

# La piratería en aguas próximas a Somalia

ÁNGEL GARCÍA SÁNCHEZ

Teniente Coronel de Aviación

Master en Seguridad Global y Defensa

El secuestro del atunero vasco "Alakrana" llevado a cabo por piratas somalíes el pasado 2 de octubre, ha incrementado la preocupación del gobierno español en relación con la seguridad de los buques nacionales que transitan por aguas próximas a Somalia. Además, los armadores y otras entidades han reclamado mayores medidas de seguridad y protección, entre las que destacan la presencia de fuerzas militares embarcadas en dichos buques. Con 36 tripulantes a bordo, de los que 16 son españoles, el "Alakrana" fue secuestrado por piratas en el Océano Índico cuando se encontraba faneando a unas 415 millas náuticas de las islas Seychelles y a 375 millas de Somalia.

La piratería no es un fenómeno actual, sino que ha existido desde hace muchísimo tiempo. Se podría decir que la evolución de la piratería ha trans-

currido de forma paralela a la historia de la navegación. Allá donde hubo barcos cargados de mercancías, surgieron piratas dispuestos a tomarlos por la fuerza.

La piratería tradicionalmente ha sido alimentada por dos elementos subyacentes, los cuales, cuando aparecen juntos, proporcionan una casi ilimitada área de blancos vulnerables donde poder elegir. Estos elementos lo constituyen el enorme volumen comercial de mercancías que se mueven por mar, y la necesidad de los barcos de pasar a través de congestionados y estrechos puntos de control como el Canal de Panamá, Canal de Suez, Estrecho de Ormuz, Estrecho de Bab el-Mandeb, Estrecho de Malaca o el Estrecho del Bósforo.

Se podría decir que la emergencia de la piratería en la era contemporánea refleja la continua influencia de esas dos variables básicas (elevado volumen comercial y puntos obligados de paso) junto con al menos otros factores contribuyentes como: las relajadas medidas de seguridad en la costa y puertos, la corrupción de gobernantes y funcionarios, la situación de cierta anarquía que viven algunos países, la proliferación a nivel global de armamento ligero y, finalmente, las grandes cantidades de dinero que se pagan para obtener la liberación de las tripulaciones y sus embarcaciones.

A pesar de que la piratería puede ser considerada por las naciones como un acto criminal o delictivo cuando se produce en sus aguas territoriales, existe un problema de falta de regulación jurídica internacional y una dificultad para encontrar una definición unánime y aceptada por todos los Estados cuando las acciones tienen lugar en aguas internacionales.

Dentro del marco legal internacional la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, aprobada el 30 de abril de 1982 en Nueva York, define la piratería en su artículo 101 como:

a) Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos:

– Contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos.



Zona del Cuerno de África y alrededores.



*El atunero español Alakrana, capturado por los piratas el 2 de octubre.*

– Contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado.

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

c) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o en el b) o facilitarlos intencionadamente.

Por su parte, el Departamento Marítimo Internacional (International Maritime Bureau, IMB) la define como: "El acto de abordar o intentar abordar cualquier barco con la aparente intención o capacidad de usar la fuerza en el momento de dicho acto".

En cuanto a la localización de la zona objeto del estudio, aunque geográficamente es denominado Cuerno de África el área del África Oriental situada entre el Océano Índico y el Mar Árabe que comprende los países de Etiopía, Somalia, Eritrea y Djibouti, a efectos del estudio y análisis de la acción de la piratería en dicha zona y por su influencia, también se debe tener en cuenta como parte integrante de la misma a los países de Kenia y Sudán.

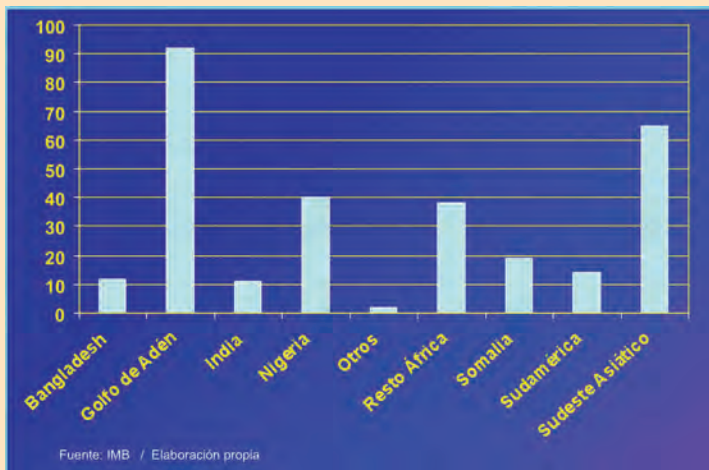
Se trata de una amplia zona de unos 8.860 Km de costa principalmente bañada por el Océano Índico y la desembocadura del Mar Rojo al mismo, donde por su importancia estratégica, destaca el Golfo de Adén. La población, con 173 millones de

habitantes, está compuesta por una gran variedad de etnias con predominio de la religión musulmana seguida de la católica y cuya principal ocupación es la agricultura. Desde el punto de vista político, se trata de una zona inestable caracterizada por sus conflictos internos, por la existencia de gobiernos transitorios en Eritrea y Somalia, y por la incapacidad de garantizar la seguridad de su territorio y de vigilar y salvaguardar sus costas.

La zona del Cuerno de África está enclavada en una de las rutas más importantes del tráfico marítimo, transitando anualmente unas 21.000 embarcaciones que participan en el comercio mundial y regional, además de ser el camino por el que circula el 30% del petróleo mundial y el material y víveres correspondiente al Programa Mundial de Alimentos (World Food Programme, WFP) el cual, coordinado por la ONU, trata de hacer llegar la ayuda alimentaria a una zona que padece, desde hace décadas, niveles de hambruna muy elevados.

Las acciones de piratería en las costas de Somalia y del Golfo de Adén han crecido de forma alarmante durante el año 2008 amenazando drásticamente al tráfico marítimo y al comercio internacional. Según datos del informe anual que sobre la piratería marítima elabora el International Maritime Bureau (IMB), de los 293 actos de piratería y de robo armado contra barcos realizados en el 2008, 111 se produjeron en esa zona, es decir el 37,8% del total de incidentes en todo el mundo. 42 de estos ataques se saldaron con la captura de la embarcación, el tri-





*Incidentes de piratería y robo a mano armada 2008.*

ple que en 2007, además se produjeron cuatro muertos y numerosos heridos y 600 tripulantes se vieron privados de libertad. También, según datos de la IMB, durante el primer trimestre de 2009 los ataques de piratería frente a las costas del Golfo de Adén y la costa de Somalia pasaron de 6 (primer trimestre 2008) a 61. Además, 178 marineros fueron tomados como rehenes, dos murieron y nueve resultaron heridos. Actualmente, se cree que todavía permanecen en poder de los piratas unas 23 embarcaciones con alrededor de 300 marineros apresados.

La piratería en el Cuerno de África está creciendo en frecuencia, extensión marina de actuación y agresividad. Los piratas operan a lo largo de casi 3.500 millas náuticas de costa y en un área oceánica de 2,6 millones de millas náuticas cuadradas. Desde finales de 2007, los piratas han atacado y acosado naves que transitaban a más de 500 millas náuticas de la costa en el Océano Índico y en el Golfo de Adén, un punto natural de acceso al Mar Rojo y al Canal de Suez.

Aunque la piratería ha estado activa en la costa de Somalia durante más de 10 años, la reciente escalada de las actividades, que culminaron con la captura del superpetrolero "Sirius Star" en noviembre de 2008 (el mayor buque secuestrado, con dos millones de barriles de petróleo valorados en 100 millones de \$ USA), es significativa por varias razones.

En primer lugar, es evidente que los piratas han aumentado significativamente sus capacidades en términos del número de personas implicadas en esta actividad, en el uso de armamento y de medios tecnológicos avanzados, y en su nivel de preparación.

En segundo lugar, han incrementado su capacidad para interceptar barcos. El "Sirius Star" fue capturado a 450 millas náuticas al sudeste del puerto keniano de Mombasa, lejos de los "corredores de la piratería" habituales situados en torno a la entrada del Mar Rojo/Golfo de Adén y a lo largo de la costa nordeste de la región somalí de Puntlandia.

En tercer lugar, con la captura en septiembre de 2008 del "MV Faina", un barco ucraniano cargado con 33 tanques y munición, y el posterior secuestro de un superpetrolero, los piratas han elevado la puja. Aunque no pueden utilizar o vender fácilmente el cargamento que han capturado, pueden exigir rescates mucho más elevados debido a su valor estratégico y comercial.

En cuarto lugar, los continuos ataques contra petroleros pueden llevar a un alza de los precios del crudo a nivel mundial. Los armadores podrían tener que contratar los servicios de empresas de seguridad privadas para proteger sus barcos; podrían verse obligados a elegir rutas más largas (incluso rodeando el Cabo de Buena Esperanza) para evitar ser objeto de ataques; y todos ellos podrían verse obligados a pagar importantes rescates, así como primas de seguro más elevadas.

Por último, los 30 millones de dólares que según una estimación conservadora se han pagado en total en el año 2008 están claramente ayudando a alimentar el conflicto en Somalia. Los ingresos no sólo llegan al Gobierno Federal de Transición, sino también a los movimientos islamistas insurgentes. La piratería amenaza con desestabilizar aún más si cabe una zona crónicamente inestable del mundo.

Por otra parte, las razones expuestas anteriormente y el espectacular aumento de los ataques perpetrados con éxito por piratas somalíes, han suscitado llamamientos para que se incremente la seguridad





*El super petrolero Sirius Star, uno de los mayores barcos capturados, a la izquierda, y piratas en plena actividad, abajo.*

en la zona del Cuerno de África. Actualmente ningún país se encuentra libre de sufrir entre su flota acciones de piratería; es independientemente el tipo de carga y el uso que se den a los barcos. Sirva de ejemplo la captura del barco de recreo francés "Le Ponant", el atunero español "Playa de Bakio",



el superpetrolero saudí "Sirius Star" y el buque ucraniano "Faina" cargado con material militar. Los países cuyos barcos son víctimas o se sienten amenazados por la piratería están tomando medidas para proteger a sus buques; bien de forma individual (Rusia, Japón, China, India, Malasia, Corea del Sur, etc), bien formando parte de una coalición naval internacional como la Combined Task Force 151 (CTF 151), o bien formando parte de una operación de un organismo internacional, como la Operación "Atalanta" de la Unión Europea (UE) o la Operación "Ocean Shield" de la OTAN.

Por lo que respecta al papel de la ONU, desde junio de 2008 hasta la fecha, ha emitido cinco Resoluciones relativas al tema; la última de ellas, la Resolución 1851 aprobada por el Consejo de Seguridad el 16 de diciembre de 2008, autoriza a los Estados y Organizaciones Regionales que luchan contra la piratería y el robo a mano armada frente a las costas de Somalia, previo consentimiento del gobierno somalí y durante el año 2009, a tomar todas las medidas necesarias que sean apropiadas para reprimir dichos actos.

Sin embargo, si bien es verdad que las medidas tomadas hasta el momento han disminuido la efectividad de los ataques, el número de incidentes en el mar no se ha reducido, quedando todavía mucho camino por recorrer. En realidad, el problema es complejo y las soluciones de seguridad por sí solas no pueden detener la piratería. Somalia, que ha estado en guerra durante casi dos décadas, carece de un Estado dispuesto a controlar la piratería y capacitado para hacerlo. Sólo cuando se cree tal Estado se podrá abordar el problema eficazmente •