

La piratería en el Cuerno de África: análisis y dimensiones

ÁNGEL GARCÍA SÁNCHEZ
Teniente Coronel de Aviación

La localización estratégica del Cuerno de África incrementa su importancia en relación con el comercio y seguridad internacional. La costa norte de Somalia descansa sobre la parte sur del Golfo de Adén, una zona clave de tránsito para los barcos que atraviesan el Mar Rojo. Pero la piratería en el mar no es un problema nuevo ni exclusivo de la zona del Cuerno de África; sin embargo, la piratería en esta área y, principalmente en Somalia, presenta unos orígenes y causas estructurales en parte autóctonas de cada región y en parte comunes a todas las piraterías.

Somalia es un país de mayoría musulmana sunita que vive una suerte de anarquía política y social desde el año 1991, cuando cayó el gobierno autoritario de Siad Barre. Desde entonces, el Estado Central se ha visto fuertemente debilitado, librando este territorio al control fragmentario de diversos clanes y sumiendo así al país en una guerra civil que parece interminable. En mayo de 1991 los clanes del norte de Somalia proclamaron la República de Somalilandia separándose de este país, y aunque no es reconocido internacionalmente, posee un gobierno, moneda y constitución propia. También, en 1998

en el nordeste del país se constituyó el territorio autónomo de Puntlandia, independiente de hecho del gobierno central y tampoco reconocido por la comunidad internacional. Y es justo en las costas de este último territorio donde ocurren la mayoría de los actos de piratería.

El actual gobierno de transición de Sheik Sharif Ahmed designado como Presidente de Somalia en enero de 2009, aunque ha sido recibido positivamente por numerosos sectores de la población civil y existe una buena predisposición de ayuda por otros Estados africanos y, sobre todo, árabes del Golfo, por el momento no logra controlar la situación.

RAÍCES DEL PROBLEMA

Las características actuales de la piratería en Somalia se remontan a principios de los años 90. Uno de los factores estructurales que la explican está relacionado con la pérdida de recursos pesqueros de los que dependen la economía y subsistencia de las comunidades costeras¹. El Grupo de Supervisión para Somalia (GSS) de la ONU ha venido alertando en sus informes sobre la depredación sistemática de la zona marítima exclusiva que corresponde al Estado somalí. 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 Alimentación de la ONU (informe de la 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, que estima que más de la mitad del total de las



Somalia, una tierra dividida.

¹Según 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, 625/2005, p. 28).

capturas en Somalia, Liberia y Guinea Conakry son practicadas de manera ilegal. Unos 700 buques de compañías extranjeras faenan de manera ilegal en la zona de Somalia, siendo principalmente la pesca artesanal la más afectada por la competencia directa de estas flotas extranjeras. 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 de Somalia como argumento retórico para justificar sus acciones. Y si bien es cierto que la disminución de la actividad pesquera influye en el incremento de la piratería, esta circunstancia no es el principal origen del problema. Es la ausencia de un Estado seguro y estable en Somalia la principal razón del impulso de la piratería en la zona, y no la presencia de barcos pesqueros extranjeros que, fundamentalmente, podrían influir en la desaparición de la pesca como medio tradicional de vida en ese país.

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 las aguas costeras. 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.

Este tipo de hechos explica la presencia de buques pesqueros extranjeros con armas que fueron instaladas en ellos por las mismas autoridades que les habían concedido las licencias². La protección también puede incluir la escolta por otras naves



Pirata somalí en un barco capturado.

pertenecientes a los "caudillos" y "hombres de negocios" locales, que se arrojan 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.

A todo este panorama que genera recelos y conductas agresivas por parte de las comunidades de pescadores somalíes contra las flotas pesqueras extranjeras, habría que añadir los enfrentamientos en el 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" o "Guardacostas de Somalia", antiguo nombre de los famosos marines somalíes.

Otro de los factores que favorece al reclutamiento individual o a la aparición de nuevos grupos de piratas proviene 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 USA anuales según estimaciones de la Oficina Marítima Internacional, reluce en el medio político y social donde se cobijan los piratas y su aureola de osadía y éxito fácil genera una atracción inevitable. El arraigo de la piratería encuentra un caldo de cultivo idóneo en la realidad política y social del país africano³. La escalada en el pago de rescates es otro factor importante en el aumento de la piratería (y el delito conexo de secuestro) y la fi-

²Según el Informe del GSS (436/2007, 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".

³Según la BBC: "Ellos (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, 28/10/2008).

nanciación de las violaciones del embargo de armas. Los ataques piratas se han convertido en la actividad económica más lucrativa de Somalia y sus responsables están utilizando parte de los rescates en la mejora de sus arsenales para hacer más eficientes y eficaces sus operaciones.

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. La misión de la Unión Africana para Somalia (AMISOM), con 4.300 hombres (ugandeses y burundeses) y que está desplegada desde marzo de 2007 en Mogadiscio, no logra pacificar la zona y además es blanco recurrente de los ataques de insurgentes islamistas radicales. Con este panorama, cerca del 80% de Somalia no es segura y se encuentra fuera del control del Gobierno. Esta aseveración obliga a pensar si la insuficiencia que exhibe el Gobierno Federal de Transición (GFT) 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”⁴, definido como “la incapacidad de algunos Estados para controlar sus espacios marítimos con repercusiones regionales o internacionales y que son susceptibles de ser utilizados como plataformas de actuación contra la seguridad regional o mundial”.

En relación con esa “incapacidad” de Somalia, cabría indicar que este país, a raíz de la salida de las fuerzas de EE.UU. de su capital Mogadiscio en marzo de 1994 y del fin de la segunda misión de Naciones Unidas para Somalia (UNOSOM II) en marzo de 1995⁵, no ha tenido gran ayuda e interés por parte de la comunidad internacional, siendo ahora, debido a que los intereses económicos y comerciales de muchos países se ven afectados por la piratería, cuando se está siendo consciente de la verdadera dimensión del problema.

Por otra parte, es importante señalar que la aparente y creciente complacencia social de la que gozan estos piratas y las sumas millonarias que echan en sus bolsillos, no son el único estimulante para arriesgar la vida asaltando embarcaciones en una zona rodeada de barcos de guerra de la OTAN, UE, y de países como Rusia, China e India, entre otros. La protección política de funcionarios gubernamentales es igualmente un incentivo, y aunque personas



del gobierno y altos funcionarios no estén directamente relacionadas con la organización de la piratería, no cabe duda que probablemente muchos de ellos reciben suculentos beneficios.

Teniendo en cuenta lo expuesto anteriormente, se puede señalar que el origen de la piratería en Somalia estaría relacionado con las siguientes causas o factores cuya presencia tiene un impulso multiplicador en sus efectos:

A. Internas

1. Políticas:

- Existencia de una guerra civil.
- Existencia de un Estado fallido.
- Ausencia de Ejército propio y fuerzas policiales.
- Pasividad de la administración pública contra la piratería.
- Elevado grado de corrupción de gobernantes y funcionarios.

2. Socio-económicas:

- Obtención de grandes cantidades de dinero procedente del pago de rescates.
- Aumento de la pobreza por la eliminación de la pesca, efecto de la sequía y años de guerra.
- Existencia de expertos navegantes como consecuencia de la disminución de la actividad pesquera tradicional.
- Cierta apoyo y complacencia de la población.

B.Externas

1. Políticas:

- Abandono y pérdida de interés de la comunidad internacional a raíz del fin de la misión de la ONU en Somalia.

2. Económicas/Comerciales:

- Sobreexplotación pesquera de compañías extranjeras.

⁴Término empleado por Fernández Fadón F. en el documento de trabajo 10/2009, “Piratería en Somalia: mares fallidos y consideraciones de la historia marítima”. Real Instituto Elcano, 6 de junio de 2009.

⁵United Nations Operation in Somalia (UNOSOM II) fue la segunda fase de la intervención de Naciones Unidas en Somalia, desde marzo de 1993 hasta marzo de 1995.

Embarcación pirata.



– La atracción lucrativa que produce el elevado volumen de tráfico marítimo en la zona.

EVOLUCIÓN DE LA PIRATERÍA EN SOMALIA Y MODO DE ACTUACIÓN

La esporádica primera fase de la piratería en aguas próximas a Somalia se inició al principio de la década de los 90, inmediatamente después del derrocamiento del régimen de Barre. Desde ese momento las acciones de la piratería frente a las costas somalíes, aunque importantes, estuvieron un tanto relegadas en relación con las realizadas por los piratas en otras partes del mundo.

La tasa de incidentes de la piratería frente al Cuerno de África se ha incrementado considerablemente desde 2005 y severamente durante el año 2008 y 2009, donde la cantidad, tamaño y calidad de las embarcaciones atacadas ha hecho que el pago de rescates haya sufrido una escalada exponencial. Este incremento refleja el significado avance en la organización de los piratas somalíes. Lo que se inició como una mera acción de "atracó marítimo" se ha convertido en una sofisticada organización del crimen organizado internacional caracterizado por su capacidad de adaptación y diversidad de actuación.

Los piratas somalíes tienen al menos dos bases conocidas superpuestas en las localidades de Harardheere y Eyl, todo ello sin perjuicio de que puedan existir algunas más, fruto evidente de la incapacidad del Gobierno Federal de Transición somalí para hacerse cargo del control de los litorales. 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). Sobre la hipótesis de que los ataques sean fruto de la oportunidad o no, existen informaciones que amparan ambas opciones, aunque prevalece la línea que sostiene que los piratas somalíes disponen de una "estructura" de inteligencia. Según el GSS, estos contarían 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).

Además del recurso a un buque nodriza que no mantiene de manera permanente, los piratas atacan a los barcos generalmente en grupos de tres o cuatro embarcaciones rápidas 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 lanzagranadas. 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. 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 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.

Normalmente los piratas actúan sobre blancos de oportunidad. 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 utilizan normalmente un "puerto refugio" (Caluula), como primera escala para reabastecerse y partir hacia otros puertos como Eyl, Hobyó, Garacad 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).



Principales puertos de refugio de los piratas somalíes.

En relación con la dimensión mediática y cibernética de la piratería, los piratas probablemente realizan un seguimiento de la prensa y de otras fuentes de información y de inteligencia abiertas (*Open Source Intelligence, OSINT*) desde lugares en donde se tiene acceso a Internet en Somalia. 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.

El pánico y la 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 atemorizadas serán más susceptibles al chantaje y presentarán menos resistencia ante un posible

asalto. Este particular redundaría por ende en una mayor motivación para atacar buques en virtud del escaso riesgo que se va a asumir y la probabilidad de recabar mayores sumas de dinero en los rescates. Se trata en suma de doblegar 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.

Somalia es, junto con Afganistán y Sudán, uno de los países del mundo más peligrosos para los cooperantes humanitarios, por lo que la mayoría de las organizaciones internacionales han abandonado sus operaciones por completo o las llevan a cabo a través de su personal somalí. Las armas circulan libremente por todo el país y se producen diariamente explosiones, muertes, escaramuzas, enfrentamientos y secuestros a lo largo de todo su territorio. Mientras que los piratas se quedan con la mayoría de los fondos y ganancias que generan, una cantidad significativa va a parar a líderes locales, algunos de ellos involucrados de forma directa en el desarrollo de la guerra, ayudando de esta manera a su financiación. Algunos informes enlazan el dinero de la piratería con terroristas del grupo Al-Shabaad, el cual emergió como una joven milicia durante el mandato de la Corte Islámica y que está ahora luchando contra tropas del gobierno de Etiopía y desestabilizando Somalia.

Por su parte, la situación de la seguridad en Puntlandia es algo mejor que en las zonas del sur y el centro del país. Pero la administración de Puntlandia –no reconocida internacionalmente– no dispone de los recursos financieros necesarios para convertirse en un gobierno que pueda hacer frente a los piratas. El presupuesto de Puntlandia es de apenas 20 millones de dólares, menos de la mitad de lo que los piratas pueden recabar este año. No tiene una fuerza policial efectiva, por no hablar de guardacostas o armada. Sus cárceles están saturadas y su sistema judicial para juzgar a los presuntos piratas es rudimentario. En ausencia de fondos procedentes de otras fuentes, no sería de extrañar que los analistas tuvieran razón cuando aseguran que una parte de los rescates recaudados terminan en los bolsillos de funcionarios de la administración y que, estos pagos, compran o apoyan a autoridades que están dispuestas a hacer la vista gorda ante el problema.

Otro factor que influye en el extraordinario aumento de la piratería registrado en aguas próximas a Somalia durante el último año también se debe en parte a la falta de aplicación del embargo de armas. El fácil acceso a las armas y municiones ha facilitado la expansión de las milicias marítimas, existiendo una superposición de la piratería, el contrabando y el tráfico de armas a través del Golfo de Adén y las costas de Somalia. •