

LA PIRATERÍA EN EL CUERNO DE ÁFRICA

Eugenio DÍAZ DEL RÍO JÁUDENES



ESDE hace ya varios meses la prensa nacional e internacional, así como los informativos de televisión, recogen a diario alguna noticia relacionada con la piratería, y más concretamente con la somalí. La realidad es que la piratería puesta en práctica por somalíes se ha intensificado mucho en este último año y comienza a afectar al tráfico comercial entre Asia y Europa.

La piratería no es un nuevo modo de vida, pues atañe a la comunidad internacional desde hace ya mucho tiempo, aunque hasta ahora las reacciones para contrarrestar sus efectos habían sido siempre locales o unilaterales, sin que hubiese una reacción multinacional para erradicarla o mitigarla en el mundo. Sin embargo, su aumento sin precedentes en la zona del Cuerno de África y una serie de secuestros significativos por parte de los piratas somalíes —destacando el del crucero de lujo francés *Le Ponnant*; el del mercante ucraniano *Faina*, cargado con tanques y munición; el del superpetrolero *Sirius Star*; y el del pesquero español *Playa de Bakio*— han provocado la reacción de la comunidad internacional (liderada por los países europeos), con la aprobación de varias resoluciones del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, la dedicación de unidades de la Task Force 150 para combatirla o el lanzamiento de la Operación ATALANTA con el fin de disuadirla, prevenirla y reprimirla en Somalia.

Qué es la piratería

El Diccionario de la Real Academia Española define «pirata» como el ladrón que roba en la mar. Para ahondar en una definición más técnica es



Superpetrolero *Sirius Star*.

necesario recurrir al principal documento del Derecho Internacional Marítimo, la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS). La UNCLOS define la piratería, en su Artículo 101, como «todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación... contra un buque en alta mar... o en lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado...». Además, define qué es un buque pirata y determina que todo Estado puede apresar, en alta mar o en cualquier lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, a un buque pirata.

Principales regiones de piratería en el mundo

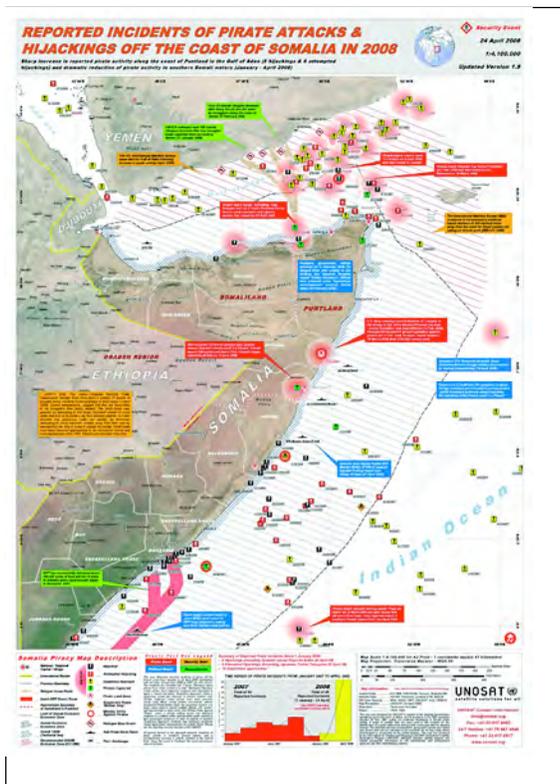
Sin querer hacer un análisis detallado y global de la piratería en el mundo, basta observar el mapa proporcionado por el Centro de Información de piratería del IMB (*Internacional Maritime Bureau*) para señalar las cuatro regiones del mundo donde existe un elevado riesgo de sufrirla: la zona del estrecho de Malaca, el Cuerno de África/costa Somalí, la zona del delta del Níger, y más ligeramente el Caribe y canal de Panamá. Estas zonas son atractivas o suscep-

tibles de piratería por dos razones básicas: primero, se trata de *Choke Points* mundiales y, por ende, de zonas de gran tráfico marítimo; y segundo, son zonas en donde la autoridad de los estados es difícil de imponer, ya sea por contar con escasos medios para ejercer la autoridad en la mar o por un exceso de violencia en esa área.

En la zona del estrecho de Malaca, que era la tradicional zona de piratería en el mundo, el número de secuestros ha disminuido significativamente en los últimos tiempos. Desde hace varios años Indonesia y Malasia, apoyadas por varios países occidentales, han intensificado los medios de alerta y protección contra la piratería, dificultando así su acción. En el delta del Níger se combina la expansión de plataformas petrolíferas —siempre golosas, tanto desde el punto de vista de solicitar rescates como de atentar contra personas y bienes occidentales— con la existencia de grupos violentos, a lo que se une la limitada capacidad del Estado para reprimirlos. En Nigeria hay también varias potencias occidentales cooperando para conseguir mejorar la seguridad en la zona. En Somalia la situación es bien distinta. Desde la caída del Gobierno en 1991, Somalia es *de facto* un Estado «fallido». Los tribunales islámicos (UIC-Union of Islamic Courts) tomaron el control del país después de la caída del Gobierno, sometiendo a los señores de la guerra de los numerosos clanes exis-



Mapa de actos de piratería en el mundo proporcionado por el IMB Piracy Reporting Centre.



tentes en el territorio somalí. En 2006, apoyados por el ejército de Etiopía, los tribunales islámicos fueron derrocados y expulsados del país. Aunque se creó un Gobierno Provisional (TFG-*Transitional Federal Government*), que es el gobierno que actualmente reconocen las potencias occidentales, éste sólo tiene capacidad de control en la ciudad de Mogadiscio. Una fuerza de la Unión Africana —con tan sólo 2.400 efectivos— apoya al TFG. Sus funciones se limitan al control del puerto, aeropuerto y varios edificios oficiales en la capital. El resto del país está bajo control de los distintos clanes, con todo tipo de tendencias y corrientes del Islam.

Somalia, uno de los países más pobres del planeta, se ha convertido en un Estado «fallido» y en un santuario para todo tipo de actividades criminales, principalmente la piratería. La situación geográfica de Somalia, con gran parte de su costa en el golfo de Adén —uno de los mayores *Choke Point* del tráfico marítimo mundial—, hace que sea el territorio ideal para establecer las bases de actuación de los piratas. La principal diferencia entre la piratería en Somalia y en las otras zonas es que la somalí se dirige a obtener un rescate por los buques y sus dotaciones, mientras que en el resto del mundo es el robo —a las tripulaciones e incluso del propio buque— el objetivo principal. No cabe duda que para llevar a cabo la forma de piratería somalí es necesaria la existencia de un Estado «fallido» para poder retener el tiempo que resulte necesario (desde una semana a seis meses) el buque secuestrado hasta que finalizan las negociaciones para el pago del rescate.

En el año 2007 hubo 263 casos de piratería en el mundo, de los cuales 58 lo fueron en Somalia. Pero en 2008 el número de actos de piratería en ese país fue de 98 (a fecha 1 diciembre). Así como en el resto de las zonas tradiciona-

les la piratería ha descendido, en Somalia se ha producido un aumento espectacular sin precedentes. Se estima que la cantidad pagada por rescates de buques secuestrados en Somalia durante el año 2008 supera ya los 150 millones de dólares. Este incremento ha sido la causa de que muchas navieras comiencen a considerar el tránsito desde Occidente al Índico a través de cabo de Buena Esperanza en lugar de utilizar el canal de Suez.

La piratería se ha agravado tanto en Somalia que ha disparado la reacción de la comunidad internacional. Se pueden destacar, entre las medidas tomadas, las Resoluciones del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas (UNSCR) para favorecer su lucha contra ella. La Resolución 1816, entre otras, tiene una gran trascendencia, pues permite a los buques de guerra entrar en aguas territoriales somalíes, así como emplear los medios que resulten necesarios para combatir los actos de piratería. Asimismo, la Unión Europea (UE) ha puesto en marcha una operación antipiratería, la OTAN ha destacado a la SNMG2 (*Standing NATO Maritime Group 2*) a la zona del Cuerno de África y la Task Force 150 ha establecido un corredor de seguridad para el tránsito seguro de buques por el golfo de Adén.

Modus operandi de la piratería en Somalia

En Somalia los piratas operan en dos regiones diferentes: la del golfo de Adén y la costa Este. En el golfo de Adén, donde la densidad de tráfico es muy intensa, existen también numerosas pequeñas embarcaciones dedicadas a la pesca, pertenecientes a los países ribereños, principalmente Yemen y Somalia (región de Puntlandia y Somalilandia). Los piratas suelen operar en un par de embarcaciones rígidas —similares a las utilizadas por los pescadores y denominadas *skiffs*—, con unos cinco piratas en cada una de ellas armados con fusiles AK47 y lanzadores de granadas RPG (*Rocket Propelled Grenade*) y apoyados, en



(Foto: fragata Victoria).



(Foto: fragata *Victoria*).

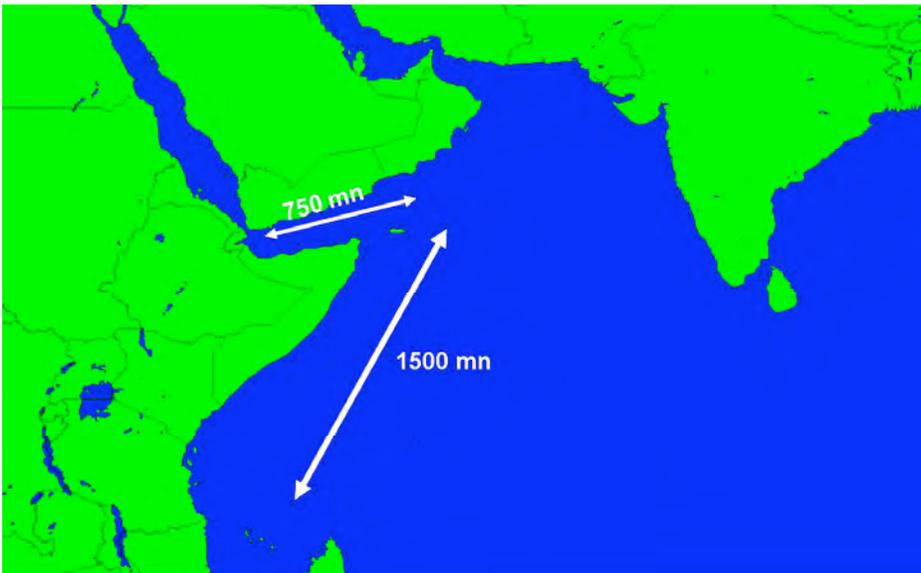
ocasiones, por otra embarcación de mayor porte, que les proporciona agua, víveres y combustible. Los piratas se mantienen al acecho, simulando ser pescadores, hasta que encuentran una víctima propiciatoria. Normalmente, ésta es un mercante con poca velocidad y con un franco bordo fácil para el abordaje. Una vez elegida la víctima, se lanzan a por ella. Cuando están en sus proximidades disparan una o varias RPG y abren fuego con los fusiles, intimidando y sorprendiendo a la tripulación del buque víctima. Una vez al costado la asaltan empleando escalas de aluminio a las que han colocado unos garfios en el extremo para facilitar su enganche. Ya a bordo, y después de unos cuantos tiros más, se paraliza a la tripulación, quedando el barco en manos de los piratas. El siguiente paso consiste en navegar con el barco secuestrado hasta uno de los puertos o campamentos piratas.

En la costa oriental el procedimiento es similar. Se estima que con los *skiffs* los piratas se alejan de la costa hasta las 150 millas. Pero algunos de los últimos secuestros se han producido a mucha mayor distancia de costa. Así, el *Playa de Bakio* fue apresado a más de 250 millas de la costa, y el abordaje del superpetrolero *Sirius Star* más allá de las 450 millas. Para estos asaltos no cabe duda que los piratas utilizan un buque nodriza, que emplean para transportar sus *skiffs* de asalto y para localizar a las víctimas. Estos buques nodriza pueden ser pesqueros que han sido asaltados por los propios piratas (que no

son rentables para un rescate, pero muy útiles para darles mayor radio de acción), u otro buque, normalmente un pesquero o un *dhow* arrendado a tal efecto. Así, por ejemplo, en noviembre de 2008 una fragata india hundió a un pesquero tailandés en el Índico cuando éste disparó contra la fragata al aproximarse a él con intención de registrarlo. Este pesquero, probablemente, había sido capturado por piratas y estaría siendo empleado como buque nodriza.

Los buques capturados en la mar, con unos pocos piratas a bordo, se dirigen a fondear en las proximidades del pueblo o campamento pirata. Existen varios de éstos a lo largo de la costa, que pertenecen a los diferentes clanes somalíes. Una vez que se ha fondeado, comienzan las negociaciones para el pago del rescate, así como una auténtica operación de protección y logística de la presa capturada. Se estima que entre treinta y cincuenta piratas, con sus correspondientes relevos y apoyos, custodian el buque secuestrado, no sólo para protegerlo de sus dueños, que podrían intentar su liberación, sino también contra otros clanes de piratas que intentan obtener una presa fácil.

Los primeros contactos con el armador del barco secuestrado los suele hacer —utilizando los teléfonos vía satélite del propio barco— un negociador local que sigue las instrucciones de otros negociadores a nivel superior. En un reciente reportaje de la *BBC News* (*Life in Somalia's pirate town*) se explica cómo en el puerto de Eyl, uno de los principales utilizados por piratas en la zona de Puntlandia, se pueden ver lujosos coches todoterreno, hombres bien



Océano Índico, posible teatro de operaciones antipiratería.

vestidos de chaqueta y corbata, casas de lujo, etc., todo ello relacionado con el negocio de la piratería. Los grandes beneficios obtenidos por pago de rescates demuestran que detrás de estos piratas que asaltan los buques hay una organización con diferentes niveles que actúa eficazmente.

Una vez alcanzado el acuerdo, que suele durar entre una semana y tres meses (a veces se prolonga hasta seis meses), es necesario realizar el pago del rescate. Parece ser que éste se realiza siempre en mano. Para ello, y según otro reportaje de la *BBC news* (*How do you pay a pirate's ransom*), los armadores necesitan alquilar una embarcación (normalmente un remolcador) en un puerto más o menos cercano (por ejemplo Mombasa-Kenia) y una empresa de seguridad para que transporte el dinero al lugar donde se encuentra el buque capturado y efectuar el pago. Posteriormente se produce la liberación. Es fácil imaginar que además de los pagos directos del rescate hay otros muchos que incluyen intermediarios, despachos de abogados para asuntos de primas de seguros, empresas de seguridad, etcétera.

Cómo afrontar la piratería en Somalia

Hoy por hoy, el Gobierno Provisional de Somalia (TFG) no tiene capacidad alguna para controlar el país. La situación geográfica de Somalia, por un lado próxima a uno de los *Choke Points* más importantes del mundo, así como a las rutas de tráfico de personas, armas y droga que proceden de las costas de



Medidas antipiratas. (Foto: fragata *Victoria*).

Irán y Pakistán, hace de su territorio un lugar ideal para el cultivo de cualquier tipo de actividad criminal, sin descartar el terrorismo de corte islámico. De hecho, ya hay países que afirman una conexión entre piratas y Al Qaeda, y que parte del dinero de los rescates podría estar ya pasando a esa organización. Se sabe que los piratas están contribuyendo a la entrada de armas en Somalia, y hay quien afirma que podrían estar adiestrando a terroristas en el manejo de embarcaciones para dotarles de la capacidad de llevar a cabo un ataque terrorista marítimo.

La única forma de erradicar de forma permanente la piratería en Somalia sería mediante una operación de establecimiento/mantenimiento de la paz y de reconstrucción a gran escala. Además, debería incluir entre sus líneas de actuación una serie de operaciones diplomáticas, políticas y económicas con el fin de restablecer la ley y el orden, desarrollar las infraestructuras básicas, etc. Aunque la situación en Somalia es muy grave, aún no ha sobrepasado el umbral (siempre virtual y subjetivo con respecto a la situación en el resto del mundo) que podría desencadenar una operación de esta envergadura, la cual necesariamente debería estar liderada por una gran potencia. Sin embargo, el empeño actual de los Estados Unidos en Afganistán e Irak no permite suponer que pudiera liderar una operación en Somalia, al menos a corto plazo. Tan sólo se podría esperar una reacción contundente si la actuación de Al Qaeda desde ese país se pusiese claramente de manifiesto y se recrudeciese.

Por tanto, en estos momentos en que la piratería somalí está afectando a los intereses occidentales, existen dos opciones para mitigar sus efectos: una, mejorar las medidas de seguridad individual de los buques que transitan por la zona, incluyendo en sus tripulaciones elementos de protección armada; y otra, llevar a cabo una operación naval, necesariamente multinacional, para disuadir y repeler los actos de piratería, tal como la actual Operación ATALANTA de la UE. También es conveniente señalar que sería muy eficaz la destrucción de los campamentos, instalaciones y medios de que disponen los piratas con bombardeos selectivos u otros medios. Estas operaciones selectivas no serían fáciles, ya que los piratas conviven, en algunas zonas, mezclados con la población civil y los daños colaterales serían difíciles de prever. Una operación de este tipo supone actuar sobre suelo somalí, teóricamente un país soberano, y por tanto requeriría una resolución específica del Consejo de Seguridad. En la situación actual parece que todavía no hay consenso para ello.

De forma conceptual, cualquier operación naval debería contemplar las siguientes líneas de acción:

- Mejorar el conocimiento del entorno marítimo (*Maritime Situational Awareness*) en la zona: esto llevaría consigo no sólo mejorar y tener inteligencia sobre los piratas y sus actividades, sino también un mejor conocimiento del tráfico marítimo susceptible de ser capturado. El empleo de un dispositivo NCAGS (*Naval Cooperation and Guidance*



for Shipping) en la zona permitiría conocer los movimientos del tráfico marítimo y, por otro lado, coordinar su protección.

- Disuadir a los piratas: las unidades navales deben patrullar abiertamente y demostrar su voluntad de empleo de la fuerza (mediante un sólido paquete de Reglas de Enfrentamiento-ROE) para repeler cualquier intento de piratería. El hundimiento del pesquero tailandés por la fragata india *Tabar* en noviembre 2008, o la captura de una docena de piratas y posterior hundimiento de sus *skiffs* por parte del grupo de operaciones especiales a bordo de la fragata danesa *Absalon* son buenos ejemplos para contribuir a esta disuasión.
- Repeler los actos de piratería: las unidades navales deben tener las ROE necesarias para poder impedir los actos de piratería. Sin embargo, hay que asumir que esta tarea no siempre será posible, pues el teatro de operaciones es de grandes dimensiones. La zona del golfo de Adén donde operan los piratas tiene una longitud aproximada de 700 millas, y la costa oriental sobre las 1.500 millas (prácticamente igual a la de todo el Mediterráneo), por lo que es necesario disponer de muchos medios, incluyendo los aéreos y logísticos. Además, las

unidades navales deben estar preparadas para combatir a los piratas, pues ya han demostrado su agresividad ante la presencia de buques de guerra (dispararon recientemente contra la fragata *Tabar* y un destructor de la Marina norteamericana). Las armas de que disponen, y las que están adquiriendo (entre las que se incluyen misiles anticarro), pueden causar bajas y daños considerables a una fragata que no tome las precauciones oportunas.

- Proteger a los buques que se designen: la protección de buques puede ser general, es decir, para cualquier buque que transite por la zona; por ejemplo, la creación de un corredor de seguridad por donde el tráfico mercante pueda navegar protegido, o el establecimiento de convoyes. También puede ser específica para un buque determinado, asignándole un escolta o embarcándole un grupo de protección. Buques de guerra de varias naciones, a petición de Naciones Unidas, escoltan a los contratados por el *World Food Program*, que reparten alimentos en los puertos somalíes y que han sido secuestrados en numerosas ocasiones.
- Liberar a los buques capturados: para llevar a cabo una operación de este tipo es necesario contar con equipos de operaciones especiales desplegables en el teatro de operaciones. La principal dificultad de su empleo es, por un lado, el alto riesgo de que se produzcan bajas entre la tripulación del buque capturado en el transcurso de la liberación, cuestión difícil de asumir por cualquier gobierno occidental. Por otro lado, las nacionalidades de las tripulaciones de los buques secuestrados son variopintas, al igual que los países en los que se abanderan los barcos. Fuera del marco de la UE o de la OTAN es difícil que una operación de liberación la realicen fuerzas especiales de distinta nacionalidad que la del buque capturado.

Conclusiones

Somalia es un Estado «fallido», y por tanto un santuario para todo tipo de actividades criminales. Su situación geográfica, con su costa norte en el golfo de Adén —uno de los *Choke Points* más importantes del mundo—, y su costa oriental al Índico, hacen de Somalia un territorio idóneo para la práctica de la piratería.

La piratería somalí ha aumentado enormemente durante los últimos años, tanto en el número de capturas como en su agresividad y su radio de acción, haciendo la navegación por el Índico cada vez más peligrosa. Todo ello comienza a amenazar seriamente la actividad marítima en la principal ruta comercial entre Asia y Europa.

La modalidad de la piratería somalí, con el secuestro de barcos y las peticiones de rescate, mueve cantidades ingentes de dinero, que a su vez favore-

cen otro tipo de actividades criminales. No se puede descartar una conexión entre piratería y terrorismo.

Para erradicar de forma definitiva la piratería en Somalia sería necesaria una operación militar, política y económica de gran envergadura que fuese capaz de restablecer la ley y el orden, crear infraestructuras y aumentar el nivel de vida de su población. Hoy por hoy no es previsible una operación de este tipo.

Una serie de secuestros significativos durante el año 2008, que afectaron a Francia y España, así como el aumento sin precedentes de la piratería somalí, han provocado la reacción internacional. Una operación naval multinacional debería disminuir los ataques de piratas en la zona. Sin embargo, el gran tamaño del teatro de operaciones no evitará que se sigan secuestrando más barcos.



BIBLIOGRAFÍA

- CUQUERELLA GAMBOA, Vicente: *Maritime Merchant Traffic, the Biggest Hole in the Western Nations*. Defence Research Paper (Advanced Command Staff Course). Julio 2005.
- IMB Annual Piracy Report 2007.
- IMB 3rd Quartely Piracy Report 2008.
- El estado del mundo*. 2008. Editorial Akal.
- Tackling modern day Piracy*. Britain and the Sea.
- Q&A Somalia*, web BBC news.
- Life in Somalia's pirate Town*, web BBC news.
- How do you pay a pirate's ransom*, web BBC news.
- La UE aprueba la misión ATALANTA contra la piratería en Somalia*, web RTVE.es, 10 de diciembre de 2008.