



Real
Instituto
Elcano

Documento de Trabajo

Working Paper

Piratería en Somalia: “mares fallidos” y consideraciones de la historia marítima

Fernando Fernández Fadón

20/02/2009

Documento de Trabajo N° 10/2009

Piratería en Somalia: “mares fallidos” y consideraciones de la historia marítima

Fernando Fernández Fadón

Índice

Introducción: la piratería y sus causas estructurales

Grupos de piratas en Somalia: clasificación y evolución

El *modus operandi* de los Marines Somalíes

Las dimensiones mediática y cibernética de la piratería

La operación *Atalanta* de la UE: consideraciones estratégicas

Conclusiones

Introducción: la piratería y sus causas estructurales

La captura de buques por piratas somalíes durante los últimos tiempos está pasando del interés mediático por las aprehensiones al interés estratégico por su análisis. El artículo de Middleton (2008) para Chatham House, que se cita en la mayor parte de los primeros análisis como referencia, ha compilado una serie de trabajos procedentes de distintas fuentes que, pese a sus innegables aportaciones, conviene matizar. Dicha ponderación responde a cuestiones de perspectiva y metodología, ya que aunque se incluya a la piratería con frecuencia dentro de la rúbrica de los “nuevos riesgos”, tal calificativo puede inducir a presentar una visión sesgada de una actividad delictiva que hunde sus raíces y enseñanzas en la noche de los tiempos.

La piratería marítima no es un problema nuevo ni exclusivo del área de Somalia y presenta unas causas estructurales en parte autóctonas de cada región y en parte comunes a todas las piraterías. Las características actuales de la piratería en Somalia se remontan a principios de los años 90 aunque antes se manifestaban de otras formas.¹ Uno de los factores estructurales que la explican y que cuenta con numerosos antecedentes en la historia general de la piratería está relacionado con la pérdida de recursos pesqueros de los que dependen la economía y alimentación de las comunidades costeras.² El Grupo de Supervisión para Somalia (GSS) de Naciones Unidas (ONU) ha venido alertando en sus informes sobre la depredación sistemática de la zona económica exclusiva que corresponde al Estado somalí.³ Las acciones que dilapidan la riqueza en el ecosistema marino del Cuerno de África no se limitan a la sobreexplotación de las especies marinas sino que también incluyen descargas de vertidos tóxicos de todo tipo, incluido el de residuos nucleares del que sospecha la Organización para la Agricultura y la Alimentación de la ONU (FAO, 2008, p. 6).

El impacto que tiene la pesca ilegal sobre las condiciones socioeconómicas de las comunidades pesqueras autóctonas de los países en desarrollo es un hecho constatado, entre otros, por la Comisión Europea (2007, p. 14), que estima que más del 50% del total de las capturas en Somalia, Liberia y Guinea Conakry son practicadas de manera ilegal.⁴ Los datos de que se disponen para evaluar esas repercusiones no están muy actualizados a causa de la propia dinámica interna de Somalia, pero según la FAO (2008, pp. 3-6) unos 700 buques de compañías extranjeras faenan de manera ilegal en la zona de Somalia, siendo la pesca artesanal –que comprendía en 1990 el 60% de las descargas en Somalia– la más afectada por la competencia directa de las flotas extranjeras, mientras que el 40% restante, que corresponde a la pesca industrial, se encuentra también mayoritariamente controlado por empresas foráneas. El hecho objetivo de que los pescadores somalíes puedan pescar cada vez menos afecta de una manera decisiva a las ya de por sí frágiles economías litorales y explica, en parte, el origen de la piratería en la zona y su uso por los grupos de piratas en Somalia como argumento retórico para justificar sus acciones.

La síntesis de la Tabla 1 es meramente orientativa, ya que la cronología de los datos se remonta a 1980, pero aún así las estadísticas del *Country Profile* para Somalia pueden aportar alguna orientación sobre una posible relación entre la pérdida de peso de la pesca en las comunidades litorales y el auge de la piratería en Somalia:

¹ Ya en 1980 y durante el gobierno del dictador Barre, es posible encontrar “ladrones marinos” que asaltan barcos de todo tipo dentro de las 12 millas de las aguas jurisdiccionales de Somalia siguiendo criterios de oportunidad tanto en sus objetivos como en su constitución. También eran frecuentes los robos y asaltos a naves atracadas en puertos a fin de robarles todo tipo de bastimentos o combustibles. Normalmente éstos piratas se hacían pasar por fuerzas del orden y en su *modus operandi* no figuraba normalmente el secuestro del barco y su tripulación (ONU, 2006/229, p. 26).

² Según datos de 1990, antes de la caída del régimen de Siad Barre en 1991, la pesca en Somalia aportaba el 2% del PIB nacional y la agricultura un 50% (FAO, 2008). Y según el GSS, la pesca era una de las fuentes principales de ingresos y generaba aproximadamente 20 millones de dólares, unas 300.000 toneladas de pescado y 10.000 toneladas de marisco incluidos atún, tiburón, langosta y camarón que tienen fácil exportación (ONU, 2005/625, p. 28).

³ ONU (2007/436), pp. 24-25.

⁴ Commission of the European Communities (2007), p. 14.

Tabla 1. Descargas de pesca

	(%)
Descargas de pesca artesanal en la zona norte	38
Descargas de pesca artesanal en la zona noreste	37
Descargas de pesca artesanal en la zona sur	25

Entre los puertos que contiene dicho informe⁵ es curioso poder observar como la famosa localidad de Eyl, fondeadero de numerosos buques secuestrados por los piratas, ocupaba en solitario el segundo lugar, con un 10% del total de las descargas de pesca artesanal en la zona noreste del país. De la misma forma, tampoco puede escaparse el hecho de que en las zonas norte (que incluiría el Golfo de Adén) y noreste, donde existe una mayor dependencia de la pesca, no sólo la capacidad de reclutamiento de los grupos piratas resulta mayor, sino que también corresponde a esas áreas norte y noreste-central la mayor parte de los ataques.

A partir del desmoronamiento del régimen de Barre en 1991, surge un tipo de piratería que se desarrollará durante la década que se autodenomina “guardacostas”, cuyo “objetivo eran los barcos que pescaban ilegalmente y los que vertían sustancias tóxicas en la aguas costeras” según la ONU (2006/229, p. 26). La imposibilidad de contrarrestar la presencia de buques extranjeros llevó al auge de los grupos de poder privado como “caudillos” y “hombres de negocios”, quienes acabaron buscando en el mar medios alternativos al lucro cesante como resultado del proceso de depauperación de las estructuras de poder en Somalia. Como la gestión de los asuntos marítimos puede ser un negocio muy lucrativo, de entrada, las administraciones locales de Somalia o los dirigentes de facciones concedieron acuerdos de licencia a países, empresas o buques pesqueros extranjeros. Para supervisar esas concesiones, 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 de 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. Según la ONU (2006/229, p. 25): “algunos permisos se imprimen en papel con membrete del Gobierno anterior, en tanto que otros llevan los sellos personales de los caudillos”. Este tipo de hechos explica la presencia de buques pesqueros extranjeros con armas que han instalado en ellos las mismas “autoridades” que les han concedido las licencias.⁶ La “protección” también puede incluir la escolta por otras naves pertenecientes a los “caudillos” y “hombres de negocios” locales, que se arrogan *de facto* el control de determinadas zonas marítimas de Somalia. Todo ello, claro está, tiene un precio. Este se concreta en el pago por adelantado de “aranceles” o “licencias” que pueden alcanzar hasta un millón de dólares por temporada (ONU, 2007/436, p. 25).

Un ejemplo característico de esa degeneración administrativa y legal en las aguas somalíes lo proporciona el caso del pesquero *Alpha Serengueti* con base en el puerto de Mombasa (Kenia) de donde zarpó el 25 de noviembre de 2004. Los propietarios de este buque informaron a la tripulación que faenarían en aguas territoriales de Kenia. Sin embargo, ya en la mar se les comunicó que realmente iban a pescar en Somalia, siendo sus miembros “obligados a firmar convenios redactados por una empresa de Mombasa en los que se estipulaba que se avenían a trabajar en un país declarado zona de guerra”, según el GSS (2005/625, p. 29). El 30 de noviembre el pesquero atracó en el puerto de Ma’an, al norte de Mogadiscio, en donde tras permanecer dos días –durante los cuales a la tripulación se le prohibió bajar a tierra– subieron unos “lugareños somalíes” que montaron un cañón antiaéreo de la Segunda Guerra Mundial tipo *Single Mark 4* de 20 mm en el pesquero keniano. Después de su instalación, el pesquero zarpó procediendo a faenar entre

⁵ Bargal/Hordiyo/Ras Hafun (13%); Bender Bella (9%); Eyl (10%); Garad/Hoybo/Eil Huur and Mareeg (3%); Adale (2%); otras áreas (1%). En FAO (2008), *op. cit.*, p. 3.

⁶ Según el Informe del GSS (2007/436, p. 25): “Las zonas de pesca parecen verdaderos campos de batalla y los buques pesqueros despliegan ostensiblemente armas montadas en el castillo de proa y apuestan marineros con armas portátiles en las cubiertas para alejar a los rivales que compiten por los mejores lugares para arrojar las redes”.

Mogadiscio y Kismaayo. Durante esos días otro buque mercante se les unió, el *Soul Sea*, el cual además de aprovisionar al primero, ejerció las labores de escolta armada (con un cañón mucho mayor) del *Alpha Serengeti* así como de otros “pesqueros amigos”. El 16 de enero de 2005, el pesquero keniano abrió fuego con su cañón contra dos pesqueros no identificados que habían “invadido su zona”, a lo que estos respondieron con armas de menor calibre. Este periplo terminó con el pescado empaquetado y etiquetado con procedencia de Kenia, cumpliendo todos los estándares de seguridad e higiene para poder pasar la inspección (una vez superada retiran dichas precauciones), y con destino a los mercados extranjeros. En este caso, el hecho fue descubierto, pero en otros supuestos los barcos y sus mercancías han pasado impunes los controles de la administración.

Por último, a todo este panorama que genera celos y conductas agresivas por parte de las comunidades de pescadores somalíes contra las flotas pesqueras extranjeras, habría que añadir los enfrentamientos en la mar entre pesqueros tradicionales somalíes y los barcos extranjeros. Teniendo presente todo este conglomerado de acontecimientos, no resulta extraño que algunos de los principales grupos de piratas somalíes hayan adoptado nombres como Guardacostas Voluntarios Nacionales (West, 2007, p. 1) o Guardacostas de Somalia, antiguo nombre de los famosos Marines Somalíes. En este sentido, se encuentran testimonios⁷ que afirman que ellos mismos se autodenominan “guardacostas” en lugar de piratas para justificarse⁸ ante el mundo, aunque bien es cierto que algunos de ellos han servido con anterioridad al Estado.⁹ Independientemente del discurso con fines propagandísticos practicado por los piratas, lo cierto es que la sobreexplotación pesquera en las aguas de Somalia constituye uno de los factores que han dado vida y retroalimentado la piratería en la zona. El hecho de que un buen número de los piratas que marinan embarcaciones en el Cuerno de África sean antiguos pescadores muestra un posible camino para su reintegración como una alternativa a la piratería, siempre que se asegure la rentabilidad de la pesca artesanal con programas de reestructuración de la economía pesquera somalí y regulando la actividad de las flotas e industrias pesqueras foráneas.

Otro de los factores que coadyuvan al reclutamiento individual o la aparición de nuevos grupos de piratas viene de la admiración y fascinación que estos despiertan en sociedades desestructuradas, con estados de carestía material y falta de expectativas profesionales y personales. El flujo de los ingresos generados por la piratería, entre 80 y 140 millones de dólares anuales según las estimaciones más fiables, reluce en el medio político y social donde se cobijan los piratas y su aureola de osadía y éxito fácil genera una atracción inevitable,¹⁰ una fascinación ya descrita por Gosse como fuente de reclutamiento y emulación del pirata Barbarroja.¹¹ El arraigo de la piratería encuentra un caldo de cultivo idóneo en la realidad política y social del país africano. Somalia padece una precaria y convulsa historia política que no han podido solucionar las distintas iniciativas de paz, siendo la última celebrada en Kenia, en 2004, la que abrió la etapa del actual

⁷ “Somali Pirates Living the High Life”, *BBC News*, 28/X/2008.

⁸ La actualidad de dicho argumento puede constatarse en un entrevista realizada por la BBC a uno de los piratas del superpetrolero saudí *Sirius Star* secuestrado el día 15 de noviembre de 2008 y retenido posteriormente en el fondeadero de Eyl: “Nuestra pesca ha sido erradicada y no podemos pescar, por lo que vamos a pescar lo que sea que pase por nuestras aguas porque necesitamos comer” (“Pirata: ‘El mundo necesita entender’”, *BBC News*, 25/XI/2008, http://news.bbc.co.uk/1/hi/spanish/international/newsid_7747000/7747205.stm).

⁹ En el mencionado informe de Chatham House, el capitán del remolcador ruso *Svitzer Korsakov*, retenido durante 47 días entre en febrero-marzo de 2008, afirmaba que entre los integrantes del grupo de piratas “[...] se cuentan un número indeterminado de ex miembros del servicio de guardacostas de esa región rebelde [por Puntland], que fueron entrenados por una firma del Reino Unido entre 1999 y 2002” (“La comunidad internacional no quiere luchar contra los piratas. Prefiere pagar”, entrevista de Javier Espinosa a Mohamed Muse Hersi, presidente de Puntland, *El Mundo*, 11/XII/2008).

¹⁰ Según la BBC: “Ellos (por los piratas) se casan con las mujeres más hermosas, construyen las casas más grandes, andan en automóviles nuevos y tienen las últimas armas [...] muchos jóvenes de Puntland, sin ninguna perspectiva de trabajo ni de estudios, son fácilmente atraídos por esta moda [...]” (“Somali Pirates Living the High Life”, *BBC News*, 28/X/2008).

¹¹ “Las sensacionales hazañas de Arouj, [...] atrajeron hacia él a todos los aventureros de las costas del sur y oriental del Mediterráneo. Su prestigio era tan grande como el que ejercía Drake sobre las juventudes de Devon y Cornualles en la segunda mitad del mismo siglo. Surgieron imitadores, y el Mediterráneo se halló pronto infestado de uno a otro extremo por las bandas de saqueadores procedentes de los puertos de Berbería” (Gosse, 1932, p. 6).

Gobierno Federal de Transición.¹² La resultante de todo este proceso es una débil arquitectura institucional desbordada por unas estructuras privadas de poder fáctico que no sólo condicionan la acción de gobierno, sino que complican cualquier tipo de estrategia de salida en virtud de su propia fragmentación y complejidad. Así, a finales de 2007, el Director de Seguridad del Ministerio de Seguridad Nacional reconoció a la agencia Associated Press que “cerca del 80% de Somalia no era seguro y se encontraba fuera del control del Gobierno”. Esta aseveración obliga a pensar si la insuficiencia que exhibe el Gobierno Federal de Transición a la hora de controlar su territorio, puede observarse de la misma forma cuando se vuelve la mirada hacia el ámbito marítimo. La herramienta conceptual para responder a esta cuestión la proporciona el término “mares fallidos” (Fernández Fadón 2006, p. 254) definido como “la incapacidad de algunos Estados para controlar sus espacios marítimos con repercusiones regionales o internacionales que susceptibles de ser utilizados como plataformas de actuación contra la seguridad regional o mundial”.

La piratería no es el único delito que se realiza en esos “mares fallidos” porque los piratas aprovechan sus actividades para asociarse a otros delitos vinculados al comercio ilícito, tal y como señala Moses Naim (2006). 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. Por lo tanto, no resulta sorprendente que los piratas, según el GSS de la ONU, estén involucrados en los negocios del tráfico de armas, que acaban por ejemplo en manos del grupo terrorista Al Shabaab¹³ o de algunos “caudillos locales”. Tampoco se escapan al negocio de los tráfico ilegales de seres humanos en el Golfo de Adén, aprovechando la “cuota de mercado” que les ofrece la dramática situación humanitaria de su propio país (ONU, 2008/769, p. 35). La evidencia, por ejemplo, de que en tres de sus puertos se haya detectado un solapamiento significativo entre las actividades de contrabando y los casos de piratería (ONU, 2008/274, p. 19), no es sino el resultado de una situación que el GSS anunciaba ya en 2005, afirmando que la vía marítima era la principal forma de seguir violando el embargo de armas debido al bajo coste del transporte y a la dificultad de controlar los espacios marítimos.

En fechas recientes, la ONU (2008/274, p. 6) ha detectado una mayor discreción de los envíos, pero la permeabilidad de los espacios marítimos, la falta de control de los litorales, la corrupción de las autoridades portuarias (incluido el propio alcalde de Mogadiscio sin ir más lejos)¹⁴ y de las fuerzas de seguridad provocan que siempre los traficantes de armas tengan un “representante” cerca de cualquier interceptación de un envío de armas por parte del Gobierno Federal de Transición para asegurarse su liberación. De esta situación tampoco se libran las fuerzas internacionales de la Unión Africana (UA) en AMISOM¹⁵ (*African Union Mission in Somalia*). A esta permisividad se une la

¹² Gutiérrez de Terán (2007, p. 53), contabiliza 14 tan sólo desde el intervalo que va desde 1991.

¹³ Según la ONU (2008/274, p. 17 y 19): “El Grupo de Supervisión ha recibido información indicativa de que los puertos de Harardheere y Hoybo [...] son centros neurálgicos de suministro para las bases próximas de la Shabaab en Dhusamareeb y El Bur, así como en Mogadishu. Los tres puertos naturales están mínimamente protegidos por las fuerzas del Gobierno Federal de Transición” y “Harardheere es considerado un feudo del clan Suleiman y fue la base de uno de los más conocidos piratas: Mohamed Abdi Hassan, ‘Afweyne’ [...] El Grupo de Supervisión ha recibido información fidedigna de fuentes de seguridad del Gobierno Federal de Transición que corrobora su función de importador de armas de Eritrea para el ex caudillo Hussein Aideed, actuando como contratista junto con la esposa de Aideed, Fatun Hussein”. Y, en todo caso, está claro que “... quienquiera que organiza los envíos de armas o los actos de piratería está obligado a hacerlo en coordinación con el responsable del puerto en cuestión, lo que lo convierte en cómplice” (ONU, 2008/274, p. 54).

¹⁴ “[...] confirmado al Grupo de Supervisión que Mohamed Dheere impone impuestos al margen de las cantidades que se adeudan legalmente al Gobierno Federal de Transición. [...] la recaudación de impuestos y aranceles aduaneros no se realiza de forma justa e imparcial ni se basa en ninguna estructura de tasas coherente. Según las estimaciones de los miembros de la comunidad empresarial, los aranceles y tarifas que se cobran por un buque de tamaño medio [...] en la práctica, sin embargo suele negociarse una tarifa plana para todos los cargos incluidas las tasas de seguridad [...] cuando se expiden recibos, en ellos se consignan cantidades menores que las sumas que realmente se han abonado [...] un ex ministro del Gobierno Nacional de Transición reveló además que Dheere recibe unos 50.000 dólares mensuales únicamente en concepto de derechos portuarios recaudados en Mogadishu” (ONU, 2008/274, p. 43).

¹⁵ “[...] Son oficiales ugandeses de la AMISOM, que venden reservas de armas y municiones procedentes de los alijos descubiertos en Mogadishu. [...] Por medio de diversas fuentes, el Grupo de Supervisión logró recomponer el *modus operandi* empleado por los soldados ugandeses implicados en la venta de armas: los soldados han creado una red por medio de sus traductores, que están en contacto con los comerciantes de armas; cuando los comerciantes de armas reciben un ‘pedido’ de un cliente, un representante del comerciante se pone en contacto con un miembro de confianza del batallón ugandés destacado en el puerto marítimo de Mogadishu, donde se almacenan las armas (depósitos de la Shabaab) por la noche, escoge las armas se asegura de que funcionen; paga al oficial

posibilidad de que ante una caída del Gobierno Federal de Transición se incrementen los flujos, tal y como ocurrió en 2007 cuando el número de transacciones realizadas en los mercados de armas de Somalia se cuadruplicó, en un negocio donde hasta el 80% de las municiones con las que se trafica proceden de los arsenales de las fuerzas etíopes y del Gobierno Federal de Transición, según el mismo informe.

Por último, conviene llamar la atención sobre la ampliación de la zona de actuación de la piratería, llegando a 500 millas náuticas de la costa de Kenia para el secuestro del mercante *M/V Virius Star* y acciones posteriores a considerable distancia al este de Tanzania, según consta en la Res. 1851 (2008) de 16 de diciembre, y la práctica de emplear buques nodriza propios o secuestrados para actuar en las zonas de mayor tráfico marítimo. Esta situación, que muestra una actividad delictiva en expansión geográfica y funcional, se ve influida por la situación de violencia interna y la consecuente falta de capacidad del Estado para hacer valer la autoridad en sus aguas. Por tanto, el ascenso de la piratería y sus delitos asociados evidencia la gravedad del riesgo dentro de un proceso en el que la represión de la piratería no puede desvincularse de la desarticulación y debilidad que padecen los poderes públicos del Estado en Somalia.

Los grupos de piratas en Somalia: clasificación y evolución

Existen varios grupos de piratas que operan en las aguas de Somalia, de los que diferentes estudios convienen en destacar cuatro de ellos como los principales:¹⁶ (1) Guardacostas Voluntarios Nacionales; (2) Grupos de Marka; (3) Marines Somalíes; y (4) Grupos de Puntlandia. El análisis de la evolución de estos grupos no resulta fácil, pero en el momento actual y según las informaciones disponibles parecen reducirse a dos redes principales que operan en el Golfo de Adén y las zonas central y noreste de los espacios marítimos de Somalia. Esas redes, según la ONU (2008/769, p. 32), compartirían un mismo tronco, los Marines Somalíes. En origen, los grupos de piratas se disponen de la forma enumerada, según se recorre la costa de Somalia desde las latitudes más meridionales hasta alcanzar la frontera con Yibuti:

- (1) Los primeros que se encuentran son los denominados Guardacostas Voluntarios Nacionales (NVCG), los cuales atacan pequeñas embarcaciones de pesca entre otros tipos. Su jefe sería Mohamed Garad, antiguo “caudillo”¹⁷ somalí. Su localización se correspondería a la parte meridional de Somalia en torno a la zona de Kismaayo.
- (2) Grupos de Marka. Son un conglomerado de pequeños grupos con un bajo nivel de organización que operan en la zona de Marka, en la región de Bajo Shabelle. Sus medios marítimos y armamento se consideran mejores que los del NVCG, llegando algunas de sus naves a montar cañones en cubierta. Sus actividades combinan el contrabando y los asaltos marítimos a todo tipo de buques. En cuanto a su financiación, existen pruebas que los relacionaban con el entonces caudillo y gobernador de la región del Bajo Shabelle, Sheik Yusuf Indohaadde.
- (3) Los Marines Somalíes. Es el grupo mejor organizado y capaz de cuantos operan en Somalia y en las circunstancias actuales se estima como el más activo. Entre sus hazañas se encontraría el secuestro del atunero español *Playa de Bakio*. Su estructura de mando es similar a la de un estado mayor militar ya que cuentan con un almirante general (Mohamed Ali Hassan), un almirante (Mohamed Osman), un vicealmirante (general “Gray”, jefe de las operaciones marítimas) y un jefe de actividades financieras (Mohamed Abdi Hassan conocido como

ugandés (siempre antes de la entrega) [...] las armas pequeñas, como los fusiles de asalto AK-47, los lanzagranadas RPG-2/7 y las ametralladoras PKM, tienen como destino final la Shabaab; las armas pesadas, como los cañones ZU-23 y B-10, van a parar a las autoridades de Somalilandia y Puntlandia” (ONU, 2008/274, p. 32).

¹⁶ Esta clasificación sigue la redactada en el informe del GSS (2006/229) que era la más elaborada, completa y clara hasta la publicación del informe de la ONU (2008/769) en diciembre de 2008. Su inclusión obedece a la metodología de ofertar un análisis de la evolución del fenómeno.

¹⁷ West (2006), p. 7.

“Afweyne”), según datos de la ONU (2008/274, p. 19). Este último, además de reconocer abiertamente su papel como pirata en una entrevista concedida a la agencia France Presse el 23 de agosto de 2006, realiza también actividades en el campo del tráfico de armas. Sus negocios incluyen el ataque y secuestro de barcos en zonas alejadas de la costa. El cuartel general de los piratas estaría en la localidad de Harardheere, teniendo en Eyl una “estación satelital” tal y como la denomina la ONU (2006/229, p. 29). Además de la utilización de embarcaciones rápidas para llevar a cabo sus acciones, el recurso del buque nodriza se encuentra entre otra de las características de este grupo.

- (4) Grupos de Puntlandia. Pasan por ser los más antiguos de Somalia, y son también conocidos como los “piratas pescadores”. Su edad es por lo general avanzada, al tiempo que suelen ser bastante discretos. Además de las actividades piráticas sus negocios también incluirían el contrabando. Uno de los medios utilizados para llevar a cabo sus ataques es llamar la atención con buques pesqueros transformados.

Respecto a la evolución de dichos grupos, el Grupo de Supervisión de la ONU (2008/769, p. 32) señala de manera general que el fenómeno de la piratería en Somalia tiene como protagonistas a dos redes principales, que tendrían como denominador común, por encima de los vínculos clánicos a los Marinos Somalíes. De hecho, el establecimiento de Eyl como algo más que una “base satelital”, parece ser resultado de un choque violento en 2007 entre las milicias a las que pertenecían tres de los principales cabecillas del citado grupo pirata y que habría terminado con la reconciliación a principios de 2008.¹⁸

Mapa 1. Somalia



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

¹⁸ Éstos serían Garaad Mohamud Mohamed y Mohamed Abdi Hassan alias “Afweyne” como líderes de la red de Harardheere y, por otro lado, Hisris Kulan “Boyah” quién tras ese enfrentamiento volvería a Eyl creando una red de piratería propia (ONU, 2008/769, p. 33).

Las dinámicas de cooperación entre ambas redes localizadas en Eyl y Harardhere según este informe sería una realidad (ONU, 2008/769, pp. 32-33). La misma fuente citada no proporciona información sobre la evolución seguida por el resto de los grupos aunque sí aparecen referencias a “otros grupos” que operarían desde Bossaso, Aluula, Haafun, Qandala, Bargaal y Gara’ad. La identificación de estos como los “Grupos de Puntlandia” no puede asegurarse de una manera certera, pero atendiendo a su localización geográfica y la utilización de algunas de esas “bases” como puertos de abastecimiento por parte de buques secuestrados y naves nodriza podría establecerse una relación que supere lo casual con la red de Eyl y, por extensión, incluso con la de Harardhere.

El *modus operandi* de los Marines Somalíes

Para explicar cómo actúan los piratas somalíes, se ha seleccionado la información que describe la de los Marines Somalíes porque es más accesible desde fuentes abiertas, a que estos piratas parecen estar detrás de la mayor parte de los últimos y más sonados secuestros y, por último, debido a su ascendencia sobre otros grupos. Entre sus capturas están el barco de recreo francés *Le Ponant* y el atunero español *Playa de Bakio*, y también posiblemente la del superpetrolero *Sirius Star* y el buque *Faina*, cargado con material militar. Los informes oficiales seleccionados pertenecen al estudio de los casos del secuestro del *dhow Safina Al Basirat*¹⁹ el 16 de enero de 2006 y del buque danés *Danica White*²⁰ secuestrado el 1 de junio de 2007.

Los Marines Somalíes tienen al menos dos bases conocidas superpuestas en las localidades de Harardhere y Eyl, todo ello sin perjuicio de que puedan existir algunas más, fruto evidente de la incapacidad del Gobierno Federal de Transición para hacerse cargo del control de los litorales.²¹ Desde estas bases proyectarían 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 oscilaría entre 1.000 y 1.500, con unas 60 embarcaciones a su disposición (ONU, 769/2008, p. 30). Estas cantidades deben entenderse como orientativas y ajustadas al momento de edición del informe ya que pueden variar con relativa rapidez. Sobre la hipótesis de que los ataques sean fruto de la oportunidad o no, existen informaciones que amparan ambas opciones. En la línea que sostendría que los Marines Somalíes dispondrían de una “estructura” de inteligencia, según el GSS, estos contrarían con sus propias redes de información e inteligencia, distribuidas en los países de la región, que informarían al “cuartel general” para que este decidiera los objetivos (ONU, 2006/229, p. 30). En el apartado de considerar la elección aleatoria de las naves a atacar y un valor inapreciable de sus redes de inteligencia, para el caso del pesquero indio *Safina Al Basirat*, el informe del GSS afirma que tras su captura los piratas arrumbaron hacia las rutas más conocidas por las que discurre el tráfico marítimo en la zona, atacando un buque porta contenedores y un buque cisterna que no denunciaron los hechos. De hecho, otro ataque –éste sí denunciado– lo cometieron utilizando el pesquero secuestrado como buque nodriza el 19 de enero de 2006 contra el granelero *Delta Ranger*, consiguiendo este último zafarse de los piratas.

Además del recurso a un buque nodriza que no mantienen de manera permanente, los piratas atacan generalmente en grupos de tres o cuatro embarcaciones rápidas a los barcos desde diferentes posiciones. En estas embarcaciones tripuladas por grupos no demasiado numerosos debido a su reducida eslora, 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 las embarcaciones de esas “flotillas”, llama la atención que el informe de la ONU (2008/769, p.

¹⁹ ONU, 2006/229, pp. 29-31.

²⁰ Danish Maritime Authority (2007).

²¹ En una próxima publicación el autor reflexiona sobre una evolución del concepto de “mar fallido”, hacia una realidad mucho más amplia, que define como “entorno marítimo fallido”. Véase F. Fernández Fadón (2009), *España y el Reino Unido*, dos potencias navales ante un escenario de incertidumbre, Secretaría General Técnica, Madrid, en prensa.

34) señale que estos disponen de “radares para embarcaciones pequeñas, con los que detectan sus objetivos, especialmente por la noche”. Esta panoplia de medios se completaría con recursos como los teléfonos móviles, satélite y el GPS, además de radios y otros sistemas de comunicación. En el apartado de las habilidades marineras, probablemente tienen que ver sus perfiles laborales previos como pescadores o antiguos miembros del servicio de guardacostas de Somalia, por lo que sus conocimientos de navegación son apreciables. Aún así, debido a la inexistencia de buques de gran porte entre los buques marinados en sus ocupaciones anteriores, no puede deducirse que los piratas posean la capacidad para hacer navegar, por ejemplo, un superpetrolero, aunque podrían solucionarla en el futuro recurriendo al método seguido por al-Qaeda en los atentados aéreos del 11-S.

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, caso de que este se detenga, será abordado 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-santuario 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, Hoybo y Harardheere.

La forma principal de liberar los buques apresados es la de pagar su rescate. La manera de hacerlo efectivo se hace a través de complejas redes internacionales que intermedian en el pago del dinero o mediante transacciones directas en efectivo, llevándose a cabo por intermediarios o con transferencias de barco a barco (ONU, 2008/769, p. 56). Según el relato del GSS (2005/625, p. 30) del pago del rescate por el buque *Feisty Gas*, este petrolero que transportaba gas licuado fue abordado y capturado el 10 de abril de 2005, siendo conducido luego 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.

El dinero obtenido se divide en varias partes. Una partida va dedicada a la compra de armas con lo que se fomenta el tráfico de armas en la zona y la violación del embargo impuesto por la ONU. Las otras se dividen entre los propios piratas a modo de usufructo, los “caudillos” y sus milicias (ONU, 2008/274, pp. 19-21).²² Cabe comentar también que no sería extraño pensar que los intermediarios, ya sean nacionales o extranjeros, también reciban alguna cantidad en concepto de “comisión”.

Respecto al montante de los rescates no siguen un patrón fijo, ya que 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 el dinero pagado en rescates a los piratas. Otras fuentes como el periódico *Lloyd's List* cifran en 50 millones de dólares la cuantía total de los rescates en ese año (ONU, 2008/769, p. 31), que representa cinco veces más de los ingresos totales de Puntlandia para 2008. Esto pone de manifiesto que los ataques piratas se han convertido en la actividad más lucrativa de Somalia (ONU, 2008/769, p. 61) y justificaría el apoyo social con que cuentan los piratas y la necesidad de actuar contra ellos fuera de esa cobertura.²³

²² Según datos del GSS sobre la célula de Eyl (ONU, 2008/769, p. 34) la distribución habitual es del 30% para la milicia marítima (se distribuye en partes iguales entre todos los miembros, aunque el primer pirata en abordar la nave recibe una porción doble o un vehículo. Los piratas que luchan contra otros piratas deben pagar una multa. Las familias de los piratas que hayan muerto durante la operación reciben una indemnización; 10% para la milicia terrestre, 10% para la comunidad local (ancianos, funcionarios locales, visitantes y gastos de hospitalidad para invitados y asociados a los piratas); financista 20% y 30% para el organizador.

²³ En la primera intervención militar francesa para liberar a los rehenes del velero *Le Ponant* se eligió como lugar para ejecutar la acción una carretera no transitada ya que no se podía prever la reacción de los piratas y de la población de Eyl ante una intervención

Por último, aunque no menos controvertido, está la vinculación entre la administración de Puntlandia y el negocio de la piratería. Esta está comprobada por la destitución de varios funcionarios, entre ellos Mohamed Aji Aden el 14 de octubre de 2008, por declaraciones como la del propio alcalde de Eyl, Abdullahi Said Aw-Yusuf, quien afirmaba tener información de primera mano sobre el hecho de que “varios ministros y oficiales superiores de la policía de la administración de Puntlandia eran cómplices en el repentino aumento de la piratería” (ONU, 2008/769, p. 35) y por testimonios que ha recabado el GSS que implicarían a varias figuras destacadas de la administración de Puntlandia, incluidos varios ministros, cuya investigación sigue en marcha. Mientras no aparezcan medios de vida alternativos, no faltarán apoyos a la piratería entre la administración.

Las dimensiones mediática y cibernética de la piratería

Como se ha señalado, los piratas que actúan en la actualidad en las aguas de Somalia se adiestran con el paso del tiempo participando en acciones directas contra naves extranjeras. Las referencias a las estructuras de mando referenciadas por el informe británico y ya advertidas con anterioridad por otro de la ONU probablemente incluyan un seguimiento de la prensa y de otras fuentes de información y de inteligencia abiertas (*Open Source Intelligence*, OSINT) desde lugares en donde se tenga acceso a Internet en Somalia. Prueba de ello y con el fin de romper tópicos, según datos de la CIA, para 2007 se tenía constancia de la existencia de 98.000 conexiones a Internet y 600.000 teléfonos móviles.²⁴ La inteligencia se completa con la información que reciben los piratas de los intermediarios u otras fuentes como los medios de comunicación para mejorar su capacidad de presión sobre los responsables de la seguridad del buque y de las personas. Los piratas también pueden recabar inteligencia estratégica en la información detallada que ofrecen los gobiernos que envían medios aeronavales a combatirlos y los medios de comunicación que detallan las operaciones. Con ello, los piratas tienen a su disposición el número, tipos, capacidades e incluso movimientos de las unidades navales y aéreas que se envían hacia la zona.

Desde el punto de vista de la seguridad de las operaciones en el área, reviste una importancia capital el conocimiento de que se envíe una unidad naval que pueda portar uno o dos helicópteros, o que bien carezca de dicha capacidad porque esa información llegará a los piratas sin demasiado esfuerzo, mientras en el otro bando las fuerzas desplegadas se tendrán que esforzar por obtener inteligencia²⁵ acerca de los buques nodriza marinados por los piratas o de sus emplazamientos terrestres, por citar un par de ejemplos. Otra derivada a considerar como parte de la dimensión mediática de la piratería es su posible incidencia en el desarrollo de las operaciones militares en el área de Somalia y su relación con una responsable discreción. El resultado de este proceso es que se pone en riesgo la necesaria sorpresa estratégica que ha de presidir la conducción de las acciones militares, especialmente contra enemigos difusos como los piratas, ya que se corre el riesgo de que sean los propios piratas quienes lleven la iniciativa y marquen los tiempos.

El pánico y alarma que crea la piratería entre armadores y la opinión pública es un elemento que se repite en la historia. Este ha sido un efecto buscado por parte de los diferentes piratas y corsarios en la historia, ya que unos armadores y unas tripulaciones atemorizados serán más susceptibles al chantaje y presentarán menos resistencia ante un posible asalto, respectivamente. Este particular redundaría por ende en una mayor motivación para atacar buques en virtud del escaso riesgo que se

armada extranjera. Una descripción de la operación que condujo a la liberación del yate francés puede consultarse en “Le Ponant: L’histoire secrète d’une liberation”, *Le Figaro*, 14/IV/2008, <http://www.lefigaro.fr/actualites/2008/04/14/01001-20080414ARTFIG00257-le-ponant-l-histoire-secrete-d-une-liberation.php>.

²⁴ Central Intelligence Agency (2008).

²⁵ “El problema es muy complicado. No sabemos cuántos son, pero si que están en todas partes [...] Sabemos que cuentan con buques nodrizas [...] Esos buques navegan con folios falsificados o cambiados lo que dificulta mucho su control. [...] Los piratas llegan camuflados en una zona marítima de mucho tránsito”. La selección de estos extractos corresponden a una entrevista realizada al jefe de la Célula de Coordinación de la UE contra la piratería Andrés Breijo (Breijo Claúr, 2008).

va a asumir y la probabilidad de recabar mayores sumas de dinero en los rescates. Se trata en suma de doblar la voluntad del enemigo. Esta labor es facilitada por la difusión dramática de los hechos por parte de los medios de comunicación, que a su vez proporciona propaganda gratuita a los secuestradores, con una más que probable influencia en el desarrollo de las negociaciones para conseguir la liberación de un buque secuestrado y de su tripulación. El riesgo de secuestro o su percepción genera incertidumbre, como ocurre cuando, por ejemplo, la principal asociación internacional de transporte de petróleo por vía marítima, la *International Association of Independent Tanker Owners* (Intertanko), cuyos integrantes poseen el 75% de los petroleros del mundo, acaba decidiendo apoyar la decisión de aquellos operadores que optaran por desviar el tráfico por la ruta del Cabo de Buena Esperanza y el este de Madagascar a fin de evitar las costas de Somalia y el Golfo de Adén.²⁶ Del mismo modo, aunque todavía es pronto para evaluar su impacto, crece el coste de los seguros asociados a la navegación por la zona, como señala el informe de Middleton (2008, pp. 2, 4 y 9) al referirse a los tránsitos por el Golfo de Adén. El riesgo afecta a la seguridad de las tripulaciones y al coste de fletes y seguros, pero la piratería no puede estrangular el transporte marítimo en la zona ni cortar las líneas de comunicación si además, como está ocurriendo, se siguen acumulando medios aeronavales de vigilancia en la zona.

La Operación Atalanta: consideraciones estratégicas

El empleo de las fuerzas navales en misiones de seguridad marítima no es tampoco algo novedoso. Para el caso español, conviene destacar que en la Revisión Estratégica de la Defensa de 2003²⁷ se incluyó al sector pesquero en el apartado referente al apoyo a sectores críticos de la economía nacional, aunque deja bien claro que es responsabilidad de otras instituciones. Ni que decir tiene que dicho apoyo a la flota pesquera española ya ha sido prestado por parte de la Armada con motivo de la conocida como “guerra del fletán” contra Canadá y de manera habitual apoyando las campañas de varias especies en los calderos del Atlántico Norte con patrulleros. La iniciativa trasladada por España y Francia al ámbito europeo con el fin de desplegar una fuerza naval europea en la zona del Cuerno de África para proteger entre otros a los atuneros que faenan en la zona, tras el ataque y secuestro del pesquero *Playa de Bakio*, encaja en un patrón asentado en la historia de España desde los tiempos en que la proyección imperial obligaba a reaccionar para proteger el comercio y la navegación marítima contra los piratas y que supone un punto y seguido en las operaciones aeronavales en torno a Somalia.

En el apartado sobre el tratamiento de la piratería en la zona de Somalia, las directrices establecidas a partir de las resoluciones del Consejo de Seguridad 1816 y 1834 se concretaron para el ámbito europeo en el temprano establecimiento de una Célula de Coordinación Militar (*European Union Naval Coordination Cell*), conocida como NAVCO. Aparte de la iniciativa europea, hay que recordar que tras la reunión del Consejo del Atlántico Norte del 8 de octubre de 2008 se aprobó que las agrupaciones navales permanentes de la OTAN²⁸ asistan a los casos de piratería en Somalia, como ya se puso de manifiesto con la operación *Allied Provider*.²⁹ Sin embargo, la puesta en marcha de una operación aeronaval europea conocida como *Atalanta*, resultado de la reunión del Consejo de Asuntos Generales y Relaciones Exteriores de la UE del 10 de noviembre de 2008 aconseja el estudio de esta novedosa iniciativa en el ámbito de la Política Europea de Seguridad y Defensa (PESD). En base a la información publicada en fuentes abiertas pueden observarse algunos puntos relevantes a la hora de tomar en consideración una operación contra la piratería, sobre los

²⁶ The International Association of Independent Tanker Owners (2008), *Piracy Prompts Tanker Diversions*, 20/XI(2008), <http://www.intertanko.com/templates/Page.aspx?id=45340>.

²⁷ Un documento que no ha llegado a tener otro valor que el prospectivo sobre las misiones y cometidos futuros de las Fuerzas Armadas.

²⁸ “La Organización del Tratado del Atlántico Norte ha desplegado siete buques de su Grupo Permanente Marítimo 2 para la lucha contra la piratería frente a la costa de Somalia. La misión principal del grupo, cuya flota comprende navíos de Alemania, los Estados Unidos de América, Grecia, Italia, el Reino Unido y Turquía, es proteger los buques que transporten cargamentos de ayuda humanitaria, así como los buques mercantes que cumplan los requisitos necesarios” (ONU, 2008/709, p. 13).

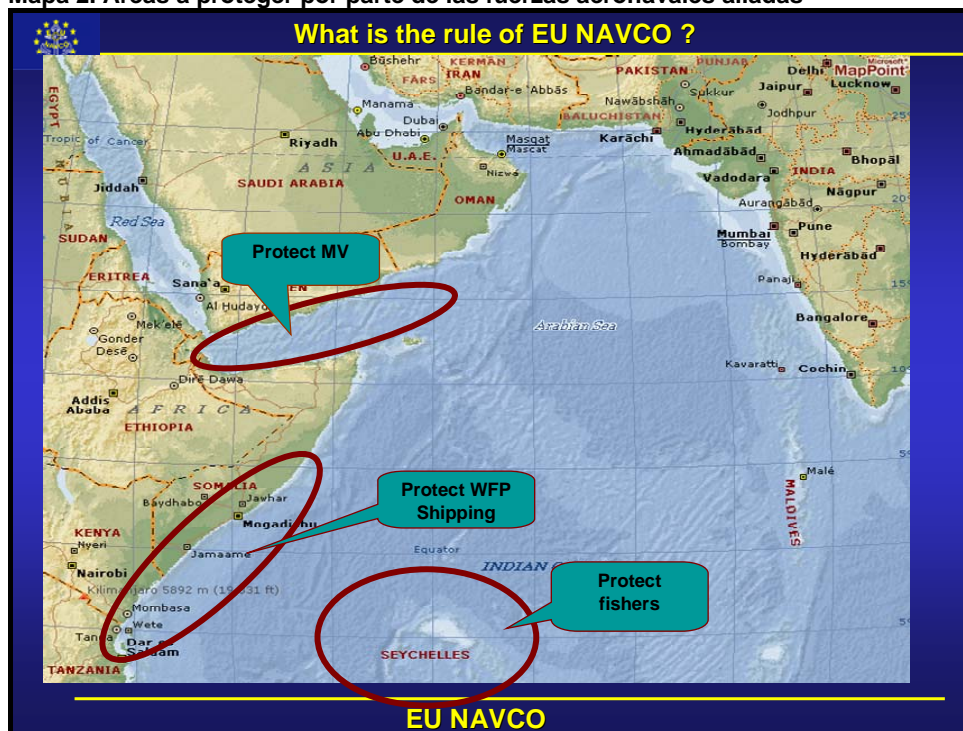
²⁹ NATO (2008).

que conviene reflexionar.

Lo primero que llama la atención es la extensión de la zona a controlar, lo que condiciona las operaciones navales tal y como han afirmado algunos expertos y responsables, como el jefe de la célula de NAVCO y el comandante en jefe de la *Operación Atalanta*, el almirante británico Jones,³⁰ además de la propia ministra de Defensa española, Carme Chacón, en su comparecencia³¹ ante la cámara baja. La variable geográfica afecta al cumplimiento de los objetivos asignados a la operación *Atalanta* publicados en el Diario Oficial de la UE del 12 de noviembre de 2008, que se resumen en la protección de los buques del Programa Mundial de Alimentos (PMA) cargados de material humanitario y la de otros buques que transiten por las aguas de la zona de Somalia. En este sentido, conviene rescatar la reflexión de otro marino, en este caso el almirante francés Lacoste, quién afirma que en la lucha contra el corso, o piratas como sucede en Somalia: “Los corsarios emplean como los guerrilleros o como los bandidos, las grandes rutas: se aprovechan de las extensiones marinas como los otros se aprovechaban de los amplios espacios desérticos o de los profundos bosques, para buscar en ellos refugio y para lanzarse sobre sus presas en el momento más propicio; sacaban provecho de la iniciativa y del efecto sorpresa” (Lacoste, 1987, p. 306).

Una perspectiva gráfica de la importancia de la variable geográfica la proporciona la Figura 1, que ofrece una idea de la superficie a proteger. Traducido a términos numéricos, la zona abarcaría según manifiesta la *Combined Task Force 150* (CTF-150) un área de 1,1 millones de millas cuadradas o equivalente “al tamaño de los mares Mediterráneo y Rojo juntos”.³²

Mapa 2. Áreas a proteger por parte de las fuerzas aeronavales aliadas



Fuente: European Union Naval Coordination Cell (NAVCO), *European Union Initiatives in Support of Implementation of UNSCR 1816*, Bruselas, 16/X/2008, <http://www.ebcd.org/EPISD/2008/PIRACY/FONTARENSKY.ppt>.

³⁰ “[...] Es una extensión marítima muy grande; equivale al Mediterráneo, poco más o menos” (Breijo Claúr, 2009). “*We also will be looking to keep a close match over the whole of the Somali coast, not an easy challenge –thousands of square kilometres of sea with the airspace above. We could have a force of hundreds and hundreds of ships and still have gaps in our patrol area*” (Jones, 2008, p. 1).

³¹ Chacón (2008).

³² US Naval Forces Central Command, US Fifth Fleet, Combined Maritime Forces, “*Super Tanker Attacked in Arabian Sea*”, 17/XI/2008, <http://www.cusnc.navy.mil/articles/2008/134.html>.

El señalamiento de tres áreas principales atendiendo a los buques cuyas derrotas discurren por el Golfo de Adén, los buques del PMA que navegan desde Kenia y Tanzania a puertos como el de Mogadiscio u otros en la costa norte, además de las acciones necesarias para proporcionar apoyo a los pesqueros, muestran una dispersión geográfica que puede repercutir sobre la disponibilidad de medios. El almirante británico Jones (2008, p. 2) al referirse a las fuerzas disponibles, afirmaba en su comparecencia del 9 de diciembre que estas estarían compuestas por una media de cinco o seis buques junto con dos o tres aparatos de patrulla marítima. De esta forma, encuentra encuadre la proposición del jefe de la fuerza europea cuando afirma que, aparte de lo significativo de las contribuciones navales y aéreas de los países de la UE, cuanto mayor sea el volumen de medios con que cuente el dispositivo *Atalanta*, mejor. Especialmente si, como se ha señalado anteriormente, los piratas continúan ampliando el radio de actuación desde el litoral somalí, pasando de 200 a 450 millas según el *International Maritime Bureau*, a 500 millas náuticas según recoge la Resolución 1851 (2008) de 16 de diciembre del Consejo de Seguridad en el apresamiento del mercante *Sirius Star* o el uso de buques nodriza desde 2006 con el que atacaban hasta unas 400 millas de costa (2006/229, p. 27). La ampliación exponencial de la superficie a controlar y proteger por parte de las fuerzas europeas depende de la capacidad de los piratas de sostener una “campana” simultánea en tres frentes diferentes, así como la potencialidad de abrir uno nuevo en latitudes más meridionales en las costas de Kenia e incluso Tanzania.

Por ello, y ante la proliferación y concentración de los ataques en el área del Golfo de Adén, desde finales de agosto y a iniciativa de EEUU, las fuerzas combinadas de la *Task Force 150*³³ pusieron en marcha una primera contramedida. Se tomó la decisión de establecer un corredor de seguridad para el área reseñada. En la implementación de la misma probablemente se consideraron además del cálculo de riesgo otros factores como la mayor proximidad al litoral somalí y la racionalización de los medios disponibles. En este sentido, un tratadista naval como Mahan ya recordaba a finales del siglo XIX que “la ventaja de la proximidad geográfica a un enemigo o al objeto del ataque, nunca es más evidente que en el sistema especial de guerra conocido con el nombre de ‘corso’” (Mahan, 1895, p. 38). Históricamente se encuentran ejemplos en dónde la cercanía ha jugado a favor de las actividades piráticas o corsarias, como se desprende de los extraordinarios resultados obtenidos por los corsarios franceses contra la navegación comercial inglesa, en buena manera gracias a la proximidad de sus bases atlánticas al litoral británico. La alta densidad de buques mercantes que transitan por el Golfo de Adén (30.000 al año) ejercen el efecto de atracción que supone un “negocio rentable”, tal y como ha sucedido repetidas veces en la historia de la piratería.³⁴ Por tanto, la adopción de la *Maritime Security Patrol Area* (MPSA) para la zona del Golfo de Adén se presenta como una solución coherente, en virtud de unas disponibilidades de medios, que conviene precisar que NAVCO estima como insuficientes: “*to survey efficiently the whole area, a lot of military assets have to be provided and they are not*”.³⁵

Sobre la eficacia de esta medida, hay que comenzar recordando que un 50% de todos los ataques ocurridos en las costas de Somalia durante gran parte del año han tenido lugar en la zona del Golfo de Adén. Las estadísticas oficiales reportan un ligero descenso en la efectividad de los ataques efectuados por los piratas para el período que comprende desde la puesta en marcha de la MPSA (26 de agosto) hasta el 21 de noviembre. En ese intervalo, los piratas han pasado de un 42% de eficacia en sus ataques anterior al establecimiento de la MPSA en dicha zona a un 37% en apenas dos meses de implementación y con los medios disponibles en las coordenadas espacio-tiempo referenciadas. Esta última acotación se refiere a que todavía las fuerzas navales comprometidas en la operación *Atalanta* no se encontraban desplegadas, recayendo el peso sobre otra fuerza naval integrada dentro del marco de la operación *Libertad Duradera*, conocida como la CTF-150. Esta

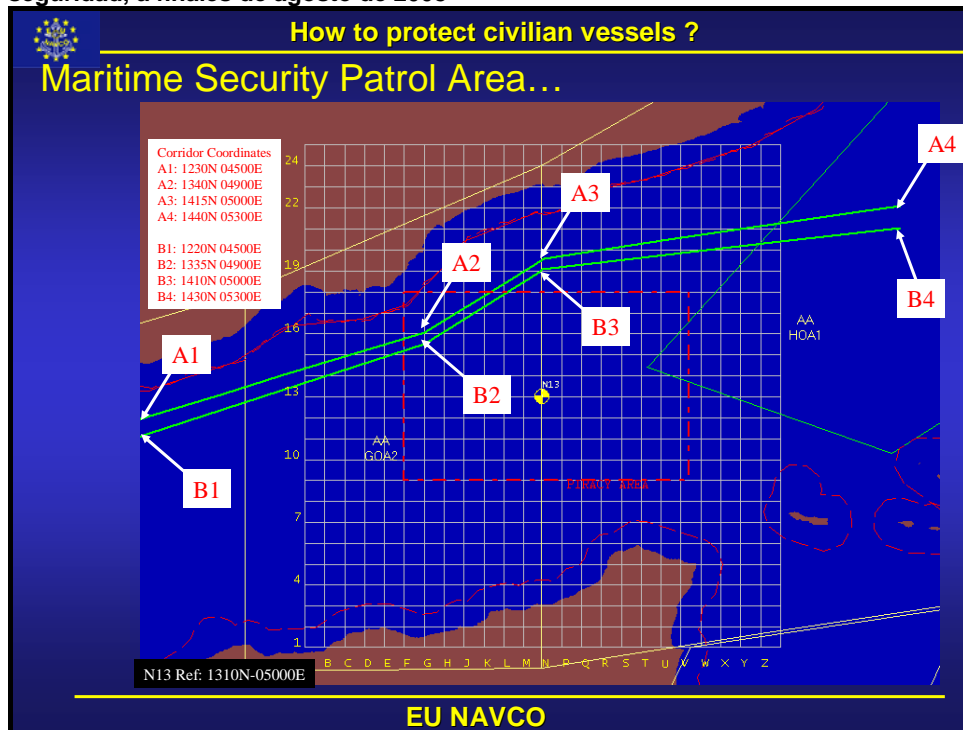
³³ US Naval Forces Central Command, US Fifth Fleet, Combined Maritime Forces, “Maritime Security Patrol Area to be Established”, 22/VIII/2008, <http://www.cusnc.navy.mil/articles/2008/105.html>.

³⁴ Defoe (1724) ilustró esta situación con la frase: “donde hay caza, hay alimañas” (p. 24).

³⁵ European Union Naval Coordination Cell (NAVCO) (2008), *European Union Initiatives in Support of Implementation of UNSCR 1816*, Bruselas, 15/X, p. 7.

reducción en la eficacia operativa de los piratas probablemente seguirá descendiendo con la incorporación de más recursos militares y la mayor adquisición de inteligencia de la zona, ya que semejante dispositivo obliga a los piratas a colocarse en situaciones de mayor riesgo a la hora de ejecutar sus ataques.

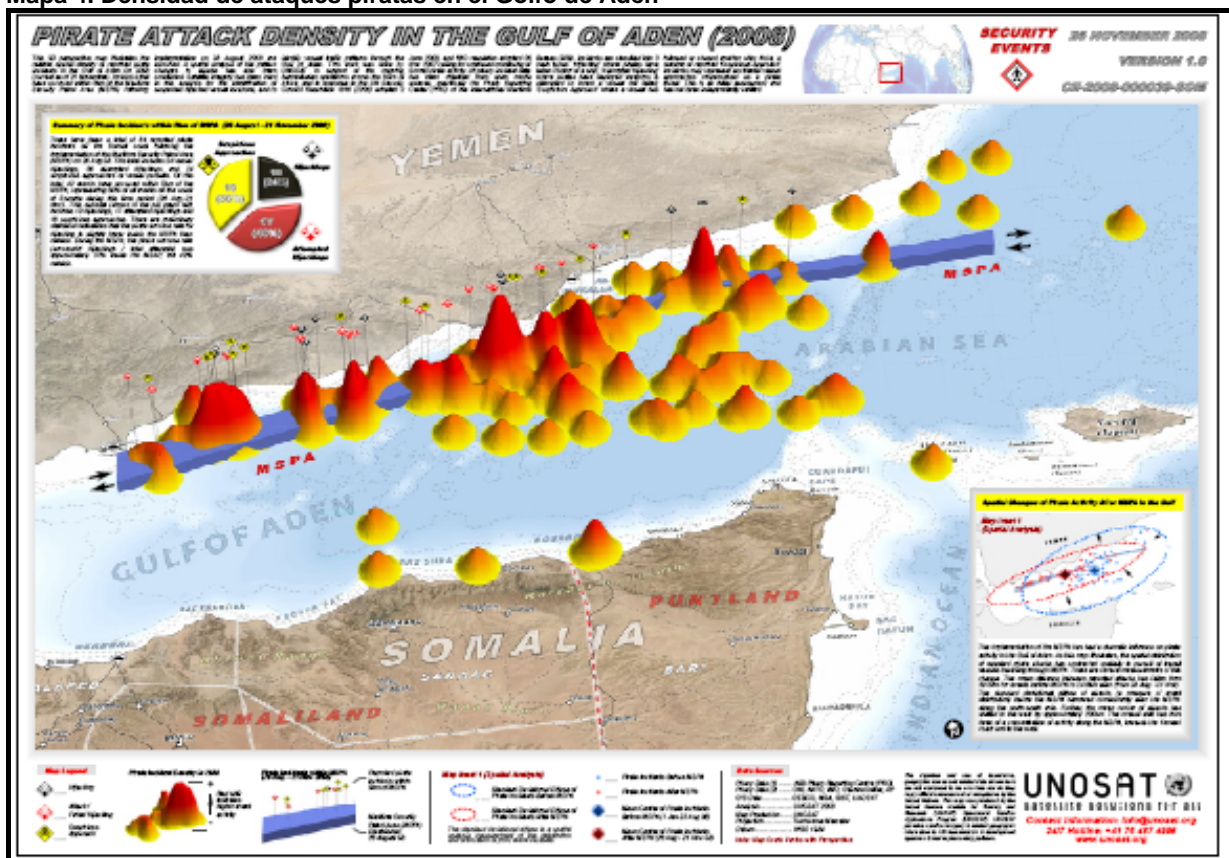
Mapa 3. Maritime Security Patrol Area establecida por la CTF-150 para el Golfo de Adén como corredor de seguridad, a finales de agosto de 2008



Fuente: European Union Naval Coordination Cell (NAVCO), *European Union Initiatives in Support of Implementation of UNSCR 1816*, Bruselas, 16/X/2008, <http://www.ebcd.org/EPISD/2008/PIRACY/FONTARENSKY.ppt>.

El Mapa 4, elaborado por UNOSAT, resume la actividad de ese período para la zona del Golfo de Adén.

Mapa 4. Densidad de ataques piratas en el Golfo de Adén



Fuente: UNOSAT (2008), http://unosat.web.cern.ch/unosat/asp/prod_free.asp?id=28.

Contra la tentación de pensar que los aliados estuvieran adoptando una estrategia timorata que descansa en exceso en unos parámetros defensivos, las tendencias históricas que analizan las campañas llevadas a cabo contra la piratería desde el siglo XVII hasta la Segunda Guerra Mundial muestran la escasa eficacia de empeñar medios militares en acciones de contraguerrilla en el ámbito marítimo (Gray, 2001, p. 38). Como corolario a esta afirmación, debe matizarse que la misma no debe interpretarse en la línea de pensar que los buques de guerra permanecen inactivos “esperando” a encontrarse con los piratas, hecho éste –por otro lado– diametralmente opuesto a la realidad.

Al tiempo que NAVCO y el propio almirante Jones dejaron entrever una mayor necesidad de recursos para cubrir con mayor efectividad las áreas y roles asignados, hay que contar con que desde la estrategia naval el establecimiento de un estado de seguridad absoluto resulta imposible por la propia dinámica de la guerra en la mar. NAVCO (2008, p. 7) reconoce esa condición, incluso cuando se refiere a la MSPA, zona en la cual el nivel de seguridad es más elevado: “So MV transiting inside the corridor are supposed to be more in security [...] MSPA is important but is not enough to protect MV in the Gulf of Aden”. Íntimamente ligado a ello hay que señalar que la misión de la operación *Atalanta* no es acabar con la piratería en la zona, sino reducir su importancia. Una erradicación total de la misma trasciende las posibilidades actuales del enfoque militar, por lo que el almirante Jones ha reiterado expresamente la finalidad y posibilidades del despliegue de *Atalanta* para evitar generar falsas expectativas.³⁶

A fin de aportar claridad sobre la condición de seguridad a la que puede aspirarse en la zona, para evitar conclusiones mal formadas, resulta aconsejable detenerse un momento para hacer unas breves precisiones desde la estrategia naval y las condiciones inherentes a la guerra en la mar. Un punto de partida lo aportaría la tesis del profesor Gray (2001, p. 35), al advertir algunas singularidades que incorpora la guerra en el ámbito marítimo a diferencia del escenario terrestre. La principal podría

³⁶ “Our mandate is to contribute to reducing piracy and ensuring humanitarian access and I’d be the first to admit that a naval force in itself cannot completely eradicate piracy... what we can do, I think, is made a significant contribution to counter piracy in a number of specific areas” (Jones, 2008, p. 1).

resumirse en la afirmación de que “en el mar no hay nada para ser mandado y dominado, y las líneas de comunicación están vacías”; es decir, además de la discrecionalidad de las derrotas a seguir por cada barco, en el espacio azul no pueden establecerse “guarniciones permanentes” para dominar un territorio o construir posiciones en determinados puntos que, en base a la permanencia que proporciona el elemento sólido, puedan ejercer una protección continuada sobre una población concreta por ejemplo. En la mar, tanto los potenciales dominadores como los potenciales dominados se encuentran en permanente movimiento. Por tanto, concluye que “un país no puede dominar físicamente el mar de la misma forma en que podría dominar la tierra” (Gray, 2001, p. 30). Para ahondar en este breve ejercicio de pedagogía conviene traer a colación el comentario de Lacoste, quién afirma por su parte que “la guerra en el mar es una guerra de movimiento de un género particular: en la alta mar no hay fortificaciones, fronteras visibles, ocupación del terreno [...] Para los ejércitos de tierra, solamente la guerra en el desierto es algo semejante” (Lacoste, 1987, p. 131). Podría decirse que los ejércitos en su afán de dominar el territorio avanzarían bajo frentes continuos conquistando y consolidando el terreno, cosa que por otro lado ni existe y por tanto tampoco resulta posible para la guerra en la mar, especialmente contra los piratas.

El tratamiento de la piratería en alta mar, una vez que ésta se ha convertido en una amenaza contra las líneas de comunicación, es objeto de un tipo de operaciones denominadas como “control del mar” o *sea control* en su acepción anglosajona.³⁷ Dichas operaciones constituyen un medio para lograr un fin, que no sería otro que el obtener “la facultad de usar el mar con *razonable* seguridad”, bajo unas condiciones determinadas de espacio y tiempo. Ese control se habrá de ejercer sobre unas áreas concretas en los momentos necesarios y precisos,³⁸ tratándose por tanto de un concepto selectivo que no incluye un ejercicio activo y permanente extensivo al océano entero, tal y como ha afirmado el jefe de la operación *Atalanta*. Por tanto, la idea de que la mera presencia de un buque de guerra sirve para disuadir a los piratas no encuentra base sólida, en tanto en cuanto su despliegue no sirve prácticamente de nada si no se encuentra en el lugar e instante adecuados.

De haberse enviado un buque en estas condiciones a proteger a los pesqueros, por ejemplo, poco podría disuadir a los piratas en las inmensidades de las aguas del Índico. Se trataría por tanto de contrarrestar la idea de que “vigilar por vigilar” sirve para “algo”. En este sentido, debe estimarse que el informe técnico del Ministerio de Defensa citado por el entonces secretario de Estado de Asuntos Exteriores, Bernardino León, que desaconsejaba el envío de una fragata al Índico, resulta coherente una vez contemplados los condicionantes geográficos y estratégicos navales.³⁹ Sí podría cuestionarse, sin embargo, la demora con que los países aliados han tomado conciencia de la amenaza que representaba la piratería para los pescadores europeos, los buques del PMA y el riesgo para el libre tráfico marítimo en la zona, ya que es posible encontrar llamamientos a las naciones por parte de las ONU desde el año 2006 para combatir la piratería en aguas de Somalia.

Tal y como se ha comentado con anterioridad, la tendencia histórica reactiva en la represión de la piratería se repite una vez más. Para proteger al tráfico marítimo las opciones que oferta la estrategia naval se concentran en dos principalmente. De un lado, el control de las aguas por las que transita el comercio marítimo, aspecto este que ya se ha analizado cuando se consideró la MPSA

³⁷ Royal Australian Navy (2000), p. 68.

³⁸ US Naval War College (2006), p. 70.

³⁹ “A este respecto quiero trasladarles en primer lugar, el contenido del informe elaborado por el Ministerio de Defensa sobre esta cuestión. En este informe, el Ministerio de Defensa afirma que las características del apoyo solicitado hacen que la misión solo pudiera ser llevada a cabo por una fragata, tipo de buque que no presenta las condiciones de autonomía ideales, por lo que sería necesario contar con varias unidades. La distancia a la zona desde España implica aproximadamente que para los tránsitos de ida y vuelta se necesitaría un mes, y la difícil situación de los países ribereños como el ya citado caso de Somalia o el de Yemen, no ofrece garantías en cuanto a posibles necesidades de aprovisionamiento, mantenimiento o reparación. Puertos como Djibuti, Mascat o Port Victoria necesitan varios días de tránsito, disminuyendo por tanto el periodo de permanencia del buque en patrulla. No se puede garantizar así un tiempo útil de operación más allá del 50 por ciento del total y eso disminuye notablemente el grado de eficacia del despliegue”. Véase Cortes Generales (2007), *Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados*, VIII Legislatura, Núm. 921, Comisión de Asuntos Exteriores, Congreso de los Diputados, Madrid, p. 5, http://www.congreso.es/public_oficiales/L8/CONG/DS/CO/CO_921.PDF#page=3.

establecida para el Golfo de Adén; por otro, el agrupar a los buques mercantes amenazados e incluirlos en un sistema de convoyes a fin de reducir su vulnerabilidad al mínimo. El recurso a este último sólo se considera en el caso de que la amenaza escale hasta unas proporciones difícilmente asumibles por el comercio marítimo, por cuanto ha de compensar los costes que conlleva también la adopción de este método de protección. A fin de ilustrar esta aseveración, puede ponerse el ejemplo de que la velocidad del convoy ha de ajustarse a la del barco más lento, lo cual provocaría desajustes en los tiempos y volúmenes de entrega, entrando en colisión directa con el principio logístico *just in time delivery* (Kelder, 2005, p. 118).

En el caso de que sea necesario recurrir a escoltas, estas habrán de ser de dos tipos. Una es la de escoltas distantes, con buques de guerra destacados en las proximidades de las áreas de mayor volumen de tráfico mercante/riesgo y siempre en función de las disponibilidades de unidades, el área determinada a controlar y de la manera más coordinada posible. El otro tipo se refiere a escoltas próximas, que se restringen por lo general a barcos concretos en función de unos criterios determinados de vulnerabilidad o interés, tal y como apunta NAVCO (2008, p. 8). En ambos casos cabe precisar que la posibilidad de tomar represalias se constituye en el centro de gravedad del mismo concepto de disuasión. La ausencia de una capacidad o voluntad para poder ejercer una represalia máxima trasladaría la posibilidad de defensa o disuasión a un mero ejercicio de presencia e incluso pérdida de credibilidad, pudiendo provocar un efecto inverso y contrario al perseguido.

Sobre este particular, la Doctrina Marítima Británica⁴⁰ es clara cuando afirma que para que una operación de este tipo sea eficaz es fundamental que se pueda “disuadir a un potencial atacante mediante la amenaza de tomar represalias” porque “en escasas ocasiones se podrá escoltar y defender, por tanto, a todos y cada uno de los buques mercantes; por ello habrá que tomar medidas para potenciar la capacidad de autodefensa individual de cada buque mercante”. La alusión sobre una posible extensión de las medidas de autodefensa a los propios los buques mercantes no debe entenderse, para el caso de Somalia, con un reparto de armas y el montaje de sistemas de defensa militares para responder con violencia a los intentos de secuestro de los piratas somalíes, aunque existen precedentes históricos. Entre otros, cuando los buques mercantes de las Flotas de Indias españolas montaban artillería cedida por la Casa de Contratación de Sevilla, dichas piezas tenían que ser devuelta una vez finalizada la navegación; o durante la Segunda Guerra Mundial en el caso de los convoyes aliados. Ni que decir tiene que la adopción de semejantes medidas, que combinaban desde el sistema de convoyes al armado de buques mercantes, respondían a unas situaciones de amenaza mucho mayores a la que se enfrenta la navegación comercial en la zona de Somalia. Asimismo, la historia proporciona otros ejemplos en donde para contrarrestar la amenaza de la piratería se decidió armar a marinos civiles –como sucedió con la Liga Hanseática–, con el resultado de que una parte de esas tripulaciones y barcos pasaron a ejercer la piratería ya que lo vieron un negocio más rentable (Renkin, 1972, p. 12). En Somalia, armar a los marinos mercantes no se presenta como una opción adecuada y mucho menos realista, ya que además del peligro que supone entregar armas a los tripulantes de los 30.000 barcos que transitan anualmente el Golfo de Adén, habría que sumarle los pesqueros y demás barcos que naveguen en un radio de 400 millas de las costas somalíes. Todo ello sin tener en cuenta las posibilidades de escalada violenta que podría generar la concreción de una medida de ese tipo, tal y como afirma el jefe de la Célula de NAVCO (2008, p. 1). Llevar a la práctica dicho proyecto se erige en una opción poco aconsejable desde el punto de vista legal, porque cada país posee una ley diferente en cuanto al uso y tenencia lícita de armas, por las dificultades de control y fiscalización del uso de esas armas, la necesidad de formación en la utilización de las mismas y, por último, por su elevado coste.

Los buques del Programa Mundial de Alimentos (PMA) trasladan suministros para las personas afectadas por el desastre humanitario que vive Somalia a consecuencia de su situación de conflicto. Su número ha pasado de 1,8 millones a comienzos de 2008 hasta los 3,25 millones a finales del

⁴⁰ Ministry of Defence (1995), p. 87.

mismo, según la UE,⁴¹ y los envíos marítimos constituyen el canal principal de abastecimiento, por lo que la protección de esos buques resulta crítica.⁴² El PMA estima que el 90% de la asistencia humanitaria a Somalia se moviliza por mar,⁴³ de ahí que esta misión que en otro tiempo fue cubierta –aunque no de manera permanente– por buques de guerra de Francia, Dinamarca, los Países Bajos y Canadá se ha vuelto ahora una prioridad en el mandato de la operación *Atalanta* y el almirante Jones la considera como el primer objetivo y el más importante de todos los que se le han asignado.⁴⁴ Estos envíos se realizan en un ambiente que se torna especialmente peligroso en cuanto penetran en las aguas territoriales de Somalia, debido a que las entregas son puntuales, llevadas a cabo por un número determinado de barcos y puede que preprogramadas. La importancia de este último aspecto no sería menor caso de ser así, por cuanto las estructuras de inteligencia de los piratas en los puertos de salida de los buques con asistencia humanitaria en Kenia y Tanzania, amén de los puertos de destino, podrían poner sobre aviso no sólo al “centro de mando” de los piratas sino que también dicha información podría llegar a oídos de grupos terroristas como Al Shabaab o la propia al-Qaeda para hacer del buque de escolta, por ejemplo, blanco de un atentado. Ambas razones encajan con la decisión de desplegar equipos de protección de infantes de marina a bordo de las naves del PMA, además de la escolta próxima de un buque de guerra. Hasta el momento, la metodología adoptada rinde resultados ya que no se ha registrado ningún ataque pirata o terrorista contra un buque del PMA o su escolta.

En el apartado de la protección de los pesqueros, las escoltas a dichos buques tampoco resultarán una tarea fácil no sólo atendiendo al área en que estos deben faenar, sino que muy especialmente por la importancia crítica que adquieren los tiempos de reacción dentro de la zona a controlar. Éstos resultan vitales para, una vez detectado e iniciado un hipotético ataque pirata, pueda evitarse el abordaje y secuestro del pesquero. Este punto posee una relevancia extrema, ya que de nada sirve proteger a los pesqueros o buques una vez que han sido apresados porque las oportunidades y posibilidades de llevar a cabo un asalto en alta mar sin poner en riesgo a los rehenes y sin asumir bajas propias se reducen significativamente. Por esta razón, el verdadero éxito de esta tarea bascula en la anticipación y la fluidez de la información entre los medios militares y los pesqueros tal y como manifiesta el capitán de navío español Andrés Breijo desde su puesto como jefe de NAVCO.⁴⁵ En este apartado cobra especial importancia la capacidad de adquisición y análisis temprano de inteligencia, en donde la función de los aviones de patrulla marítima, como el P-3 *Orion* enviado por España, resultan imprescindibles para conocer lo que ocurre en la zona de Somalia –incluyendo sus aguas territoriales–, requerimiento este que también tendrán que cubrir las capacidades europeas en la zona.⁴⁶

⁴¹ European Union Council Secretariat (2008), p. 1.

⁴² Como ejemplo de la importancia y riesgos que asumen los buques que transportan ayuda humanitaria a Mogadiscio, un estudio sobre las “lecciones” proporcionadas por la intervención internacional en los años noventa, cita el caso de un buque cargado de ayuda humanitaria que fue atacado en el puerto de Mogadiscio en noviembre de 1992. Esta acción provocó una fuerte condena internacional, tanto es así, que influyó en la decisión del presidente George H.W. Bush de anunciar el lanzamiento de la operación *Restore Hope* el 4 de diciembre de aquel año, bajo los términos establecidos por la Resolución 794 del Consejo de Seguridad, aprobada, dicho sea de paso, un día antes (Allard, 1995, p. 5).

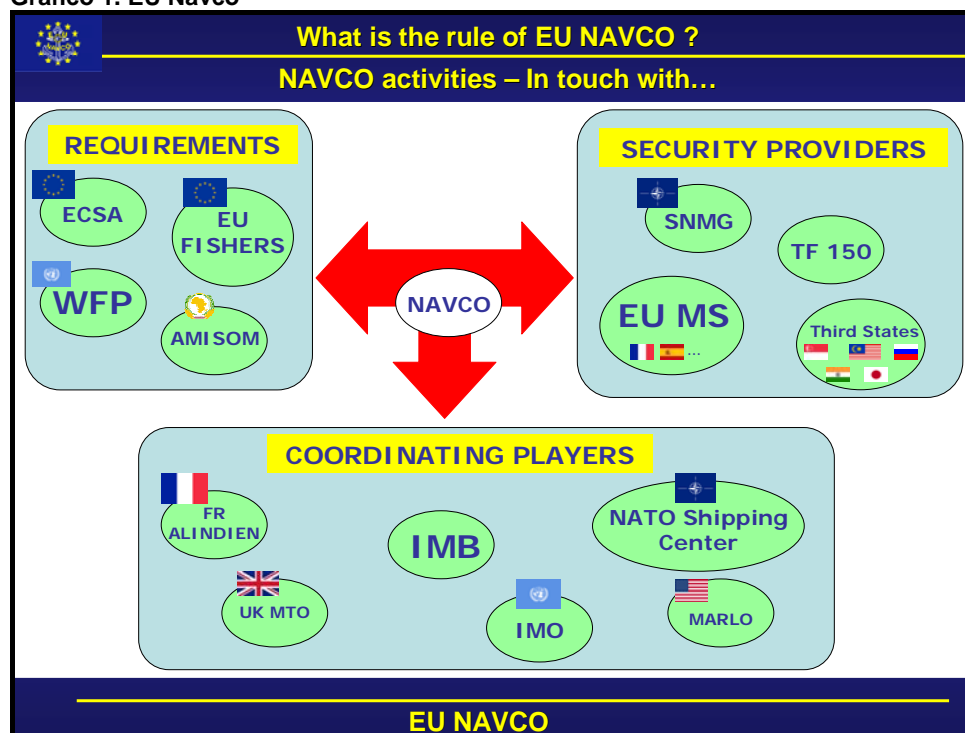
⁴³ ONU, Centro de Noticias (2008), *Somalia: la Unión Europea protegerá barcos del PMA*, p.1.

⁴⁴ “*The first, and the most important task I have given in my mandate is to ensure the safe passage of WFP ships into Somali ports*” (Jones, 2008, p. 1).

⁴⁵ “Pretendemos, con las patrullas aéreas del P-3, identificar riesgos y advertir de ello a sus blancos potenciales y a los buques de guerra que estén en la zona [...] En 5 horas de vuelo puede radiografiar por así decirlo, una tercera parte del Mediterráneo. Es decir, el tercio de la zona en la que operan los piratas” (Breijo, 2008, p. 1).

⁴⁶ Diario Oficial de la UE, 12/XI/2008, p. L301/35.

Gráfico 1. EU Navco



Fuente: European Union Naval Coordination Cell (NAVCO), *European Union Initiatives in Support of Implementation of UNSCR 1816*, Bruselas, 16/X/2008, <http://www.ebcd.org/EPISD/2008/PIRACY/FONTARENSKY.ppt>.

Tal y como sucede en otros ámbitos asimilados a la seguridad marítima (*maritime security*), la satisfacción eficaz de un entorno de seguridad en el ámbito marítimo trasciende a las labores que puedan llevarse a cabo por parte de los militares o las agencias y las empresas civiles de una manera separada. En este sentido, resultan particularmente importantes las labores en el área de intercambio de información e inteligencia entre actores civiles, gubernamentales o no, y militares. Un ejemplo en la dirección señalada lo proporciona el papel que desempeña NAVCO, tal y como puede observarse en el Gráfico 1.

Entre los contenidos incluidos en el mandato dado a las fuerzas de la operación *Atalanta* se llamará la atención sobre las cuestiones de índole jurídica que afectan a los piratas capturados y sus garantías procesales. La Resolución 1851 (2008) del Consejo de Seguridad⁴⁷ alude a casos en los que los piratas tras ser interceptados y reducidos por las fuerzas navales multinacionales “son puestos en libertad sin comparecer ante la justicia”. La casuística subliminal que preside este tipo de acciones se resumiría en que los Estados cuyos buques interceptan a los piratas no quieren hacerse cargo de los piratas apresados, basándose por lo general en que sus legislaciones nacionales no tienen tipificado el delito de piratería en algunos casos, en la ausencia de capacidad para poder retenerlos en sus cárceles –caso de Somalia– o en que los países de abanderamiento de las naves liberadas como “Liberia, Panamá o las Islas Marshall se niegan a juzgar delitos cometidos a miles de kilómetros de distancia”, como sostiene Antonio María Costa (2008, p. 1), director ejecutivo de la Oficina de Naciones Unidas contra la Droga y el Crimen Organizado (UNDOC). La resultante de este proceso está aún por ver, ya que como bien recuerda la UE en la acción adoptada bajo el Título V del Tratado de la Unión y que pone en marcha el dispositivo aeronaval *Atalanta*, según su artículo 12 (*Transfer of persons arrested and detained with a view to their prosecution*) pone el acento en una serie de garantías que han de presidir los procedimientos judiciales ante la eventual transferencia de detenidos a terceros países.⁴⁸ Caso que así fuera, y con el precedente de los

⁴⁷ “Observando con preocupación que la falta de capacidad, legislación interna y claridad sobre la adopción de disposiciones respecto de los piratas después de que han sido capturados ha impedido que se adopten medidas más firmes en el plano internacional y, en algunos casos que éstos sean puestos en libertad sin comparecer ante la justicia [...]” (Res. 1851/2008 del CS de 16 diciembre, S/RES/1851, p. 2).

⁴⁸ “No persons referred [...] may be transferred to a third State unless the conditions for the transfer have been agreed with that third

detenidos en Guantánamo, la entrega de piratas a países en donde no tengan garantizadas las disposiciones que ahí se contemplan se arbitraría en un ejercicio difícilmente justificable.

Aunque no se menciona en la documentación oficial, resulta recomendable introducir alguna reflexión adicional sobre las demandas que abogan por establecer primero un bloqueo naval en la zona de Somalia y, en caso de escalar el problema, adoptar medidas más duras contra los piratas en Somalia. Históricamente hay que partir de la premisa de que ningún bloqueo naval ha obtenido el resultado deseado si no ha sido complementado por un bloqueo terrestre (Gray, 2001, p. 66). Éste aspecto resulta especialmente relevante en el caso de Somalia dada la permeabilidad de sus fronteras terrestres, los intereses de actores como Etiopía, Eritrea y la misma Kenia en la zona, además de la utilización de aeronaves para el tráfico de armas, por ejemplo. Sin embargo, la adopción de medidas más agresivas por las fuerzas aeronavales occidentales, como un bloqueo en coordenadas más cercanas a la costa, podría traducirse en una mayor eficacia en cuanto a provocar un “embotellamiento” de los piratas en sus bases –a semejanza de los practicados por la Marina inglesa contra las flotas española y francesa durante las guerras de finales del XVII y principios del XIX–, aunque existen matices que conviene comentar. El primero de ellos considera la proposición de que un bloqueo naval raras veces puede ser absoluto. En el caso de que las poblaciones piratas compartan su asentamiento con comunidades pesqueras, la identificación, y las acciones de interdicción marítima de embarcaciones menores en aras de discriminar a aquellos que son piratas de los que no lo son, implicarían la asunción de mayores riesgos. Aunque no se trata de ser alarmistas, cabe recordar –aunque sea en el ámbito del terrorismo– la explosión suicida de una embarcación tripulada por elementos de al-Qaeda cuando iba a ser registrada por una patrullera estadounidense en el Golfo Pérsico en abril de 2004, con el resultado de tres marineros muertos y cuatro heridos (Feal, 2008, p. 16). Esta muestra es sólo un indicador de los riesgos a considerar cuando se postula una mayor presión sobre la costa pirata de Somalia. Una mayor proximidad al litoral que combine un cercano y constante escrutinio de las actividades piratas incrementaría notablemente los estándares de riesgo a asumir por las fuerzas propias, cuestión ésta de la que tanto gobiernos como sociedades deben ser conscientes y estar decididos a asumir; en el supuesto de que se pida mayor contundencia contra los bandidos del mar. Además de posibles reacciones más violentas por parte de los piratas, resultado de una mayor presión multinacional, éstos podrían llegar a considerar otras opciones para dañar a la fuerza naval multinacional con métodos sorpresivos y de corte asimétrico, o simplemente podrían alternar sus establecimientos y zonas de actuación a lo largo de la intrincada y extensa costa somalí.

También hay que tener en cuenta que una mayor proximidad física a tierra de potenciales blancos occidentales podría atraer a elementos terroristas como al-Qaeda o Al Shabaab, con la finalidad de intentar alguna acción directa de corte antioccidental contra buques o aeronaves aliadas. En este sentido, además de algunos llamamientos ya realizados por parte del terrorismo yihadista, acciones como las llevadas a cabo por Al Shabaab –que se apuntaron el derribo de un avión IL-76 el 23 de marzo de 2007 con 11 personas a bordo, utilizando misiles antiaéreos tipo SA-18– no pueden caer en el olvido (ONU, 2007/436, p. 15). Además del recurso a embarcaciones suicidas, las posibilidades que oferta el tráfico de armas, con el acceso a misiles –aunque sean “contracarro” de un tipo obsoleto como el francés *MILAN* (ONU, 2008/474, p. 26)– o cañones de los más diversos calibres, también podría provocar llegado el caso alguna sorpresa desagradable a las unidades aéreas y marítimas aliadas en las áreas litorales. En este sentido el informe de Chatham House (Middleton, 2008, p. 6) afirma que existen informaciones que apuntan a que los piratas están en posesión de misiles antiaéreos portátiles. Aún no teniendo constancia oficial que pueda certificar su tenencia, lo cierto es que las posibilidades que ofrecen los mercados de armas de Somalia, unido a las informaciones sobre la creciente presión que se les viene encima por parte de la comunidad internacional, podría alimentar la adquisición de algún tipo de esos sistemas. El efecto que

State in a manner consistent with relevant international law, notably international law on human rights, in order to guarantee in particular that no one shall be subjected to the death penalty, torture or to any cruel, inhuman or degrading treatment” (Diario Oficial de la UE, 12/XI/2008, p. L 301/36).

conquistaron sobre la opinión pública internacional las imágenes de las tripulaciones maltratadas de los dos helicópteros Black Hawk abatidos en Mogadiscio y arrastradas por las calles por turbas enfurecidas en 1993 permanecen probablemente en la memoria colectiva de los piratas, caudillos y terroristas en el área de Somalia.

Por último, habría que considerar la posibilidad de que fuera necesaria una hipotética opción de máximos, es decir, la neutralización de las bases de los piratas a partir de una acción ofensiva de las fuerzas multinacionales proyectando el poder naval sobre tierra. Esta posibilidad estaría amparada por el Derecho Internacional y, más concretamente, por la Resolución 1851 (2008), que permite a las fuerzas internacionales actuar contra los piratas no sólo en el mar territorial y la zona económica exclusiva, sino que también en el propio territorio somalí con algunas salvaguardas (Jiménez, 2008, p. 4-5). Independientemente de las posibilidades que abre esta norma para los planificadores militares, hay que dejar claro que esta no es la misión de la fuerza de *Atalanta* bajo los parámetros actuales. El texto de la Resolución, si bien dota de una flexibilidad a la hora de tomar medidas contra los piratas, no es probable –bajo las coordenadas e intensidad del conflicto actuales– que degeneren en una *razzia* masiva contra sus establecimientos terrestres. A todo ello, no es menos cierto que el mandato de la operación *Atalanta*, no refiere una supresión del problema de la piratería en la zona, sino que por el momento su objetivo es lograr una reducción de la misma. Aún así, lo cierto es que la historia de la lucha contra la piratería por parte de los Estados proporciona una reflexión que no pasa inadvertida: “Desde tiempos ya lejanos, la mejor solución contra la piratería no fue patrullar el mar, ni mucho menos escoltar a los mercantes; sino desmantelar las bases de los piratas” (Gray, 2001, p. 39).

Esta experiencia está avalada por numerosas acciones emprendidas por países que a lo largo de su historia han tenido que lidiar con estos “bandidos del mar”, incluida España. En el supuesto somalí, y en pleno siglo XXI, dicha opción conllevaría probablemente el estudio de algunos factores. El primero de ellos proviene de la dificultad propia de lo selectivo de una acción de ese tipo, ya que los piratas –al igual que ocurre con los terroristas– interaccionan y se confunden intencionadamente con las poblaciones no involucradas en tales actividades, cuando no reclutan niños, según denuncia el GSS sobre los campos de entrenamiento de terroristas de Al Shabaab en los que se enseña a disparar y a lanzar granadas a niños de 12 años (ONU, 2008/274, p. 36). En este sentido, Allard (1995, p. 4) apunta que “las mujeres y los niños forman parte del orden de batalla de los clanes”. En los tiempos de la guerra asimétrica, resulta difícil que la opinión pública pueda discriminar entre víctimas civiles, mujeres y niños soldados combatiendo con clanes o la resistencia de los piratas en entornos urbanos mezclados con la población civil.⁴⁹ También resulta difícil evitar que el movimiento yihadista presente la acción contra la piratería como “una agresión más” contra el mundo islámico, resalte la desproporción de medios y magnifique los daños para alimentar el proselitismo o invocar el desplazamiento de terroristas radicales a la zona para liberar a la población local de la injerencia internacional.

Conclusiones

El estudio de la situación de inseguridad que la piratería ha creado en torno a los espacios marítimos de Somalia no es un fenómeno nuevo y mucho menos exclusivo del Cuerno de África. En primer lugar, se trata de un producto resultante de una situación fallida en el territorio de Somalia. Los piratas somalíes no son un caso único ni singular y en los “mares fallidos” que circundan las aguas de la zona evolucionan piratas, terroristas y los más variados traficantes que con frecuencia se confunden con los dos anteriores. La toma de medidas para mitigar la incidencia del fenómeno sobre los intereses y bienestar europeos ha provocado que se desplieguen en la zona los efectivos asociados a la operación *Atalanta*. El modelo reactivo adoptado para actuar en Somalia

⁴⁹ Poole (2005, p. 19) ha estudiado la dificultad de actuar en estos casos porque “[...] *killing teenage bandits to save starving children will not sell well on CNN*”.

no excluye una reflexión más genérica sobre la necesidad de abrir una línea de observación y estudio estratégica, centrada en el análisis de las implicaciones que para la seguridad tiene la actual situación en muchos espacios marítimos del globo. En este sentido y bajo la óptica europea, debe llamarse la atención sobre el hecho de que la operación de Somalia es la segunda respuesta europea a una situación de inseguridad en la mar, en un no demasiado amplio intervalo temporal y con un mismo origen geográfico: África. Sobre el mantenimiento de un modelo que puede ser calificado de reactivo a la hora de acometer los asuntos de seguridad marítima, este resulta cada día de más difícil justificación, ya que su puesta en marcha obedece en la mayor parte de los casos al desbordamiento del problema unido a la llamada de atención por parte de los medios de comunicación. Estos serían en última instancia quienes precipitan el proceso de toma de decisiones, lo cual se constituye en una manera de trabajar de dudosa rentabilidad.

Desde la perspectiva europea convendría traer a colación la reacción que suscitaron las avalanchas de inmigrantes ilegales que navegan desde África Occidental hacia las costas europeas. Además de confundirse con otros tráfico como el de drogas, lo cierto es que la reacción, al igual que ha sucedido en Somalia, se ha enfocado trasladando la cuestión al ámbito de la UE. En su gestión, a semejanza del papel que juega la Célula de Coordinación de NAVCO, se ha impuesto una perspectiva interagencias. En suma, en el control y represión del delito en el ámbito marítimo, el concurso de medios militares, de fuerzas de seguridad y otros agentes privados con intereses en la mar se consolida como una perspectiva que supera los modelos y políticas diseñadas de manera *ad hoc* para limitar el efecto de situaciones hasta cierto punto predecibles. En este sentido, la asunción de una política de Estado integral en materia seguridad (protección) marítima se manifiesta por la vía de los hechos como una realidad cada vez más necesaria.

Como desafío futuro, se plantea la incidencia de los tráfico ilícitos (drogas, seres humanos, hidrocarburos, etc.) y la piratería en el Golfo de Guinea en la seguridad de la UE. Esa zona se encuentra en pleno proceso de recapitalización estratégica, ya que por sus riquezas en recursos naturales –gas y petróleo– puede contribuir a aliviar la presión que, en el apartado de la dependencia energética, proyectan el convulso Oriente Medio y las políticas de poder de la imprevisible Rusia. La adopción de medidas que contribuyan a paliar los ataques y secuestros perpetrados en plataformas y buques que transportan hidrocarburos en el Golfo de Guinea, amén de la navegación en general, advierten de una escalada peligrosa sobre la que convendría empezar a reflexionar.

Para el caso somalí, la supresión definitiva de la piratería pasa por un proceso de rehabilitación del Estado, que no cuenta con perspectivas al menos en un corto plazo. No parecen viables de esta manera, tanto el acceso a alternativas que hagan desistir a los propios piratas de su actividad como la puesta en marcha de una fuerza marítima somalí que garantice la ley y el orden en sus aguas territoriales y en su zona económica exclusiva, mucho menos a corto plazo. La fragmentación del poder estatal en Somalia en tres niveles de autoridad más o menos teórica (Gobierno Federal de Transición y los gobiernos de Somalilandia y Puntlandia) en los que la corrupción y la complicidad con el negocio pirata –amén de otros tráfico ilícitos– son una realidad, llevan a cuestionar su capacidad real y voluntad de reprimir la piratería. Los riesgos para la entrega de asistencia humanitaria y para la libertad de navegación ponen a Somalia en la agenda internacional concitando una atención que no tendría sin la piratería.

Por el momento, lo que queda claro es que aquellos interesados en asegurar sus intereses en la zona sólo pueden confiar en ellos mismos. El recurso a la cooperación de las autoridades locales se presentará como la “menos mala de las opciones”, especialmente para los casos de secuestro de nacionales europeos. Esa cooperación internacional aludida también intentará reforzar las capacidades somalíes como lo ha hecho con las de Yemen, Yibuti y Kenia, pero su establecimiento llevará tiempo y no resultará barato. Para optimizar la relación coste-beneficio, cualquier colaboración debería condicionarse a los resultados obtenidos, ya que bastante costoso resulta ya el

mantenimiento de fuerzas navales en la zona como para financiar también el desarrollo y potenciación de unas guardias costeras o armadas cuya voluntad de luchar contra una fuente de ingresos considerables está por ver.

Las Naciones Unidas recomiendan también atajar en lo posible el tráfico de armas por vía marítima, aunque esa misión –necesaria– con los efectivos con que cuentan el actual dispositivo de *Atalanta* no debe desenfocar el verdadero objetivo de la misma. La captura e hipotética aplicación de sanciones contra los piratas, contrabandistas de armas por vía marítima y contra quienes los encubren políticamente desde Puntlandia, debería tener en cuenta las lecciones aprendidas de la intervención extranjera en Somalia durante la década de los 90. Tanto entonces como ahora, los “caudillos” y “hombres de negocios” somalíes estaban interesados en la pervivencia del caos, ya que esta anarquía les proporciona unas cotas de poder político y riqueza de la que no disfrutarían caso de existir un Estado. Cualquier intervención exterior que toque sus intereses o repercuta en el reparto de poder se encontrará con una oposición por parte de los mismos. La actuación contra los piratas y contrabandistas afecta sin duda a esos intereses y probablemente provoque consecuencias en algunas relaciones de poder en tanto ataca las fuentes de financiación de milicias clánicas o grupos privadas.

La compleja dinámica que rodea al escenario sociopolítico de Somalia concluye que en la situación actual la respuesta dada por la UE debe considerarse como razonable y responsable. Cualquier tentación de elevar el nivel de agresividad contra la piratería por parte de las fuerzas internacionales ha de ir precedida de un cuidadoso estudio previo, no sólo por las consecuencias potenciales sobre las fuerzas aliadas –incluidas las de AMISOM desplegadas en tierra– sino por los efectos que sobre el conflicto interno de Somalia estas podrían tener. El objetivo declarado de la operación *Atalanta* de limitar su contribución a la mitigación del problema, además de estar bien definido se arbitra como un ejercicio realista, coherente y pedagógicamente recomendable de transparencia informativa. Su aplicación, que probablemente conllevará resultados positivos, debe observar cuidadosamente los aspectos de índole legal, y muy especialmente aquellos que tiene que ver con la detención y puesta a disposición de la justicia de los piratas detenidos.

Fernando Fernández Fadón

Profesor de Relaciones Internacionales en la Escuela Naval Militar de Marín

Bibliografía

- Abbink, John (2008), “Derviches, *morayaan* y combatientes por la libertad: ciclos de rebelión y fragmentación en la sociedad somalí (1900-2000)”, en AAVV, *A propósito de resistir. Repensar la insurgencia en África*, Oozebap, Barcelona.
- Allard, Kenneth (1995), *Somalia Operations: Lesson Learned*, The Command and Control Research Program, Office of the Assistant Secretary of Defense, National Defense University Publications, Washington.
- Breijo Claúr, Andrés (2008), “Intentaremos impedir que a los pescadores les caigan los piratas de improviso”, *El Correo Gallego*, 21/IX/2008.
- Central Intelligence Agency (2008), *The 2008 World Fact Book*, Langley, Virginia.
- Chacón, Carme (2008), *Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados IX Legislatura. Sesión plenaria núm. 26 celebrada el miércoles 24 de septiembre de 2008*, Cortes Generales, Madrid.
- Commission of the European Communities (2007), *Commission Staff Working Document. Accompanying document to the Proposal for a Council Regulation establishing a Community system to prevent, deter and eliminate illegal, unreported and unregulated fishing. Impact assessment. Sec (2007) 1336*, Bruselas.
- Costa, Antonio M. (2008), *Somalia: UNDOC propone medidas para combatir la piratería*, Centro de Información de las REC, Nueva York, 16/XII.
- Coutau-Bégarie, Hervé (1987), *La potencia marítima (Castex)*, Ediciones Ejército, Madrid.
- Danish Maritime Authority (2007), *Investigation of the Time Leading Up to the Pirate Attack and Hijacking on 1 June 2007*, Marine Accident Report, Division for Investigation of Maritime Accidents, Copenhagen.
- Defoe, Daniel (1724), *Historia General de los robos y asesinatos de los más famosos piratas*, Valdemar, Madrid, edición española, 2001.
- European Union (2008), *Official Journal of the European Union*, Bruselas, 12/XI.
- European Union Council Secretariat (2008), *EU Engagement in Somalia Factsheet*, Bruselas, diciembre.
- FAO (2008), *Country Profile: Somalia, Fishery and Aquaculture Department*, p. 2, http://www.fao.org/fishery/countrysector/FI-CP_SO/en.
- Feal, Javier (2008), “La amenaza del terrorismo en el ámbito marítimo”, *Boletín de Información del CESEDEN*, Ministerio de Defensa, Madrid.
- Fernández Fadón, Fernando (2006), “África Occidental: el fenómeno de los ‘mares fallidos’ y los riesgos para el entorno marítimo español”, *Revista General de Marina*, tomo 251, agosto-septiembre, Madrid.
- Fernández Fadón, Fernando (2006), “El panorama de riesgos y amenazas en los documentos de alto nivel de la defensa, ¿Una perspectiva naval para una nación marítima?”, *Cuadernos de Pensamiento Naval*, nº 6, diciembre, Escuela de Guerra Naval, Madrid.
- Gosse, Phillip (1932), *Historia de la piratería*, Editorial Renacimiento, Colección Tortuga, Salamanca, edición española, 2008.
- Gray, Colin S. (2001), *La pujanza del poder naval*, Ministerio de Defensa, Madrid.
- Gutiérrez de Terán, Ignacio (2007), “El islam en Somalia y la lucha contra el terrorismo”, *Revista Política Exterior*, nº 117, Madrid.
- Gutiérrez de Terán, Ignacio (2007), *Somalia. Clanes, islam y terrorismo internacional*, Los libros de la Catarata, Madrid.
- Ignatieff, Michael (1999), *El honor del guerrero. Guerra étnica y conciencia moderna*, Taurus, Madrid.
- International Centre for Migration Policy and Development (2007), *The East Africa Migration Routes Report*, Viena, septiembre.
- Jiménez Piernas, Carlos (2008), “Actos de piratería y bandidaje cometidos frente a las costas de Somalia: análisis desde el derecho internacional”, ARI nº 168/2008, Real Instituto Elcano, Madrid.
- Jones, Phillip (2008), *Summary of Rear Admiral Jones’s Opening Remarks at the Press Conference*

- in Brussels on 09 December 2008 to Launch EU NAVFOR Somalia – Operation Atalanta*, Bruselas, http://consilium.europa.eu/uedocs/cmsUpload/081212-Summary_of_remarks_RAdmiral_Jones.pdf.
- Kelder, Jan-William (2005), “Panel Discussion Three: Required Maritime Security Capabilities”, en US Naval War College, *Seventeenth International Sea Power Symposium*, 22-23/IX, Newport, Rhode Island.
- Lacoste, Pierre (1987), *Estrategias navales del presente*, Ediciones Ejército. Madrid.
- León Gross, Bernardino (2007), “Comparecencia del señor secretario de Estado de Asuntos Exteriores para informar de la posición del Gobierno sobre la situación de las pesquerías españolas de túnidos en aguas del océano Índico. A petición del Gobierno, número de expediente 212/001626”, Cortes Generales (2007), *Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados VIII Legislatura. Núm. 921. Comisión de Asuntos Exteriores*, Congreso de los Diputados, Madrid.
- Mahan, Alfred T. (1895), *Influencia del poder naval en la historia (1660-1783)*, traducido por los tenientes de navío don Juan Cervera y Jácome y don Gerardo Sobrini y Argullos (1901), Imprenta de *El Correo Gallego*, El Ferrol.
- Médecins Sans Frontières (2008), *No Choice: Somali and Ethiopian Refugees, Asylum Seekers and Migrants Crossing the Gulf of Aden*, MSF Report, junio.
- Middleton, Roger (2008), *Piracy in Somalia. Threatening Global Trade, Feeding Local Wars*, Chatham House, briefing paper, octubre.
- Ministerio de Defensa (2003), *Revisión estratégica de la defensa*, Secretaría General de Política de Defensa, Madrid.
- Ministry of Defence (1995), *British Maritime Doctrine*, Royal Navy, BR 1806, Londres.
- Naím, Moisés (2006), *Ilícito. Cómo traficantes, contrabandistas y piratas están cambiando el mundo*, Debate, Madrid.
- NATO (2008), *Final Communiqué Meeting of the North Atlantic Council at the Level of Foreign Ministers held at NATO Headquarters*, Bruselas, 3/XII.
- ONU (2005/625), *Informe del Grupo de Supervisión para Somalia en cumplimiento de la Resolución 1587 (2005) del Consejo de Seguridad S/2005/625*, Nueva York.
- ONU (2005/153), *Informe del Grupo de Supervisión para Somalia en cumplimiento de la Resolución 1558 (2004) del Consejo de Seguridad S/2005/153*, Nueva York.
- ONU (2006/229), *Informe del Grupo de Supervisión para Somalia en cumplimiento de la Resolución 1630 (2005) del Consejo de Seguridad S/2006/229*, Nueva York.
- ONU (2006/122), *Informe del Secretario General sobre la situación en Somalia. S/2006/122*, Nueva York, 21/II.
- ONU (2007/436), *Informe del Grupo de Supervisión para Somalia en cumplimiento de la Resolución 1724 (2006) del Consejo de Seguridad S/2007/436*, Nueva York.
- ONU (2008/274), *Informe del Grupo de Supervisión para Somalia en cumplimiento de la Resolución 1766 (2007) del Consejo de Seguridad S/2008/274*, Nueva York.
- ONU (2008/769), *Informe del Grupo de supervisión para Somalia presentado en cumplimiento de la Resolución 1811 (2008) del Consejo de Seguridad S/2008/769*, Nueva York, 10/XII.
- ONU (2008/709), *Informe del Secretario General sobre la situación en Somalia. S/2008/709*, Nueva York, 17/XI.
- ONU (2008/1851), *Resolución 1851 del Consejo de Seguridad de 16 de diciembre S/RES/1851*, Nueva York.
- Regan, Geoffrey (1989), *Historia de la incompetencia militar*, Crítica, La Sociedad, Barcelona.
- Renkin, Hugh F. (1972), *La edad de oro de la piratería*, Doncel, Madrid.
- Royal Australian Navy (2000), *Australian Maritime Doctrine*, RAN Doctrine-1, Sea Power Centre Australia, Canberra.
- Sierra, Luis de la (2005), *La guerra naval en el Atlántico 1939-1945*, Editorial Juventud, 5ª Edición, Barcelona.
- The Council of the European Union (2008), *Council Adopts Joint Action on a European Union Military Operation Against Acts of Piracy and Armed Robbery off the Somali Coast*, Bruselas,

10/IX.

Till, Geoffrey (2007), “New Directions in Maritime Strategy? Implications for the US Navy”, en *US Naval War College Review*, otoño, Newport, Rhode Island.

US Naval War College (2006), *US Naval Strategy in the 1990s*, Naval War College, Newport Papers, n° 27, Newport, Rhode Island.

United Nations (1996), *The Comprehensive Report on Lessons Learned from United Nations Operation in Somalia (UNOSOM)*, abril 1992-marzo 1995, Department of Peacekeeping operations, Nueva York.

West, Sanguta. (2006), “Somalia’s Islamists Attempt to Rein in Pirates”, *Terrorism Focus*, The Jamestown Foundation, vol. III, n° 33, 22/VIII.

West, Sanguta (2007), “Piracy Revenues Financing Warlords in Somali Insurgency”, en *Terrorism Focus*, vol. 4, n° 42, 19/XII.