguiente contra el Hotel Muna, donde murieron 32 personas, incluyendo civiles y algunos miembros del Parlamento y el 9 de septiembre, en otro atentado suicida, esta vez en el aeropuerto internacional de Mogadiscio.

---

<sup>68</sup> Informe sobre República Democrática Somalí, Centro de Información, Recursos y Documentación sobre Asilo y Migraciones de ACEEM, Junio 2011. En [http://www.accem.es/ficheros/documentos/pdf\\_cirdam/CIRDAM-REPUBLICA\\_DEMOCRATICA\\_SOMALI.pdf](http://www.accem.es/ficheros/documentos/pdf_cirdam/CIRDAM-REPUBLICA_DEMOCRATICA_SOMALI.pdf) pp. 18-19

<sup>69</sup> *Ibidem* p.46

Gran parte de la población de Mogadiscio ha huido de esta situación de violencia y se encuentra desplazada en campos improvisados a las afueras de la capital, principalmente en el corredor Afgooye, con poco acceso de la ayuda humanitaria y con probabilidades de sufrir el hostigamiento de las milicias locales.<sup>70</sup> Según los informes de las Naciones Unidas, en 2010, al menos 7.600 personas en Mogadiscio sufrieron heridas causadas por algún tipo de arma, por lo que 2010 se convierte en el año con más víctimas civiles de la década. Para el año 2011, el 31 de enero se produjo el peor incidente en Mogadiscio, durante los enfrentamientos acaecidos entre soldados del Gobierno Federal de Transición y policías cerca del Hospital de Banadir, en la zona suroeste de la capital, al menos 15 personas murieron y otras 50 resultaron heridas. Según informó el Europa Press, “habría tenido lugar después de que un soldado abatiese a un oficial, cuando la policía llegó al área, ambas partes comenzaron a intercambiar disparos”.<sup>71</sup>

Desde comienzos de año, un número estimado de 4.200 somalíes se han visto obligados a abandonar sus hogares en Mogadiscio. De ellos, cerca de 2.600 abandonaron la ciudad, mientras que otros se asentaron en diferentes campos de protección.<sup>72</sup>

A comienzos de febrero de 2011, el Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR) ha condenado la situación de especial crisis humanitaria y de violación de los derechos humanos que se vive en la capital de Somalia. ACNUR espera que la protección de los civiles se convierta en una prioridad para los bandos contendientes y que lleguen a buen término las investigaciones sobre el incidente del Hospital Banadir.

Para los cientos de miles de personas que componen la población civil de Mogadiscio, la situación es intolerable con violaciones de los derechos humanos básicos que ocurren a diario. ACNUR ha defendido durante mucho tiempo que las diversas partes en conflicto deben hacer más para proteger a la población civil. ACNUR, como parte de la comunidad de ayuda humanitaria de la ONU en Somalia, una vez más, y en los términos más enérgicos insta a todas las fuerzas y grupos armados en la capital para que la protección de los civiles sea una prioridad.

No obstante, Somalia no presenta mayor participación en organismos internacionales, pues solo se mantiene como miembro, con casi nula actividad en:

- ACP (África, Caribe y Somalia)
- BAD (Banco Africano de desarrollo)
- CEN-SAD (Comunidad de Estados Saharianos)
- Liga Árabe
- Unión Africana
- ONU

Debido a esto naciones integrantes de la Unión Europea han tomado juego en el papel de intervención en ayuda a Somalia, ya sea por medio de programas alimenticios o directamente en su toma de decisiones, así mismo instituciones como la OCDE, ACNUR, etc. han tenido la necesidad de implementar programas de rescate a la población.

---

<sup>70</sup> Ibídem p.47

<sup>71</sup> Artículo “Disparos contra fuerzas gubernamentales”, Agencia Europa Press, España, 31 de enero de 2011:

<http://www.europapress.es/internacional/noticia-menos-quincemuertos-disparos-fuerzas-gubernamentales-20110131131219.html>

Consultado el 25 de mayo 2013

<sup>72</sup> Informe sobre República Democrática Somalí, op.cit. p.48



Sin embargo el país se ve lejos de un proceso de transición económica, consistente en una reducción de la excesiva intervención del Estado en los ámbitos de la producción y la comercialización y un intervencionismo derivado de las más recientes situaciones nacionalistas.

## 2.6 Economía de Somalia

Como se ha visto anteriormente, a partir de la caída y pérdida de Gobierno, Somalia ha carecido de una economía activa y competitiva regionalmente, a pesar de ello, no ha perdido su moneda, la divisa del país es el chelín somalí, que consta de 100 unidades (el valor del chelín con respecto del dólar estadounidense, era en 1996 de unos 7.000 chelines por dólar).<sup>73</sup> El encargado de la emisión del dinero es el Banco Central de Somalia, fundado en 1960. Somalia es miembro del Banco de Fomento Islámico y del Banco de Fomento Africano, el país ocupa el número 151 de las economías mundiales.

Durante la década de 1990, debido a la Guerra civil que el país enfrentaba, la economía se veía en un estado de quiebra total. Sin embargo antes del conflicto, dicho sistema se basaba fundamentalmente en la cría de ganado y en el cultivo de algunas regiones, sobre todo en el sur, pues el gobierno en pie había tratado de lograr la diversificación y modernización de la base económica del país a través de una serie de planes de desarrollo ejecutados por medio de las ayudas y préstamos internacionales.

Cuando estalló la guerra civil, la actividad industrial del país estaba iniciando una etapa de crecimiento, por lo que en la actualidad cuenta con establecimientos en los sectores del cemento, algodonero, alimenticio (conservas de carne y pescado, frutas en conserva, elaboración de aceite de semillas), textil, del calzado y piel, y con establecimientos para el refino de petróleo y de azúcar.

<b>Economía</b>	<b>Economía (151) en el mundo</b>
Unidad monetaria:	Chelín somalí (SOS)
PBI (PPC):	\$5023 Millones USD (Paridad Poder de Compra)
PBI (CO):	\$2483 Millones USD (cambio oficial dólar)
PBI Per Cápita:	\$567 USD (Paridad Poder de Compra)
Tasa de crecimiento:	2.6% (anual del PBI)
Tasa de inflación:	% (anual)
Ingreso público:	\$0 Millones USD
Gasto público:	\$0 Millones USD
Balance presupuesto:	\$0 Millones USD (0% superávit)
Reservas del tesoro:	\$0 Millones USD
Deuda pública interna:	% del PBI
Deuda externa:	\$3000 Millones USD (120.82% del PBI)
Tasa de inversión:	% anual
Crecimiento industrial:	% anual
Total exportaciones:	\$241 Millones USD anuales
Total importaciones:	\$576 Millones USD anuales
Balanza comercial:	-\$335 Millones USD (-139% déficit)
Balanza de pagos:	\$0 Millones USD (0% superávit)

Tabla 1.

Economía somalí. Fuente: [www.datosdelmercado.com.ar/economia/pais.html](http://www.datosdelmercado.com.ar/economia/pais.html)

Sin embargo estudios recientes de especialistas del Instituto Real Británico de Relaciones Internacionales aclaran que “la piratería contribuye al desarrollo económico de Somalia.

<sup>73</sup> Artículo “Las industrias, el comercio exterior y los transportes en Somalia”, en [http://www.voyagesphotosmanu.com/industrias\\_somalia.html](http://www.voyagesphotosmanu.com/industrias_somalia.html) Consultado el 3 junio 2013

Además, según los resultados de la investigación, prosperan los centros urbanos y no los antros de la piratería misma. Los investigadores concluyen que las autoridades regionales, premeditadamente no frenan el desarrollo de la piratería”.<sup>74</sup>

“Hace tiempo que son conocidos estos hechos, desde 2007, en los centros reconocidos de la piratería tales como Garakad y Eyl, el dinero de la piratería desató el boom de la construcción y del poder adquisitivo. Pero en realidad, todo esto es muy inestable. Estos son dineros mal habidos y dudo que tenga un resultado positivo de largo plazo”.<sup>75</sup>

Antes de la guerra había 23 mercados importantes en la ciudad. Hoy quedan solo dos: el principal, de Bakara, dividido en 46 sectores, y el más pequeño pero igualmente vibrante de Souk Ba’ad.

El mayor socio de la comunidad empresarial de Mogadiscio es Dubai, uno de los Emiratos Árabes Unidos, con un volumen de intercambio anual de entre 600 y 700 millones de dólares.

“La economía de guerra depende de la estructura de la guerra”, señaló Jarle-Hansen en su informe de 2009 sobre el desarrollo de la economía en Somalia. Sobre esa base, la historia económica de Mogadiscio puede dividirse en cinco periodos.

Durante la primera ola de guerra entre las milicias de clanes que luchaban por el control de la capital tras la caída del presidente Mohammad Siad Barre (1969-1991), la mayoría de las empresas quedaron destruidas y buena parte de su capital fue transferida a bancos del exterior.

“La demanda se sesgó hacia las necesidades básicas, como alimentos y vestimenta. El pueblo no tenía poder adquisitivo. Los actores económicos dependían de los señores de la guerra”, así se expresó Jarle-Hansen.

Además aclaró que los saqueos se convirtieron en uno de los medios de obtener capital inicial. En ese sentido, citó el ejemplo de un empresario y señor de la guerra que arrancó líneas telefónicas y cables de la ciudad para luego lucrar con la venta de cobre.

Mientras los bancos colapsaban junto con el Estado, el mecanismo financiero informal llenó el vacío que el “hawala” (sistema de transferencia informal de fondos de la comunidad hundi y principal medio de transacciones de dinero) había dejado.

Por lo tanto, el patrocinio de un señor de la guerra se volvió necesario para hacer negocios.

Los dos años siguientes, en los que intervino la ONU a través de su misión UNISOM, reavivaron el ánimo a la comunidad empresarial de Mogadiscio, a la ciudad llegó gente adinerada y las importaciones de combustible se convirtieron en un gran negocio. También aumentó la demanda de carne y de productos del mar.

Surgieron entonces nuevas compañías que se disputaron los contratos de la ONU. Muchos empresarios que habían huido de la ciudad regresaron. La telefonía móvil se introdujo primero en Mogadiscio y luego se propagó por todo el país. Desde entonces, las

---

<sup>74</sup> Información de “La voz de Rusia” en <http://spanish.ruvr.ru/2012/01/16/63949205/> Consultado el 3 junio 2013

<sup>75</sup> Ibidem

telecomunicaciones, y particularmente los celulares, crecieron hasta convertirse en lo que tal vez sea el negocio más eficiente y exitoso en Somalia.

La retirada de la ONU, en 1995, fue un golpe para la actividad económica. Varias empresas que abastecían exclusivamente a organizaciones internacionales desaparecieron apenas se fue su clientela. El resultado fue un crecimiento del sector de la seguridad privada. Los madani, o grupos de vigilantes locales procedentes de las comunidades en las que operaban las empresas, comenzaron a brindar el servicio de seguridad.

La comunidad empresarial se volvió más fuerte y adquirió más confianza en sí misma. La devastada Mogadiscio vio surgir un nuevo sector manufacturero y así a fines de los años 90 se instalaron fábricas de pasta y golosinas.

Hasta el día de hoy permanece intacto el sistema de seguridad del propio mercado de Bakara, financiado por la comunidad empresarial con reclutas armados procedentes de comunidades locales.

“Cuando se instaló el gobierno de transición nacional en 2004, le dimos nuestra cooperación y donaciones, y entregamos nuestras armas”<sup>76</sup>, explicó Ali Mohammad Siyad, presidente de la asociación empresarial del mercado de Bakara, responsable de brindar seguridad a los comerciantes.

“Hicimos lo mismo cuando los Tribunales Islámicos obtuvieron el control y la comunidad empresarial también apoyaba financieramente al gobierno de transición federal (TFG) desde el derrocamiento de los Tribunales Islámicos.”<sup>77</sup>

A menudo, el mercado de Bakara ha sido blanco de fuertes bombardeos por parte del gobierno de transición federal y de las tropas etíopes, según los cuales los rebeldes usan las áreas seguras del mercado para lanzar ataques con morteros.

---

<sup>76</sup> Jarle-Hansen, Stig, Informe sobre la economía de Somalia, 2009. En <http://www.ipsnoticias.net/2008/11/economia-somalia-senores-de-la-querria-dominan-el-mercado/> Consultado el 3 junio 2013

<sup>77</sup> *Ibidem*

Somalia

Informes Nacionales sobre Desarrollo Humano para Somalia

Perfil de País: Indicadores de Desarrollo Humano

Descargar datos | Embed | Imprimir

Abrir todos Cerrar todos

Índice de Desarrollo Humano	Clasificación n.d.
Salud	Esperanza de vida al nacer. (años) 51.5
Educación	Años de educación promedio (años) n.d.
Ingresos	Ingreso nacional bruto (INB) per cápita (Constant 2005 international \$) n.d.
Desigualdad	Índice de Desarrollo Humano, ajustado por la igualdad n.d.
Pobreza	Índice de pobreza multidimensional (%) 0.514
Género	Índice de desigualdad de género n.d.
Sostenibilidad	Emissiones per cápita de dióxido de carbono (toneladas) 0.1
Demografía	Población, total considerando ambos sexos (en miles) (miles) 9,797.4
Índices compuestos	Valor del IDH según componentes que no constituyen ingreso n.d.
Innovación y tecnología	Abonados a telefonía fija o móvil, por cada 100 personas (por cada 100 personas) 8.0
Comercio, economía e ingresos	Índice de ingresos n.d.
Notas	



Mapa detallado

Capital Mogadishu

Gráfica 1. Indicadores de Desarrollo Humano. Fuente: <http://hdrstats.undp.org/es/paises/perfiles/SOM.html>

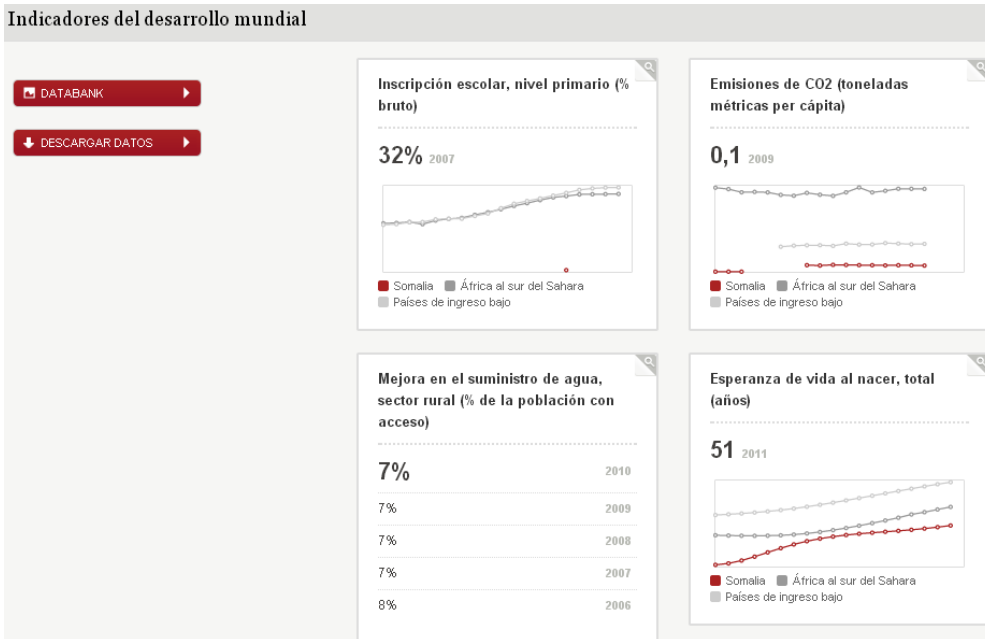
Como hemos visto en la gráfica anterior, la esperanza de vida alcanza niveles muy bajos, 48/52 años<sup>78</sup>, con respecto a los países desarrollados. Las antiguas colonias francesas y británicas situadas en la zona, que se independiza en 1960 sin proceso económico, han visto como se ha ido degradando su situación internacional por las diversas disputas internas y su escasez de recursos, provocando la nula incorporación de la región somalí en el mercado internacional con garantías de desarrollo.

Por parte del Banco Mundial, tenemos las siguientes gráficas que muestran el crecimiento de Somalia, en bienes y servicios, durante la última década.



Gráfica 2. Índice per cápita de Somalia en 1990

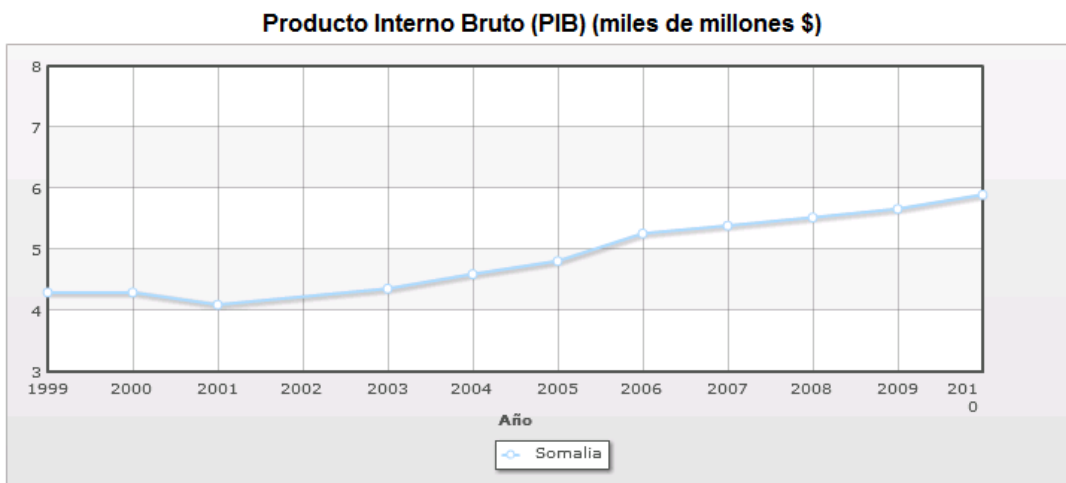
<sup>78</sup> Información de la Organización Mundial de la Salud. En <http://www.who.int/countries/som/es/> consultada el 8 junio 2013



Gráfica 3.

Indicadores de desarrollo humano de 2007 a 2011

La siguiente gráfica nos muestra los niveles del PIB de Somalia, los cuales no logran rebasar los 6 mil millones de dólares anuales.



Country	1999	2000	2001	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Somalia	4,3	4,3	4,1	4,36	4,6	4,81	5,26	5,39	5,52	5,67	5,9

Gráfica 4. Fuente: [www.indexmundi.com/g/g.aspx?c=so&v=65&l=es](http://www.indexmundi.com/g/g.aspx?c=so&v=65&l=es)

## 2.7 Comercio de Somalia

Teniendo en cuenta como se encuentra la economía de Somalia, podemos pasar a una de las actividades que mayor ingreso proporciona a la zona, el comercio.

La importancia del comercio internacional para Somalia radica en que cualquier interrupción en el tráfico marítimo por el estrecho del cuerno de África tendría de inmediato un gran impacto en el comercio regional y mundial, lo que hace que los países intensifiquen su vigilancia.

Al fin de la Guerra Fría, muchos países tuvieron la necesidad de dar prioridad a sus relaciones comerciales, en especial por vía marítima, sin embargo el conflicto bipolar entre Estados Unidos y la URSS ocasionó la disminución de vigilancia de los océanos.

La liberalización y globalización de los mercados durante las últimas décadas del siglo XXI provocaron un enorme incremento del comercio mundial, sobre todo en la mar, pero también con eso se generó falta de cuidado, vigilancia y precaución naval, dando pie al renacimiento de la piratería marítima.

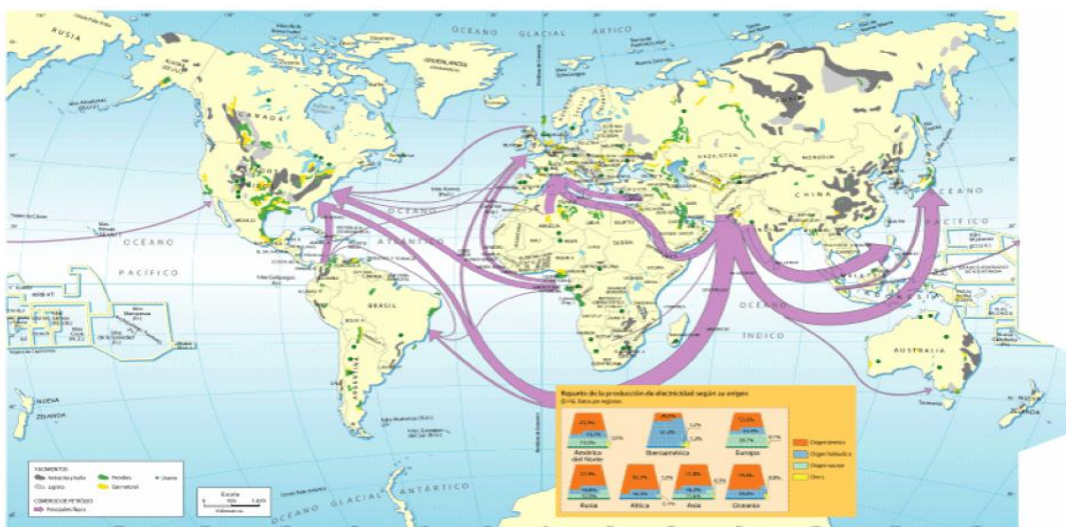
La importancia del paso en el Golfo de Adén y de sus aguas adyacentes recae en dos grandes pilares de la economía mundial:

- El transporte de mercancías vía marítima:

La ubicación del canal de Suez uniendo el Mar Mediterráneo y el Mar Rojo lo ha transformado en el escenario esencial del tráfico marítimo internacional, pues al día lo cruzan cerca de 60 a 80 barcos, de los cuales un aproximado 2 de 3 transportan petróleo; muchas de las rutas en este paso son más rápidas y aunque el peaje sea alto, es conveniente en cuanto a tiempo.

- La producción y exportación de crudo:

La península arábiga es una zona altamente relevante a nivel internacional por la riqueza de sus yacimientos petrolíferos, pero sin duda las exorbitantes cantidades dedicadas a la exportación de crudo son las que realmente realzan la zona.



Mapa 7. Rutas de

petróleo. Fuente: [http://www.opec.org/opec\\_web/en/data\\_graphs/40.htm](http://www.opec.org/opec_web/en/data_graphs/40.htm)

Con el mapa anterior se puede observar que el Cuerno de África es un cruce primordial en cuanto a crudo y mercancías, ya que tanto para la importación y exportación es el principal desarrollo económico mundial.

Cuando la economía de la región entró en crisis con la desaparición del gobierno central, los habitantes vivían de la pesca y de la exportación de ganado. A lo largo de 1660km de costa, solo el 5% de la población explotaba la actividad pesquera, a falta de la causa de combustible y de repuestos para las embarcaciones.

La ONU bajo presión de Estados Unidos se vio en la necesidad de aprobar a finales de 1992 el envío de un contingente armado, cerca de 28.000 efectivos, con el pretexto de restablecer el flujo del suministro de alimentos y reimpulsar el proceso de desarme de las facciones en la lucha.

Con esto, la ONU inició su programa de ayuda a refugiados arrojando toneladas de alimentos desde el aire en los distritos de Garbahari y Gedo, cercanos al Río Juba.

Tras la caída del gobierno militar, todas las instituciones estatales y organismos paraestatales dejaron de funcionar, por lo tanto a partir de enero de 1991, comenzó una ola de privatización de empresas y de servicios públicos.

Se establecieron escuelas, hospitales, suministros de electricidad, agua y otros servicios, pero se debía de pagar para tener acceso a ellos, y muy poca población podía costear esos gastos.

“Somalia es uno de los países pobres más endeudados, el 40% del PIB y el 65% de las exportaciones se basan en la ganadería, pero el ingreso de ganado somalí a países como Arabia Saudita fue suspendido desde 1998 por razones sanitarias, y la pesca es limitada debido a la falta de infraestructuras y la actividad de flotas extranjeras”.<sup>79</sup>

Las cosechas generan solo el 10% del PIB y emplea alrededor del 20% de la mano de obra somalí. Los plátanos son el principal producto de exportación y el azúcar, el sorgo y el maíz son en su mayoría para el consumo nacional.

El pequeño sector industrial se dedica al proceso de productos agrícolas y supone menos del 10% del PIB; muchas instalaciones han tenido que cerrarse por la Guerra Civil, con lo que el declive de la agricultura ha llevado sin duda alguna a la hambruna general del país.

Entre los recursos agrícolas se cuenta con las cosechas de maíz, sorgo, plátanos, mangos, caña de azúcar, mientras que la producción ganadera genera corderos, cabras, y por último la actividad pesquera.

Las industrias se encargan en muy poca cantidad del refinado de caña de azúcar, textiles y del escaso refinado de petróleo, pues no hay la maquinaria capaz para generar grandes cantidades. Somalia dispone de grandes recursos que no son explotados por la falta de ingresos y también el no poder acceder a mercados de nuevos productos.

Durante los 90's cuando la Guerra Civil y la hambruna azotaban al país, “los trabajadores humanitarios vieron que era bueno el abastecimiento de los mercados y que los productos no procedían únicamente del saqueo de la ayuda humanitaria. Para el que tiene ingresos suficientes las condiciones de vida y el acceso a bienes de consumo de todo tipo no plantean algún problema en la región. Los teléfonos móvil de última generación están disponibles en Hargeysa y se puede comprar un ordenador portátil o un coche todo terreno en unos cuantos días”.<sup>80</sup>

El mercado somalí se extiende fuera de las fronteras del país, la actividad portuaria esencial de Berbera y Kismayo está más dirigida a Etiopía y Kenia, con productos como azúcar, arroz, pastas, jabón, baterías, calzado, ropa usada o productos eléctricos.

---

<sup>79</sup> Polaino Martínez, Ma. Del Carmen, Somalia, s/d En <http://www.periodistas.org/redseguridad/Somalia.pdf> p.14

<sup>80</sup> *Ibidem* p. 17

Los medios de comunicación disponibles ayudaron en cierta parte a la evolución de las tecnologías en Somalia, entre 1994 y 1997 las compañías telefónicas más importantes se establecieron en el país, esto aunado con la desregulación global de los transportes aéreos que permitió a los empresarios somalíes contratar a bajo costo, en el Golfo, viejos aviones de hélice soviéticos que podían aterrizar en pistas.

La nueva economía somalí se ha beneficiado por Kenia y Etiopía, durante su cambio a un modelo liberal, éstos países mantienen tarifas arancelarias elevadas, por lo que el contrabando se convierte en una actividad rentable para los somalíes que no pagan gravámenes a la importación y han permitido realizar economías de escala en productos específicos como el azúcar, cemento, sector textil o los productos eléctricos.

La ausencia de un Estado estable imposibilita la creación de un Banco Central, de mecanismos de regulación económica, un ejemplo es que “las compañías telefónicas solo se colocaron en 2004 en Mogadiscio y en 2005 en Hargeysa”.<sup>81</sup>

A principios de los 80's Somalia era una economía pastoral en el intercambio de los pastores nómadas y pequeños agricultores, los programas de reasentamiento condujeron al desarrollo de un sector de pastoreo comercial de tamaño considerable, contribuyendo con un 80% a los ingresos por exportaciones hasta 1983.

A finales de la década de 1980 las exportaciones alcanzaron cerca de 60 millones de dólares anuales, y las importaciones ascendían a 247.8 millones de dólares por año. El país exportó fundamentalmente ganado y plátanos y en poco grado carne, pescado, cuero, pieles y madera; logro importaciones en productos alimenticios, algunos químicos, textiles, maquinaria y petróleo.

<b>Conformación PBI</b>	<b>Somalia</b>
Agricultura:	65%
Industria:	10%
Servicios:	25%
<b>Empleo</b>	
Fuerza laboral:	3.7 Millones (41.74% de la población)
Desempleo:	%
Bajo línea pobreza:	%
Recursos naturales:	Hierro, cobre, bauxita, uranio, gas, petróleo, otros
Superficie sembrada:	1.64% (ej. maíz, trigo, soja, etc.)
Cultivos permanentes:	0.04% (ej. cítricos, café, té, etc.)

Tabla 2.

Conformación del PIB. Fuente consultada: [www.indexmundi.com/es/somalia/economia\\_perfil.html](http://www.indexmundi.com/es/somalia/economia_perfil.html)

En la gráfica anterior se puede ver el porcentaje que complementa al PIB somalí en base a la agricultura, servicios y la industria y, como la agricultura ha sido el factor más importante de la nación.

Somalia representa los muy reducidos niveles de renta per cápita nacionales, carencia generalizada de infraestructuras económicas modernas, elevados índices de crecimiento demográfico y notables deficiencias democráticas en sus instituciones políticas.

<sup>81</sup> Ibídem p.20



Su alta deuda externa, la especialización en el sector agrícola, hacen que la verdadera relación de intercambio sea cada vez peor y su relación comercial con el resto de los países se resalte por un intercambio desigual que provoca un desequilibrio en su balanza de pagos con el exterior.

La deuda externa podría sumar más de 3.000 millones de dólares, y se debe principalmente a los intereses contraídos por impagos y a los gastos militares derivados de la guerra civil. Del total de la deuda, 26,73 millones de euros son con el estado español.<sup>82</sup>

IDH	
	Somalia
Valor IDH	0,284
Esperanza de vida	48,09
Tasa de alfabetización	37,8%
Renta Per Cápita	600\$
Gasto Educación	0,5% PIB
Gasto Salud	
Gasto Militar	4% PIB

Tabla 3.

Fuente: <http://www.periodistas.org/redseguridad/Somalia.pdf> p.22

La gráfica nos muestra que el sector donde más se invierte es la milicia, dejando rezagados la salud y educación.

### 2.7.1 Principales Puertos

La red de transportes en Somalia no solo es escasa sino con mala infraestructura, con nula seguridad y devastada por la guerra, lo que perjudica en muchos de los medios de transporte sean capaces de sobrellevar un comercio eficiente con otras regiones.

Somalia no tiene ferrocarril, pero sí una red de carreteras de 22.100 km, de los que sólo un 12% están pavimentados. Hasta comienzos de la década de 1990 la línea aérea estatal y varias compañías aéreas internacionales satisfacían las demandas de vuelos internacionales. Existen dos estaciones de radio de propiedad estatal que emiten su programación en árabe, inglés, italiano y somalí, además de otras lenguas. La destrucción que la guerra ha provocado en las infraestructuras del país ha tenido también consecuencias en el sistema de telecomunicaciones.

Los asaltos a embarcaciones son muy frecuentes, al igual que los que contienen carga de alimentos provenientes de programas internacionales de ayuda, por lo que es difícil que la población obtenga víveres y sustento alimenticio.

Entre el 80 y 90% de la ayuda del PMA (Programa Mundial de Alimentos) es por vía marítima y los ataques piratas amenazan la entrega de víveres para 1.2 millones de personas.

Somalia cuenta con 12 puertos activos a lo largo de su costa, de los cuales los de mayor importancia son: Berbera, Bossaso, Eyl, Harardere, Mogadiscio, Merka, y Kismayo.<sup>83</sup> Sin

<sup>82</sup> Información de la página web <http://www.clavesocial.com/somalia.html> Datos registrados en 2009, consultada el 17 mayo de 2013

<sup>83</sup> Información de la página web [www.natureduca.com/geog\\_paises\\_somalia2.php](http://www.natureduca.com/geog_paises_somalia2.php) Consultado el 27 de mayo 2013

embargo ningún solo un puerto tiene aguas profundas, todos exportan plátanos y están unidos por un servicio regular con el Este de África e Italia, y el puerto de Berbera y directamente con el Golfo de Adén.



Mapa 8.

Principales Puertos. Fuente: [https://www.google.com.mx/search?q=mapa%20de%20los%20puertos%](https://www.google.com.mx/search?q=mapa%20de%20los%20puertos%20de%20Somalia)

Los puertos de Bossaso al Norte y Mogadiscio al Sur son los más importantes del Nuevo Gobierno, ya que son la entrada principal de las ayudas humanitarias internacionales.

El puerto de Bossaso tiene una importancia al concentrar miles de personas para su cruce del Golfo de Adén hacia Yemen por medio de barcos de pesca.

Los puertos a causa de la falta de atención y deterioro en sus instalaciones son el perfecto refugio de la mayor parte de los piratas somalíes, así los barcos secuestrados tienen su fondeo en los puertos sobre todo de la región de Puntlandia.

El puerto de Kismaayo fue renovado en 1990 por Estados Unidos, creando un puerto de aguas profundas lo que lo convierte en un puerto vital para las exportaciones de la industria platanera.

A pesar de su poca infraestructura portuaria, Somalia mantiene buen funcionamiento de toda su logística marítima.

El objetivo del actual gobierno de Somalia es la mejoría de la seguridad en el océano índico, con ayuda del Programa Mundial de Alimentos, ya que cerca del 90% de la asistencia humanitaria a la región se moviliza por mar. Los buques de este programa han aumentado sus cargas pasando del 1.8 millones de toneladas de 2008 a 3.25 millones de toneladas a principios del 2009, según la Unión Europea los envíos marítimos constituyen el canal principal de abastecimiento por lo que la protección de dichos buques es de gran importancia. La ruta crucial para la provisión de víveres hacia Somalia parte de Mombasa, Kenia, así la Unión Europea provee barcos escolta contra la piratería a los envíos humanitarios que lleguen por mar a Somalia.

### 2.7.2 Socios comerciales

A pesar de que Somalia está rezagada en avances comerciales, no ha perdido conexión con naciones como Italia, Etiopía, Gran Bretaña, Alemania, Kenia, Estados Unidos, China, Yemen, Oman, Arabia Saudita, Pakistán, Yibuti, Japón y Egipto; aunque actualmente depende de la ayuda extranjera para su desarrollo, ya que su sobre pastoreo y deforestación dejan un hábitat poco deseable. En la siguiente gráfica se aprecia la variación del año 2000 al 2009, tanto en exportaciones como importaciones de Somalia.

	Exportaciones					Importaciones				
	Valor	Variación porcentual anual				Valor	Variación porcentual anual			
	2009	2000-2009	2007	2008	2009	2009	2000-2009	2007	2008	2009
PMA	126.354	14,9	24,5	31,4	-25,2	148.204	14,5	23,8	29,3	-8,0
Exportadores de productos agrícolas	9.531	12,1	32,8	20,8	-4,7	28.422	14,5	21,2	26,1	0,3
Somalia	400	8,4	20,7	20,0	-4,8	740	8,9	9,1	22,2	-15,9

Cuadro 1. Exportaciones e importaciones de mercancías de los PMA, 2009 en millones de dólares y porcentaje. Fuente: <http://www.periodistas.org/redseguridad/Somalia.pdf>

### 2.7.3 Productos de exportación e importación

Más del 80 % de la población activa es absorbida por el sector primario, principal motor de la economía somalí. El sector agropecuario comprende cultivos de subsistencia (sorgo, mijo, mandioca, maíz, trigo, dátiles, agrios, arroz, legumbres), cultivos de plantación (bananas, caña de azúcar, cacahuetes, sésamo, algodón, tabaco) y un sector ganadero (ovino, caprino, dromedario, bovino).

La explotación forestal aporta maderas diversas, mirra e incienso del que Somalia es uno de los principales productores (70 % de la producción mundial)<sup>84</sup>; la actividad pesquera, significativa en las costas de la Migiurtinia, aporta cuantiosas capturas de escualos y atunes. El escaso sector minero cuenta con explotaciones de hierro y salinas, y el sector industrial, centrado en la transformación de los productos agropecuarios (azucareras, aceite, desmotado del algodón, destilerías de alcohol, fábricas de jabón, conservas cárnicas, cuero y calzados), cuenta con un sector más moderno compuesto por refundidoras y laminadoras de metales, fábricas textiles y químicas.

La energía eléctrica es producida por centrales térmicas alimentadas con petróleo importado.

De Somalia se exportan bananas, ganado, pieles y cueros, maderas y conservas, y se importan todo tipo de bienes industriales, combustibles y productos alimenticios de calidad.

Según datos de 2000, las exportaciones suponen 110 millones de dólares, mientras que las importaciones ascienden a 250 millones. De igual manera Somalia exporta fundamentalmente ganado y plátanos, y en menor grado carne, pescado, cuero, pieles y madera, no exporta combustible, manufacturas y minerales. Las importaciones consisten fundamentalmente en productos alimenticios, químicos, textiles, maquinaria y petróleo.

<sup>84</sup> Información de la página web [http://www.natureduca.com/geog\\_paises\\_somalia2.php](http://www.natureduca.com/geog_paises_somalia2.php) Consultado el 3 de junio 2013

La actividad que también ha dominado en Somalia es la ganadería, así durante el año 2005 el número de cabezas de ganado era de 12.7 millones de cabras, 13.1 millones de ovejas, 7 millones de camellos y 5.35 millones de bovinos.

Mientras tanto en la agricultura, las principales cosechas eran las de caña de azúcar, con 200.000 toneladas, maíz con 164.000 toneladas y los cultivos de sorgo, plátanos y semillas de sésamo.

Dos productos forestales de gran importancia, son extraídos de los bosques somalíes, estos son el incienso y la mirra, que son destinados a la exportación.

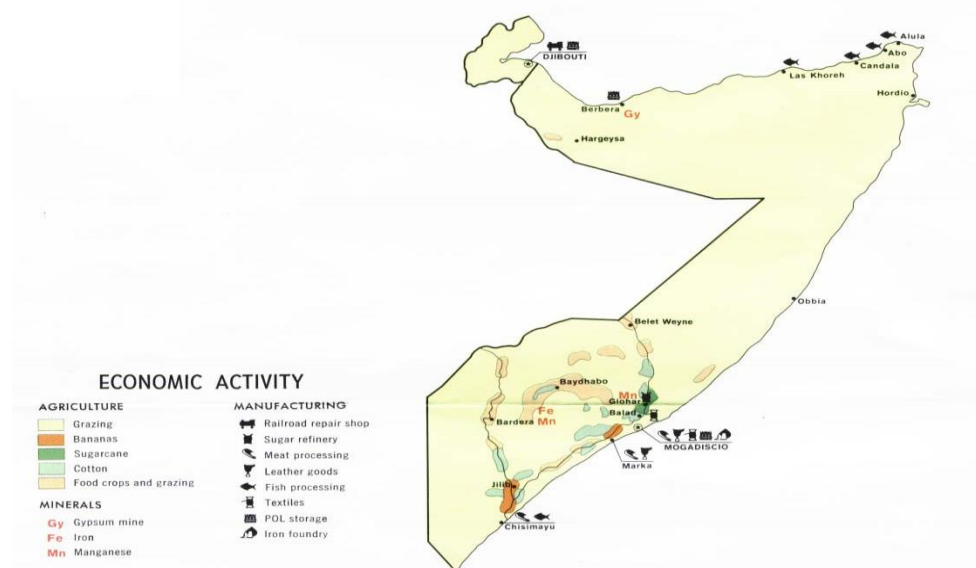
La producción de madera que se realiza por año es de 11.2 millones de m<sup>3</sup>.

El sector de la pesca no solo abastece el mercado nacional sino que exporta parte de las capturas, hasta 2005 éstas giraban alrededor de 30.000 toneladas.

Somalia no tiene recursos naturales explotados, el suelo cultivado apenas logra estar en un 1.7%, los pastos solo logran alimentar al ganado; sus yacimientos y minerales, petróleo, cobre, manganeso, yeso, hierro, mármol, estaño y uranio son los principales productos que se encuentran en dichas tierras, sin embargo su extracción no es una actividad redituable para el país por la falta de recursos para lograrla. La situación del deterioro de importaciones ha ocasionado el aumento en el coste de productos como el maíz y sémola por encima del 400%.

El consumo de petróleo no experimenta grandes variaciones pese a formar parte de las pequeñas industrias albergadas en el país, es un sector inactivo por no estar desarrollado, y solo representa el 10% del PIB frente al 65% del PIB por el sector agrícola.

Las reservas de gas natural, han pasado de 2832 miles de millones de m<sup>3</sup> en 2003 a 5663 miles de millones m<sup>3</sup> en 2005, sin embargo el gas natural, no genera una actividad de mercado, ya que en 2004 hubo actividad inexistente tanto para la producción como para el consumo, siendo el gas natural uno de los sectores más propicios para despegue económico de Somalia, la situación decadente del país lo impide.



Mapa 9. Actividad Económica de Somalia. Fuente:

[http://www.google.com.mx/search?rlz=1C2AFAB\\_enMX461MX462&q=mapa%20actividad%20economica%20somalia](http://www.google.com.mx/search?rlz=1C2AFAB_enMX461MX462&q=mapa%20actividad%20economica%20somalia)

En el mapa se observa la zona de actividad económica con mayor influencia intentando rescatar las regiones comerciales.

## 2.8 El Océano Índico como zona estratégica

### Panorama por zonas

Hoy en día aproximadamente del 75 al 85% del comercio internacional, se transporta por medio de barcos, involucrando a más de 20.000 buques mercantes, tripulaciones por más de un millón de hombres de casi todas las nacionalidades. Actualmente los navíos poseen una capacidad de carga incomparablemente superior a la de cualquier otro medio de transporte. “Un navío que lleva contenedores transporta una media equivalente a 10.000 camiones de transporte internacional por carretera y un buque que transita grano puede llevar cerca de 2.000.000 toneladas de trigo lo que da para alimentar durante un año a cerca de medio millón de personas”.<sup>85</sup>

La escasa vigilancia en alta mar y las débiles e inconsistentes medidas de seguridad que se aplican en las zonas costeras e instalaciones portuarias de muchos países hacen de ello un lugar atractivo y eficiente para el crimen de piratería.

La India y el Golfo de Adén ocupan el segundo puesto de los lugares con más ataques pirata, con casi 31 casos solamente reportados durante el 2008.<sup>86</sup>

La mayoría de los ataques que figuran en las estadísticas de la OMI y del IMB fueron perpetrados en las rutas marítimas más frecuentadas cerca de Somalia y en el Golfo de Adén.

Una diferencia entre los casos piratas en la India, es que en éste lugar solo se limitan a robos en buques y los de Somalia, los piratas suelen secuestrar navíos para exigir el pago de rescates.

Los problemas que son cotidianos en el mar de Somalia tienen que ver directamente con la:

- Sobreexplotación de las especies marinas
- Descarga de vertidos tóxicos de todo tipo
- El impacto de la pesca ilegal sobre las comunidades pesqueras autóctonas de los países en desarrollo

La Comisión Europea estima que más del 50% del total de las capturas pesqueras en Somalia, Liberia, Guinea, son practicadas de manera ilegal”.

“Según la FAO unos 700 buques de compañías extranjeras faenan de manera ilegal en la zona de Somalia”<sup>87</sup>

“Buques extranjeros de grandes dimensiones roban cada año más de 300 millones de dólares en atún, gambas, langosta; los pescadores locales han perdido su sustento y se

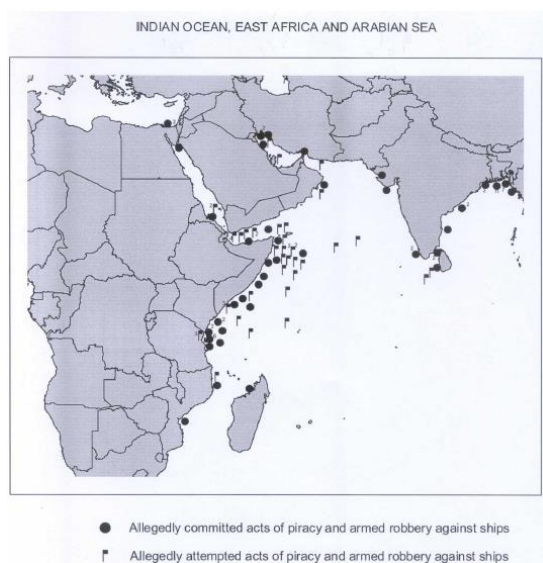
<sup>85</sup> Portela Guedes, Henrique, La vuelta de la piratería Marítima, Marina de la Guerra Portuguesa, 2009 p. 206

<sup>86</sup> Atitar Moeh, artículo “Otra de piratas”, 14 de noviembre 2008. <http://guerraypaz.com/2008/11/14/bangladesh-otra-de-piratas/> Consultado el 20 de mayo 2013

<sup>87</sup> Artículo “Canarias: ¿pesca o robo?”, En <http://generacionclaroscuro.blogspot.mx/2011/12/canarias-pesca-o-roba.html>, consultado el 23 de mayo 2013

están muriendo de hambre” esto fue lo que expresó Mohammed Hussein en una entrevista para el Periódico “The Reuters”

Debido a estas repercusiones económicas y la creciente inseguridad que representan algunas costas, los países hace años que reconocen el problema de la piratería, al igual que la ONU, pero con una crisis económica mundial y unas tropas repartidas en tantas misiones, pocos gobiernos estaban a favor de colaborar en la disminución a este crimen, hasta que la situación poco a poco ha llegado cada vez más lejos que a finales del 2008 y durante el 2009, ya no sólo se habla de robo, sino de secuestro de buques junto con su mercancía y la tripulación, es decir, ya no sólo está en riesgo la mercancía que se transporta sino también vidas humanas.



Mapa 10. Zonas de influencia en el Cuerno de África. Fuente: [http://ruralforum.net/datos/files/documentos/287601690\\_1](http://ruralforum.net/datos/files/documentos/287601690_1)

La zona del océano Índico siempre ha sido una zona controversial debido a que es un paso importante de unión entre Europa y Asia, además debido a los navegantes árabes y persas, las costas e islas de buena parte del Índico son musulmanes; desde el Norte, la isla de Socotora, la Costa Somalí, continuando por el litoral desde Kenia pasando por Tanzania hasta la franja límite del Norte de Mozambique, los archipiélagos de las Maldivas Seychelles etc. hasta la Federación de Malasia y en escasa proporción con Singapur.

El espacio del Índico concentra en sus aguas y puertos de los países que lo conforman hasta el 50% de todo el tráfico de portacontenedores mundial, siendo el puerto de Singapur el de vital importancia y mundialmente es uno de los tres en tal función, asimismo buena parte de las rutas petrolíferas discurren por dicho océano.

En la extensión territorial del océano Índico, durante 2005 y 2010 se ha reportado un total de 206 ataques piratas, que es el 23% de los 885 ataques atribuidos a los piratas somalíes.

En el año 2005 los 6 ataques en el Índico representaron el 11% del total de incidentes por piratas somalíes. En 2006 la cifra aumentó hasta un 17% (7 ataques), probablemente, porque la reducción de la piratería en Somalia aumentó la importancia relativa de otras áreas. En 2007 los ataques en el Índico representaron el 33% del total de los incidentes de piratería somalí (21 ataques). Para 2008 la eclosión de actividad pirata en el golfo de Adén provocó que los 22 ataques en el Índico redujeran su importancia relativa hasta un 11%.

Los 57 ataques en esta zona ocurridos en 2009 representaron un 23% del total. Y en 2010 los 93 ataques supusieron un 31% del total.<sup>88</sup>

Los buques que principalmente corren riesgo de ser atacados, son los graneleros, cisternas, cargueros y contenedores, que representan cerca del 75% del total de los buques atacados por piratas somalíes, siendo en el océano Índico el mínimo del 68% de estos ataques.

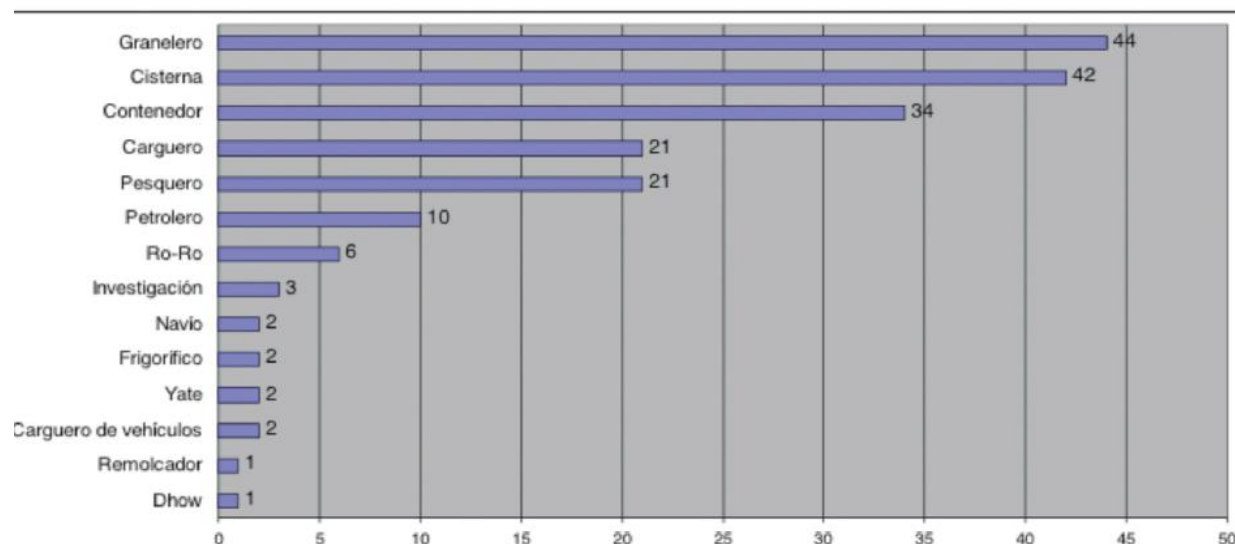


Gráfico 5. Tipo de buque atacado en el Océano Índico 2005-2010. Fuente: <http://publicacionesoficiales.boe.es/> p.352

En esta zona han sido atacados 21 pesqueros, lo que significa un 10% del total de barcos atacados, de los cuales 7 son de navegación española, 2 de Seychelles, pero con aseguradoras y filiales españolas, por lo que el estado Español, es uno de los principales interesados en que la piratería disminuya en gran nivel, ya que no solo sus buques se ven afectados a causa de este crimen, sino que también sus empresas aseguradoras de buques cargan con un gran peso al momento de liquidar el seguro del buque y la mercancía.

Un caso especialmente llamativo por sus implicaciones geoestratégicas en la región del Cuerno de África fue el secuestro el 25 de septiembre de 2008 del Ro-Ro Faina, de propiedad ucraniana, pero bandera de Belice, cuando navegaba a unas 215 millas al este de la base pirata de Harardhere. El buque, procedente del puerto de Nikolayev, llevaba a bordo 33 carros de combate de fabricación soviética T-72, lanzagranadas y abundante munición con destino a Mombasa. Sin embargo, Andrew Mwangura declaró que el armamento iba destinado al gobierno autónomo de Sudán del Sur. El caso resultaba peligroso para Kenia, dado que Mombasa fue la mediadora del acuerdo de paz que en 2005 puso fin a la guerra entre las autoridades de Jartum y los entonces rebeldes sudaneses, que ahora gobiernan Sudán del Sur, independizado en julio de 2011. El 5 de febrero de 2009 el Faina fue liberado después de que el día anterior se abonara un rescate cifrado en 3,2 millones de dólares.<sup>89</sup>

## 2.9 El Golfo de Adén

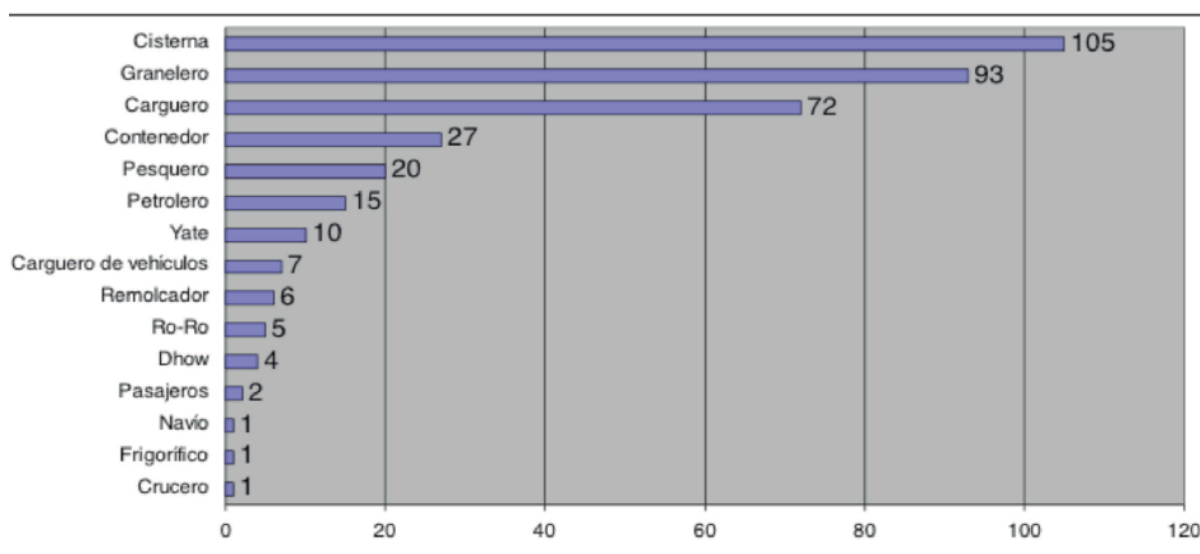
<sup>88</sup> Ibáñez Gómez, Fernando, Op.cit. p. 347

<sup>89</sup> Ibídem p. 354

Acercándonos hacia la zona del Golfo de Adén, siendo un paso de ruta estratégica entre Europa y el Índico, se calcula que más de 20.000 barcos lo atraviesan anualmente, lo que equivaldría a 60 barcos por día, aunque en ciertas temporadas se han alcanzado hasta los 100 barcos por día.

En los 403 casos reportados en el Golfo de Adén, el fin de los piratas es secuestrar el buque que se encuentre navegando para que así sea más fácil el poder maniobrar y llevarlo hasta una de las bases piratas y mantenerlo ahí hasta que se acuerde su liberación.

Los tipos de buques que son frecuentemente atacados, no difieren mucho en cuanto al nivel total del Índico.



Gráfica 6. Tipo de buque atacado en el Golfo de Adén 2005-2010. Fuente: <http://publicacionesoficiales.boe.es/> p.288

## 2. Somalia

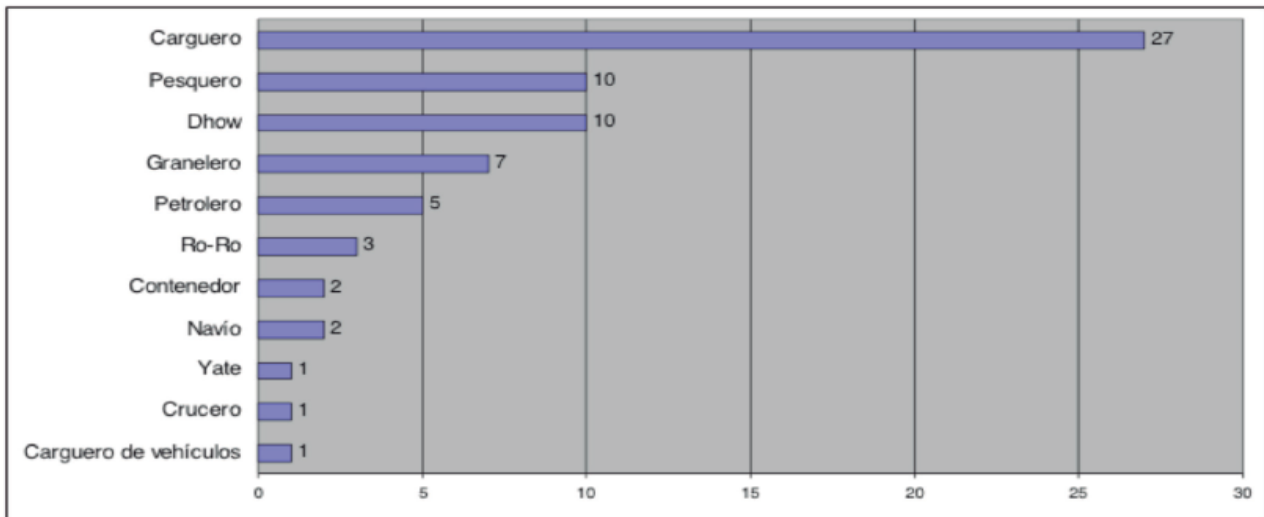
En el dominio directamente de Somalia, se han reportado entre 2005 y 2010 un total de 76 ataques piratas, es decir, el 8% del total de incidentes atribuidos a los piratas somalíes.<sup>90</sup>

En 2005 los ataques se concentraron frente a la base pirata de Harardhere. En 2006 y 2007 se suscitaron varios ataques frente a Mogadiscio. En 2010 el entorno de Kismayo y de nuevo Harardhere fueron las zonas que más ataques piratas sufrieron.

Los tipos de buques que son atacados, en la costa somalí, sí denotan una diferencia, pues se ve clara la ausencia de buques cisterna, que en su mayoría evitan acercarse a esta costa; y la notable presencia de dhows, que son aproximadamente 14% del total de barcos atacados, ya que son embarcaciones típicas de la región que se utilizan ordinariamente para la transportación de carga entre puertos locales.

<sup>90</sup> Ibidem p.305





Gráfica 7. Tipo de buque atacado en Somalia 2005-2010. Fuente: <http://publicacionesoficiales.boe.es/> p.314

La tasa de éxitos de los piratas en el área de Somalia se ha mantenido bastante estable a lo largo de los años analizados, con cifras en torno a una media de un 50%. Es una cifra bastante alta, si la comparamos con la tasa de éxito media de un 22% para todos los ataques atribuidos a los piratas somalíes. Se puede concluir que uno de cada dos barcos que navegue por debajo de las 200 millas de la costa somalí y sea atacado por piratas será secuestrado. Esta realidad ha podido propiciar una menor navegación comercial en el dominio marítimo somalí, que también explicaría la reducción de los ataques y de los secuestros en esa área en los últimos años. Sin embargo, el estudio sobre la actuación de los piratas, sus zonas de influencia y las consecuencias a nivel internacional serán tratados en los siguientes capítulos para un mayor entendimiento.

Como vimos, esta zona fue marcada por una larga guerra civil de más de 15 años lo que ha repercutido severamente en el sector portuario, provocando el cierre de muchas instalaciones. Esta situación significó la quiebra total del estado, además de dificultar el acceso a los barcos fletados por las agencias y organizaciones humanitarias obligando a realizar las descargas en playas portuarias cercanas a la capital y en el sureño puerto de Merka, donde los buques utilizando sus puntales, descargaban los alimentos de los barcos a barcasas más pequeñas. En el caso del puerto de Mogadiscio, éste permaneció cerrado durante 11 años, hasta el 2006.



Mapa 11. Puertos más afectados en rojo. Fuente: <http://i49.photobucket.com/albums/f288/daniemilie/somalia.jpg>

Generalmente los puertos a los que los piratas recurren son Yibuti o Mombasa lo que causa grandes problemas operativos y logísticos ya que la patrulla tendrá que dirigirse a un puerto de más de 1.000 millas de distancia, deteniendo así las acciones contra la piratería.

En enero de 2009 el IMO convocó en Yibuti a 17 naciones para adoptar un código de conducta (CCD), para combatir la piratería y el robo a mano armada a buques en aguas del Indico Occidental y el Golfo de Adén. Por su parte Eritrea es, junto con Zimbabwe, el único país del continente africano que se niega a colaborar con Africom y la OTAN. Etiopía ocupa una posición superior en el cuerno de África debido a su antigüedad y a su importancia demográfica aunque sea uno de los países más pobres de África, “se sustenta principalmente de la agricultura, sobre todo de la plantación de café, sin embargo depende en gran medida de la ayuda humanitaria que llega por mar debido a las sequías que persisten en ese territorio e incluso se ha obligado a las familias a desplazarse a las tierras del este como una solución a la escasez alimentaria”.<sup>91</sup>

Yibuti por su parte tiene una posición estratégica para controlar el tráfico marino en el mar rojo, debido al estrecho que forma junto con Yemen tienen un retén muy adecuado para el ataque a barcos principalmente petroleros. Además de una ubicación estratégica en la zona para moverse fácilmente a los países vecinos, el tráfico es sencillo de esconder por sus terrenos desérticos y montañosos, propios para guerrilleros y grupos militares.

## CAPÍTULO III

### LOS NUEVOS PIRATAS

<sup>91</sup> 8º modelo de Naciones Unidas, Tópico: Piratería en el Cuerno de África, 2011. Documento de la Biblioteca Benjamín Franklin, p.3

### 3.1 Los piratas somalíes

La piratería existe desde que la humanidad comenzó a utilizar los mares como forma de comercio, creando rutas comerciales por donde fluía el transporte de bienes y mercancías. Esta actividad ilegal de supervivencia para los pobladores somalíes, es facilitada por la falta de adiestramiento en las técnicas militares de contra ataque, suponiendo grandes ingresos por el rescate económico a causa de la liberación de los rehenes y por el alto valor de los productos con los que cuentan los buques atacados.

El fenómeno de la piratería en los mares africanos se intensificó a partir de la caída del Gobierno de Siad Barré, con lo que el país cayó en una fuerte y extrema descomposición siendo el tablero de juego de diferentes potencias, con esto se da inicio a una lucrativa actividad basada en la concesión de licencias de pesca de dudosa legalidad para faenar en las aguas de la zona de exclusión económica de Somalia. “Estas concesiones tenían cláusulas de protección por parte de las milicias locales para armamentar los barcos de pesca y abrir fuego a los intrusos, por lo que estas licencias alcanzaban hasta el millón de dólares por temporada”.<sup>92</sup>

Las autoridades locales recurrieron a milicias armadas para lanzarse al mar en busca de barcos extranjeros, protegiendo lo que las comunidades de pescadores entendían como su propiedad. Luego, los caudillos locales, “hombres de negocios”, así como elementos de la administración local, negociaron concesiones de “protección” y “licencias” a buques extranjeros para que pudieran faenar en las aguas de la zona económica exclusiva de Somalia.

Este tipo de hechos explican la presencia de buques pesqueros extranjeros con armas que han instalado en ellos las mismas autoridades que les han concedido las licencias

La piratería ha actuado en contra del tráfico marítimo que utiliza las principales rutas comerciales de conexión entre Asia y Europa, donde en tal trayecto se mueve un aproximado de 75% a 85% del petróleo mundial, lo que ha ocasionado grandes pérdidas económicas y humanas en la búsqueda de atacar al mejor buque.

Esto es una gran amenaza para la seguridad al transporte marítimo internacional, ya que es una zona que une a los mercados de Medio Oriente con Asia transportando principalmente un 15% del crudo global y el 30% del mismo que abastece a Europa.

En los siguientes párrafos hablaremos acerca de los piratas somalíes, haciendo énfasis en sus técnicas de ataque en las zonas más conurbadas del océano índico.

La aparición y el desarrollo de la piratería en Somalia, es debido a la falta de gobierno, la pobreza, el desempleo, la degradación medio ambiental, la reducción de las riquezas ganaderas y pesqueras a causa de la sequía y la pesca ilegal, la inseguridad y la inestabilidad. Todo ello ha derivado hacia una situación precaria donde lo único que destaca es el desenfrenado afán de ganar mucho dinero en poco tiempo.

La distribución geográfica y demográfica de los clanes se ha visto sustancialmente modificada por los desplazamientos forzados de población causados por la guerra civil. La competencia por el poder y los recursos ha alterado significativamente las fronteras de los clanes en diversas partes del país, perdiendo influencia en unas zonas y ganando en otras. Sin embargo, el clanismo es una fuente de conflicto pues divide a la población, incentiva

---

<sup>92</sup> Fernández Fadón, Fernando, Op.cit. p.3

disputas por los recursos y el poder, y moviliza a las milicias, ya que los líderes políticos los han manipulado a favor de sus intereses. Por otra parte, los elders, ancianos líderes tradicionales de los clanes, son la primera fuente de mediación en los conflictos. La cuestión del clan desempeña un papel de primer orden en el conflicto, aunque esto no significa que la ruptura y fragmentación del Estado se deba a motivos clánicos. De hecho, muchos de los enfrentamientos actuales han surgido dentro de los mismos clanes. Los principales señores de la guerra de la región centro y sur del país, por ejemplo, proceden del clan Hawiye y subclanes afines.

El Grupo para la Supervisión de Somalia (GSS) de las Naciones Unidas había alertado en su informe 2007/436 que “las zonas pesqueras somalíes parecían verdaderos campos de batalla, donde los buques extranjeros traían montadas armas en los castillos de proa, y apostaban marineros con armas portátiles en las cubiertas para apoderarse de los mejores lugares en los cuales arrojar sus redes”<sup>93</sup>

Se había venido advirtiendo en informes, después de 1991, sobre la depredación sistemática de la zona económica exclusiva de Somalia. Las acciones que desgastan la riqueza del ecosistema marino no se limitan a la sobreexplotación de las especies del área, sino que incluyen descarga de desechos de todo tipo, incluidos residuos nucleares, de los que sospecha la ONU y algunos intelectuales somalíes, quienes argumentan que la exposición de algunos somalíes a los desechos radiactivos arrojados en las costas por parte de buques de los países desarrollados, ha causado nuevas formas de cáncer que se están estudiando en hospitales de la Unión de los Emiratos Árabes.<sup>94</sup> Se calcula que unos setecientos barcos de compañías privadas de países desarrollados explotan de manera ilegal la zona económica exclusiva somalí. Es un hecho que los pescadores somalíes, quienes llevan a cabo una pesca artesanal y no industrial, como la de los barcos desarrollados pescan cada vez menos, lo cual ha impactado a las ya depauperadas economías de los pobladores de la costa somalí. Es así que los pescadores somalíes han apelado a Naciones Unidas y a la comunidad internacional para que les ayuden a deshacerse de los barcos que llevan a cabo pesca ilegal en las costas del país, describiendo sus actividades como terrorismo económico”.

De acuerdo con el pescador Muhammad Hussein, del pueblo de Merka, declaró “si nada se hace al respecto, pronto no quedarán peces en nuestras aguas costeras”.<sup>95</sup> Otros pescadores se han quejado de que los barcos extranjeros, que pescan ilegalmente en las costas de Somalia, los han molestado e intimidado: “No solamente se roban nuestros peces, sino que nos impiden pescar, embisten nuestras lanchas y destruyen nuestras redes. Los pescadores somalíes generalmente salen a pescar de noche e instalan sus redes pero a la mañana siguiente, han encontrado que los barcos extranjeros se han llevado las redes y los peces atrapados en ellas. La existencia de estos pescadores somalíes depende de su pesca, y dicen que la comunidad internacional sólo habla del problema de la piratería en Somalia, pero no habla de la destrucción de la costa ni de la vida de los pescadores somalíes”.<sup>96</sup>

---

<sup>93</sup> López Villicaña, Román, Asia y Africa actuales, Somalia estado fallido y piratería marítima, Universidad de las Américas, Puebla, Documento electrónico por parte del COLMEX. En

[http://codex.colmex.mx:8991/exlibris/aleph/a18\\_1/apache\\_media/TQ2TS45YF65BRILDD2MHNNA98MR92S.pdf](http://codex.colmex.mx:8991/exlibris/aleph/a18_1/apache_media/TQ2TS45YF65BRILDD2MHNNA98MR92S.pdf) p.594

<sup>94</sup> Para mayor información véase documental Toxic Somalia. La verdad sobre el origen de la piratería de Somalia

<sup>95</sup> ibidem

<sup>96</sup> Véase reportaje de “Somalia: Fisherman appeal for help over foreign fishing ships”, en <http://www.irinnews.org/report/58369/somalia-fishermen-appeal-for-help-over-foreign-fishing-ships> Consultado el 13 de marzo de 2013.

En el año 2007 la piratería adquirió una dimensión alarmante, con un elevado número de ataques a barcos y secuestros que ha ido en aumento hasta la mitad de 2011. Las cantidades pagadas en concepto de rescate han llegado a ser enormes, como en el caso de los 9,5 millones de dólares pagados en 2010 por el rescate de un petrolero y su tripulación; “el impacto directo e indirecto de la piratería somalí en la economía mundial se cifra en unos 7.000 millones de dólares al año”<sup>97</sup>

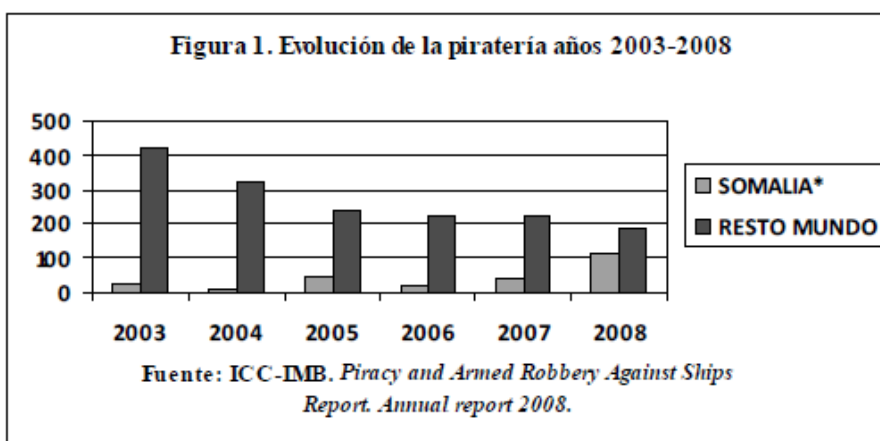
Desde África hasta el sudeste asiático, la piratería está en aumento. La OMI informó que en el 2007 hubo un incremento del 14% en los actos de piratería a nivel mundial, pasando de 239 ataques en el 2006 a 263 incidentes el 2007.<sup>98</sup>



Mapa 12.

Ataques piratas en 2007. Fuente: <http://news.bbc.co>

A lo largo del 2008 se registraron cerca de 111 actos de piratería, lo que equivale al 38% de todos los actos registrados en el mundo. Esto es una amenaza directa para la seguridad del transporte marítimo internacional en una zona tan importante que une a Europa con los mercados principales de Medio Oriente y Asia ya que son cerca de 20.000 a 30.000 buques que transportan todo tipo de mercaderías.



Gráfica 8. Evolución

de la piratería de 2003-2008. Fuente: <http://publicacionesoficiales.boe.es/> p.158

<sup>97</sup> Martín Peralta, Carlos, Op.cit. p.5

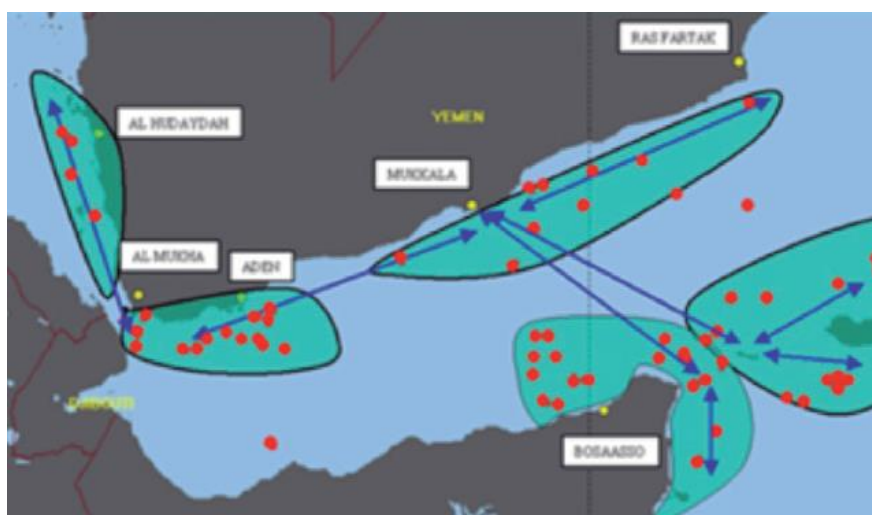
<sup>98</sup> Información de la página web <http://www.cnnexpansion.com/actualidad/2007/11/02/nuevas-tacticas-piratas-del-siglo-xxi> Reporte del 2 de noviembre 2007. Consultado el 13 de abril 2013

Somalia tiene 3,300 kilómetros de costas marítimas con puertos como Kismayo, Mogadiscio, Eyl y Berbera, y existen en el mar especies como la macarela, atún, sardinas, tiburones y langostas. Antes de la desaparición del Gobierno Central, y en los años ochenta, el país exportaba unos quince millones de dólares de productos pesqueros al año. Muchos de estos pescadores, sobre todo de Bossaso, en Puntlandia, se han vuelto piratas ante la desesperación y falta de alternativas de subsistencia. De acuerdo a pescadores del área, muchos se han convertido en piratas, puesto que las autoridades de Puntlandia han contribuido a la degradación de la pesca, pues les han permitido a los barcos extranjeros usar métodos ilegales de pesca.

### 3.1.1 Grupos piratas

Entre los años 1996 y 2006 desarrollaron su actividad cinco grupos principales que tuvieron cierto dominio de las áreas en el golfo de Adén, Kismayo, Merka, Harardhere y Hoby. En el golfo de Adén se han desplegado tres tipos de ataques.

El primero involucra a grupos armados que en esquifes persiguen a barcos que navegan en paralelo a la costa yemení. El segundo tipo de ataques se desarrolla entre ambas costas, de sur a norte, en la ruta de la emigración clandestina de los somalíes que huyen de la miseria y la guerra y buscan alcanzar la costa yemení. Las localidades de partida son Marer y Qaw, cerca del campo de refugiados que la ONU posee en Bosaso. El punto de llegada suele ser la localidad yemení de Balhaf, la vecina localidad de Bir´Ali o la isla situada frente a la ciudad de Imran a unos 70 kilómetros al oeste de Adén. Los incidentes que se producen en esta área suelen estar relacionados con las luchas entre las redes que se dedican a todo tipo de contrabando. El tercer tipo de ataque suele desarrollarse por un barco que dispara sobre otro, pero sin intención de abordarlo. Podría tratarse de pescadores que pretenden proteger sus redes del paso de buques mercantes. De hecho, se estima que hay unos 12.000 pescadores en la costa yemení de Hadramout, que usan unas 4.000 embarcaciones de distintos tamaños y dan de comer a 3.000 familias, cuyas zonas habituales para faenar se ven ahora inundadas por piratas y por los buques de guerra.<sup>99</sup>



Áreas de pesca reportadas como habituales en el Golfo de Adén y el sur del Mar Rojo.

Imagen 1.

Fuente:

<http://www.afroarticles.com/article-dashboard/Article/Ecoterra---Somali-Marine---Coastal-Monitor---Part-VII--MV-BOW-ASIR-Hijacked-and-Piracy-Revivified/160179>

<sup>99</sup> Ibáñez Gómez, Fernando, op.cit. p.193

De acuerdo con un informe de 2006 del Grupo de Supervisión para Somalia (GSS), hay al menos cuatro grupos de piratas en las aguas somalíes. El primero es el de Guardacostas voluntarios nacionales que se especializa en interceptar pequeños barcos y buques de pesca; realiza sus actividades cerca de la costa en la zona de Kismayo, en la región meridional de Somalia. El jefe en comandante es Mohamed Garaad.

El segundo grupo pirata lo forman los grupos de Merka, formados por otros subgrupos más pequeños, diseminados y menos organizados, que realizan sus actividades en la región de Bajo Shabelle. Generalmente tienen barcos y flotas pesqueras con mayor potencia que los Guardacostas voluntarios. Sus barcos, en algunos casos, llevan cañones en cubierta. Estos grupos interceptan diversos tipos de buques y participan en asaltos marítimos, contrabando y actividades de piratería y son financiados por el jeque Yusuf Mohamed Siad, también conocido como Yusuf Indha'adde, caudillo y gobernador de Bajo Shabelle.

El tercer grupo es el de los Marines somalíes. Desde el punto de vista organizativo y operacional estos son los piratas mejores equipados de todos pues están organizados en estructuras militares, con un almirante general (Mohamed Ali Hassan), un Almirante (Mohamed Osman), un vicealmirante (general Gray, jefe de las operaciones marítimas) y un jefe de operaciones financieras. Parecen tener capacidad para alejarse de la costa por mayor distancia que los demás grupos de piratas y sus actos incluyen captura de buques, secuestro y petición de rescate en zonas de la región costera del centro de Somalia, incluidas las costas de Harardhere, donde está su base, y Eyl, una estación satelital ubicada al norte de Harardhere. Sus ataques suelen ser exitosos ya que no solo son cerca de la costa sino que gracias a los "buques nodriza", llamados dhows o pesqueros previamente secuestrados, eran capaces de realizar ataques a cientos de millas de la costa. Una vez allí, desde los barcos se lanzaban varias lanchas rápidas en busca de los mercantes que navegaban por las rutas comerciales de la zona. En 2005 consiguieron secuestrar al carguero keniano Semlow, del Programa Mundial de Alimentos de la ONU, que transportaba 850 toneladas de ayuda alimentaria a Somalia.<sup>100</sup>

Los grupos de Puntlandia son tal vez los piratas pescadores o asaltantes marítimos armados originales o tradicionales de Somalia y forman parte de los grupos de piratas más antiguos. Son hombres mayores, con experiencia, que realizan sus actividades en cuatro zonas geográficas: al sureste de la isla Socotora y Ras Asir, al noreste de Somalia; Cabo Alula, en el norte de Somalia; y Bareda, 150 kilómetros al este de Bosaso, en Puntlandia. Se ha tenido informes de que estos piratas somalíes tradicionales entrenan a los Marines somalíes. Además, participan en contrabandos y actos de piratería y usan buques pesqueros transformados para llevar a cabo sus ataques.

Mapa de la distribución y actuación de los grupos piratas:

---

<sup>100</sup> Ibídem p.194



Mapa 13.

Fuente: <http://media.maps.com/magellan/Images/SOMALI-W1.gif>

De acuerdo al mapa los principales grupos piratas se encuentran distribuidos alrededor de la costa somalí, haciendo un bloqueo inmediato al tránsito mercante extranjero.

La siguiente imagen nos muestra las principales base piratas del 2006, es claro que dichas bases comienzan desde tierra actuando directamente en el puerto.



Imagen 2.

Bases piratas en 2006. Fuente: <http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/2006/229>

El GSS afirma en un informe de 2008 que:

“Existen actualmente dos redes principales: una radicada en Puntlandia (Somalia nororiental), formada principalmente por miembros del clan Majerteen, y otra radicada en



Somalia central, integrada mayoritariamente por miembros del clan Habar Gidir. El grupo de piratas más importante de Puntlandia se encuentra en el distrito de Eyl, donde vive principalmente el subclán Isse Mohamud, pero también existen otros grupos que operan desde Bosaso, Aluula, Haafun, Bayla, Qandala, Bargaal y Garacad. La red de piratas de Somalia central opera desde el distrito de Harardhere, dominado por el subclán Saleebaan de los Habar Gidir”.<sup>101</sup>

La siguiente imagen muestra que las bases cambian de dirección hacia el norte, por ser éste un paso estratégico de toda clase de buques.



Imagen

3. Bases piratas en 2008. Fuentes: <http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/2008/769>

La pérdida de importancia de Eyl como puerto y lugar de retención de rehenes en favor de Garacad (también en Puntlandia), Harardhere y Hobyo (en Somalia central) y, en menor medida, Laasqoray (en la región de Sanaag oriental, territorio disputado por Somalilandia y Puntlandia), han bloqueado todo intento por restablecer el orden en la totalidad de la nación somalí, así como el ingreso exitoso de la ayuda humanitaria por parte de la Comunidad Internacional.



Imagen 4. Bases piratas en 2010.

Fuente:

<http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/2010/91>

Desde octubre de 2009, la principal zona de ataques de los piratas se ha desplazado desde el golfo de Adén hacia el océano Índico, lo que ha reforzado la importancia de las bases piratas de Harardhere y Hobyo. Harardhere es la base de operaciones de uno de

<sup>101</sup> Ibídem p.198

los cabecillas piratas más influyentes de Somalia central, Mohamed Hassan Abdi Afweyne, uno de los fundadores de la red de piratería de Somalia central.

En enero de 2011 la presión de los patriarcas locales y del gobierno de Puntlandia obligó a los piratas a abandonar Garacad y trasladar la mayoría de los buques secuestrados allí fondeados a Ceel Dhaanaan, localidad pesquera situada a unas 24 millas náuticas más al sur, cerca de la frontera de los distritos de Jiriiban y Hobyo. Un mes después, el gobierno regional de Galmuduug envió a 100 agentes de policía a Hobyo y logró negociar el traslado de los piratas a otras localidades. Así, los buques anclados en Hobyo fueron llevados a otro fondeadero conocido como Caduur, situado aproximadamente a 10 millas náuticas al norte de Hobyo.

Según el GSS, parece que se ha producido la fusión de algunos elementos de ambas redes, que operarían desde el fondeadero más grande, en Ceel Dhanaan, mientras que otros elementos de la red Hobyon-Harardhere siguen operando desde Caduur y desde un campamento pirata situado al sur de Harardhere. A la vez que se reduce el espacio en el que fondean los buques secuestrados, aumenta el territorio costero desde el que se lanzan operaciones piratas, que abarca todo lo largo de la costa somalí (salvo Somalilandia) desde Ceelayo, al oeste de Bosaso, hasta el sur de Kismaayo.



Imagen 5. Fondeaderos utilizados en 2011, desde donde se lanzan operaciones piratas en 2011. Fuente: <http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/2011/433>

La imagen anterior nos muestra que ahora las bases no son solo terrestres, sino que además de haber bases estratégicas, tiene la capacidad de permanecer en mar para poder atacar a las embarcaciones rápidamente.

Puntlandia esta en proceso de convertirse en la región más criminal, debido a la actuación del gobierno de Abdirahman Mohamed Farole quien tomó poder en enero de 2009. El presidente Farole y algunos miembros de su gabinete como los ministros del Interior y de Seguridad Interna han recibido fondos procedentes de la piratería o los secuestros. A pesar de algunas detenciones de varios piratas y declaraciones condenatorias de la piratería, “en algunos casos, las autoridades de Puntlandia han proporcionado protección a las milicias piratas”.<sup>102</sup> En el informe de 2011 se señala que en 2010, la administración de Puntlandia ha tomado una postura más firme contra la piratería, lo que obligó a los piratas a trasladar sus fondeaderos hacia el sur desde el conocido bastión pirata de Eyl hasta la aldea de Garacad.

### 3.1.2 Áreas de actuación de los piratas somalíes

<sup>102</sup> Ibídem p. 202

Son diferentes las áreas donde se desarrolló la piratería, sin embargo las estadísticas que permiten conocer un número aproximado son basadas en los casos reportados directamente al IMB y los registrados en las diferentes operaciones. Así tenemos que en 2005 la mayoría de los ataques ocurrían en la ZEE somalí, en el golfo de Adén y al sur del Mar Rojo, en 2006 y 2007 los incidentes se amplían hacia el este a casi 1.000 millas de la costa somalí. El año 2008 tienen su auge los ataques en el golfo de Adén y se extiende por el noreste hasta Omán y por el sur hasta Kenia. Para 2009 los piratas somalíes ampliaron sus ataques hacia el sur, a Seychelles, Tanzania y las Comoras. En el año 2010 aún descienden más hasta Mozambique y Madagascar, mientras que por el este llegan a las Maldivas e incluso se atreven a adentrarse en el dominio marítimo de India, esto lo podemos visualizar en las siguiente imágenes.

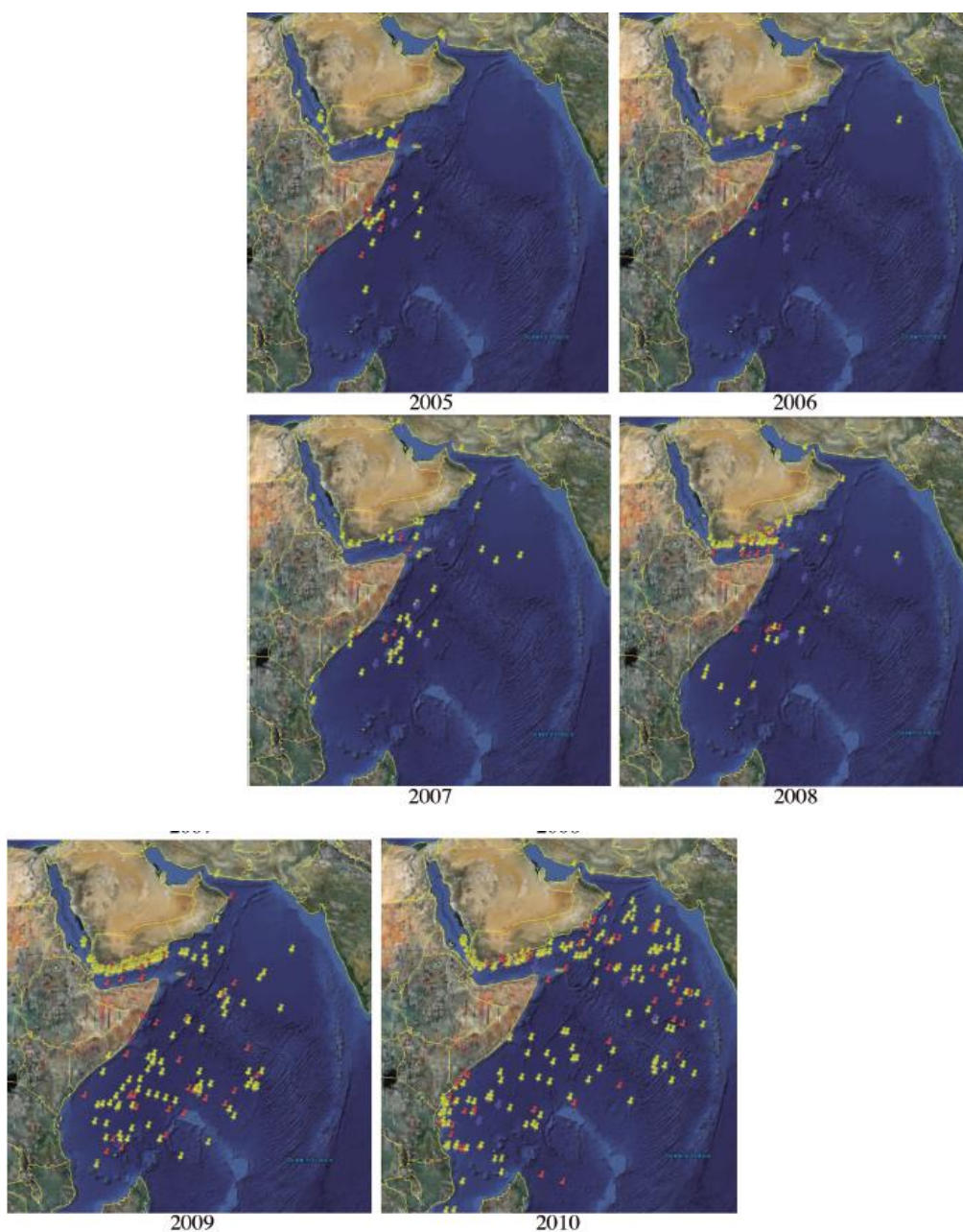
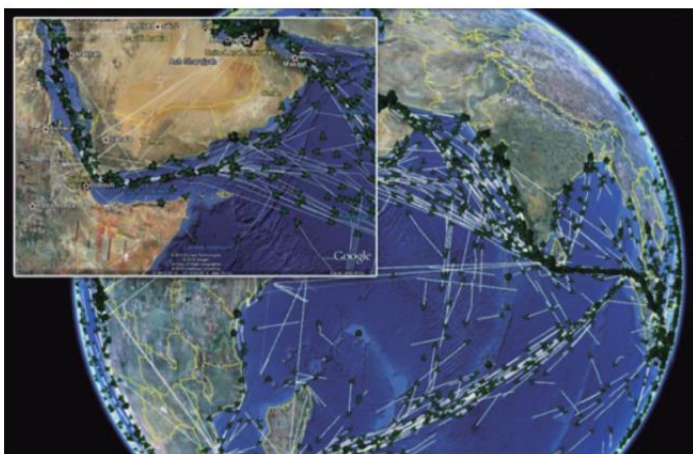


Imagen 6. En

rojo, los secuestros; en amarillo, los ataques frustrados, y en morado, las aproximaciones sospechosas de 2005 a 2010. Fuente:

<http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/2011/433>

A través de las rutas marítimas comerciales más importantes que desde India atraviesan el océano Índico para llegar al canal de Suez, por el Golfo de Adén, se puede tener conocimiento del movimiento de los barcos, ya que los piratas realizan sus ataques donde se encuentran los buques y estos navegan habitualmente por rutas preestablecidas por las naciones o directamente por las navieras de donde se adquiere el buque, así pues los cambios repentinos en las rutas a nivel marítimo ocasionan mermas y gastos impredecibles, algo que no es muy benéfico para los empresarios que adquieren dicho servicio.



Mapa 14.

Rutas comerciales en el océano Índico, hacia el Canal de Suez.

Fuente:

[http://agents.felk.cvut.cz/data/screenshots/agentc/AIS\\_traces.jpg](http://agents.felk.cvut.cz/data/screenshots/agentc/AIS_traces.jpg)

El aumento de la actividad pirata en 2008, con ataques a casi 500 millas de la costa, obliga al IMB a proponer una ampliación del área de seguridad hasta las 250 millas de la línea costera somalí. En 2009 se constata el despliegue de ataques a 1.000 millas de Mogadiscio con lo que decide ampliar la recomendación de navegar a más de 600 millas de la costa y más allá del meridiano 60° este. En noviembre de 2010 el Joint Cargo Committee y el Joint War Committee, que representan a los reaseguradores que suscriben pólizas de seguro contra riesgos de guerra y afines en el mercado de Londres, decidieron extender el área de riesgo de la piratería somalí hasta el meridiano 70° este, con una nota adicional que advertía que algunos ataques piratas habían tenido lugar a 1.100 millas de la costa somalí.<sup>103</sup>

El último informe publicado por el IMB confirma que ya no hay zona segura en todo el océano Índico occidental, por lo que ya no es recomendación alguna el distanciarse de la costa somalí. La presión desplegada por las fuerzas navales, sobre todo, desde finales de 2008, en las áreas del golfo de Adén y zonas próximas al litoral oriental somalí, ha obligado a los piratas a desplegar sus zonas de actuación natural hacia todo el mar o las zonas posibles que pudiesen ser utilizadas por las embarcaciones.

---

<sup>103</sup> Ibídem p.207

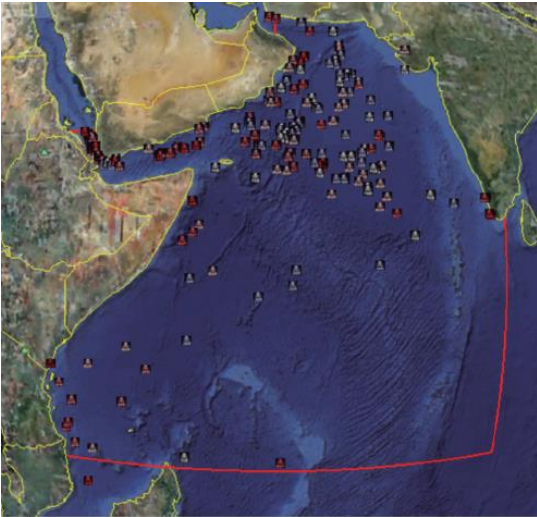


Imagen 7. Área de riesgo y ataques piratas ocurridos hasta el 1 de agosto del

2011. Fuente: [http://msi.nga.mil/NGAPortal/MSI.portal?\\_nfpb=true&\\_pageLabel=msi\\_portal\\_page\\_65](http://msi.nga.mil/NGAPortal/MSI.portal?_nfpb=true&_pageLabel=msi_portal_page_65)

La sociedad somalí, homogénea étnica, religiosa (Islam sunnita) y lingüísticamente (somalí), se divide en clanes y subclanes, de forma similar a la mitad oriental del continente africano. El clan se configura a partir de un conjunto de personas vinculadas por un lazo de parentesco con un antepasado común. Cada clan se divide en subclanes y éstos, a su vez, en ramas subsidiarias o familias, entre los que se ha creado una amplia red de relaciones y alianzas estratégicas que los definen.

Como se ha hablado, grosso modo, acerca de los clanes más activos en Somalia, sin embargo, esos mismos clanes han dado vida y forma a los grupos piratas, ya que de ellos emanan éstos personajes criminales, y a su vez, al tener un ente de influencia cuentan con un territorio específico al cual pueden recurrir para ocultarse o abastecerse.

Los Daarood ocupan el extremo oriental del Cuerno (Puntlandia), la región etíope de Ogadén, el extremo sur de Somalia y el noreste de Kenia. Se subdividen en Marehan y Kabalah.

El clan Hawiye se concentra en el centro y sur del país, y es mayoritario en Mogadiscio. De este clan surgen algunos de los principales señores de la guerra, líderes políticos y de los tribunales islámicos (como Mohamed Qanyare Afrah, del subclan Murosade; Mohamed Dheere, Muse Sudi Yahalow y Omar Finish, del subclan Abgal; Hussein Aideed y Osman Atto, del subclan Haber Gedir a este también pertenecen Abdiqassim Salad Hassan, Presidente del Gobierno Nacional de Transición surgido de Arta, Yibuti, y también el líder de la Unión de los Tribunales Islámicos, Hassan Dahir Aweys).

Los Dir cuentan con una importante presencia en el norte de Somalia y en Yibuti, donde un subclan ocupa el gobierno del país.

Los Isaaq son mayoritarios en Somalilandia y también cuentan con presencia en Etiopía.

El clan Rahanweyn (el clan Digil y el Mirifl que a veces se sitúan en importancia junto al Rahanweyn pero otros afirman que son subclanes de éste) se distribuye por las zonas agrícolas del centro y el sur.

La piratería es uno de los negocios florecientes en Puntlandia, en la cual un hombre de negocios local provee el equipo, la logística y el combustible para secuestrar barcos, y una vez que el rescate es pagado, éste divide la mitad entre el hombre de negocios y los

piratas. Los piratas consideran estos rescates como una retribución por los barcos extranjeros que pescan ilegalmente en las aguas somalíes.

Además del secuestro de buques, estos grupos son conocidos por sus actos de tráfico de armas y de personas que fluye entre las costas de Yemen y Somalia, lo que provee a las milicias terrestres de buenos armamentos, por lo que el grupo de Harardheere podría mantener ciertos vínculos con Yusuf Mohamed Siyaad, jefe de la facción de Asmara de la Alianza para la Nueva Liberación de Somalia y posiblemente con el grupo islamista al-Shabaab en una asociación principalmente para el financiamiento.

Los piratas aprovechan sus actividades para asociarse a otros delitos vinculados al comercio ilícito, tal y como señala Moses Naim “su capacidad logística y operativa para dar cobertura o participar en actividades delictivas mediante el transporte y distribución de mercancía ilegal fomenta la internacionalización y diversificación de sus actividades.”<sup>104</sup>

Según el GSS de la ONU, existen piratas somalíes involucrados en:

- Tráfico de armas, que acaban por ejemplo en manos del grupo terrorista Al Shabaab.
- Tráfico ilegal de seres humanos, en el Golfo de Adén, aprovechando la dramática situación humanitaria de su propio país

Dado que, conocer las zonas operativas de la piratería ayuda a la comunidad internacional a dirigir acciones para prevenir ataques o en su defecto contar con los medios para solventar un ataque, es necesario comprender la forma en que los piratas llevan a cabo sus operaciones contra los buques, y así lograr entender porque en ocasiones, buques de grandes magnitudes llegan a ser capturados y robados.

### 3.1.3 Modus operandi

A diferencia del tipo robo que podría imaginarse que ejecutan los piratas somalíes, donde el objetivo del ataque solo es buscar dinero en metal o los objetos de valor que puedan transportar y escapar fácil y rápidamente sin causar grandes daños al buque o a la carga, estos nuevos piratas van más allá de toda visión pues su ataque es directamente el secuestro del buque para después poder exigir un rescate que ninguna compañía o propietario ante el temor de los posibles daños que pueda sufrir la carga o el mismo buque, se negará a pagar. Mientras tanto la tripulación y el barco permanecen protegidos por los secuestradores en algún refugio cerca de las costas, es decir, en alguna base muy bien implementada para aguardar al rescate.

Los factores que hacen que los piratas tengan acciones efectivas son:

- Excelentes capacidades marineras
- Utilización de modernos equipos electrónicos
- Disponibilidad de bases seguras en tierra que les permite reabastecerse
- Buena organización con una eficaz red de inteligencia y la existencia de una estructura internacional que les permite gestionar el pago de los rescates
- Audacia y agresividad de sus ataques

---

<sup>104</sup> Fernández Fadón, Fernando, op.cit. p.5

Sin embargo, no se debe de engrandar los actos piratas ya que la realidad suele ser mucho más sencilla, pues la sobre existencia se debe al manejo de códigos de conducta elementales que suelen ser respetados, la infraestructura electrónica está compuesta por equipos que, aunque de alta tecnología, son de uso corriente y de fácil adquisición como los teléfonos móvil, GPS's, radares para embarcaciones menores y ordenadores provistos de conexión a internet que les proporciona una valiosa fuente de información.

Mientras tanto el armamento se compone de ametralladoras ligeras, fusiles de asalto como el Kalashnikov, lanzacohetes RPG-7V, pistolas y granadas, y en ocasiones de cañones antiaéreos que se montan directamente en las embarcaciones.

Las forma en como cazan a sus presas, es teniendo contacto con los puertos de la región sobre los buques más productivos y teniendo en cuenta la oportunidad más favorable para atacar, asimismo siguen un rastreo directo del radar para llegar de sorpresa al buque víctima. Para estos ataques, los piratas cuentan con embarcaciones de fibra de vidrio y/o madera, provistas con potentes motores fuera borda que les permiten alcanzar hasta 30 nudos. Normalmente el ataque se efectúa entre 4 a 8 hombres armados quienes abordan los buques con escaleras telescópicas de aluminio, cuerdas con garfios, y escaleras de madera. Todo este equipo más el armamento cargado en su buque, es escondido bajo lonas y con alimento pesquero, para pasar desapercibidos ante sus posibles víctimas o bien ante los buques de guerra que patrullan por la zona, haciéndose pasar como simples barcos pesqueros e inofensivos.

Los piratas son expertos marineros pues su principal actividad de procedencia es haber sido pescadores o antiguos miembros del servicio de guardacostas, formados en su día por una compañía privada del Reino unido y que debido a la descomposición del Estado decidieron dedicarse a este negocio ilegal.

### 3.1.3.1 Preparación del objetivo

Toda actividad requiere una cuidada planificación que implica la formación de un grupo pirata, mediante una correcta selección de personal, determinar quién financiará el operativo, fijar el reparto de beneficios previsto, preparar la logística necesaria, etc.

Una operación pirata requiere, mínimo, de ocho a doce personas, dispuestas a permanecer en el mar durante un largo periodo de tiempo. Asimismo, cree necesarias dos lanchas, armas, equipos, provisiones, combustible y, de ser posible un barco de abastecimiento. Los costes suelen ser pagados por inversionistas, algunos de los cuales también pueden ser piratas, este coste varía desde un ataque realizado con más de un barco, que puede costar unos 30.000 dólares, a una acción de una familia de pescadores que pretende entrar en la actividad pirata, por la que debería desembolsar unos 300 dólares.<sup>105</sup>

### 3.1.3.2 Elección del objetivo

Las características que hacen a un barco más vulnerable son: francobordo y velocidad baja, planificación y procedimientos inadecuados, bajo nivel de alerta o de presencia de medidas de autoprotección y respuesta lenta por parte del buque ante un ataque.

Una vez teniendo el objetivo a la vista, el barco es asediado por 2 ó 3 embarcaciones a gran velocidad que abren fuego en contra del objeto para que éste disminuya su velocidad y así pueda ser abordado por los piratas, quienes una vez estando dentro del barco,

<sup>105</sup> Ibáñez Gómez, Fernando, Op.cit. p. 213

tomarán control de él. Así pues el barco es llevado a algún fondeadero de la costa de Somalia en espera de negociar un buen rescate; una vez que sometieron a la tripulación, no es necesario efectuar más violencia contra la misma, solo reafirmar su autoridad, “durante los ataques del 2008, solamente se registro un herido por los disparos de los piratas”<sup>106</sup>

A continuación, se explicará los principales puntos que se llevan a cabo dentro de una operación pirata, los cuales son estándares para los grupos criminales somalíes.

### 3.1.3.3 Ataque al objetivo

Un ataque pirata ordinario se realiza desde un buque nodriza, habitualmente, un pesquero previamente secuestrado que se puede abastecer de armas y provisiones desde diversos puntos costeros. Tras identificar a un objetivo, del buque nodriza parten una o dos lanchas en su búsqueda, si ven que el barco lleva grandes radares, entienden que es un buque de guerra y se alejan de él. Si el barco es pequeño, no lo quieren dado que no les sirve. Pero si el buque es grande, realizan algunos disparos y esperan a ver si les devuelven el fuego.

Si esto último no sucede, vuelven a disparar y se aproximan a toda velocidad con sus lanchas y una escalera preparada para abordar el barco. En cada lancha suelen navegar cuatro o cinco piratas. Un pirata llega primero e informa a los demás, para que puedan subir y capturar el buque, inmediatamente obligan al capitán a poner rumbo hacia su base pirata.

Según el GSS, “los ataques piratas se suelen realizar desde dos o tres esquifes, cada uno tripulado por un grupo de entre cuatro a siete piratas armados, y que se despliegan desde un buque nodriza. Sin embargo, el 82% de los casos los ataques se realizan desde una o dos lanchas”.<sup>107</sup>

### 3.1.3.4 Negociación

Los negociadores de los piratas deben saber inglés y muchos de ellos han vivido o viajado al extranjero. Suelen ser contratados por las redes piratas, no perteneciendo necesariamente a las mismas, aunque sí es normal que formen parte del mismo clan. En 2009 y 2010 algunos negociadores importantes fueron Ali Hassan Sharmarke, Looyaan Si'id Barte, Mohamed Saaili Shibin y Ahmed Saneeg.

El negociador apenas pasa tiempo a bordo del buque, salvo en la fase final en la que puede permanecer a bordo día y noche, por lo regular se utiliza un pseudónimo para ocultar su identidad, suele cambiar de teléfono móvil o utilizar uno de los existentes en el buque secuestrado. El negociador suele recibir dos veces la parte del rescate que corresponde a un vigilante pirata, aunque las cantidades varían según el grupo pirata. En ocasiones, se llevan una parte secreta entregada por las navieras para sí mismos o a repartir con el líder del grupo pirata, pudiendo ser ingresada en una cuenta extranjera. Las ganancias obtenidas por algunos negociadores les han permitido convertirse, a su vez, en inversionistas de nuevas operaciones piratas.

---

<sup>106</sup> Clemente Enrique, La voz de Galicia, 14 de octubre 2009.

En [www.lavozdeg Galicia.es/mundo/2009/11/15/0003\\_8108558.htm](http://www.lavozdeg Galicia.es/mundo/2009/11/15/0003_8108558.htm)

<sup>107</sup> Ibídem p. 218



Sin embargo no siempre es posible llegar a un acuerdo para liberar a un barco ni el barco secuestrado puede resultar útil para los piratas.<sup>108</sup>

### 3.1.3.5 Cobro y reparto del rescate

El modo más habitual de lograr que un buque sea liberado es el pago de un rescate. Según datos, solo 20 de los 209 buques secuestrados entre 2005 y 2010 fueron liberados gracias a una operación militar de rescate.

Los piratas suelen reclamar el dinero en billetes usados de 50 y 100 dólares americanos e impresos después del año 2000, que son más fáciles de introducir en el mercado sin levantar sospechas.

Según el GSS, cuando los piratas reciben un rescate, los costos fijos son los primeros en ser abonados e incluyen el pago a los proveedores, un 30% del rescate lo recibe el inversor, los ancianos locales reciben de un 5 a un 10% en concepto de derechos por fondear en su zona y pagos a beneficiarios de clase B, como milicianos, intérpretes, etc. El resto del rescate se divide entre los beneficiarios de clase A, que son directamente los piratas en acción y vigilantes.

El dinero del rescate se suele contar en el mismo barco, que no es liberado hasta que no se tiene la certeza de que la cantidad entregada corresponde a la pactada. Una vez obteniendo el dinero, los piratas vuelven a sus lanchas y avanzan velozmente hacia la costa más cercana en donde cuentan con reabastecimiento y protección de la misma población para así poder recuperarse y planear un nuevo ataque.

### 3.1.4 Marines somalíes

Como se ha dicho, existen varios grupos de piratas distribuidos a lo largo de las más de 3000 millas náuticas de costa somalí, donde el fenómeno de la piratería está protagonizado por los “Marines somalíes”, quienes han realizado secuestros de mayor trascendencia internacional y como grupo pirata organizado, mantienen estadísticas en la IMO y en el IMB desde inicios del siglo XXI, así sus mayores y exitosos ataques han sido por ejemplo el barco de recreo francés Le Ponant, el atunero español Playa de Bakio, el superpetrolero Sirius Star y el buque Faina.

Estas redes cuentan con una estructura perfectamente jerarquizada, casi militar, localizadas principalmente en las ciudades de Eyl y Harardhere, con sus campamentos intercalados entre estas dos poblaciones costeras. Desde estas bases proyectan sus medios marítimos compuestos principalmente de embarcaciones rápidas de fibra de vidrio equipadas con motores fuera borda contra los buques extranjeros que transitan por las aguas del Cuerno de África.

La ONU estima que el número de piratas en la actualidad oscila entre 1.000 y 1.500, con unas 60 embarcaciones a su disposición. Los Marines Somalíes dispondrían de una estructura de inteligencia, según el GSS, “éstos cuentan con sus propias redes de

---

<sup>108</sup> Las autoridades de Seychelles reportaron el 22 de junio de 2009 la liberación de los siete ciudadanos de Seychelles, miembros de la tripulación del yate Indian Ocean Explorer, secuestrado el 1 de abril del mismo año, según su operador en aguas próximas al archipiélago africano. Al parecer, el yate fue incendiado por los piratas. Abdullahi Qaaray, miembro del grupo pirata que hizo labores de intérprete durante las negociaciones, declaró que se incendió el navío ya que pidieron al propietario un millón de dólares, pero sólo recibieron 450.000 dólares, informó a la agencia de noticias France Presse.

información e inteligencia, distribuidas en los países de la región, que informarían al cuartel general para que este decidiera los objetivos”.<sup>109</sup>

Los campamentos, refugios y puntos desde donde zarpan las embarcaciones piratas, suelen estar en playas abrigadas; fondeaderos limpios, libres y próximos a la costa, y cercanos a pueblos de pescadores, perfectamente comunicados con la playa y que, en algunos casos, cuentan con aeródromos.

Desde estas bases o campamentos es donde proyectan sus “flotillas de ataque”, denominadas “Pirate Action Group” (PAG), compuestas, normalmente por tres embarcaciones. Las dos más pequeñas, utilizadas como “esquifes de ataque”, son lanchas de entre 7 y 9 metros de eslora, fabricadas en fibra de vidrio, rápidas y maniobrables, con un motor fuera borda potente que les permite alcanzar velocidades de hasta 40 nudos. La de mayor tamaño (hasta 15 m de eslora) tipo “ballenera”, se llama esquife “madre” y se utiliza para remolcar a los atacantes y almacenar el combustible, los alimentos y el agua necesarios para subsistir en alta mar, incluso meses.<sup>110</sup>

Los esquifes de ataque son muy difíciles de localizar por la gran extensión del área de operaciones y de detectar por su pequeño tamaño, esto implica que siempre cuentan con la ventaja de la sorpresa. Otro gran problema es que estas embarcaciones, se confunden fácilmente con los pesqueros que utilizan el mismo tipo de embarcaciones.

Normalmente navegan aprovechando las corrientes, que conocen bien, para ahorrar combustible, y se engolfan hasta alcanzar las principales derrotas o caladeros de pesca, estos últimos perfectamente conocidos por ser los piratas en su mayoría antiguos pescadores, ahí es en donde esperan a sus víctimas.

Cuando el ataque se ha producido y los piratas han asaltado a su presa es prácticamente imposible realizar una operación para la liberación de rehenes, si no se quiere poner en riesgo la vida del personal secuestrado. Al estar a bordo controlan la radio y distribuyen a la dotación por las diversas cubiertas de forma que no se puedan comunicar entre ellos. Aunque normalmente no muestran conductas hostiles hacia los rehenes, “hay grandes momentos de tensión provocados por los nervios, fundamentalmente cuando se les acercan unidades militares.”<sup>111</sup>

Los buques secuestrados son trasladados a fondeaderos próximos a los campamentos piratas donde reciben el apoyo logístico necesario para permanecer muchos meses sin menoscabo de la capacidad de los secuestradores. Este apoyo incluye relevos de los piratas y permanecen a bordo entre 10 y 15 piratas fuertemente armados.

No es extraño que un mercante se encuentre de repente a ambos costados a dos embarcaciones neumáticas que minutos antes se hallaban a varias millas de distancia. Eso se debe a que las lanchas se conectan por un largo cabo que, en cuanto se engancha en la proa del mercante, se aproxima rápidamente a las embarcaciones. De ese modo consiguen sorprender al buque desde diferentes posiciones y de imprevisto.

---

<sup>109</sup> Fernández Fadón, Fernando, op.cit. p8

<sup>110</sup> La lucha Internacional contra la piratería marítima: Somalia y la Operación Atalanta, Ministerio de Defensa Español, 2010. En [http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs\\_opinion/2010/DIEEEO16-2010PirateriaSomaliaYOperacionAtalanta.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2010/DIEEEO16-2010PirateriaSomaliaYOperacionAtalanta.pdf) p. 4

<sup>111</sup> Ibídem p.5

Sin embargo estas embarcaciones son tripuladas por grupos no demasiado numerosos debido a su reducida eslora. Utilizan el recurso de un buque base o nodriza, para aquellos asaltos que tienen lugar en aguas internacionales.

Los piratas van armados con fusiles de asalto, ametralladoras y granadas, además de lanzagranadas del tipo RPG-7. Sobre los medios electrónicos y de comunicaciones que incorporan en sus embarcaciones, llama la atención en el informe de la ONU se señale que estos disponen de “radares para embarcaciones pequeñas, con los que detectan sus objetivos, especialmente por la noche”.<sup>112</sup> Estos equipos se completarían con teléfonos móviles y el GPS, además de radios y otros sistemas de comunicación.

Aún así, la inexistencia de buques de grandes dimensiones entre las naves usadas para la pesca deduce que los piratas no poseen la capacidad para hacer navegar, por ejemplo, un superpetrolero.

Llegado el momento de ejecutar el ataque, parece que dedican dos o tres embarcaciones a la acción ofensiva mientras que otra actúa en apoyo logístico del ataque. Tras intimidar al barco con disparos, en el caso de que este se detenga, lo abordarán con una escalera telescópica de aluminio, reduciendo a su tripulación y remolcando las embarcaciones usadas por la popa del buque secuestrado.

Tras su secuestro, el buque será dirigido hacia algún fondeadero en la costa de Somalia, aunque en los ataques del Golfo de Adén los piratas han utilizado un “puerto refugio” Aluula, como primera escala para reabastecerse y partir hacia otros puertos como Eyl, Hoby y Harardheere.

Fahid Hassan, hombre de experiencia en esta clase de negociaciones, declara en una entrevista realizada con la BBC News, que tras abordar el barco, el primer paso que dan los piratas es contactar con los propietarios. Todos los documentos importantes están en el barco, así que los piratas obtienen fácilmente toda la información que necesitan. "Las conversaciones son telefónicas, la mayoría vía satélite, pero en ocasiones incluso utilizan mensajes de texto. Aunque los piratas no son los que negocian sino que pagan a alguien en quién confían".<sup>113</sup>

Para la hora de negociar el rescate, se pone en marcha una compleja organización financiera, figurando el financista quien es el que procurará la seguridad del buque y los patrocinadores que subsidian los gastos de la operación, los negociadores son quienes tendrán las habilidades en idiomas.

Las negociaciones de rescate se llevan a través de bufetes de abogados especializados en la gestión de pagos de rescate, como el de Stephen Askins pues la legislación británica no considera ilegal estos pagos a menos que sea para grupos terroristas.<sup>114</sup> Una vez teniendo un acuerdo, el dinero se hace llegar a los piratas, en la mayor parte de los casos el pago es en metálico, siendo arrojado desde paracaídas sobre el mar en las proximidades costeras o del petrolero para así poder ser recogido.

En el reparto de las ganancias normalmente el empresario se queda con 30% de las ganancias; los piratas 50%, y el restante 20% se le da a los pobres o a aquellos que de

<sup>112</sup> Fernández Fadón, Fernando, op.cit. p.8

<sup>113</sup> Artículo “Los piratas del siglo XXI” Revista Domingo, 8 de febrero 2009, en <http://www.eldia.com.ar/edis/20090208/revistadomingo0.htm> Consultado 17 mayo 2013

<sup>114</sup> Véase reportaje “¿Cómo se paga a los piratas?” en [http://news.bbc.co.uk/hi/spanish/international/newsid\\_7762000/7762567.stm](http://news.bbc.co.uk/hi/spanish/international/newsid_7762000/7762567.stm) Consultado 17 mayo 2013

alguna u otra manera ayudan a los piratas, como funcionarios del gobierno local o aquella gente que los ayuda en la playa, Eyl, que es el principal nido de los piratas, se encuentra en estado de decadencia y abandono total, lo que implica que las ganancias de la piratería no se quedan en el lugar, así lo describe Mohammed Adow.<sup>115</sup>

La forma principal de liberar los buques apresados es la de pagar su rescate. La manera de hacerlo efectivo es:

- A través de complejas redes internacionales que median en el pago del dinero.
- Mediante transacciones directas en efectivo, llevándose a cabo por intermediarios.
- Con transferencias de barco a barco, pero ahora los dueños de los barcos deciden contratar a una tercera persona para entregar el dinero directamente. "Vienen al barco o los piratas van al suyo para realizar el intercambio de bolsas con efectivo", "después, los hombres que trajeron el dinero se marchan, abandonan el barco para que los piratas puedan contar el dinero. Algunos de ellos tienen máquinas para contarlo y para detectar billetes falsos".<sup>116</sup>

Cuando los piratas tienen el dinero en su poder, éste se divide en varias partes:<sup>117</sup>

Respecto a las cantidades requeridas por los piratas para el pago de los rescates varían en función del buque, carga y otros factores que pueden rodear a la negociación. Para el año 2008 y, más concretamente al período que comprende los 11 primeros meses del año, la ONU estima entre 25 y 30 millones de dólares pagados en rescates a los piratas.

Esta actividad criminal, ha transformado a las diversas milicias marítimas en grupos eficientes y fuertemente armados, con acceso a recursos y capacidad de empleo hacia la zona nororiental y central de Somalia, teniendo un aproximado de gente involucrada en la piratería de entre 1000 y 1500 que va en aumento cada año.

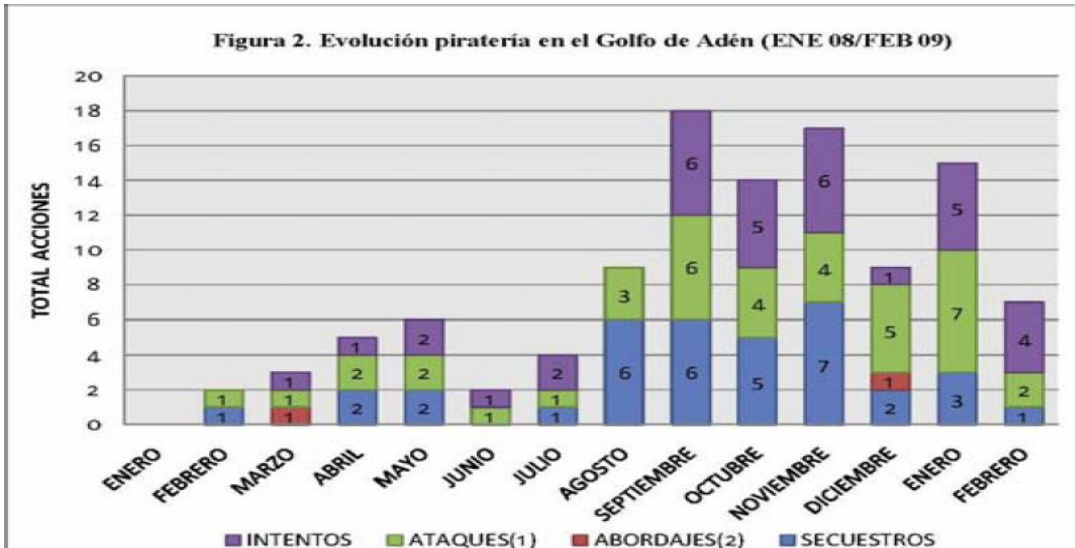
En las siguientes gráficas podemos observar la evolución de la piratería en el Golfo de Adén y directamente de las costas de Somalia entre 2008 y 2009, donde los ataques permanecieron en el ojo del huracán.

---

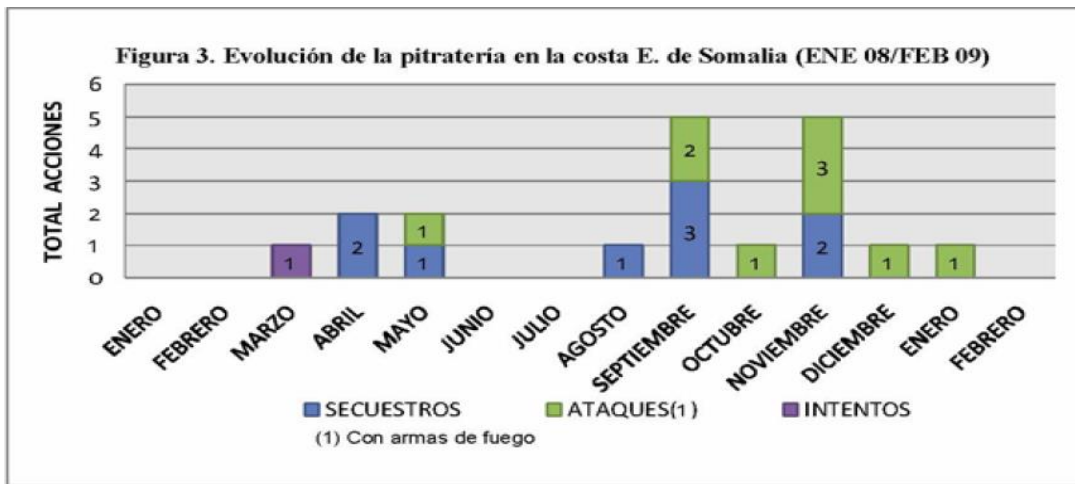
<sup>115</sup> Reportero somalí de la BBC World

<sup>116</sup> ¿Cómo se paga a los piratas?, op.cit.

<sup>117</sup> Un buen ejemplo de cómo se tramita el pago del secuestro es el caso del buque "Feisty Gas". Este petrolero que transportaba gas licuado fue abordado y capturado el 10 de abril de 2005, siendo conducido a la costa de Somalia. El propietario, una empresa con sede en Hong Kong, empezó a negociar con los secuestradores. Posteriormente, esta empresa mandó un giro de dinero a una empresa naviera local por mediación de un banco de Mombasa, Kenia, y el 18 de abril envió un representante a Mombasa. El agente de Hong Kong se reunió con el representante de los secuestradores en distintos puntos de Mombasa y pagó el rescate exigido, por valor de 315.000 dólares, en los siguientes plazos: 150.000 dólares el 20 de abril, 150.000 dólares el 22 de abril y 15.000 dólares el 25 de abril. Una vez que los propietarios del barco entregan el dinero, una firma privada de seguridad toma el control del asunto. Alquilan un barco remolcador, usualmente del puerto de Kenia o Mombasa, con el que se dirigen al norte hacia aguas somalíes. El personal de seguridad viaja con las bolsas de dinero y con suficiente armamento para mantenerlo a salvo. Una vez que se entrega, dejan solos a los piratas para que lo cuenten y permiten que se vayan del buque libremente.



Como se puede ver, los meses de septiembre, octubre y noviembre, son los que presentan mayores incidentes, por ser temporada alta para el tráfico marítimo.



Gráfica 9 y 10. Evolución de la piratería en el Golfo de Adén y Somalia de 2008 a 2009. [http://iugm.es/uploads/tx\\_iugm/crisis\\_somali.pdf](http://iugm.es/uploads/tx_iugm/crisis_somali.pdf) p.159

Fuente:

Tenemos ahora un amplio conocimiento de cómo y donde atacan los nuevos piratas del siglo XXI, abandonando la imagen de pirata de una película de antaño, o simplemente el papel de corsarios. Por el contrario se puede deducir, que un país entra en la necesidad de abastecerse por medio de vías criminales, cuando pierde los medios necesarios para sustentarse desde el interior, es decir, cuando la figura de gobierno se pierde.

Ahora bien, analizaremos en el siguiente capítulo, los proyectos más importantes que la comunidad internacional ha puesto en marcha para ayudar a la región somalí, ya sea por medio de programas directos a la sociedad u operaciones de ataque sobre las redes delictivas.

## CAPÍTULO IV

### RESPUESTA INTERNACIONAL A LA PIRATERÍA EN AGUAS DE SOMALIA

Ante los hechos suscitados a lo largo de una década, donde la piratería se torno como una amenaza para la seguridad tanto de buques como a la seguridad humana, y al mismo tiempo atenta a la leal práctica del comercio internacional, perjudicando el tránsito a la zona, por lo que se han involucrado al tema largos proyectos con el objetivo de erradicar la desafiante situación de las costas del cuerno de África.

Son más de 3000 kilómetros de costa que deben de ser patrullados y vigilados, así la operación que se enfrente a este tipo de retos, tiene que ser de gran envergadura para poder dar resultados satisfactorios, no solo se trata de capturar a los delincuentes sino darles un castigo judicial, así la secretaria de Estado de EEUU, Hillary Clinton ha declarado que los piratas somalíes son delincuentes que deben ser llevados ante la ley.<sup>118</sup>

Ninguno de los países se ha planteado hasta ahora una estrategia integral que comprenda no sólo combatir la piratería, sino atacarla desde sus orígenes, que están en el saqueo de los recursos pesqueros y en la sequía que ha azotado a la región desde los años noventa y que ha hecho casi desaparecer la agricultura, por lo cual los habitantes han tenido que cambiar de actividad para sobrevivir.

Durante la primera década del siglo XXI se han propuesto estrategias como juzgar a los piratas y someterlos a juicio, pero esto no va a terminar con el problema a largo plazo. Se ha pedido destruir los barcos nodrizas o de apoyo a los piratas, o hundirlos y torpedearlos para que los piratas queden débiles y ya no puedan realizar sus funciones en zonas alejadas de las costas de Somalia, sin embargo no es una solución factible ya que ahora el problema es saber bien cuáles serían barcos de apoyo y cuáles simplemente pesqueros.

---

<sup>118</sup> Véase el reportaje de "Pirates must be brought to justice" por Hillary Clinton. En <http://www.youtube.com/watch?v=7Ygae9olON4>

Entre más crece el problema mas crecen las primas de seguros para la navegación al grado de volverse rentable de nuevo el darle la vuelta a África por el Cabo de Buena Esperanza. Se cree que el 50% de los robos en el mar no son reportados pues sólo perjudican la navegación y hacen subir la tasa de seguros, por lo cual muchos de los robos menores no son reportados.

El Buró Marítimo Internacional con sede en Singapur registró hasta el 1 de julio del 2012, 239 ataques piratas, muchos de los que se llevaron a cabo en Somalia, a pesar de que no se reporta la totalidad de ellos por miedo a perjudicar el comercio de los países exportadores del Sureste de Asia.

#### 4.1 Legislación internacional al caso de la piratería marítima en Somalia

El gran problema actual para combatir la piratería es que las legislaciones nacionales son demasiado diversas y no contemplan el delito de piratería o las pruebas que establecen para que el delito se considere piratería son difíciles de reunir. Por ejemplo, "la detención de piratas por tropas danesas obligó a estas a su liberación en septiembre de 2008, dado que la legislación danesa solo aplica el delito de piratería si los piratas o las víctimas son de dicha nacionalidad. El propio Consejo de Seguridad de la ONU en su resolución 1851 del 2008 observaba con preocupación que la falta de capacidad, legislación interna y claridad sobre la adopción de disposiciones respecto a los piratas después de que han sido capturados ha obligado en algunos casos a que estos sean puestos en libertad sin comparecer ante la justicia. Un informe advierte que en torno al 50-60% de los piratas capturados que ya han sido puestos en libertad por las marinas que los detuvieron."<sup>119</sup>

Este tipo de obstáculos han hecho que Reino Unido, Dinamarca, Canadá, China, Estados Unidos y la Unión Europea hayan firmado desde 2009 acuerdos de cooperación con las autoridades keniatas con el fin de que los efectivos militares que combaten la piratería en el Cuerno de África puedan entregar a los presuntos delincuentes detenidos a Kenia. Sin embargo, desde el 30 de septiembre de 2010 las autoridades de Nairobi se negaron a seguir aceptando la entrega de piratas. Incluso con el acuerdo con Kenia en vigor, la Unión Europea se vio obligada a liberar a unos 700 de los 1.000 piratas capturados en los nueve primeros meses de 2010 en el océano Índico.

La legislación keniana exige la presencia de los testigos en el juicio, lo que implica al capitán del navío, al del barco atacado, a pilotos de aviones de patrulla marítima, etc. Estos requisitos afectan, a su vez, a la operatividad de las fuerzas navales presentes en la zona, la justicia de Kenia no proporciona asistencia jurídica a un acusado, salvo que sea de asesinato.

Los piratas suelen tirar al mar sus armas y utensilios (por ejemplo, escaleras para acceder a los buques atacados) en cuanto comprueban que van a ser detenidos. Y una vez apresados, los sospechosos deben permanecer en el buque de guerra en tanto se recogen pruebas y se autorizan los permisos para su entrega a las autoridades nacionales o regionales, situación que puede durar incluso semanas. Los fiscales de Mombasa (ciudad portuaria en la que los efectivos militares hacían entrega de los apresados a las autoridades kenianas) se han encontrado, en ocasiones, con problemas para reunir pruebas suficientes para fundamentar su acusación.

---

<sup>119</sup> Ibáñez Gómez, Fernando, op.cit. p.60

En el ámbito del Derecho Internacional, y debido al gran incremento en los últimos años de los actos de piratería marítima en la costa de Somalia, la ONU se vio en la necesidad de adoptar una legislación específica para este país. Así, en 2007 la Asamblea del IMO adoptó la Resolución A.1002 “Piratería y asaltos a mano armada contra buques en aguas de la costa de Somalia”. Además, el Consejo de Seguridad de la ONU aprobó en 2008 un conjunto de resoluciones específicas para estos actos con el objetivo de combatir la piratería marítima en estas aguas.<sup>120</sup>

Otros acuerdos se han firmado con Seychelles y Yibuti, aunque ambos países solo aceptan a piratas apresados en sus aguas, cuando en realidad, lo más operativo para la flota internacional es que un país de la región acepte enjuiciar a los sospechosos arrestados en cualquier lugar del Índico.

A principios de 2011 Seychelles firmó tres acuerdos con el Gobierno Federal de Transición (GFT) y las autoridades somalíes de Puntlandia y Somalilandia, en relación con la entrega de presos somalíes a Somalia para cumplir el resto de sus condenas. En julio de 2011 la Unión Europea firmó un acuerdo con Mauricio que establece las condiciones para la entrega de supuestos piratas capturados por efectivos de la operación EU NAVFOR/Atalanta a dicho país. El único país europeo que ha aceptado enjuiciar a piratas somalíes es Montenegro, pero “el traslado de los detenidos hasta la nación balcánica resulta poco operativo para las marinas presentes en la zona de operaciones alternativas para la entrega de los presuntos piratas a las autoridades correspondientes para su procesamiento”.<sup>121</sup>

Los propios efectivos militares de los navíos deben transferir a los detenidos a los tribunales de su propio Estado, incluso aunque se use un avión militar para agilizar el traslado al país que los enjuiciará, durante un cierto tiempo dicha aeronave no podrá ejercer las labores de patrulla marítima que le son propias, perdiendo así la flota naval internacional parte de sus efectivos.

Establecer un tribunal internacional que juzgue en la misma área del Cuerno de África a los piratas apresados por la flota naval internacional presente en la zona, es un propósito a nivel internacional para las facciones que pelean contra la piratería. Las ventajas serían evidentes, dado que con ello se evitaría que unidades y efectivos militares que están patrullando la zona de operaciones deban ser utilizados para transportar a los piratas hasta Europa para enjuiciarlos o deban liberar a los piratas, si así lo deciden sus autoridades nacionales.

A lo largo de las últimas dos décadas del siglo XX, el intento por parte de organizaciones como la ONU por tener y mantener el correcto control de los mares, ha llevado a la creación de diferentes resoluciones y convenios que definan y determinen el buen uso de las aguas por parte de los países, así pues tenemos lo siguiente:

En 1982, la Organización de las Naciones Unidas redactó la “Convención Internacional Sobre el Derecho del Mar”, donde se establece qué derechos puede reclamar un país sobre sus aguas territoriales, hasta dónde llegan, y si puede solicitar exclusividad sobre estas aguas. Además, define lo que son las áreas de interés, refiriéndose a zonas que no

---

<sup>120</sup> Resoluciones 1816 de 2 de junio de 2008; 2838 de 7 de octubre de 2008; 1846 de 2 de diciembre de 2008; 1851 de 16 de diciembre de 2008.

<sup>121</sup> Ibáñez Gómez, Fernando, Op.cit. p.61



son aguas territoriales de un país, pero que sí son de su interés (por ejemplo, el Caribe para Estados Unidos).

En 1988, la Convención para la Supresión de Actos Ilegales Contra la Seguridad de la Navegación Marítima; fue la convención más específica que la anterior, fue creada por la Asamblea General de la ONU, para que la Organización Marítima Internacional estudiara el terrorismo marítimo. En este tratado, se contemplan los delitos perpetrados en el mar, y se les hacen recomendaciones a los estados ribereños, que no tienen el poderío naval para lidiar con los problemas que acontecen en sus aguas.

Para 1994 entró en vigor La Convención de Derecho Marítimo de las Naciones Unidas que ofrece un marco legal para la captura de embarcaciones piratas en aguas internacionales una vez que se ha producido el ataque. Pero cuando esas embarcaciones están en aguas territoriales, el arresto debe correr por cuenta de los gobiernos locales. Salvo en los casos en que la persecución haya sido inmediata y de muy cerca, los persecutores pueden entrar en aguas territoriales, alertando a las autoridades locales.

Como se ve han sido demasiados los intentos por combatir la piratería marítima, uno más fue en 2005 cuando se formuló la creación de un Protocolo a la Convención de Roma con el objetivo de dar una definición más amplia de las infracciones penales que ésta contempla en su artículo 3, y de introducir provisiones en el artículo 8, permitir el abordaje de naves cuando estas resulten sospechosas de estar involucradas en actividades terroristas. De este modo, con la modificación se va a ampliar la lista de delitos y las posibilidades de visitas a buques por estados parte cuyo pabellón enarbola el navío sospechoso cuando existan motivos razonables para considerar que dicho buque o una persona a bordo de él ha cometido, está cometiendo o va a cometer cualquiera de los delitos enunciados en el protocolo.

En este protocolo modificado se establece que los gobiernos, las autoridades portuarias y administrativas, los dueños de buques, navieros, capitanes y tripulaciones deben tomar todas las medidas oportunas para prevenir actos ilícitos cometidos contra la seguridad de la navegación marítima, que pongan en peligro vidas humanas inocentes, que amenacen la seguridad de las personas y la propiedad, que afecten a las operaciones de servicios marítimos y que, puedan constituir preocupación para la comunidad internacional. Conforme al protocolo, los gobiernos contratantes se obligan a pedir la extradición de, o enjuiciar a los culpables.

El nuevo Protocolo 2005 SUA es el primer marco internacional para combatir y perseguir a los individuos que usan un buque como arma o instrumento para cometer un acto terrorista, o como medio para transportar terroristas o mercancías destinadas a ser utilizadas en el marco de un programa de armamento de destrucción masiva.

Por su parte, la creación del Código PBIP (Protección de Buques e Instalaciones Portuarias) en 2002 en función con el Protocolo SUA de 2005 ayuda a 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; sus funciones son:

- Garantizar que se recopile e intercambie con prontitud y eficacia información relacionada con la protección a buques.

- Ofrecer una metodología para efectuar evaluaciones de la protección con el fin de contar con planes y procedimientos que permitan reaccionar a los cambios en los niveles de protección.
- Garantizar la confianza de que se cuenta con medidas de protección marítima adecuadas y proporcionadas.

El clima de tensión aumentó durante el año 2006 con el debate sobre el establecimiento de una misión de mantenimiento de la paz de carácter regional, a lo que se negó la UTI amenazando con iniciar una guerra santa contra las potencias ocupantes. La guerra se desencadenó tras la propuesta de EEUU en el Consejo de Seguridad de la ONU de permitir la creación de esta misión a finales de noviembre y la ofensiva etíope de diciembre, que ha contado con el permiso de la comunidad internacional. El potencial militar etíope, uno de los principales ejércitos del continente, hacía suponer una rápida derrota de los tribunales islámicos. Pero, aunque algunos sectores de la UTI han logrado ser desarticulados, facilitando así la intervención de Etiopía y los bombardeos de EEUU, su poder militar sigue casi intacto porque sus milicias y armamento se encuentran bajo el control de los clanes, principalmente el Hawiye. Actualmente, persiste la violencia entre las fuerzas etíopes apoyadas por las milicias del GFT y una insurgencia compuesta por los grupos armados de los tribunales islámicos, los clanes y algunos señores de la guerra opuestos a la presencia de tropas extranjeras.

Es necesario cumplir, al menos, cuatro requisitos para que no fracase completamente el proceso de paz: fin de las hostilidades, retirada incondicional de Etiopía, un proceso real de reconciliación nacional y la puesta en marcha de un proceso político que configure un GFT más inclusivo. Estas condiciones son también necesarias para facilitar la misión internacional de la Unión Africana (African Union Mission to Somalia, AMISOM) y evitar que sea percibida como una fuerza ocupante aliada del GFT. La actual hostilidad hacia la AMISOM imposibilita el cumplimiento de su mandato y su necesaria ampliación. Diversos países, como Ghana, Burundi o Nigeria, que habían anunciado su participación en la misión hasta alcanzar al menos la mitad de los 8.000 proveedores de paz africanos previstos en su inicio, han pospuesto su colaboración ante las dificultades logísticas, financieras y principalmente de seguridad.

La Unión Europea (UE), principal donante de Somalia, podría utilizar su influencia mediadora y aumentar la presión para lograr que Etiopía y el GFT mantengan un compromiso. Para ello tendría que condicionar la ayuda que destina a ambos países al avance positivo del proceso político.

Esta ayuda es imprescindible en el caso somalí para el sostenimiento del GFT. La condicionalidad debería ir acompañada de incentivos económicos y propuestas para solucionar el problema que supondría para Etiopía que determinados sectores hostiles a sus intereses puedan llegar a formar parte del Gobierno de Somalia. Un acuerdo entre ambos países podría incluir una cláusula de no agresión garantizada por la Unión Europea, la Unión Africana, las Naciones Unidas, la Liga Árabe y Estados Unidos. Este acuerdo promovería la supervisión conjunta de sus fronteras durante esta fase transitoria para acabar con la entrada de armas y de supuestos miembros de Al-Qaeda, controlar el comercio ilegal y la piratería, y supervisar la completa salida de las tropas etíopes.

En el 2005, la OMI informó al Consejo de Seguridad Internacional sobre la problemática de la piratería en el Golfo de Adén y las costas de Somalia. El consejo creó un estamento

presidencial “Presidential Statement” en marzo de 2006 de donde año con año emanarían las siguientes resoluciones:

- Resolución 1814 del 2008, donde se exhorta a los Estados y organizaciones regionales a que tomen medidas ante la difícil situación general en el área de Somalia, a fin de proteger la navegación para el transporte y el suministro de asistencia humanitaria a ese país.
- La resolución 1816, del 2 de junio de 2008, permite durante seis meses a los buques de guerra presentes en la zona del Cuerno de África entrar en las aguas territoriales de Somalia con el fin de reprimir actos de piratería y robo a mano armada en el mar, así como usar, en las aguas territoriales de Somalia todos los medios necesarios para reprimir los actos de piratería y robo a mano armada. Para ello se requiere el consentimiento previo del Gobierno Federal de Transición somalí, que debe ser notificado al Secretario General de la ONU. Pero cualquier Estado puede permitir a otro realizar actividades policiales dentro de su mar territorial.
- La resolución 1838, del 7 de octubre de 2008, condena y deplora todos los actos de piratería y robo a mano armada cometidos contra buques frente a la costa de Somalia y exhorta a todos los Estados a que desplieguen buques de guerra y aeronaves militares para luchar contra la piratería y a que cooperen con el Gobierno somalí. Esta resolución incluye un grupo de expertos que pueden sancionar actos de:
  - Obstrucción a la distribución de ayuda humanitaria
  - Violan el embargo de armas implantado desde 1992
- La resolución 1846, del 2 de diciembre de 2008, prolonga la aplicación de la “persecución en caliente” en aguas de Somalia un año más. Además, reclama que los Estados y las organizaciones internacionales presten a las naciones costeras del Cuerno de África, incluida Somalia, asistencia técnica para luchar efectivamente contra la piratería.
- La resolución 1851, del 16 de diciembre de 2008, 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 países dispuestos a asumir la custodia de los piratas con el fin de embarcar a agentes del orden de esos países, en particular países de la región, para facilitar la investigación y el enjuiciamiento de las personas detenidas con el consentimiento previo del Gobierno somalí. El país que intervenga con los piratas tiene que tener tipificado en su código penal el delito de la piratería para poder tomar acción. La OMI recomienda que cada país tipifique ese delito o que los países establezcan acuerdos entre sí para poder enjuiciar a los piratas en el sistema judicial de los países que contemplen el delito de piratería.

Con esta resolución, se creó un código de conducta para combatir la piratería marítima en el Golfo de Adén y en las cercanías de las costas de Somalia donde todos los barcos mercantes y de pasajeros van a tener que empezar a emitir su posición por medio de sistemas satelitales, en forma constante, tanto a los países dueños de la bandera como a las autoridades marítimas de los países por donde estén navegando. De ese modo se pretende empezar a controlar un poco más estos actos de piratería, ya que se va a saber dónde está la nave y se podrán tomar las precauciones que se consideren oportunas cuando transiten por esa zona.

- La resolución 1918, del 27 de abril de 2010, se ocupa del enjuiciamiento de los piratas, al afirmar 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 cual exhorta a todos los Estados, incluidos los de la región, a que tipifiquen la piratería en su legislación interna.
- La resolución 1950, del 23 de noviembre de 2010, prorroga nuevamente por otros 12 meses la persecución en caliente de los piratas en aguas de Somalia. También insta a los Estados a que impidan la financiación ilícita de actos de piratería y el blanqueo de las ganancias procedentes de tales actos, así como, en cooperación con la Interpol y la Europol, sigan investigando las redes delictivas internacionales implicadas en la piratería frente a las costas de Somalia, y que apoyen la investigación y el enjuiciamiento de quienes de forma ilícita financien, planeen u organicen ataques de piratas frente a las costas de Somalia o se beneficien ilegalmente de ellos.
- La resolución 1976, del 11 de abril de 2011, solicita a los Estados y a diversos organismos nacionales e internacionales a que ayuden a las autoridades de Somalia a establecer un sistema de gobernanza, Estado de Derecho y control policial en las zonas sin ley donde tienen lugar actividades terrestres relacionadas con la piratería. También pide que se apoye el crecimiento económico sostenible de Somalia para contribuir a la erradicación duradera de la piratería y se ayude a Somalia en sus esfuerzos por desarrollar las pesquerías nacionales y las actividades portuarias, a la vez se investiguen las denuncias de actividades ilícitas de pesca y vertido, incluso de sustancias tóxicas, con miras a enjuiciar a los responsables de dichos delitos. Por último, considera urgente el establecimiento de tribunales especializados somalíes para juzgar a los presuntos piratas tanto en Somalia como en la región, incluidos un tribunal extraterritorial somalí especializado en piratería.

#### 4.2 Acciones de las organizaciones internacionales

Han sido muchas las organizaciones que han participado en programas de cooperación y apoyo a la disminución de los problemas de piratería marítima, por lo cual hay que mencionar su papel de actuación en esta investigación. Así mismo, programas, resoluciones y convenios que se crearon a lo largo de las últimas dos décadas del siglo XX, con el objetivo de restablecer la gobernanza y la paz en el estado de Somalia y con la visión de que los estados tienen el deber de cooperar en la represión de la piratería tanto en alta mar como en cualquier lugar donde no haya jurisdicción de ningún Estado, sin embargo se ha visto que no todo ha sido logrado con éxito.

##### 4.2.1 Organización de Naciones Unidas ONU

Los donantes que han intentado ofrecer ayuda, tienen que situar sus políticas, reducción de la deuda y responsabilidad corporativa, dejando a un lado la imposición de condiciones y crear incentivos que promuevan una transformación política, mientras que las políticas comerciales se centran en apoyar la diversificación de las exportaciones africanas.

La Asamblea General de Naciones Unidas ha aprobado diversas resoluciones desde hace más de una década que insisten en la importancia de reportar los ataques piratas, en que los Estados afectados por la piratería compartan información, en aprobar legislaciones nacionales que luchen contra la piratería y en facilitar el procesamiento de los supuestos piratas. El rol del CSNU ha sido fundamental para permitir las persecuciones en caliente no solo en el mar territorial somalí sino también en tierra. Este organismo se ha convertido en

la principal fuente de legislación internacional y en el mejor estímulo y apoyo para aquellos actores que quieren asumir un papel activo en la lucha contra la piratería.

Como ya se mencionó en párrafos anteriores, la resolución 1851 (2008) del CSNU alentaba en su punto 4 a todos los Estados y organizaciones regionales comprometidos en la lucha contra la piratería somalí a establecer un mecanismo de cooperación internacional que sirva de punto de contacto entre Estados, organizaciones regionales e internacionales sobre el tema así se puede señalar que fue la Administración norteamericana del presidente George W. Bush la que lideró la creación del Grupo de Contacto sobre la Piratería frente a Costas de Somalia (GCPCS), el grupo se estableció el 14 de enero de 2009 en Nueva York como un foro voluntario que reúne a países, organizaciones y a la industria con el fin de luchar contra la piratería somalí. Son miembros del GCPCS más de 60 países y organizaciones internacionales y regionales, como la Unión Africana, la Liga Árabe, la Unión Europea, la IMO, la OTAN y varios departamentos y agencias de Naciones Unidas.

El GCPCS desarrolla su labor a través de varios Grupos de Trabajo. El Grupo de Trabajo 1, que preside Reino Unido, tiene por objetivos mejorar la coordinación de las operaciones navales y fortalecer los marcos jurídicos, penales y marítimos de los Estados regionales con el fin de asegurarse de que están mejor equipados para hacer frente a la piratería. Este grupo trabaja en estrecha colaboración con la IMO, apoyando la puesta en práctica del Código de Conducta de Yibuti.

El Grupo de Trabajo 2, presidido por Dinamarca, tiene como fin el establecimiento de marcos jurídicos para el arresto, detención y enjuiciamiento de los supuestos piratas. El GCPCS apoya, a través de los Grupos de Trabajo 1 y 2, el Programa contra la piratería de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (ONUDD) cuyo fin es fomentar la capacidad judicial y penal en los estados regionales, particularmente en Kenia, Seychelles, Puntlandia y Somalilandia. El GCPCS también ha establecido un fondo fiduciario para apoyar la acción internacional contra la piratería, en particular, los costes asociados al procesamiento y el encarcelamiento de piratas.

El Grupo de Trabajo 3 busca fortalecer la toma de conciencia y de capacidades de autodefensa por parte de la industria naviera. Este grupo de trabajo está presidido por Estados Unidos y trabaja estrechamente con la IMO.

El Grupo de Trabajo 4, presidido por Egipto, pretende mejorar los esfuerzos diplomáticos y de información pública tanto dentro de Somalia como en la comunidad internacional.

Por último, en julio de 2011 se puso en marcha el Grupo de Trabajo 5, comandado por Italia, cuyo objetivo es hacer frente al negocio pirata en tierra, en particular, centrándose en la financiación ilícita de sus actividades y en los flujos financieros relacionados con la piratería. Este trabajo se desarrolla en colaboración con la INTERPOL y la ONUDD.

El papel del GCSPS ha sido particularmente importante a la hora de promover la coordinación militar y operativa entre las Marinas que participan en operaciones contra la piratería somalí, con especial énfasis en el pasillo de seguridad del golfo de Adén y la costa oriental de Somalia. “Su estrecha colaboración con la IMO, la industria naviera y otros organismos ha sido notable para promover la adopción de medidas como las cuatro versiones del documento Best Management Practices to Avoid, Deter or Delay Acts of

Piracy, el Código Internacional de Seguridad Portuaria o las Circulares del Comité de Seguridad Marítima de la IMO".<sup>122</sup>

Otra iniciativa es el programa contra la piratería de la Oficina de Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (ONUDD), iniciado en 2009 con el fin de ayudar a Kenia a enfrentarse a los piratas somalíes. Posteriormente, se ha ido ampliando y ahora abarca a otros países de la región, como Seychelles, Tanzania, Maldivas y Mauricio. El objetivo es detener y procesar a los supuestos piratas bajo el imperio de la ley y el respeto a los derechos humanos, siguiendo estándares internacionales. Para ello, este programa se ha centrado en promover juicios justos y en donde el encarcelamiento se produzca en centros regionales, construyendo en estos países prisiones y otros edificios. "Más de 1000 piratas se encuentran ahora en custodia en más de 20 países, a menudo, a través de instalaciones construidas por la ONUDD. Sus condenas son entre 5 y 20 años de prisión, si bien se han llegado a producir sentencias condenatorias de 33 años. Dada la penosa situación del sistema carcelario somalí, el programa de la ONUDD solo parece haberse atrevido a iniciar la construcción de una prisión en Hargeisa, la capital de Somalilandia, la región más estable de Somalia".<sup>123</sup>

Uno de los más importantes logros de la acción de las Naciones Unidas ha sido la creación del Grupo de contacto somalí contra la piratería, también llamado Proceso de Kampala, que se estableció en base a una petición formulada por el Grupo de Trabajo 1 de la CGPCS en una reunión técnica entre el Gobierno Federal de Transición (GFT), Puntlandia y Somalilandia, en enero de 2010. Este foro de diálogo abierto tiene como fin favorecer la cooperación entre las tres administraciones somalíes para luchar contra la piratería, particularmente mediante el refuerzo de sus capacidades para procesar a los piratas, así como de generar y compartir información sobre la materia. Uno de los aspectos más destacados de este proceso es el desarrollo de normas relativas a la entrega de supuestos piratas, así como los pasos dados para fomentar una explotación sostenible de los recursos marinos.

#### 4.2.2 Organización Marítima Internacional OMI

La Organización Marítima Internacional (IMO) es una agencia especializada de las Naciones Unidas. Esta organización publica informes mensuales, trimestrales y anuales sobre actos de piratería en el mar cuyas fuentes son países miembros de la propia IMO y organizaciones internacionales. Dichos informes incluyen datos bastante similares a los suministrados por el Centro de Información sobre piratería de la Oficina Marítima Internacional (IMB) que rastrea los ataques piratas desde 1992. La labor de la IMO ha sido fundamental para la puesta en marcha del Código de Conducta de Yibuti o para la implementación de las medidas recogidas en el Código Internacional de Seguridad Portuaria. También ha colaborado con la INTERPOL para establecer una guía para que los marineros dispongan de instrucciones a la hora de afrontar una investigación en la escena de un delito. La IMO y la ONUDD han cooperado en la revisión de las legislaciones domésticas de países signatarios del Código de Conducta de Yibuti con el fin de propiciar la inclusión de la piratería como delito y resolver conflictos de jurisdicción, de desarrollo de investigaciones y de procesamiento de piratas.

El continuo aumento de la piratería en aguas territoriales llevó al IMO a adoptar nuevas resoluciones para suplir el vacío legislativo existente, surgiendo en 2001 la resolución

---

<sup>122</sup> *Ibidem* p. 137

<sup>123</sup> *Ibidem* p. 138

A.992 “Código de prácticas de investigación para crímenes de piratería y asaltos a mano armada contra buques” que pasó a calificar como asaltos a mano armada contra buques los actos ilícitos cometidos en el mar territorial, en las aguas archipelágicas, en los puertos y hasta en las aguas interiores. Esta resolución considera los AMACN<sup>124</sup> como todo acto ilícito de violencia o detención, o todo acto de depredación o amenaza, u otros actos de piratería dirigidos contra un barco, contra personas o bienes a bordo del mismo, en un lugar sometido a la jurisdicción de un estado relativo a tal infracción

Entre los días 26 y 29 de enero de 2009, la IMO patrocinó la reunión en Yibuti de representantes de 16 gobiernos de la región del océano Índico occidental, Golfo de Adén y Mar Rojo y de Francia, de la que surgió la aprobación del Código de Conducta de Yibuti relativo a la represión de la piratería y el robo a mano armada contra buques en el océano Índico occidental y el Golfo de Adén. Nueve países firmaron el documento en aquella reunión: Yibuti, Etiopía, Kenia, Madagascar, Maldivas, Seychelles, Somalia, Tanzania y Yemen. Posteriormente, otros países se han unido al mismo, como Comoras, Egipto, Eritrea, Jordania, Mauricio, Omán, Arabia Saudí, Sudán y Emiratos Árabes Unidos

Los objetivos del Código de Conducta de Yibuti son mejorar la comunicación entre los Estados, fortalecer las capacidades de los países de la región para disuadir, detener y enjuiciar a los piratas, promover la concienciación sobre la situación marítima y reforzar las capacidades de las guardias costeras locales. Según el Código de Conducta de Yibuti, los Estados signatarios se comprometen a llevar a cabo operaciones compartidas, como el embarque de oficiales en patrulleras y aeronaves de otros Estados signatarios de la región o en navíos de países no regionales con el fin de fortalecer sus capacidades en materia de lucha contra la piratería y sobre todo se han comprometido a revisar sus legislaciones nacionales con el fin de asegurar que el delito de piratería queda contemplado en su normativa, así como al establecimiento de directrices adecuadas para el ejercicio de sus jurisdicciones, la realización de investigaciones y el procesamiento de los presuntos piratas.

#### 4.2.3 INTERPOL

El 7 de octubre de 2010 se reunieron en Mauricio representantes de los países de África oriental y meridional (Yibuti, Kenia, Mauricio, Seychelles, Somalia, Sudáfrica y Tanzania) con la alta representante de la Unión Europea, Catherine Ashton. También asistieron representantes, entre otros, de Maldivas, China, Pakistán, Rusia, Estados Unidos, la Unión Africana e INTERPOL. Entre los acuerdos adoptados destaca la puesta en marcha de una estrategia y un Plan de Acción regionales para luchar contra la piratería. Ambos proyectos pretenden fortalecer la cooperación con socios internacionales como Naciones Unidas, la Unión Europea e INTERPOL. También se ha creado una Autoridad Intergubernamental sobre desarrollo con el fin de promover un Plan de Acción dentro de Somalia con tres vertientes: favorecer el diálogo entre somalíes, reconstruir instituciones clave de Somalia y propiciar el diálogo con la comunidad internacional.

Se trata de movilizar recursos con el fin de plantear soluciones a las causas de la piratería, apoyando a las autoridades somalíes para que luchen contra la impunidad generada por los delitos transnacionales relacionados con la misma, así como para fortalecer su posición en el control de la ZEE del país. También se contemplan planes para reforzar las capacidades de los Estados de la región con el fin de asegurar sus respectivos dominios marítimos. Dentro de esta Estrategia Regional y Plan de Acción Regional la Unión Europea

---

<sup>124</sup> Asalto a Mano Armada Contra Navíos

está suministrando apoyo financiero y técnico para que los países de la región puedan procesar a los piratas detenidos.

Sin embargo la INTERPOL ha creado con la operación EU NAVFOR/Atalanta un programa para compartir información que incluye la creación de un álbum fotográfico de supuestos piratas. Los datos recogidos por efectivos militares de la operación militar serán así cotejados con las bases de datos de INTERPOL. Entre los datos de los piratas que se registran se incluyen las huellas dactilares, el nombre o alias, fecha y lugar de nacimiento, sexo, permiso de conducir, documentos de identidad y datos personales.

INTERPOL también creó en 2009 un grupo de trabajo con EUROPOL para analizar datos sobre piratería marítima. Asimismo, coopera con la industria naviera con el fin de preservar en los barcos atacados por piratas las pruebas que permitan su procesamiento.

Por su parte la oficina de UKMTO (United Kingdom Marine Trade Operations) se instaló en Dubai como parte de la respuesta británica a los atentados contra Estados Unidos del 11 de septiembre de 2001. Su objetivo es ser un punto de contacto con la industria y suministrar información sobre aspectos de seguridad de la región de Medio Oriente. Desde abril de 2007 su actividad se ha centrado en la piratería marítima y en la actualidad es el organismo al que los capitanes de buques atacados suelen reportar, en primer lugar, que están sufriendo un ataque pirata, es el enlace directo de la industria con las fuerzas marítimas presentes para luchar contra la piratería somalí. Ha desarrollado un programa por el que barcos de cualquier bandera o propietario son invitados a enviar informes diarios a UKMTO sobre su posición, rumbo, velocidad y fecha prevista de llegada a su próximo puerto. Con dicha información UKMTO rastrea la situación de los buques y la envía a los cuarteles de las fuerzas navales desplegadas en la zona.

Las organizaciones regionales, como la Organización para la Unidad Africana (OUA) sustituida por la Unión Africana a partir de 2002 o la Autoridad Intergubernamental para el Desarrollo (IGAD), han desempeñado, junto con Naciones Unidas, un papel relevante en las distintas iniciativas de paz que desembocaron en la creación del Gobierno Federal de Transición en 2004 y en el Acuerdo de Yibuti en 2008. La Unión Africana decidió desplegar en 2007 su Misión para Somalia para estabilizar la situación de seguridad en el país en apoyo al Gobierno de Transición. Esa misión supera “actualmente los 17.000 efectivos y es todavía la principal garante de la seguridad en Somalia. En febrero de 2012 el CSNU autorizó un aumento de la cifra máxima de efectivos a 17.731”<sup>125</sup>

#### 4.2.4 OTAN

Tras la reunión del Consejo del Atlántico Norte del 8 de octubre de 2008 se aprobó que las agrupaciones navales permanentes de la OTAN asistieran a los casos de piratería en Somalia. De ese modo se adoptó una respuesta inicial a corto plazo que consistió “en el despliegue de tres fragatas pertenecientes a la fuerza naval "Standing Naval Maritime Group-2 (SNMG-2)".

Estos buques de guerra permanecieron en la zona hasta el 12 de diciembre de 2011 y su principal cometido fue la escolta de los buques de transporte del Programa Mundial de Alimentos. A su relieve acudieron, en el mes de marzo, cuatro buques del “grupo naval permanente número uno”, que continuaron realizando operaciones antipiratería y

---

<sup>125</sup> Ibídem p.136



acompañando a mercantes, que en algunos casos transportan ayuda alimentaria destinada a Somalia.

El embajador ruso sugirió ante la OTAN que se realizaran operaciones militares y se combatiera también por tierra, pues la piratería no solo se da en el mar y así combatirla desde sus inicios dado que las acciones navales no son suficientes para acabar con esta amenaza. Debido al nulo control de las costas, se ha detectado que se realizan actividades como la pesca ilegal y la eliminación de desechos tóxicos por parte de países extranjeros, habiendo sospechas que relacionan los ataques piratas como simple defensa ante la contaminación marítima que ha llevado a crisis pesqueras y de salud a grandes sectores de la población desde hace 20 años. Según el Grupo de Trabajo de Alta Mar, en el 2005 más de 800 barcos pesqueros de diferentes nacionalidades, no declarados y mucho menos reglamentados, operaban en aguas de Somalia, aprovechándose de la debilidad del país de vigilar y controlar sus propias aguas. Los barcos mencionados arrasan anualmente con un aproximado de 500 millones de dólares en mariscos y peces de aguas somalíes. Así roban una fuente valiosa de alimento de una de las naciones más pobres del mundo. Es por ello que los piratas se justifican llamándose patriotas que tratan de expulsar a las compañías pesqueras que depredan sus ricas aguas, sobre todo del codiciado atún.

Januna Ali Jama, pirata somalí, ha declarado que sus acciones han sido contra barcos extranjeros que vierten desechos tóxicos en el mar, “la costa Somalí esta siendo destruida y creemos que el dinero no es nada comparado con la devastación de nuestros mares”.<sup>126</sup>

La primera misión de la OTAN para luchar contra la piratería, denominada Allied Provider (Proveedor Aliado), se puso en marcha a raíz de la petición realizada por el secretario general de la ONU, Ban Ki-moon, el 25 de septiembre de 2008 solicitando apoyo a las Resoluciones del Consejo de Seguridad 1814, 1816 y 1838. Es una operación contra la piratería para tener rutas comerciales más seguras en el Cuerno de África así como un esfuerzo para proteger al Programa Mundial de Alimentos y poder apoyar a los habitantes necesitados de la vasta región, Además de proporcionar escolta a los buques fletados del PMA, la OTAN envió patrullas de disuasión para evitar el secuestro de embarcaciones, buques y que sus tripulaciones fueran usados como rehenes durante los ataques piratas.

La misión Allied Provider se prolongó desde el 24 de octubre hasta el 12 de diciembre de 2008, momento en el que tomó el mando la operación EU NAVFOR/Atalanta de la UE. Durante esos casi dos meses su labor permitió la entrega segura de 30.000 toneladas de alimentos a Somalia procedentes del Programa Mundial de Alimentos de la ONU, hizo fracasar diversos ataques piratas contra mercantes y disuadió otros muchos. El almirante italiano Giovanni Gumiero, comandante de la operación Allied Provider, advertía el mismo día 12 de diciembre en que finalizaba la misión, que “la amenaza pirata estaba creciendo exponencialmente y que era necesario coordinar la respuesta internacional”.<sup>127</sup>

En marzo de 2009 inicia una segunda operación, denominada Allied Protector (Protector Aliado), donde el propósito era el realizar labores de escolta de los barcos que transitaran por la región, y hacer más seguras las rutas comerciales marítimas y de navegación internacional en el Cuerno de África. Se llevaron acabo trabajos de vigilancia y de protección con tal de impedir y reprimir la piratería, la cual amenaza líneas marítimas de comunicación e intereses económicos. Esta operación finalizó el 16 de agosto de 2009.

---

<sup>126</sup> Véase documental “Pirate coast-somali”. En <http://www.youtube.com/watch?v=oWRZfixUJik>

<sup>127</sup> Ibáñez Gómez, Fernando, op.cit. p.150

La OTAN puso en marcha una nueva operación, denominada Ocean Shield (Escudo Oceánico), con las siguientes funciones: disuadir, desarticular y proteger frente a los ataques de piratas, prestando asistencia a los buques cuando sea necesario; buscar activamente a supuestos piratas y evitar su actividad continua a través de la detención, captura de buques y armamentos y la entrega de los sospechosos y las pruebas a las autoridades, según los acuerdos firmados por la OTAN, facilitar y apoyar el desarrollo de la capacidad de los Estados de la región para llevar a cabo operaciones eficaces de lucha contra la piratería, en coordinación con otros esfuerzos internacionales y coordinar las operaciones de la OTAN con las Fuerzas marítimas de la coalición, el despliegue naval de la UE, y demás fuerzas no pertenecientes a la OTAN y que realizan operaciones de lucha contra la piratería en el Cuerno de África. Tiene una visión más amplia, no solo garantiza seguridad marítima si no que, a la vez ofrece capacitación a los países de la región en el desarrollo de su capacidad para combatir el problema de la piratería

#### 4.3 Presencia Militar en las aguas somalíes

Los piratas somalíes han logrado en los últimos años hacer del Cuerno de África el área más peligrosa para la navegación marítima, provocando un aumento de la presencia militar internacional para hacer frente a sus ataques. Así las capacidades militares desplegadas para luchar contra la piratería pueden clasificarse en cinco categorías:

- 1) Las capacidades militares que poseen los países de la región.
- 2) Las bases militares extranjeras existentes en la región del Cuerno de África.
- 4) La participación de distintos países a título individual con el fin de proteger de modo preferente a buques de su propia nacionalidad (India, Irán, China, Rusia, etc.).
- 5) El embarque de militares a bordo de buques mercantes y de pesqueros con el fin de suministrarles protección.
- 3) Las misiones multinacionales establecidas para luchar específicamente contra la piratería: Operación EU NAVFOR/Atalanta, misiones de la OTAN y Combined Task Force

Es por ello que a continuación, describiremos dos de las mejores operaciones a nivel internacional, que han logrado resultados efectivos, aunque no en su totalidad para terminar con la piratería.

##### 4.3.1 Combined Joint Task Force – Horn of Africa (CJTF-HOA)

Por parte del ejército estadounidense, una de las operaciones que, en la primera década del siglo XXI puso a prueba, fue “Destacamiento de Fuerzas Conjuntas” mejor conocido como Combined Joint Task Force, que son las unidades creadas para focalizar su atención sobre un tema en particular, en donde se mezclan los ejércitos aéreos, marítimos y terrestres, más la participación de otras naciones.

La Combined Joint Task Force para el Cuerno de África (CJTF-HOA) se estableció en octubre de 2002 en Camp Lejeune, Carolina del Norte, Estados Unidos, como parte de la respuesta norteamericana a los atentados del 11-S.

No sólo actúa en la satisfactoria recepción de la ayuda humanitaria sino que esta fuerza combinada proporciona formación militar en seguridad marítima.

El gobierno de Estados Unidos, con esta operación busca como objetivo primordial “fomentar la cooperación regional y fortalecer las capacidades de las naciones asociadas en materia de seguridad regional”.<sup>128</sup>

En las actividades de defensa a cargo de la UE, participan el Reino Unido, Francia, España, Alemania, Grecia, también India, China, Rusia, Malasia, Arabia Saudita, Corea del Sur, Australia, los Emiratos Árabes, sin embargo EUA ha establecido planes de acción y una fuerza de tarea combinada con la misión de patrullar algunos corredores marítimos, definidos en el Golfo de Adén y orientada en base a 5 ejes:

- 1 El mejoramiento operacional y el apoyo de inteligencia a las operaciones anti-piratería.
- 2 El fortalecimiento de los marcos legales necesarios para detener y perseguir a quienes hayan cometido actos piratas.
- 3 La distribución de las operaciones financieras de los grupos piratas.
- 4 El fortalecimiento de la capacidad de autodefensa de los navíos comerciales.
- 5 La realización de esfuerzos diplomáticos y de información pública para desalentar la piratería.

Las Combined Maritime Forces (Fuerzas Marítimas Combinadas, CMF) incluyen tres principales Combined Task Forces (CTF):

- ✓ CTF 150, creada en apoyo de la Operación Libertad Duradera para luchar contra el terrorismo.
- ✓ CTF 151, cuya misión es enfrentarse específicamente a la piratería.
- ✓ CTF 152, que pretende reforzar la seguridad marítima en el Golfo Árabe.

En dichas Fuerzas Combinadas participan casi 40 navíos de más de 20 países, entre otros, Estados Unidos, Reino Unido, Alemania, Francia, Italia, España, Canadá, Dinamarca y Pakistán, patrullando un área de más de dos millones de millas cuadradas y entre sus objetivos se encuentran la lucha contra el terrorismo, la prevención de la piratería, la reducción del contrabando de personas y drogas y la promoción de la seguridad en el ámbito marítimo.

La CMF opera estrechamente con la estadounidense CJTF-HOA, situando su base en los cuarteles generales del NAVCENT de Estados Unidos (US Naval Forces Central Command) en Bahrein y bajo el mando completo de la V Flota.

---

<sup>128</sup> En noviembre de 2002 personal de CJTF subió a bordo del buque de mando *USS Mount Whitney (LCC-20)* y llegó al Cuerno de África en diciembre de ese mismo año. La CJTF-HOA operó desde dicho navío hasta que en mayo de 2003 se trasladó a Camp Lemonnier, anterior base francesa cerca del aeropuerto de Yibuti. Desde esta base se abastece de combustible al puerto de Doraleh, también en Yibuti. En octubre de 2008 la CJTF-HOA fue transferida del Comando Central (*United States Central Command*) al AFRICOM (*United States Africa Command*). En la base de Camp Lemonnier hay aproximadamente 1.500 efectivos, la mayoría procedente del Cuerpo de Marines, así como el Quinto Grupo de Fuerzas Especiales aerotransportadas. Por su parte, el Ejército del Aire dispone de unidades de helicópteros especializadas en la extracción de personas e infiltración. La CIA también opera en la zona, coordinando los esfuerzos de inteligencia y operando con las unidades de aviones no tripulados (UAV) y en estrecha colaboración con los Navy Seals y los Rangers. La CJTF-HOA está formada por unos 2.000 efectivos de cada brazo de las Fuerzas Armadas de Estados Unidos, así como por civiles y representantes de los países de la Coalición y de los Estados asociados. Su área de actuación es Sudán, Etiopía, Eritrea, Yibuti, Somalia, Kenia y Seychelles.

Las CMF designaron específicamente a la Combined Task Force 151 para enfrentarse a la piratería marítima en aguas próximas a Somalia en enero 12 de 2009. Además que desde agosto 2008 se crearon las Fuerzas Marítimas Combinadas (CMF) crearon en agosto de 2008 el Área de Patrulla de Seguridad Marítima (MSPA) en el golfo de Adén para apoyar los esfuerzos internacionales contra la piratería, el cual fue sustituido desde el 1 de febrero de 2009 por el International Recommended Transit Corridor. Datos provenientes del Centro de Seguridad Marítima-Cuerno de África o MSC(HOA), perteneciente a la Operación EU NAVFOR/ Atalanta, dichos cambios fueron por reducir el riesgo de colisión entre los barcos que usan el corredor, establecer un área de separación entre ambos carriles y permitir a las fuerzas militares llevar a cabo operaciones de disuasión en el Golfo con un mayor grado de flexibilidad. Asimismo, al alejarse de la costa yemení y poder evitar problemas de jurisdicción con dicho Estado, ya que en sus aguas no pueden actuar en socorro salvo el del propio Yemen.

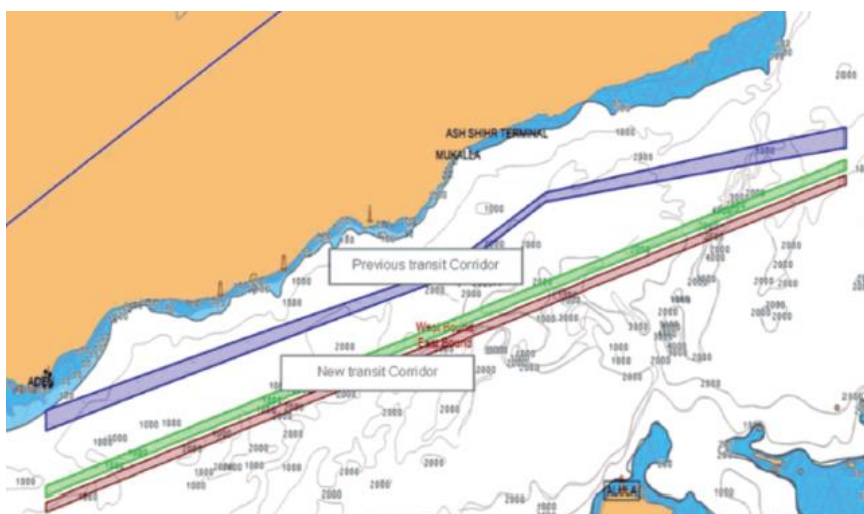


Imagen 8. En azul, el MSPA. En verde y rojo, los dos carriles del IRTC.

Fuente: [http://www.portalcultura.mde.es/Galerias/publicaciones/fichero/amenaza\\_pirateria.pdf.pdf](http://www.portalcultura.mde.es/Galerias/publicaciones/fichero/amenaza_pirateria.pdf.pdf) p.149

El IRTC (International Recommended Transit Corridor) es un pasillo de seguridad de 492 millas de longitud creado con el objetivo de reducir al mínimo el tiempo de respuesta que la flota naval en la zona puede proporcionar a un buque en peligro. Esta ruta de navegación se despliega por el centro del Golfo, y está formada por dos carriles paralelos de cinco millas de ancho con un pasillo interior con separación de dos millas de ancho.

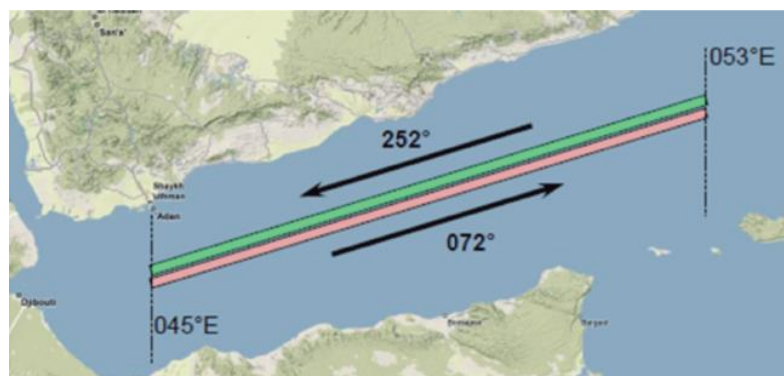


Imagen 9.

Límites del corredor. Fuente: [http://www.portalcultura.mde.es/Galerias/publicaciones/fichero/amenaza\\_pirateria.pdf.pdf](http://www.portalcultura.mde.es/Galerias/publicaciones/fichero/amenaza_pirateria.pdf.pdf) p.150

Este corredor no implica que vaya a haber un buque de guerra junto al barco sino que la flota está desplegada a lo largo del corredor en las zonas de más alto riesgo para poder auxiliar en el más corto plazo de tiempo posible. Estos grupos de tránsito están apoyados por todas las marinas presentes en el golfo de Adén, lo que incluye navíos de la OTAN, China, Japón, Rusia, Corea, USA y países de la región.

Los grupos de tránsito son la forma más efectiva con la que se puede proteger al máximo número de buques con un número limitado de unidades militares.

El CJTF emplea sus fuerzas a lo largo del área de acción para:

- Construir una nación capaz de combatir al terrorismo.
- Mejorar las condiciones fundamentales para prevenir la explotación del terrorismo.

Esta operación se caracteriza básicamente por:

- Una planeación centralizada y una ejecución descentralizada.
- Misiones de persecución criminal.

Los tres pilares de la operación CJTF son: acceso, presencia y compromiso y las líneas de operación son la capacidad de construir un nuevo estado, estabilidad, seguridad y desarrollo de la nación. Esta operación “no solo es militar, sino que proporciona la ayuda necesaria en doctores, veterinarios, ingenieros civiles, etc”.<sup>129</sup>

Durante esta operación, el gabinete estadounidense tuvo enfrentamientos de acuerdo de si era viable el realizar este tipo de acciones contra la piratería en Somalia, así se ve reflejado en las siguientes declaraciones:

Condoleezza Rice declaró:

“Doy por descartado el envío de tropas a Somalia. Ya estuvimos ahí y lo pasamos mal. No puedo imaginarme que las tropas estadounidenses integren una fuerza de paz en Somalia. Las tropas estadounidense tienen mucho que hacer en estos días”.<sup>130</sup>

A pesar de ello, Hillary Clinton, reveló en abril de 2009, una iniciativa diplomática para frustrar los ataques contra buques frente a la costa de Somalia y luchar contra la piratería, por lo que Clinton declaró que el Departamento de Estado: “va a explorar las formas para realizar el seguimiento y congelar los activos de piratas”.<sup>131</sup>

1) Tomando nota de que los piratas han estado comprando, con el dinero que han ido recogiendo, buques más sofisticados para realizar sus ataques, se busca detener la construcción de embarcaciones en aquellas empresas que hacen negocios con los piratas.

2) Trabajar con los cargadores y las compañías de seguros para reforzar sus defensas contra los piratas.

3) También se tratará de reforzar el frágil Gobierno Federal de Transición.

---

<sup>129</sup> Combined Task Force- Horn of Africa, s/d, 2005. En <http://osd.dtic.mil/news/Sep2005/050921-D-6570C-001.pdf> p. 9

<sup>130</sup> Ibáñez Gómez, Fernando, op.cit. p. 147

<sup>131</sup> Véase reportaje de “Moves against to pirates” por Hilary Clinton en <http://www.youtube.com/watch?v=4VW-KbRIsUU>

Es así como la Combined Joint Task Force ha actuado en los últimos años con el objetivo de combatir la piratería en las aguas somalíes, sin embargo, los actos criminales persisten con gran fuerza, impidiendo que el comercio internacional vuelva a su flujo normal y seguro en la vía marítima, deteniendo el desarrollo y crecimiento de la nación somalí y de la región africana.

#### 4.3.2 EUNAVFOR. Operación Atalanta

La Unión Europea ha sido uno de los principales receptores de las consecuencias negativas de la piratería en el Cuerno de África, sus estados miembros han vivido una inseguridad a la hora del paso comercial, y así mismo es un ente que ha actuado, por ser su zona de influencia, a favor de aplicar programas para erradicar la piratería.

Por la repetición de actos de piratería marítima que afectan a buques pesqueros, mercantes y de pasaje con pabellón de algunos estados miembros de la UE, el Parlamento Europeo aprobó, el 20 de mayo de 2008 una Resolución sobre la política marítima en la que se propone un régimen comunitario de asistencia mutua que permita a los buques militares de un estado miembro y proteger en aguas internacionales a los barcos de otros países de la UE lo más rápidamente posible.

Los secuestros de dos yates franceses y de un pesquero español ocurridos durante el año 2008 impulsaron a ambas naciones vecinas a patrocinar el establecimiento de la primera operación naval de la historia de la Unión Europea, European Union Naval Force (EU NAVFOR) Somalia-Operation Atalanta.

El 19 de septiembre de 2008, el Consejo de Seguridad de la UE aprobó, a través de la acción común 749, la creación de una cédula de coordinación naval, llamada EUNAVFOR Atalanta, para coordinar de manera óptima el uso de los medios navales y aéreos desplegados en la costa somalí por distintos estados miembros.

Para el 10 de Noviembre de 2008, la UE, en respuesta aprobó su decisión 919 con la que autorizaba el lanzamiento de la operación cuya función principal era la de dar seguridad al tráfico marítimo en el mar fallido de Somalia.

Como se dijo antes, pocos son los casos reportados de piratería, así que “el Comité Marítimo Internacional indica que de 197 ataques e intentos de ataques piratas en el Golfo de Adén y Somalia del 2009, son 162 los reportados para el 2010”.<sup>132</sup>

El Secretario General de la UE, Luis Cuesta, señaló que “se adoptaron medidas nuevas para combatir la piratería dentro de la operación, las cuales se refieren al envío de 200 efectivos de la UE para el adiestramiento de las fuerzas somalíes”.<sup>133</sup>

El gobierno español ha sido de las naciones más activas con su participación dentro de Atalanta, ha enviado efectivos y buques para la lucha contra la piratería, así en marzo del 2010 envió el buque “vencedora” con 100 efectivos como refuerzo para las actividades encaminadas por Atalanta. Por lo que “durante los primeros meses del 2010, la operación Atalanta ha logrado desarticular 10 grupos piratas, se han detenido 55 corsarios, interceptado 6 barcos nodriza y se han hundido a 11 esquifes”.<sup>134</sup>

---

<sup>132</sup> Sebastian Fernández, Marta, Los pasos para la estabilización de Somalia, Máster en Política Internacional, Madrid, 15 de mayo 2013. En [http://catedrapsyd.unizar.es/en/archivos/obs\\_opina/marta\\_fernandez\\_15\\_05\\_2013.pdf](http://catedrapsyd.unizar.es/en/archivos/obs_opina/marta_fernandez_15_05_2013.pdf) p. 1

<sup>133</sup> Operación Atalanta, CECOPAC, 2010, s/d. pag 2

<sup>134</sup> Ibídem p.2



Buques Nodriza ocupados por los piratas.

[http://www.ieee.es/Galerias/fichero/JPoliticos/OperacionAtalanta\\_2010.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/JPoliticos/OperacionAtalanta_2010.pdf)

Ilustración 3.  
Fuente:

Los objetivos de la primera parte de operación atalanta, que se extendió hasta diciembre de 2010 son los siguientes:

- ✓ La protección del Programa Mundial de Alimentos, asistiendo a los barcos de concesión de ayuda alimentaria a los desplazados en Somalia.
- ✓ La protección de buques vulnerables que navegan por le Golfo de Adén y frente a la costa somalí.
- ✓ Emplear las medidas necesarias para disuadir, prevenir e intervenir con el objetivo de poner fin a los actos de piratería que puedan haberse cometido en las zonas donde hay más vulnerabilidad.

La UE diseñó está operación para que además de apoyar al PMA en su transporte de ayuda humanitaria a Somalia, apoye las misiones de la ayuda africana mediante la protección de sus embarcaciones destinadas a ofrecer suministros al GFT en Mogadiscio, proteger a navíos vulnerables y trabajar de manera conjunta con grupos de la industria en lo relativo a la forma en como se debe de transitar por las áreas de riesgo y finalmente disuadir y dismantelar a los grupos piratas.

Como se ha dicho, “el Océano Índico es un punto estratégico, su relevancia marítima nos lleva a que por él se transitan dos tercios del total de fletes de petróleo, la mitad de la carga de contenedores y un tercio de la carga a granel, además tiene lugar el 20% de la pesca mundial de atún”.<sup>135</sup>

En septiembre de 2010, como refuerzo a la operación Atalanta, se incorpora el buque de asalto anfíbio “Galicia”, con la capacidad de de vigilancia del contingente de la UE en el índico,<sup>136</sup> dando protección tanto al tráfico mercante como a los barcos pesqueros de la zona.

<sup>135</sup> Bauza, Bartolomé, et al, El futuro de Atalanta, Estado mayor de la Armada, Madrid, 8 de abril 2013. En [http://catedrasyd.unizar.es/archivos/obs\\_opina/bartolome\\_bauza\\_08\\_04\\_2013.pdf](http://catedrasyd.unizar.es/archivos/obs_opina/bartolome_bauza_08_04_2013.pdf) p. 1

<sup>136</sup> Artículo “Adiestramiento de fuerzas somalíes”, Revista Española de Defensa, No. 266, Septiembre 2010, p. 18

Este buque desarticuló un grupo de piratas somalíes compuesto por una embarcación nodriza tipo ballenera y dos esquifes, las 3 embarcaciones fueron localizadas a unos 500km de la costa por uno de los helicópteros del buque español.

En conjunto a Atalanta, la misión EUTM-Somalia comenzó a operar desde 2010, con el objetivo de formar 2.000 militares somalíes en 2 ciclos de adiestramientos de seis meses cada uno, para lo cual se destino que su puesto de trabajo se encontrara en la judicatura de la misión en Bruselas, en el cuartel general y en la base de adiestramiento de Uganda, con la finalidad de que las fuerzas armadas somalíes puedan adiestrarse y equiparse para afrontar desde tierra la lucha contra la piratería con el objetivo de erradicar la mayor cantidad de grupos beligerantes en la zona. Esta misión se encuentra amparada en la Resolución 1872 de mayo de 2009 del Consejo de Seguridad de la ONU y está bajo el liderazgo del Oficial del Ejército Español, el Coronel Ricardo González. La mayor participación en esta misión, "esta dominada por contingente español, siendo de 38 militares distribuidos entre la jefatura de la misión, la cédula de apoyo en Bruselas, el cuartel general en Kampala y la base de Bihanga".<sup>137</sup>

Durante el 2010, cerca de 192 militares somalíes han concluido el primer ciclo del módulo de formación de suboficiales de la misión de adiestramiento de la EUTM-Somalia, que busca futuros miembros de las fuerzas de seguridad en Somalia, para que puedan combatir a los grupos organizados de piratas desde tierra.

La base ha sido Bihanga (Uganda), donde el adiestramiento ha consistido en instrucción topográfica, armamento, transmisiones, tácticas, técnicas y procedimientos, al nivel necesario para un jefe de pelotón, formación en liderazgo, derechos humanos y de los conflictos armados, así como en estructuras del Gobierno Federal de Transición Somalí.

La UE cuenta con un conjunto único de instrumentos para aportar soluciones que van del comercio y la ayuda al desarrollo, la presencia militar, la construcción de las estructuras propias de un Estado y la reconstrucción nacional.

La UE ha desplegado 13 barcos de guerra y 3 patrullas de vigilancia en una zona que comprende el sur del Mar Rojo, el Golfo de Adén, y parte del Océano Índico, con personal capacitado en arriesgar, detener y transferir a posibles piratas, así como capturar barcos piratas y recuperar las naves secuestradas.<sup>138</sup>

La operación EU NAVFOR/Atalanta se inició el 8 de diciembre de 2008 con una duración prevista de un año. El Consejo de la Unión Europea ha prorrogado su extensión dos veces, en estos momentos, hasta diciembre de 2014.

Los objetivos de esta misión siguen siendo los mismos. Según un comunicado del Consejo de la Unión Europea publicado el 15 de junio de 2009, la operación ha demostrado su capacidad para actuar de manera efectiva contra la piratería, fenómeno que considera probable siga siendo una amenaza más allá de la primera fecha prevista de finalización de la misión, el 13 de diciembre de 2009.

España asumió el mando de la misión entre los meses de abril y agosto de 2009. El capitán de navío español Juan Manuel Garat Caramé relevó el 6 de abril de 2009 al

---

<sup>137</sup> Ibídem p.19

<sup>138</sup> Escobar Cristiani, Beatriz, Cooperación para la seguridad en África. El caso del combate a la piratería en Somalia, XIII Congreso Internacional de ALADAA, 2011. En [http://ceaa.colmex.mx/aladaa/memoria\\_xiii\\_congreso\\_internacional/images/escobar cristiani.pdf](http://ceaa.colmex.mx/aladaa/memoria_xiii_congreso_internacional/images/escobar cristiani.pdf) p.10



comodoro griego Antonios Papaioannou como comandante de la fuerza. La ceremonia de entrega del mando tuvo lugar en el puerto de Yibuti a bordo de la fragata española Numancia, buque insignia de la operación durante el mandato español. El coste anual de la operación es de 450 millones de euros, de los que España aporta 75 millones.<sup>139</sup>

Más de 20 países miembros de la Unión Europea y otros no miembros (como, Noruega, Suiza, Montenegro o Ucrania) han participado en la misión. En agosto de 2009, se reportó que Croacia se uniría a la misión EU NAVFOR/Atalanta, a pesar de no ser un estado miembro de la Unión Europea. El acuerdo recogía la posibilidad de que los piratas que fueran arrestados por fuerzas croatas serían enjuiciados en Croacia.

Otro país no miembro de la UE, pero que se comprometió a participar en la operación EU NAVFOR/Atalanta es Ucrania. Según informó Lloyd's List el 7 de diciembre de 2009, Valentyn Nalivaichenko, responsable de los servicios de seguridad ucranianos reveló que 25 efectivos de la unidad de élite Alfa serían enviados al golfo de Adén para proteger a buques ucranianos y de otros países que navegan en aguas próximas a Somalia.<sup>140</sup>

El 19 de mayo de 2009, el Comité Político y de Seguridad de la UE decidió extender el área de operaciones de la misión hasta el archipiélago de las Seychelles, más un radio de 500 millas náuticas alrededor de las islas. Los límites del área extendida vienen marcados hacia el sur por el paralelo 11º y al este por el meridiano 60º. La extensión del área de actuación de la operación requeriría en palabras del Secretario de Estado de Defensa francés un aumento de los efectivos de EU NAVFOR/Atalanta de entre un 15 y un 20%. De hecho, la nueva zona de operaciones supone un incremento territorial de aproximadamente un 25%.

El despliegue de fuerzas aeronavales puede ser insuficiente para abarcar un área tan grande, que comprende en su parte norte desde el sur del mar Rojo hasta Omán para desplazarse al sur del océano Índico occidental hasta Seychelles. Es más, el 10 de diciembre de 2009 el comandante de la operación, el británico Peter Hudson, declaró en Londres que propondría extender el área de operaciones de la misión hasta India, en vista de que algunos ataques piratas se estaban produciendo más cerca de las costas del gigante asiático que de África. La composición de la fuerza aeronaval de EU NAVFOR/Atalanta a mediados de abril de 2009, al poco tiempo de tomar el mando España, la conformaban ocho fragatas, dos aeronaves y unos 1200 efectivos de distintos países europeos.

El 16 de diciembre de 2009 se publicó que un avión de patrulla marítima DASH-8 Q-300 de la guardia Costera sueca se uniría a la operación EU NAVFOR/Atalanta a principios del año 2010 y formaría parte de la misma durante cuatro meses. Era la primera vez que los guardacostas suecos participaban en una operación internacional de este tipo. La aeronave es uno de los aviones de vigilancia más avanzados del mundo y es operada por una tripulación compuesta por personal civil.

Los helicópteros, unidades con las que cuentan las fragatas presentes en la zona de operaciones, han demostrado ser una de las armas más eficaces para luchar contra la piratería, tanto por su efecto disuasorio donde los piratas suelen abortar el ataque y huir del lugar en cuanto los ven en el horizonte, como por su capacidad para perseguir a los piratas y retenerlos hasta que la llegada del navío y sus comandos de fuerzas especiales,

---

<sup>139</sup> Ibáñez Gómez, Fernando, op.cit. p. 154

<sup>140</sup> Ibídem p. 154

permiten su traslado a bordo. Otras unidades navales que no disponen de helicópteros, pero que son más rápidas y poseen mayor capacidad de maniobra que las fragatas y también han demostrado buena efectividad, son las dos corbetas suecas, HMS Stockholm y HMS Malmö, que, junto al buque de suministros HMS Trossö, se incorporaron a la operación europea el 15 de mayo de 2009.

El papel de España en la operación EU NAVFOR/Atalanta ha involucrado a las fragatas Victoria, Numancia, Canarias, Navarra y Santa María, los patrulleros oceánicos Vencedora e Infanta Cristina y el petrolero de flota Marqués de la Ensenada.

El 16 de septiembre de 2009 en una comparecencia en el Congreso, la ministra de defensa, Carme Chacón, aseguró que la UE había dado luz verde para que la fragata Canarias y el avión de patrulla marítima P-3 Orión, integrados en la operación, se mantuvieran en la zona donde faenan los atuneros españoles y se dedicasen a protegerlos hasta que acabara la temporada de pesca. Dicha excepción parece haberse podido llevar a cabo tanto por el papel de España como impulsora de la misión naval europea, como por el hecho de que se habían incrementado el número de unidades navales y aéreas que formaban la misión: catorce en total en aquellos momentos.<sup>141</sup>

Sin embargo, entre más fuerzas de ataque surgieran, mejores resultados habría, así el Centro de Seguridad Marítima-Cuerno de África o MSC(HOA) fue creado por la Unión Europea como parte de su iniciativa para luchar contra la piratería marítima somalí dentro de la Política Europea de Seguridad y Defensa, es un centro de coordinación dedicado a la protección de la libertad de la navegación a la luz de los crecientes riesgos de ataques piratas contra buques mercantes en la región y se constituye en apoyo a las resoluciones del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas 1814, 1816 y 1838. Su objetivo es prestar un servicio al mundo marítimo en el golfo de Adén, la cuenca de Somalia y el Cuerno de África, a través de un estrecho diálogo con las compañías navieras, los capitanes y otras partes interesadas. Este centro tiene una dotación de personal militar y de marina mercante de varios países, se coordina con las fuerzas militares que operan en la región para proporcionar apoyo y protección a los marineros. Pero desde la misión naval europea se ha reconocido que alrededor de un 25% de los buques que navegan por el Golfo de Adén no se registran con MSC-HOA.<sup>142</sup>

En noviembre de 2009 el comandante, Peter Hudson, advirtió en una Comisión del Parlamento Europeo que un gran grupo de operadores de buques se niega a participar en los convoyes habilitados en el Golfo de Adén por la operación. Para Hudson algunos temen que la posición del buque pueda ser filtrada a los piratas, mientras que otros buques navegan sin seguro y, por ello, sus dueños prefieren mantenerlos al margen de las miradas públicas.

Para que la operación Atalanta tenga mayor peso y sea de cumplimiento obligatorio por las partes miembro, se creó en Nairobi, el 15 de enero de 2009, el Acuerdo entre la Unión Europea y la República de Somalia sobre el estatuto de la fuerza naval dirigida por la UE en el marco de la operación militar de la UE Atalanta.

En dicho acuerdo se define, en su artículo 2, que la EUNAVFOR informará al Gobierno del Estado anfitrión de los buques y aeronaves que operen en las aguas del Estado anfitrión y de los buques que hagan escala en los puertos del Estado anfitrión.

---

<sup>141</sup> Ibídem p. 155

<sup>142</sup> Ibídem p. 156

Asimismo, su artículo 3º determina que la EUNAVFOR tendrá derecho a enarbolar la bandera de la Unión Europea y exhibir sus signos distintivos, tales como escudos de armas, títulos y símbolos oficiales, en sus aeronaves y buques. En el territorio terrestre del Estado anfitrión, los uniformes del personal de la EUNAVFOR llevarán un emblema distintivo de la EUNAVFOR. Se podrán exhibir las banderas o insignias nacionales de los contingentes nacionales constitutivos de la operación sobre los uniformes de la EUNAVFOR, tal como decida el comandante de la fuerza de la UE.

Durante el primer ciclo de la operación, hasta diciembre 2009, se considera en éxito lo siguiente:

- La protección de 300.000 toneladas del Programa Mundial de Alimentos de la ONU en su navegación desde Mombasa, Kenia hasta Somalia y cuyo objetivo es atenuar los problemas alimenticios de buena parte de la población somalí.
- La creación en el golfo de Adén de un pasillo de seguridad (International Recognised Transit Corridor) y a lo largo de este corredor se encuentran estratégicamente situadas distintas unidades navales que permiten dar escolta a los buques que se registran para formar parte de los distintos convoyes que se constituyen a diario.
- La creación de MSC(HOA) permite suministrar a la industria consejos y alertas de navegación para hacer frente a la amenaza de la piratería en aguas próximas a Somalia.
- La consecución de un acuerdo con Kenia que permite que los piratas detenidos por los efectivos de la operación puedan ser enjuiciados en dicho país, lo que agiliza la actuación de las fuerzas aeronavales, que no tienen que trasladar a los supuestos piratas a países europeos.
- Un intercambio de notas, celebrado el 30 de octubre de 2009 entre la Unión Europea y Seychelles, donde se permite la entrega de supuestos piratas detenidos por la operación a las autoridades del archipiélago.
- En el mes de noviembre de 2009, la Unión Europea firmó un acuerdo con Seychelles que permitiría el despliegue de tropas europeas en algunos de los islotes del archipiélago africano, donde los expertos consideran que los piratas los utilizan para preparar sus ataques. El acuerdo permite, además, a las unidades de la misión arrestar y detener a secuestradores somalíes en el área de Seychelles.<sup>143</sup>
- La información obtenida se comparte a través de las reuniones del Shared Awareness and Deconfliction (SHADE), que son foros en donde se intercambian puntos de vista entre los socios que suministran fuerzas navales, los países de la región, las organizaciones internacionales y el sector naviero.

Las debilidades de la misión EU NAVFOR/Atalanta han sido reconocidas por sus propios responsables militares. Según informó Lloyd's List el 15 de mayo de 2009, el almirante Philip Jones, responsable en ese momento de la misión europea, declaró que sólo poseía seis o siete navíos para cubrir un área de un millón de km<sup>2</sup>, por lo que el grado de

---

<sup>143</sup> Dichas decisiones se produjeron tras constatar que el archipiélago se había convertido en 2009 en una de las áreas prioritarias elegidas por los piratas desde donde lanzar sus ataques. En un radio de unas 300 millas de la capital (Port Victoria) se habían producido en 2009 más de una veintena de ataques piratas, siete de los cuales terminaron con el secuestro de los buques.

protección que proporciona la operación no puede llegar al 100%. Como reconoció en noviembre de 2009 Peter Hudson, comandante de la fuerza de la operación, las fuerzas militares europeas, incluso combinadas con las de las flotas aliadas, están muy dispersas y no se puede esperar que cubran los 2.800 kilómetros de costa somalí.



Escenario de acción por parte de Atalanta.

Ilustración 4.

Fuente

[http://www.ieee.es/Galerias/fichero/JPoliticos/OperacionAtalanta\\_2010.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/JPoliticos/OperacionAtalanta_2010.pdf)

El área a abarcar es tan vasta que en ocasiones los navíos consiguen interceptar un barco sospechoso dos días después de que lo haya localizado un avión de patrulla marítima.

Según datos de la operación EU NAVFOR/Atalanta al 6 de agosto de 2011, el número de incidentes piratas ocurridos en 2011 era de 126, frente a 78 incidentes registrados en el mismo periodo de 2010 y 107 casos en 2009. La cifra de barcos secuestrados ascendía a 20 en 2011 frente a 23 en 2010 y 30 en 2009. El número de piratas detenidos por efectivos de la misión naval europea desde su inicio en diciembre de 2008 asciende a 58. El número de piratas condenados suma 43.

La Unión Europea, en su Documento de Estrategia Conjunta de la Unión Europea en Somalia se comprometió a aportar 215 millones de euros como ayuda al desarrollo desde 2008 hasta 2013, mientras que el presupuesto de un solo año de la Operación EU NAVFOR/Atalanta asciende a 450 millones de euros. La respuesta militar se concretó, en un primer momento, en la creación de un corredor de seguridad en el golfo de Adén en agosto de 2008, protegido por unidades militares, lo que propició en un primer momento la concentración de los ataques piratas en el mismo y en sus alrededores. Posteriormente, la efectividad de la protección militar ha provocado el traslado de las bases piratas hacia el sur de la costa somalí, lo que ha supuesto el encuentro entre los piratas somalíes y grupos insurgentes somalíes como Al Shabab.

Asimismo, se ha producido un desplazamiento de la piratería marítima somalí a nuevas áreas de operaciones: Omán, Irán, India, Maldivas, Kenia, Tanzania, Seychelles, Madagascar, Comoras, etc.

Se han planteado cuáles deben ser los principios de las operaciones bélicas asimétricas. A partir de los mismos, se puede comprobar si la respuesta militar dada por la comunidad internacional a la piratería somalí está siendo la adecuada o no: mando único, que permita que los aspectos políticos, económicos, sociales, psicológicos y militares se dirijan a un

mismo objetivo; dominio de la información para influir en la percepción enemiga de la situación y en su proceso de toma de decisiones y para proteger las propias; objetivos militares adecuados y vinculados a la capacidad militar; aplicar prudentemente la capacidad militar apropiada; obtener el apoyo de la población civil; estructura jerárquica perfectamente definida y con cometidos delimitados para favorecer la unidad de esfuerzos; marco jurídico legal que sienta las bases para la captura, cautiverio y reinserción de las fuerzas hostiles; importancia de la inteligencia, en particular, de los elementos infiltrados y de las tecnologías aplicadas a la vigilancia; y por último, una acción global e integrada con el fin de erradicar las facciones armadas, restablecer el orden o contribuir a la pacificación de la zona, con medidas económicas, diplomáticas, políticas y militares.

Las operaciones militares presentes en aguas próximas a Somalia para luchar contra la piratería son, hasta octubre de 2011, tres: la OTAN dispone de un operativo desde octubre de 2008, denominado actualmente Escudo Oceánico; la Operación EU NAVFOR/Atalanta de la Unión Europea, y la Combined Task Force (CTF) 151, establecida en enero de 2009 y liderada por Estados Unidos.

La UE, como responsable del 40 % de la navegación marítima mundial, no puede permitirse una escalada incontrolable de la piratería. Como afirmó el comisario Kallas, responsable de Transportes, la piratería en el mar constituye una auténtica amenaza para la política de transportes de la UE. Además, supone un riesgo para el comercio exterior de la Unión, es el abastecimiento energético y su seguridad, la tranquilidad de los navegantes y la canalización de la ayuda humanitaria.

A fecha 10 de noviembre de 2011, formaban la misión seis navíos, entre ellos, los españoles Infanta Cristina (patrullero) y Galicia (buque de asalto anfíbio), y tres dotaciones de patrulla aérea, incluido el P-3 Orión español.

En el curso de 2011 al menos 7 marineros fueron asesinados por piratas, y 39 resultaron heridos. A fecha de 24 de septiembre de 2012 en todo el mundo habían sido asesinados seis marineros y 448 retenidos como rehenes, resultado de 225 ataques y 24 secuestros. El 30 de junio de 2012, los piratas capturaron en Somalia 11 buques con 218 marineros. Desde 2007, al menos 43 marineros han sido asesinados, y 2 653 han sido tomados como rehenes en ataques piratas frente a la costa de Somalia.<sup>144</sup>

Reducir la piratería significa, ante todo, prevenir la delincuencia, no impedir el pago de rescates para garantizar la libertad de las víctimas de tales actos.

En *The Economic Cost of Maritime Piracy* de diciembre de 2010, se analiza los costes directos: rescates, primas de seguro, modificación de la ruta en torno al cabo de Buena Esperanza, medidas de seguridad disuasorias, guardias armados, despliegue de 3 misiones navales, interposición de acciones judiciales, financiación de las organizaciones antipiratería, coste humanitario. Según el informe, se calcula que el coste global anual oscila entre 7 000 y 12 000 millones de dólares. Además, One Earth Foundation calcula el coste de los rescates entre 2009 y 2010 en 830 millones de dólares y el coste anual de los equipos disuasorios/agentes de seguridad armados privados entre 360 y 2 500 millones.<sup>145</sup>

En *The Economics of Piracy* de mayo de 2011, analiza la cadena de valor de la piratería establecida entre piratas, entidades financieras, auditores y proveedores de armas. El

---

<sup>144</sup> Bedrma, Ana, La piratería marítima. Reforzar la respuesta de la UE, Enero 2013, En <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2013:076:0015:0019:ES:PDF> p. 3

<sup>145</sup> Ibídem p.3

informe muestra que, desde la perspectiva del PIB per cápita de Somalia, la piratería puede ser una opción gratificante: los ingresos de un pirata son entre 67 y 157 veces mayores que los ingresos medios de un somalí.<sup>146</sup>

El escenario de acción pirata en la zona de las costas de Somalia se basa directamente en la temporada de pesca, como se puede ver en el siguiente mapa.



Ilustración 5. Fuente: [http://www.ieee.es/Galerias/fichero/JPolicos/OperacionAtalanta\\_2010.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/JPolicos/OperacionAtalanta_2010.pdf) p.10

Para analizar el éxito o fracaso de la operación se debe hacer un recordatorio del objetivo principal: “la protección de los buques del programa Mundial de Alimentos (WFP) y otros buques vulnerables, disuadir y de acuerdo con las normas legales establecidas, arrestar a los piratas y ladrones armados que se encuentren en el área de operaciones”.

El primer objetivo que es la protección de los buques dedicados a llevar alimentos y ayuda humanitaria pertenecientes al Programa Mundial de Alimentos (PMA) es el prioritario. En el marco de la Operación Atalanta se han efectuado cerca de 90 escoltas a este tipo de buques y 60 a los buques pertenecientes a AMISON (Misión Africana en Somalia) y todas ellas, el 100% , se han realizado con éxito. Sin embargo, el resultado del resto de los cometidos, proteger otros buques vulnerables, disuadir o arrestar a los piratas, relacionados con la protección de nuestra flota atunera, se aleja demasiado del 100% de éxito.

Aunque el número de secuestros en el Golfo de Adén ha disminuido a lo largo del año 2010, el número total de ataques en la zona de operaciones se ha incrementado en este mismo periodo de tiempo, ya que el negocio rentable de la piratería cuenta cada día con más adeptos, pero al principio de esta operación se impedían 1 ó 2 ataques de cada 10, ahora se abordan 5 ó 6, lo que da idea de la efectividad de la operación.

La operación Atalanta, su posibilidad de éxito o fracaso, difiere en las dos áreas en las que se ha dividido la zona de operaciones. La activación del Corredor Internacional y la organización en convoyes de los buques que transitan por él ha reducido considerablemente el número de ataques en sus aguas. Este mayor control del corredor, unido a las iniciativas de la región autónoma de Puntlandia para controlar la piratería, ha

<sup>146</sup> Ibídem p.3

tenido como inmediata consecuencia un desplazamiento de los ataques hacia el sur, la Cuenca de Somalia, especialmente durante los periodos intermonzónicos, donde han aumentado considerablemente los ataques y los secuestros.

Esto hizo la creación de la propuesta española de desarrollar dentro de la Operación Atalanta un plan complementario para combatir la piratería frente a la costa Índica de Somalia, y posteriormente la elaboración de un concepto de la Operación específico para esta zona.



Imagen 10.

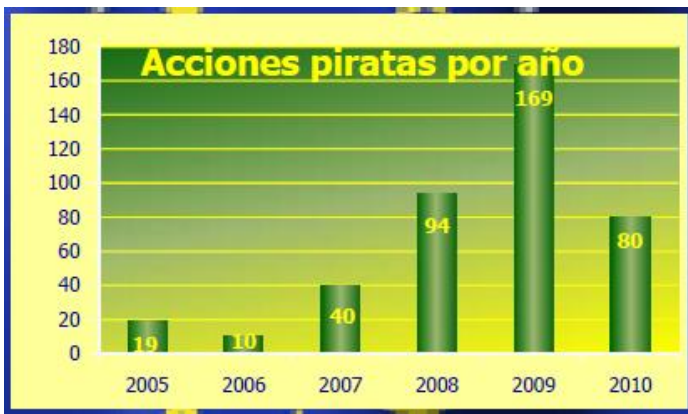
Seguridad de la costa por parte de la Operación Atalanta. Fuente:  
[http://www.ieee.es/Galerias/fichero/JPoliticos/OperacionAtalanta\\_2010.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/JPoliticos/OperacionAtalanta_2010.pdf)

Como se mencionó antes, las operaciones que se han llevado a cabo a partir de 2002 hasta 2012 dentro del territorio somalí, tales como la creación de hospitales, escuelas, etc. se pueden contabilizar en la siguiente imagen.



Imagen 11.

Operaciones desde 2002 a 2010. Creación de Hospitales y escuelas móviles. Fuente: [http://www.ieee.es/Galerias/fichero/JPoliticos/OperacionAtalanta\\_2010.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/JPoliticos/OperacionAtalanta_2010.pdf)



Acciones piratas registradas por año, del 2005-2010.

Fuente: [http://www.ieee.es/Galerias/fichero/JPoliticos/OperacionAtalanta\\_2010.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/JPoliticos/OperacionAtalanta_2010.pdf)

Gráfica 11.  
Fuente:

Con la gráfica anterior se muestra que el 2009 fue el año con más incidentes piratas, justamente a pocos inicios de la Operación Atalanta.





Mapa 15. Actuación de los piratas, su división en tres

zonas estratégicas. Fuente: [http://www.ieee.es/Galerias/fichero/JPoliticos/OperacionAtalanta\\_2010.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/JPoliticos/OperacionAtalanta_2010.pdf)

Las zonas estratégicas donde suelen tener embarcaciones los piratas se muestran en el siguiente mapa. Actualmente son 3 zonas, divididas a lo largo de la costa somalí, con la capacidad de poder cubrir el rango del cruce de las embarcaciones que se ven obligadas a cruzar dicho estrecho.



Imagen 12.

Esquifes equipados para el ataque contra buques mercantes.

Fuente: [http://www.ieee.es/Galerias/fichero/JPoliticos/OperacionAtalanta\\_2010.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/JPoliticos/OperacionAtalanta_2010.pdf)



Imagen 13. Zonas de mayor actividad pirata, mapa registrado dentro del reporte de Atalanta 2011. Fuente: [http://www.ieee.es/Galerias/fichero/JPoliticos/OperacionAtalanta\\_2010.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/JPoliticos/OperacionAtalanta_2010.pdf)

Como se dijo antes, las zonas con mayor movimiento de barcasas pirata depende de la temporada del año, en el mapa anterior se visualiza cuales llegan a ser las zonas mas concurridas por este fenómeno.



Imagen 14.

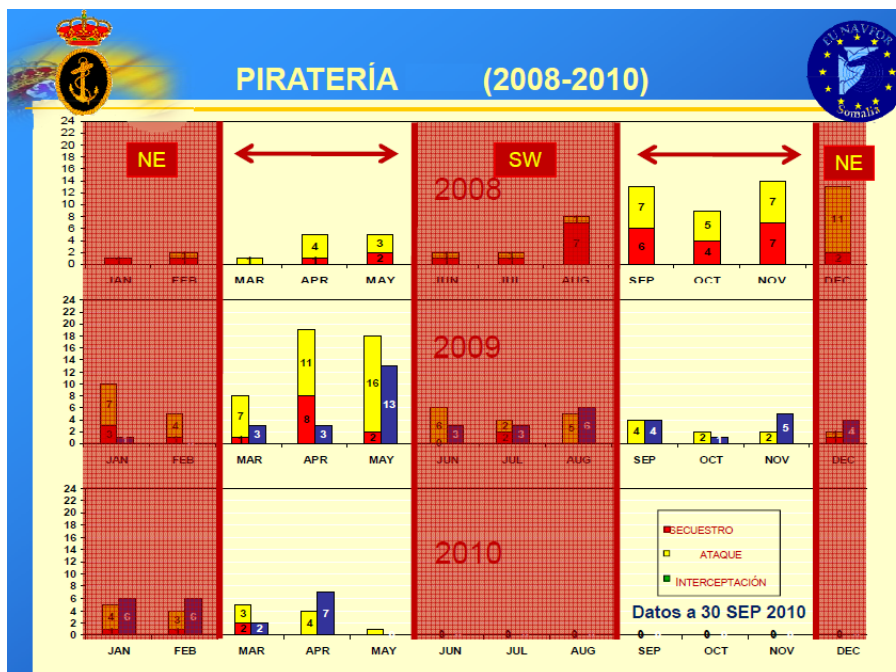
Buque mercante secuestrado, donde se puede localizar al pasajero y al pirata. Fuente: [http://www.ieee.es/Galerias/fichero/JPoliticos/OperacionAtalanta\\_2010.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/JPoliticos/OperacionAtalanta_2010.pdf)

Reportes al 2011 por parte de Atalanta, donde se registran las estadísticas de las actividades desempeñadas para disuadir la piratería.



Cuadro 2.

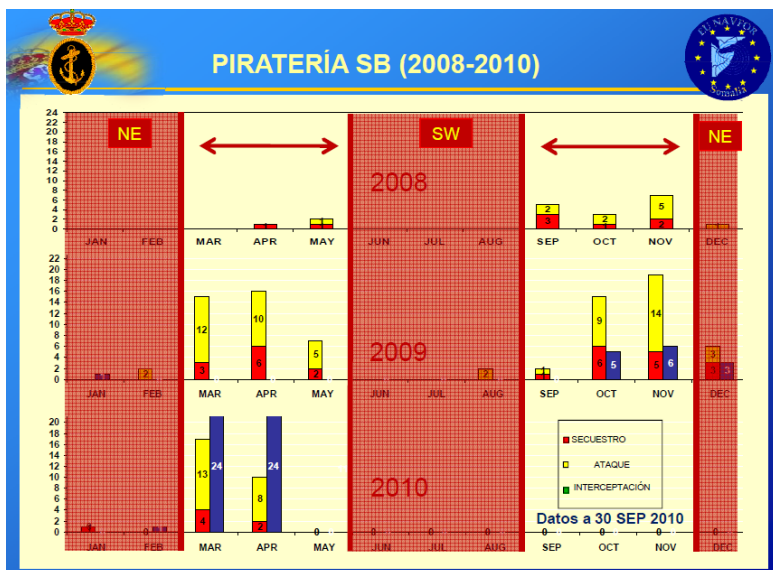
Fuente: [http://www.ieee.es/Galerias/fichero/JPoliticos/OperacionAtalanta\\_2010.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/JPoliticos/OperacionAtalanta_2010.pdf)



Gráfica12. Aumento y disminución en las diferentes zonas del Cuerno de África.

[http://www.ieee.es/Galerias/fichero/JPoliticos/OperacionAtalanta\\_2010.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/JPoliticos/OperacionAtalanta_2010.pdf)

Fuente



Gráfica 13.

Aumento y disminución de la piratería en Somalia. Fuente: [http://www.ieee.es/Galerias/fichero/JPolitic/OperacionAtalanta\\_2010.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/JPolitic/OperacionAtalanta_2010.pdf)

Durante el mandato de la operación Atalanta con previo conocimiento por parte del GFT se puede efectuar:

- El entrar en las aguas territoriales de Somalia con el fin de reprimir actos de piratería y robo a mano armada en el mar, de forma compatible con las acciones de esta índole permitidas en alta mar respecto de la piratería con arreglo a las disposiciones pertinentes del Derecho Internacional.
- Usar, en las aguas territoriales de Somalia, de forma compatible con las acciones de esta índole permitidas en alta mar respecto de la piratería con arreglo a las disposiciones pertinentes del Derecho Internacional, todos los medios necesarios para reprimir actos de piratería y robo a mano armada en el mar.

Asimismo, la prórroga hasta 2014 de la operación Atalanta, sigue teniendo los mismos objetivos que desde 2008, sin embargo, ahora incluye el poder hacer uso de la fuerza como medio de defensa.

- Brindará protección a los buques fletados por el PMA, inclusive mediante la presencia a bordo de los buques de que se trate de elementos armados de Atalanta, en particular, cuando naveguen por las aguas territoriales de Somalia.
- Los buques mercantes que naveguen en las zonas en que esté desplegada, apreciando las necesidades de cada caso.
- Vigilará las zonas frente a las costas de Somalia, incluidas sus aguas territoriales que presenten riesgos para las actividades del tráfico marítimo.
- Tomará las medidas necesarias, incluido el uso de la fuerza, para disuadir, prevenir e intervenir y poder poner fin a los actos de piratería o robos a mano armada que puedan haberse cometido en las zonas en que se presente.
- Se podrá capturar, retener y entregar a las personas que hayan cometido o sean sospechosas de haber cometido actos de piratería o robos a mano armada en las zonas en que esté presente y embargar los buques de los piratas o de los ladrones a mano armada o los buques capturados después de un acto de piratería o robo a

mano armada y que estén en manos de piratas, así como los bienes que se encuentren a bordo.

- Establecerá un enlace con las organizaciones y entidades, así como con los estados que actúan en la región para luchar contra los actos de piratería y robos a mano armada frente a las costas de Somalia.

A 5 años de la puesta en marcha de ésta operación, con el fin de defender y mantener la legalidad internacional y la seguridad de la navegación frente a los piratas somalís y poder facilitar la llegada de ayuda alimentaria de la ONU a Somalia, las naciones europeas en conjunto trabajo con USA, se han unido en actividades en pro de la libre navegación, buscando la mejor forma de restablecer el tráfico marítimo seguro, donde tanto Somalia como los países aledaños gocen de las consecuencias de un comercio lea y sin amenazas a la vida humana.

Como se vio, la operación Atalanta es la que más éxito ha tenido en su combate a la piratería marítima en la región somalí, y gracias a ello se ha podido ir extendiendo, actualmente hasta diciembre de 2014, logrando integrar elementos de captura de piratas, y ataques en mayores zonas, lo que posibilita una acción conjunta de buenos resultados.

## **CONCLUSIONES**

La piratería es un tema muy controversial, que al momento de intentar explicarlo, causa un sin fin de preguntas y variables que se ramifican, exigiendo un entendimiento más profundo de aspectos a tratar.

Como se vio, las principales problemáticas al momento de hablar de piratería, han sido el lograr ciertas definiciones específicas, que abarquen a detalle cada aspecto que se comete en un acto pirata, es decir, paso por paso describir el como actúan los delincuentes.

Sin embargo la mayoría de las naciones han tenido que contrariar a las legislaciones internacionales por no estar de acuerdo con el significado de piratería, pues en ocasiones éste puede trasgredir a su jurisdicción. Así mismo, esto hace que sea la oportunidad perfecta para que el acto de piratería se propague por la zona, pues si en ésta no hay leyes que lo ataquen o simplemente ninguna otra nación puede operar a favor del país agredido, por considerarse un hecho de violación de soberanía, los piratas fácilmente lograrán perpetrar en el mar.

Por lo tanto, la necesidad de que la comunidad internacional adopte una ley que describa las características piratas y la cual sea adoptada por las naciones, es el primer paso para buscar una disminución de ataques, las cooperación entre países, permitiendo a otros perseguir y castigar a delincuentes piratas es una rápida solución de ataque.

Actualmente, se tienen en cuenta las zonas más conflictivas del mar, es decir, se cuentan con registros de zonas específicas con ataques masivos a embarcaciones, así con esta información las naciones deben de trabajar en conjunto para vigilar de manera recíproca los lugares más concurridos por piratas y dejar a éstos sin un refugio inmediato.

Mientras la Comunidad Internacional no llegue a un acuerdo sobre definición, prevención y uso de los medios defensivos contra la piratería, los piratas estarán vulnerabilizando las zonas de mayo auge, aplicando el dicho de “divide y vencerás”, pues si las naciones no

logran un conceso y solo discuten por que ninguna otra entre en sus territorios, debilitan toda cooperación internacional.

La piratería marítima se opone a la libre navegación, dañando la seguridad internacional y la economía global, es por ello que los gobiernos deben de adoptar progresivamente medidas para incrementar la vigilancia y el continuo reforzamiento de las leyes marítimas internacionales, adaptándose a los nuevos cambio que presentan los piratas en su modus operandi.

De las zonas más influenciadas por la piratería marítima, está el Cuerno de África, ubicado en el Golfo de Adén, una zona muy particular por presentar a los países más pobres del mundo, como Yibuti, Eritrea, Etiopía y Somalia, ésta última es de las zonas más importantes a nivel internacional y donde los ojos de grandes potencias como Estados Unidos, España, Francia, Inglaterra, Italia, etc. están atentos ante la más mínimo controversia.

Como se dijo en capítulos anteriores, Somalia es, además de un estado muy pobre, un estado débil, sin fuerza de gobernabilidad y con una gran inestabilidad a causa de la gran guerra civil que se vivió en la última década del siglo XX, la cual acabó con toda esperanza de vida de la población y dejó libre el paso para las actividades criminales como el tráfico de armas, de personas y la piratería marítima.

Fue gracias a la ausencia de un gobierno estable y la presencia de constantes luchas por el poder, que Somalia se convirtió en un ente criminal, dando paso a ser llamado un estado fallido, con lo cual se volvió en la perfecta cuna de la delincuencia e ilegalidad.

Hasta la fecha, la población sigue sufriendo la falta de un régimen político que ponga fin a la violencia y de inicio a las mejoras sociales. Pues las intervenciones de otros países, el intento de establecer un nuevo gobierno, solo ha creado más caos y la división tanto política como física del país, haciendo una lucha de facciones interiores.

Somalia ha caído en los índices más bajos de economía, desarrollo humano, el comercio es muy precario y más aun si contamos que presenta una casi nula participación, como estado, ante instituciones como la Unión Africana, la OMS, la OMC, lo que ha provocado que la nación cabe su propia tumba.

Los productos de exportación son de muy baja calidad y no cuentan con los cuidados necesarios para su buen consumo, por ello, muy pocos son los socios comerciales con los que la nación ha logrado establecer vínculos.

Sin embargo para naciones tanto americanas, europeas y asiáticas, el cruce del Cuerno de África significa un lugar sumamente importante debido a la conexión que tiene entre ambos continentes y por ser un paso inmediato para las naciones en su actividad comercial, así que no pueden ignorar un problema de tal magnitud, pues sus intereses se ven perjudicados.

Los piratas lejos de ser los personajes que desde niños hemos visto en películas o series de ciencia ficción, han logrado evolucionar al grado de contar con tecnología para sus ataques. Como se describió en el capítulo tercero, los piratas modernos utilizan móviles y aparatos de alta tecnología para ir rastreando a sus objetivos, los cuales no son al azar sino que son estudiados, dependiendo del buque logran saber determinar si será atacado, así es como han obtenido un perfil delictivo que les permite pasar desapercibidos por los buques vigilantes y tener éxito en la mayoría de sus operaciones.

Así como la Comunidad Internacional sabe cuales son las zonas de mayor riesgo, los piratas conocen a fondo sus mares, por lo cual efectúan huídas rápidas y eficaces, dejando en tela de juicio la labor de las patrullas de vigilancia. El modo de operación está muy bien estructurado, determinando el número de personas que participarán así como su papel de actividades dentro el acto.

Estos piratas logran ir más allá al momento de negociar, pues al ser personas de una nación como Somalia, suelen ser subestimados a causa de la falta de educación y desarrollo social, pues ¿cómo es posible que piratas somalíes tengan la capacidad de negociación ante personas con gran preparación? O simplemente el poder de someter a tripulaciones adiestradas para la autodefensa.

Es por ello que los piratas de Somalia son los más importantes y peligrosos, pues cuentan con una red de organización y perfección en sus ataques.

El auge que experimenta la piratería en la región del Cuerno de África, amenazando a una de las principales rutas marítimas de vital interés, especialmente para Europa, ha exigido de manera inmediata una respuesta adecuada de la Comunidad Internacional, la cual se ha visto reflejada con el número de países y el amplio despliegue de fuerzas navales, patrullando las aguas de la zona pero ¿realmente han sido eficaces estas medidas?

La piratería somalí tiene características esenciales, distintas a otras regiones, como se explicó, esta actividad viene como consecuencia de la existencia de un estado fallido, con lo cual todo intento de erradicar la piratería pasa obligadamente por la reconstrucción del propio estado. Pero al mismo tiempo, no es viable la ayuda directa al Gobierno Federal de Transición o a las administraciones autónomas de Puntlandia y Somalilandia a construir sus propias estructuras judiciales que permitan reprimir la piratería en su territorio y aguas jurisdiccionales.

Descartando a corto plazo el erradicar la piratería, lo que se busca entonces es neutralizar las acciones y minimizar las consecuencias, lo cual determinará la aplicación de la fuerza, desde el ataque a los santuarios hasta acciones navales, sin embargo este factor de atacar en tierra, a pesar de que la Resolución 1851 permite la fuerza en acción sobre tierra somalí, presenta dificultades al momento de atacar pues solo es viable si se cuentan con fuerzas de defensa directas de la ONU.

Los ataques terroristas y la piratería contra el comercio marítimo en el Golfo de Adén han aumentado significativamente en los últimos años, las peores consecuencias han sido el hundimiento de grandes petroleros en los puertos, ataques a embarcaciones de ayuda humanitaria del PMA, por lo que se han implementado varios programas de rescate como el Combined Task Force por parte de fuerzas estadounidenses, no obstante uno de los programas que perduran hasta el día de hoy es el mandato por parte de la EU NAVFOR, operación Atalanta, que ha resultado en cierto porcentaje eficaz en evitar el secuestro de buques en tránsito, pero no ha sido en su totalidad positivo, pues aunque si ha reducido el número de ataques, su principal labor es la vigilancia directa a buques del PMA, dejando en segundo término a buques mercantes, barcos de pasajero, donde los piratas a su vez, ven mayores beneficios, pues además de robar las propiedades del buque, como dinero y joyas, secuestran a la tripulación, obteniendo más dinero del programado, pues la vida humana es más importante que las joyas.

Otro aspecto es que Atalanta no permite la persecución de piratas a menos que, las naciones a donde el pirata se dirija, den su consentimiento, lo que ha ayudado al exitoso

escape del delincuente. Una vez más enfrentamos a la Legislación Nacional, que no permite que una operación como tal tenga capacidad para perseguir al criminal.

La actuación de ciertas instituciones hacia Somalia, refuerza la Operación Atalanta, pero aun hay un largo camino por recorrer, pues el problema no viene directamente del mar, son muchas variables que permiten que la piratería siga de pie y con éxito.

La Operación Atalanta ha sido de las mejores opciones para combatir la piratería, ya que ha creado corredores marítimos que son vigilados y donde los buques pueden pasar sin mayor riesgo, lo que ha ayudado a que los piratas se desesperen por nuevas zonas y que éstas embarcaciones sean rastreadas y poder abordarlas más rápidamente. Los inicios de esta operación fueron en 2008, sin embargo se ha ido alargando año con año, actualmente la propuesta es de llegar a 2014 con este programa. De llegarse a efectuar la prórroga hasta 2014, el nuevo elemento de seguridad, más allá de capturar buques piratas o a los delincuentes, es permitir juzgar en naciones diferentes a los piratas o bien de entrar a las aguas territoriales de otra nación, al ser de defensa, así combatir la piratería daría el éxito, pues al responder con agresiones militares, los piratas verían en ello un riesgo muy grande, ya que la capacidad de respuesta no sería la misma y estarían en desventajas.

Por todo lo anterior, los ataques piratas y su expansión en los mares, significa una grave amenaza a la seguridad internacional, puesto que los barcos de diferentes naciones que transiten por las aguas del Golfo de Adén corren el riesgo de sufrir un ataque y/o secuestro, poniendo en peligro la vida de los tripulantes. Por otro lado, la seguridad de las naciones se ve latente, ya que como se declaró, facciones de lucha se encuentran aliadas a al-Qaeda, esto quiere decir, que si en algún momento, estas facciones buscan imponer su autoridad con la Comunidad Internacional, la zona del Cuerno de África puede sufrir atentados, con la finalidad de interrumpir la navegación, causando daños en los países cercanos, no solo en cuestión material sino en vidas humanas; aunado a que la parálisis de la navegación traería consigo un sinnúmero de consecuencias económicas, que perpetrarían directamente en economía de las naciones en juego. Así es como la piratería marítima es una amenaza a simple vista para la seguridad internacional.

## **RECOMENDACIONES**

A partir de las conclusiones expuestas, parece aconsejable realizar ciertas recomendaciones:

En primer lugar, se debe de tener el cuenta que la piratería es un proceso de continua evolución, donde la tecnología hace su participación en prioridad, así los gobiernos deben de saber que se enfrentan ante personajes con capacidad de ataque a niveles mayores a los pensados, más allá de lanchas y palos, son instrumentos de tecnología los que están en juego aunado a un enorme conocimiento de las rutas marítimas.

Como segundo factor, deben de considerarse el tipo de ataques y secuestros que se llevan a cabo, ya sea por año o semestralmente, llevar un registro de los ataques de la zona.

También es importante tener en cuenta, si los piratas cambian de zonas de ataque o permanecen en las mismas aguas del Golfo de Adén.



En cuarto lugar, estar atentos a los cambios de las rutas comerciales del Océano Índico Occidental, en este caso, registrar si la navegación por la zona disminuye y que otra zona comienza a tener mayor demanda.

En quinto lugar, saber que buques son los que son más atacados e investigar si los productos transportados presentan una alza en sus precios a comparación de otros, o bien si las empresas o el consumidor final tienen la capacidad de pagar por un secuestro o ataque a su barco y así identificar los barcos vulnerables y propensos a ser atacados, dependiendo si el interceptar un barco sale más caro que dejarlo ir.

Hablando de pesca, el punto seis es donde la Comunidad Internacional debe de investigar la explotación que reclaman los somalíes sobre sus aguas realizada por buques extranjeros, que solo desgastan los recursos naturales y dejan a Somalia sin un sustento económico; asimismo llegar al fondo sobre el vertido de desechos tóxicos que presentan los mares adyacentes y castigar a quienes sean responsables.

En séptimo lugar, apoyar a que Somalia llegue a un común acuerdo entre facciones y lograr un sistema interno estable.

En octavo lugar, es necesario que a nivel internacional, se adopten medidas contra piratas, como el capturar y castigar en tribunales a los responsables, el poder dar persecución a todo sospechoso sin que esto perjudique a las naciones, con esto habría a su vez un aumento en la cooperación internacional y una estabilización de medidas condenatorias por igual, sin caer en la discrepancia de que cada nación quiera juzgar a los piratas como mejor convenga, es decir, sea una misma serie de medidas a seguir por todos los países contratantes.

En particular, un proyecto que se lleva a cabo actualmente en Estados Unidos, para evitar todo acto de terrorismo o que se propague en naciones vulnerables, es el método de identificación de tripulaciones utilizando tecnología biométrica, en donde se toman huellas digitales, fotografías y la identidad de los marineros, que quedan registradas en una base de datos. Así se tendría mayor control en los tripulantes, evitando que miembros con identidades falsas aborden barcos.

Así es como en propuesta se podría combatir a la piratería marítima, enfocándose en los puntos más importantes, causantes de dicha situación.

## **FUENTES DE CONSULTA**

- **BIBLIOGRAFÍA**

1. Bajo, Oscar. Teorías del comercio internacional. Edit. Antonio Bosch. Barcelona.199, pp.160

2. Berlingieri, Francesco. Derecho marítimo. Edit. Abelardo Perrot. 1982, pp.135.
3. Bohannan, Paul. Para raros, nosotros. Antropología cultural. New York, 1996. Edit. free Press, pp.189
4. Colombos Constantine, John. Derecho Internacional Marítimo. Ediciones Aguilar. 1961, pp.640
5. Contreras Granguillhome, Jesús. Problemas actuales de África. Edit. UNAM. México. 2006, pp.274
6. D. Pals, Ahluwalia. Violence and non violence in Africa. Edit Taylor and Francis. 2007, pp.240
7. Dougherty, James, et al, Contending theories of International Relations, Harper & Row publisher, New York, 1981, pp.459
8. Ellswort Paul, et al, Comercio internacional. Mcmillan. México 1981, pp.617
9. Endicott, Robert, Ideals and self interest in America´s foreign relations. The great transformation of twenty century, the university of Chicago, 1993 pp.332
10. Fariña Guitián, Francisco. Derecho y Legislación Marítima. Edit. Bosch. pp.680.
11. Gosse, Phillip, Quién es quién en la piratería. Hechos singulares en las vidas y muertes de los piratas y bucaneros. Edit Renacimiento 2003, pp.371
12. Gutiérrez de Terán, Ignacio, Somalia, clanes, islam y terrorismo internacional. Edit. catarata. 2007, pp.133
13. Hesse, Brian, Somalia: state collapse, terrorism and piracy. 2011
14. Martínez del Río del Redo, Marita, La fuerza y el viento: la piratería en los mares de la Nueva España. Edit. México, pp.121
15. La piratería como delito del Derecho de Gentes. Instituto de Estudios políticos. Madrid 1964, pp.368
16. Lockwood, Matthew. El estado de África. Edit. Intermon Oxfam. 2007. Pp.212
17. Romero Serrano, Rosa. El transporte marítimo. 1ª edición. Edit. Marge Books. 2002. pp.192
18. Saura Estapa, J. Límites del mar territorial. Universidad de Barcela, Edit. José María Bosch. Barcelona.1996, p. 191
19. Seara Vázquez, Modesto, Derecho Internacional Público, 15ª edición. México 1999. Edit. Porrúa, pp.741
20. Sepúlveda, César, Curso de Derecho Internacional Público. 4ª edición. Edit. Porrúa. México 1971, pp.501
21. Sobarzo, Alejandro, Régimen Jurídico del alta mar. Edit. Porrúa. 1ª edición. México 1970, pp.629
22. Solís Gullén, Eduardo, Derecho oceánico. Edit. Porrúa. México 1987, pp. 276
23. Sorensen, Max, Manual de DIP. Fondo de Cultura Económica. Mcmillan. México 1973, pp.819
24. Vargas, Jorge A., et al, Derecho del mar. Una visión latinoamericana. 3ª conferencia ONU. 1ª edición, Edit. JUS México 1976, pp. 337
25. Vrancken, Patrick. South Africa and the law of the sea. Nelson Mandela Metropolitan University. Edit. Martinus Nijhoff. 2011, pp.534.

#### • HEMEROGRAFÍA

- 1 Atitar, Moeh, otra de piratas, 14 de noviembre 2008. En <http://guerraypaz.com/2008/11/14/bangladesh-otra-de-piratas/>
- 2 Australis, Aurora, Revista aainteligencia. Inteligencia de emergencia para la era de la información. 2006. En <http://www.aainteligencia.cl/?p=318>
- 3 Canarias: pesca o robo? En <http://generacionclaroscuro.blogspot.mx/2011/12/canarias-pesca-o-roba.html>
- 4 Central Intelligence Agency. En [www.cia.gov/library/publications/the-world](http://www.cia.gov/library/publications/the-world)

- 5 CNN expansion. Nuevas tácticas piratas del siglo XXI. En <http://www.cnnexpansion.com/actualidad/2007/11/02/nuevas-tacticas-piratas-del-siglo-xxi>
- 6 ¿Cómo se paga a los piratas? En [http://news.bbc.co.uk/hi/spanish/international/newsid\\_7762000/7762567.stm](http://news.bbc.co.uk/hi/spanish/international/newsid_7762000/7762567.stm)
- 7 Deuda Externa <http://www.clavesocial.com/somalia.html>
- 8 Disparos de fuerzas gubernamentales, Europa Press, 31 de enero de 2011. En <http://www.europapress.es/internacional/noticia-menos-quincemuertos-disparos-fuerzas-gubernamentales-20110131131219.html>
- 9 Dos muerto en el incendio del Alchille Lauro, que se hunde frente a Somalia, Periódico El País 1º de diciembre 1994. En [http://elpais.com/diario/1994/12/01/internacional/786236420\\_850215.html](http://elpais.com/diario/1994/12/01/internacional/786236420_850215.html)
- 10 El capitán del atunero vasco secuestrado declara que los 26 pescadores se encuentran bien”, El periódico El País. En [http://elpais.com/elpais/2008/04/26/actualidad/1209197823\\_850215.htm](http://elpais.com/elpais/2008/04/26/actualidad/1209197823_850215.htm)
- 11 Failed states, Revista Foreign Policy, 2012. En <http://www.foreignpolicy.com/failedstates2012>
- 12 Fisherman appeal for help over foreign fishing ships. En <http://www.irinnews.org/report/58369/somalia-fishermen-appeal-for-help-over-foreign-fishing-ships>
- 13 Gardner, Frank, BBC Mundo. Navegando por las aguas controladas por los piratas somalíes. En [http://www.bbc.co.uk/mundo/noticias/2012/03/120313\\_solmalia\\_piratas\\_viaje\\_barco\\_jg.shtml](http://www.bbc.co.uk/mundo/noticias/2012/03/120313_solmalia_piratas_viaje_barco_jg.shtml)
- 14 Guía del mundo 2007. En <http://www.guiadelmundo.org.uy/cd/>
- 15 Información de la página OMS <http://www.who.int/countries/som/es/>
- 16 Información de “la voz de Rusia”. En <http://spanish.ruvr.ru/2012/01/16/63949205/>
- 17 International Development Statistics (IDS) online databases. <http://www.oecd.org/dac/stats/idsonline.htm>
- 18 Jarle- Hansen, Stig, La economía de Somalia. 2009. En <http://www.ipsnoticias.net/2008/11/economia-somalia-senores-de-la-guerra-dominan-el-mercado/>
- 19 La ONU ha autorizado la persecución de los barcos pirata en aguas de Somalia. EL País, asuntos internacionales. En [http://internacional.elpais.com/internacional/2008/06/02/actualidad/1212357614\\_850215.html](http://internacional.elpais.com/internacional/2008/06/02/actualidad/1212357614_850215.html)
- 20 Las industrias, el comercio exterior y los transportes en Somalia. En [http://www.voyagesphotosmanu.com/industrias\\_somalia.html](http://www.voyagesphotosmanu.com/industrias_somalia.html)
- 21 Los piratas del siglo XXI, Revista Domingo. En <http://www.eldia.com.ar/edis/20090208/revistadomingo0.htm>
- 22 National Geographic. La piratería es un peligro idealizado. Entrevista al Capitán Pottengal Mukundan, Director de la Oficina Marítima Internacional. En <http://www.pladesemapesga.com/index.php?name=News&file=article&sid=28746>
- 23 Somalia como productor en [http://www.natureduca.com/geog\\_paises\\_somalia2.php](http://www.natureduca.com/geog_paises_somalia2.php)
- 24 Somalia en [www.natureduca.com/geog\\_paises\\_somalia2.php](http://www.natureduca.com/geog_paises_somalia2.php)
- 25 UNESCO. Qué es la piratería? En [http://portal.unesco.org/culture/es/ev.php-URL\\_ID=39397&URL\\_DO=DO\\_TOPIC&URL\\_SECTION=201.html](http://portal.unesco.org/culture/es/ev.php-URL_ID=39397&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html)

- MESOGRAFÍA

- 1 Acuerdo entre la Unión Europea y la República de Somalia sobre el estatuto de la fuerza naval dirigida por la Unión Europea en la República de Somalia en el marco de la operación militar de la UE Atalanta. Diario Oficial de la Unión Europea. 15 enero 2009.

En

<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:010:0029:0034:ES:PDF>  
pp.6

- 2 Arteaga Martín, Felix, La estabilidad y la seguridad en el Mediterráneo: el papel de la OTAN y de la UE. Implicaciones para España. Real Instituto Elcano, informe 2009. En [http://www.defensa.gob.es/ceseden/Galerias/destacados/publicaciones/docSegyDef/ficheros/052\\_LA\\_ESTABILIDAD\\_Y\\_SEGURIDAD\\_EN\\_MEDITERRANEO\\_EL\\_PAPEL\\_OTAN\\_Y\\_UE\\_PARA\\_ESPANA.pdf](http://www.defensa.gob.es/ceseden/Galerias/destacados/publicaciones/docSegyDef/ficheros/052_LA_ESTABILIDAD_Y_SEGURIDAD_EN_MEDITERRANEO_EL_PAPEL_OTAN_Y_UE_PARA_ESPANA.pdf) pp.79
- 3 Aumente Gómez, pablo, et al, El sector de las infraestructuras en Etiopía, Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en El Cairo, Jurado del Instituto Español de Comercio Exterior, septiembre 2011. En <http://www.oficinascomerciales.es/icex/cma/contentTypes/common/records/mostrarDocumento/?doc=4527286> pp.43
- 4 Bacas Fernández, Jesús Ramón, et al, Crisis somalí, piratería e intervención internacional. Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado. Madrid 2009. En [http://iugm.es/uploads/tx\\_iugm/crisis\\_somali.pdf](http://iugm.es/uploads/tx_iugm/crisis_somali.pdf) pp.196
- 5 Bauzá Abril, Bartolomé, El futuro de Atalanta. Madrid 8 de abril de 2013. En [http://catedrapsyd.unizar.es/archivos/obs\\_opina/bartolome\\_bauza\\_08\\_04\\_2013.pdf](http://catedrapsyd.unizar.es/archivos/obs_opina/bartolome_bauza_08_04_2013.pdf) pp.2
- 6 Bredima, Anna, Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre La piratería marítima: Reforzar la respuesta de la UE. Diario Oficial de la Unión Europea 14 de marzo 2013. En <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2013:076:0015:0019:ES:PDF>
- 7 Coma Forcadell, Marta, La nueva piratería en las diferentes costas del Tercer Mundo y su incidencia en el Comercio Marítimo Internacional. Facultad Náutica de Barcelona. 2009. En <http://upcommons.upc.edu/pfc/bitstream/2099.1/7017/1/Microsoft%20Word%20-%20P.D.F.%20Def.pdf> pp.198
- 8 Combined Task Force-Horn of Africa. Septiembre 2005. En <http://osd.dtic.mil/news/Sep2005/050921-D-6570C-001.pdf> pp.21
- 9 Comercio de armas en la región de África. Elaborado por CONFER. 2010. En [http://www.confer.es/activos/texto/wcnfr\\_pdf\\_1119-V9D2xIBxkCxid53K.pdf](http://www.confer.es/activos/texto/wcnfr_pdf_1119-V9D2xIBxkCxid53K.pdf) pp.28
- 10 Conferencia de Naciones Unidas sobre el Comercio y el Desarrollo. El transporte marítimo en 2001. Ginebra 2001, pp.9
- 11 Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar 1982. En [http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/convemar\\_es.pdf](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf) pp.230
- 12 Decorte, Filiep, et al, Mejorar las condiciones de vida en Bossaso, Somalia. En <http://www.fmreview.org/es/pdf/RMF34/16-18.pdf> pp.3
- 13 Díaz del Río Jáudenes, Eugenio, La piratería en el cuerno de África, Marzo 2009. En [http://www.armada.mde.es/html/doc/premios-virgen-del-carmen-2010/03\\_premio\\_francisco\\_moreno.pdf](http://www.armada.mde.es/html/doc/premios-virgen-del-carmen-2010/03_premio_francisco_moreno.pdf) pp.14
- 14 Escobar Cristiani, Beatriz, Cooperación para la seguridad en África. El caso del combate a la piratería en Somalia. Asociación Latinoamericana de Estudios de Asia y África XIII Congreso internacional de ALADAA. En [http://ceaa.colmex.mx/aladaa/memoria\\_xiii\\_congreso\\_internacional/images/escobarcristiani.pdf](http://ceaa.colmex.mx/aladaa/memoria_xiii_congreso_internacional/images/escobarcristiani.pdf) pp.16

- 15 Fernández Fadón, Fernando. Piratería en Somalia: “mares fallidos” y consideraciones de la historia marítima. En [http://www.voltairenet.org/IMG/pdf/Pirateria\\_en\\_Somalia.pdf](http://www.voltairenet.org/IMG/pdf/Pirateria_en_Somalia.pdf) febrero 2009. España. pp. 27
- 16 Fernández Sebastián, Marta, Los pasos para la estabilización de Somalia. *Mayo 2013*. En [http://catedrapsyd.unizar.es/archivos/obs\\_opina/marta\\_fernandez\\_15\\_05\\_2013.pdf](http://catedrapsyd.unizar.es/archivos/obs_opina/marta_fernandez_15_05_2013.pdf) pp.3
- 17 Ferrero, Julio Albert, Piratería y terrorismo marítimo. 2009 XXVII Semana de estudios del mar. En [http://www.asesmar.org/conferencias/documentos/doc\\_semana27/capitulo13.pdf](http://www.asesmar.org/conferencias/documentos/doc_semana27/capitulo13.pdf) pp.21
- 18 Fukuyama, Francis, El fin de la historia, versión de Carlos García. Documento electrónico del COLMEX. En [http://www.posgrado.unam.mx/publicaciones/ant\\_omnia/22/02.pdf](http://www.posgrado.unam.mx/publicaciones/ant_omnia/22/02.pdf) pp.9
- 19 Ibáñez Gómez, Fernando, La amenaza de la piratería marítima a la seguridad internacional. El caso de Somalia, Ministerio de defensa español, tesis doctoral. 2012. En [http://www.portalcultura.mde.es/Galerias/publicaciones/fichero/amenaza\\_pirateria.pdf.pdf](http://www.portalcultura.mde.es/Galerias/publicaciones/fichero/amenaza_pirateria.pdf.pdf) pp.467
- 20 Informe sobre la República Democrática Somalí, por la Asociación Comisión Católica Española de Migración, Junio 2011. En [http://www.accem.es/ficheros/documentos/pdf\\_cirdam/CIRDAM-REPUBLICA\\_DEMOCRATICA\\_SOMALI.pdf](http://www.accem.es/ficheros/documentos/pdf_cirdam/CIRDAM-REPUBLICA_DEMOCRATICA_SOMALI.pdf) pp.175
- 21 Jesús, José Luis, Protection of Foreign Ships against Piracy and Terrorism at Sea: Legal Aspects. International Tribunal for the Law of the Sea, Hamburg. 2003. En <https://wiki.brown.edu/confluence/download/attachments/24806471/Piracy.pdf> pp.39
- 22 La lucha internacional contra la piratería marítima: Somalia y la operación Atalanta Documento de opinión del Instituto Español de Estudios Estratégicos, Octubre 2010. En [http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs\\_opinion/2010/DIEEEO16-2010PirateriaSomaliaYOperacionAtalanta.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2010/DIEEEO16-2010PirateriaSomaliaYOperacionAtalanta.pdf) pp.14
- 23 La piratería y robos a mano armada en el mar. La OMI al día. Reino Unido, Enero 2000. En [http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data\\_id=2332&filename=7309.pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=2332&filename=7309.pdf) pp.13
- 24 López Martín, Ana Gemma. Universidad complutense de Madrid. Madrid. 2010. En [http://eprints.ucm.es/14687/1/LOS\\_ESTADOS\\_FALLIDOS-CURSO\\_VITORIA.pdf](http://eprints.ucm.es/14687/1/LOS_ESTADOS_FALLIDOS-CURSO_VITORIA.pdf) pp.57
- 25 López Villicaña, Roma, et al, Somalia. Estado fallido y piratería marítima. Estudios de Asia y África vol XLIV. México DF. Sep-dic 2009. Documento electrónico del COLMEX. En <http://www.redalyc.org/pdf/586/58620918006.pdf> pp.27
- 26 Luttecke Barrientos, Javier, La seguridad internacional y su evolución. Los hechos a través de más de medio siglo. 2004. En <http://www.revistamarina.cl/revistas/2004/3/luttecke.pdf> pp.14
- 27 Marín Caceres, Laura, Otra vez el delito de la piratería marítima en torno a la reforma del código penal de 2010. España 2012. En <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:2MwOgWD8BYMJ:revistaselectronicas.ujaen.es/index.php/rej/article/download/840/743+Otra+vez+el+delito+de+la+pirater%C3%ADa+mar%C3%ADtima+en+torno+a+la+reforma+del+c&cd=1&hl=es&ct=clnk&gl=mx> pp.14
- 28 Martín Peralta, Carlos, 2013: Somalia y el cuerno de África en la encrucijada. Instituto Español de Estudios Estratégicos. Documento de opinión. Enero 2013. En [http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs\\_opinion/2013/DIEEEO12-2012\\_SomaliaCuernoAfrica\\_Encrucijada\\_Martin-Peralta.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2013/DIEEEO12-2012_SomaliaCuernoAfrica_Encrucijada_Martin-Peralta.pdf) pp.16

- 29 Nievas, David, El conflicto en Somalia y el movimiento islamista. Centro de Estudios Internacionales para el desarrollo. Buenos Aires, Argentina. En [http://www.ceid.edu.ar/biblioteca/observatorio\\_africa/ponencia\\_david\\_nievas.pdf](http://www.ceid.edu.ar/biblioteca/observatorio_africa/ponencia_david_nievas.pdf) pp.14
- 30 Noor, Hassan, Emergencia dentro de una emergencia: los desplazados internos somalíes. En <http://www.acnur.org/biblioteca/pdf/6134.pdf?view=1> pp.3
- 31 OMC. Acceso a los mercados para los productos y servicios cuya exportación reviste interés para los países menos adelantados. Subcomité de países menos adelantados. Octubre 2010. En <http://www.mdg-trade.org/LDCW48%20Sp.pdf> pp.63
- 32 OMI. Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques. 22 enero 2002. En <http://www.marinamercante.gob.hn/PDF/resoluciones-omi/Resoluciones%20Asamblea%20OMI/ASAMBLEA%20N%C2%B7%2022/RESOLUCIONESA922.pdf>
- 33 Operación Atalanta. CECOPAC 2010. En [http://cecopac.cl/actualidad/actual/2010/abril\\_2010/atalanta.pdf](http://cecopac.cl/actualidad/actual/2010/abril_2010/atalanta.pdf) pp.3
- 34 Operación atalanta. EUNAVFOR. 2010. pp.37
- 35 Organización de las Naciones Unidas. Estudio sobre Conceptos y Políticas de Seguridad con Fines Defensivos. 22 sep 1992. En <http://www.aedojas.com.ar/archivos/1993%20-%20UN%20-%20DEFENSA%20NO%20OFENSIVA.pdf>
- 36 P. Martín, Loreta, et al, Piratería en Somalia ¿excusa u oportunidad geopolítica? Informe número 13, Barcelona, octubre 2012. En <http://www.rebelion.org/docs/160820.pdf> pp.72
- 37 Pereyra, Darío M. Comercio e integración en África: el rol de la Unión Africana. Buenos Aires, agosto 2007. Tesis. En [http://repositoriocyt.unlam.edu.ar/biblioteca/tesis/pereyra\\_d\\_mri.pdf](http://repositoriocyt.unlam.edu.ar/biblioteca/tesis/pereyra_d_mri.pdf) pp.132
- 38 Pintor Extramiana, Carlos, El Océano Índico como espacio geoestratégico. 2010. En [http://biblioteca.cisde.es/wpcontent/uploads/group-documents/4/1328532790-EIOcanondicocomoespaciogeoestrategico\\_CarlosPintor.pdf](http://biblioteca.cisde.es/wpcontent/uploads/group-documents/4/1328532790-EIOcanondicocomoespaciogeoestrategico_CarlosPintor.pdf) pp.37
- 39 Piratería en el cuerno de África. 8º modelo de Naciones Unidas, TEC campus Puebla. 2009. pp11
- 40 Piratería marítima. Interpol. 2010. En [http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:3ySa9oDHAaKJ:www.interpol.int/content/download/19243/175931/version/6/file/Factsheets\\_EN\\_mars2013\\_DCO03%2520web.pdf+pirateria+maritima+interpol+2010&cd=2&hl=es&ct=clnk&gl=mx](http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:3ySa9oDHAaKJ:www.interpol.int/content/download/19243/175931/version/6/file/Factsheets_EN_mars2013_DCO03%2520web.pdf+pirateria+maritima+interpol+2010&cd=2&hl=es&ct=clnk&gl=mx)
- 41 Piratería marítima. INTERPOL. Septiembre 2009. En <http://www.interpol.int/es/Criminalidad/Pirater%C3%ADa-mar%C3%ADtima/Pirater%C3%ADa-mar%C3%ADtima>
- 42 Polaino Martínez, Ma. Del Carmen, Somalia, Organización de periodistas en internet, 2009. En <http://www.periodistas.org/redseguridad/Somalia.pdf> pp.75
- 43 Portela Guedes, Henrique Peryroteo, La vuelta de la piratería marítima, Marina de guerra portuguesa, marzo 2009. En [http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:WSJ\\_ZtKz1gsJ:www.armada.mde.es/ArmadaPortal/ShowBinaryServlet%3FnodePath%3D/BEA%2520Repository/Desktops/Portal/ArmadaEspañola/Pages/mardigital\\_revistas/02\\_revistaGenMarina/02\\_catalogoRGM/2009/2009\\_03\\_es/01\\_cap1\\_es//archivo+12.+La+vuelta+de+la+pirater%C3%ADa+mar%C3%ADtima.+Henrique+peryroteo+portela+guedes.&cd=1&hl=es&ct=clnk&gl=mx](http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:WSJ_ZtKz1gsJ:www.armada.mde.es/ArmadaPortal/ShowBinaryServlet%3FnodePath%3D/BEA%2520Repository/Desktops/Portal/ArmadaEspañola/Pages/mardigital_revistas/02_revistaGenMarina/02_catalogoRGM/2009/2009_03_es/01_cap1_es//archivo+12.+La+vuelta+de+la+pirater%C3%ADa+mar%C3%ADtima.+Henrique+peryroteo+portela+guedes.&cd=1&hl=es&ct=clnk&gl=mx) pp.11
- 44 Ramos Vera, Mario, La piratería y el fracaso del estado en Somalia. Septiembre 2009. En [http://www.fundacionfaes.org/file\\_upload/publication/pdf/20130423212303la-pirateria-y-el-fracaso-del-estado-en-somalia.pdf](http://www.fundacionfaes.org/file_upload/publication/pdf/20130423212303la-pirateria-y-el-fracaso-del-estado-en-somalia.pdf) pp.14

- 45 República somalí. Oficina de información diplomática del ministerio de asuntos exteriores y de cooperación español. Julio 2012. En [http://www.exteriores.gob.es/Documents/FichasPais/SOMALIA\\_FICHA%20PAIS.pdf](http://www.exteriores.gob.es/Documents/FichasPais/SOMALIA_FICHA%20PAIS.pdf) pp.5
- 46 Revista de defensa española. “El relámpago en la operación Atalanta” septiembre 2012. En [http://www.navantia.es/ckfinder/userfiles/files/sala\\_pr/relampago.pdf](http://www.navantia.es/ckfinder/userfiles/files/sala_pr/relampago.pdf) p.22
- 47 Revista de defensa española. “Se incorpora el buque anfibia Galicia, refuerzo a la operación atalanta”. Septiembre 2010. En [http://www.portalcultura.mde.es/Galerias/revistas/ficheros/RED\\_266.pdf](http://www.portalcultura.mde.es/Galerias/revistas/ficheros/RED_266.pdf) p.18
- 48 Reyes Camacho, Jorge Andrés, Análisis del impacto del fenómeno de la piratería marítima, sobre el comercio marítimo internacional en la región del mar de China. Bogotá 2012. Tesis. En <http://repository.urosario.edu.co/bitstream/10336/3939/1/1018414451-2012.pdf> pp.73
- 49 Royo Aspa, José María, Las sucesivas crisis de Somalia. Universidad Autónoma de Barcelona. Fundación para las Relaciones Internacionales y el Diálogo Exterior Septiembre 2007. En [http://www.fride.org/download/COM\\_Somalia\\_ESP\\_sep07.pdf](http://www.fride.org/download/COM_Somalia_ESP_sep07.pdf) pp.7
- 50 Sánchez Gómez, Sandra, La piratería marítima. Un problema de actualidad. Universidad Francisco Marroquín, Guatemala 2002. Tesis. En <http://www.tesis.ufm.edu.gt/pdf/3516.pdf> pp.90
- 51 Sánchez Patrón, José Manuel, Piratería marítima, fuerza armada y seguridad privada. Departamento de Derecho internacional Adolfo Miaja de la Muela de la Universidad de Valencia. Mayo 2012. En <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:X5WJhUbF-9QJ:dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4044353.pdf+15.+Pirater%C3%ADa+mar%C3%ADtima,+fuerza+armada+y+seguridad+privada.+Jose+manuel+S%C3%A1nchez+patr%C3%B3n&cd=1&hl=es&ct=clnk&gl=mx> pp.20
- 52 Sobrino Heredia, José Manuel, Piratería y terrorismo en el mar. Universidad de A. Coruña, 2008. En [http://www.ehu.es/cursosderechointernacionalvitoria/ponencias/pdf/2008/2008\\_2.pdf](http://www.ehu.es/cursosderechointernacionalvitoria/ponencias/pdf/2008/2008_2.pdf) pp.68

- VIDEOGRAFÍA

- 1 Hilary Clinton: Moves against to pirates en <http://www.youtube.com/watch?v=4VW-KbRIsUU>
- 2 Hilary Clinton: pirates must be brought to justice en <http://www.youtube.com/watch?v=7Ygae9oION4>
- 3 Pirate coast-somali en <http://www.youtube.com/watch?v=oWRZfixUJik>
- 4 Ridley, Scott, La caída del halcón negro, 2004. DVD de la biblioteca José Vasconcelos o en <http://www.youtube.com/watch?v=HVolljEQSGs>
- 5 Toxic Somalia. La verdad sobre el origen de la piratería de Somalia. <http://www.youtube.com/watch?v=SBccjhrqASs>