

OCEAN SHIELD: LA CONTRIBUCIÓN DE LA ALIANZA ATLÁNTICA A LA LUCHA CONTRA LA PIRATERÍA EN EL ÍNDICO

Commodore David WOLFE (UK RN). Knowledge management director-AJFC Lisboa

Coronel Jaime SEMPERE RAMÓN (SP EA). Joint Policy Application & Lessons Learned Branch Head-AJFC Lisboa
Tte. coronel Daniel M. AGRAMUT LÓPEZ (SP IM). Analista Marítimo (Sec. Inteligencia)-AJFC Lisboa

Comandante Carlos ZALOÑA GARCÍA (SP ET). Centro de Situación OOS-AJFC Lisboa
Antonio MARÍN (SP Civ). Analista Operacional-AJFC Lisboa

Introducción



OMO continuación a otros artículos aparecidos en la REVISTA GENERAL DE MARINA (octubre 2010, enero 2011) firmados por españoles destinados por aquellas fechas en el Mando Conjunto Aliado de Lisboa (AJFCLB), y como complemento también de muchas otras referencias aparecidas en ella sobre EUNAVFOR y la lucha internacional contra la piratería, nos ha parecido oportuno requerir de nuevo la atención del lector al objeto de dar a conocer, un poco más en profundidad, el papel que está desempeñando la OTAN en su contribución a la lucha internacional contra los piratas del siglo XXI.

Creemos que es oportuno dado que, como consecuencia de la transformación que está preparando la Organización Atlántica tras la Cumbre de Lisboa, el Mando Operacional de la Operación OCEAN SHIELD, ejercido por el comandante del AJFCLB, será transferido al comandante del que será el único Mando Marítimo dentro de la nueva estructura de mando de la OTAN, el actual MC Northwood. Esta transferencia de Mando está prevista para el próximo 15 de noviembre, por lo que tal vez ya se haya producido cuando este artículo vea la luz.

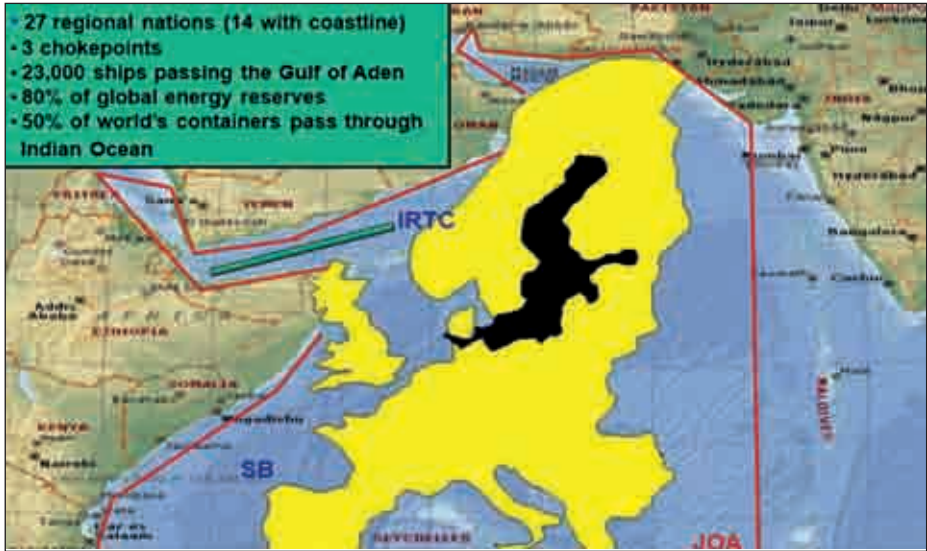


Figura 1.—Área de Operaciones Conjunta (JOA), con la superimpresión a escala del mapa de Europa occidental, mostrando la vasta extensión en la que operan las fuerzas de la OTAN. Un comandante de la TF508 comparó la misión con patrullar un área del tamaño de Francia con solo dos coches de policía.

Queremos que esta humilde contribución de algunos de los que nos hemos visto envueltos en esta operación por mor de nuestro trabajo cotidiano sirva para reafirmar la innegable necesidad de cooperación entre todas las fuerzas desplegadas en el área del Índico y también como un reconocimiento expreso a la Armada y a la Fuerza Aérea españolas que, integradas en la Operación ATALANTA, están ofreciendo con su esfuerzo, dedicación y buen hacer, un continuo ejemplo de profesionalidad que no pasa desapercibido a ninguno de los múltiples actores que operan en la zona; y como muestra más cercana, ahí queda la actuación del *Galicia*, con el rescate de la rehén francesa Evelyn Colombo y la detención de sus secuestradores.

Una de piratas

En Somalia son las 04:19 Z y el mercante con bandera maltesa Caravos Horizon surca las peligrosas aguas del golfo de Adén. La experiencia del capitán Jerry Bones, responsable del buque, la tripulación y de los más de doscientos contenedores de material electrónico que debe trasladar a Filipinas, le dice que en cualquier momento puede verse sometido a un ataque

pirata, y que una travesía tranquila puede verse convertida en una pesadilla de varios meses de duración. Por ese motivo, la tripulación, distribuida en turnos de servicio, vigila con denuedo los trescientos sesenta grados del horizonte.

Amanece por la proa, el clima es agradable y una ligera brisa apenas es capaz de mover la bandera maltesa que ondea en la popa. Las condiciones son las ideales para que los piratas intenten dar caza a otra de sus presas, un trofeo por el que exigirán una recompensa millonaria. El capitán Bones lo sabe porque ha atravesado decenas de veces el golfo de Adén y es plenamente consciente del peligro. Siempre al mando del Caravos Horizon, se considera un afortunado por haberlo hecho sin recibir nunca un ataque pirata.

La cubierta ha sido protegida con alambrada de espino, las mangueras contra incendios están listas para intentar abortar cualquier intento de abordaje y sabe que incrementar la velocidad y llevar a cabo maniobras zigzagueantes serán claves para eludir un potencial ataque. El propietario de la compañía ha modificado una de las cámaras seguras del mercante para que sirva como refugio (ciudadela) en la que se acogerá la tripulación en caso de abordaje. Desde ella se puede gobernar el buque y se la ha dotado de comunicaciones satélite. El armador tan solo ha denegado la petición de Bones de embarcar un equipo de seguridad privado; nunca antes la compañía ha adoptado tal medida y nunca lo hará, por lo menos a corto plazo.

Una vez cruzó el canal de Suez, el capitán se registró con UKMTO (United Kingdom Maritime Trade Organization) y el NATO Shipping Centre. De esa manera sabe que podrá informar de cualquier intento de ataque a la organización que está en contacto con las fuerzas navales que patrullan el área, y que podría recibir ayuda militar en un breve plazo de tiempo.

El operador de radar del puente da la señal de alarma: dos contactos se aproximan a más de 20 nudos. Por su eco y velocidad, deduce que se trata de dos embarcaciones con motor fueraborda. Están a unas cuatro millas náuticas, pero si no se activan los protocolos de seguridad de manera inmediata, podría ser fatal para el Caravos Horizon. La vigilancia se fija en la orientación que marca el radar, pero aún no se tiene contacto visual.

El capitán Jerry Bones informa a UKMTO de la circunstancia, mientras se cerciora que todas las BMP (Best Management Practices-Medidas aconsejadas frente a un ataque) que dependen de su mando están listas para ser empleadas.

UKMTO ya ha reflejado el mensaje de alerta en el Sistema Mercury. Mercury es un chat que corre por Internet, en el que están registrados como usuarios todos aquellos actores, civiles y militares, que luchan contra la piratería en el océano Índico. UKMTO se alza en ese foro como el portavoz de todos los mercantes registrados que transitan sus aguas y, una vez más, acaba de remitir un mensaje de ataque inminente.

Todas las fuerzas navales desplegadas ya saben que el Caravos Horizon está en problemas o, al menos, puede estarlo en los próximos minutos. El navío Andrea Doria (ITA) es el buque insignia de la Agrupación Naval CTF508 que la OTAN tiene desplegada en la zona. El jefe de dicha fuerza, almirante Matezzi, ya ha impartido instrucciones al resto de buques en caso de que se presente un ataque similar al que puede sufrir el Caravos Horizon. Pero en el área no solo opera la OTAN: la UE tiene su propia fuerza (EUNAVFOR) y la Fuerza Marítima Combinada (CMF) la suya. Estas son las tres principales fuerzas desplegadas en el área (comúnmente denominados Big-3 —los 3 Grandes—) que coordinan sus actuaciones en el Pasillo de Tránsito Internacional Recomendado (IRTC). Por ello, de nuevo, deben aunar esfuerzos y no malgastar las escasas fuerzas que la comunidad internacional tiene en una zona de océano tan vasta. El resto de actores también contribuirán en esta coordinación. Y Mercury es el mejor foro para ello.

Rápidamente todas las fuerzas y buques desplegados en la zona analizan la situación y comienzan a enviar sus respuestas. Rusia no tiene barcos en la zona, Corea del Sur informa que su buque más próximo está a unas cien millas. Finalmente, la fragata norteamericana De Wert, integrada en la CTF508 de OTAN, informa que se encuentra a unas 27 millas del Caravos Horizon y que procede hacia él. Igualmente, el escuadrón de aviones de reconocimiento que Japón tiene en la zona informa de que tiene un aparato en vuelo y que se dirige a reconocer el lugar del incidente. En cuatro minutos habrá sobrevolado al Caravos Horizon. El resto de actores ya sabe que un buque de guerra asume el liderazgo de este incidente.

Mientras, un componente de la tripulación del Caravos Horizon contacta visualmente con las dos embarcaciones que siguen aproximándose a gran velocidad al mercante. Han pasado cinco minutos desde que el capitán Bones ordenara informar del incidente a UKMTO. Se pueden observar unos cinco tripulantes por embarcación y parece que portan fusiles de asalto y lanzagranadas. Se actualiza la información a UKMTO, quien procede a plasmarla en Mercury. La fragata De Wert ha lanzado ya su helicóptero, punta de lanza para intentar abortar el ataque. En unos once minutos se encontrará sobre el Caravos Horizon. El capitán Bones ordena incrementar la velocidad a 24 nudos, el máximo que dan sus motores, y comienza a realizar maniobras zigzagueantes. Los siguientes minutos serán decisivos. Las embarcaciones piratas están echándose encima. Apenas hay oleaje y eso les permite maniobrar, si cabe, con más agilidad. Repentinamente las alarmas saltan en el puente de mando del Caravos Horizon. Han recibido un disparo de lanzagranadas. El proyectil ha impactado en la parte superior y no hay heridos, pero todo indica que es tan solo un disparo de advertencia para obligar al Caravos Horizon a parar máquinas. El capitán continúa implementando las BMP y ordena la máxima protección a la tripulación.

Las maniobras del Caravos Horizon le permiten ir sorteando los ataques piratas que ya han disparado otros dos proyectiles y fuego de fusil. La situación es extrema y el capitán Bones, temiendo que la ayuda no llegue en los siguientes minutos, valora seriamente dirigirse y protegerse en la ciudadela del buque. Pero, tras varios intentos fallidos de abordaje, finalmente se escucha el sonido de un helicóptero que se aproxima por babor. El P3-C japonés ha informado en Mercury sobre un barco nodriza que espera a unas seis millas del Caravos Horizon, y del que parecen haber partido sendas embarcaciones.

El helicóptero del De Wert ya sobrevuela al mercante y observa a las dos embarcaciones que se revuelven con agilidad para encontrar un hueco por el que abordar el mercante. Las embarcaciones piratas no se sienten hostigadas por su presencia, y por ello realiza varios disparos de aviso. Finalmente parece que los atacantes sienten la amenaza y abortan el ataque. A la misma velocidad que se aproximaron, se retiran en la dirección del barco nodriza. El helicóptero los sigue a una distancia prudencial.

El Caravos Horizon está de enhorabuena porque ha conseguido evadir el primer ataque que recibe en aguas del golfo de Adén. El De Wert informa en Mercury del resultado fallido del ataque pirata y, mientras, trata de localizar y seguir al buque nodriza que ha lanzado los botes piratas. Tras cuarenta y cinco minutos se encuentra en sus inmediaciones, pero el pesquero que ha servido como lanzadera tiene nueve ciudadanos yemeníes (toda su tripulación) como rehenes a bordo. El abordaje y liberación del barco no podrá producirse conforme a las Reglas de Enfrentamiento (ROE) aprobadas en SHAPE debido a que tal acción pone en peligro la vida de la tripulación. No obstante el comandante en jefe de la fuerza de la OTAN ordena que se haga seguimiento a dicho barco para evitar nuevas escaramuzas e intentos de piratería. Esta vez ha sido imposible dar caza a los ejecutores, pero se ha impedido un nuevo secuestro por el que finalmente se pagarían no menos de cuatro millones de dólares americanos.

La Operación OCEAN SHIELD

Esta secuencia real, ocurrida hace unas semanas en el golfo de Adén, se produce decenas de veces a lo largo del año en las aguas del océano Índico próximas a Somalia. En la mayoría de los casos el ataque es repelido por el navío atacado o por las fuerzas militares desplegadas, pero también es cierto que en algunas ocasiones el ataque finalmente es exitoso, pasando a engrosar la lista de barcos secuestrados.

Tal y como se ha relatado, la coordinación es primordial para el éxito de la operación. Iremos desgranando a continuación diferentes aspectos de esta coordinación junto a otros de mando y control que se han demostrado clave durante los dos años de existencia de la Operación OCEAN SHIELD.

La Operación OCEAN SHIELD (OOS) se inició el 17 de agosto de 2009 como continuación a las Operaciones OTAN ALLIED PROVIDER y ALLIED PROTECTOR. La primera tenía como objetivo fundamental la protección de los buques del programa mundial de alimentos (WFP), y la segunda ampliaba dicho objetivo a la colaboración con las demás organizaciones internacionales y países con buques de guerra presentes en la zona con el objeto de luchar contra la piratería y permitir el libre tránsito de una forma más coordinada. Para su planeamiento se tuvieron en cuenta los principios de lo que conocemos como *Comprehensive Approach*, tratando de integrar todos los aspectos relevantes para el éxito de la operación. Como resultado, el plan de operaciones se focaliza en cuatro campos de actuación diferentes: no tolerar actos de piratería; coordinación integral entre todos los actores participantes; divulgar normas de conducta para buques mercantes que transiten la zona junto a la implementación de redes de alerta y; por último, ayudar a los países del Cuerno de África a mejorar sus propias capacidades para poder hacer frente a la amenaza pirata.

La fuerza naval de OTAN en la zona se integra en la Task Force 508 (TF 508), formada por buques del Standing NATO Maritime Group 1/2 (SNMG1 o SNMG2) asignados a la OOS bajo el control táctico del Allied Maritime Component Command en Northwood, y bajo el mando operacional del Allied Joint Force Command Lisbon en Portugal.

El ejemplo que hemos utilizado al inicio de este artículo, da una clara idea de parte de las actividades que la OTAN desarrolla dentro del primer campo de actuación que hemos señalado. En este cometido también se empeñan la mayor parte de las fuerzas militares que operan en el Índico, y

	OTAN	EU	CMF	Otros	TOTAL
Intervenciones decisivas	3	3	5	9	20
Disrupciones	81	85	42	165	373
TOTAL	84	88	47	174	393

Figura 2.—Datos sobre intervenciones directas contra la piratería por los diferentes actores. Por intervenciones decisivas entendemos aquellas sobre barcos secuestrados con piratas a bordo y que tras intervención militar pudieron ser liberados.

especialmente las fuerzas de la Unión Europea integradas en la CTF 465 (Operación ATALANTA) que opera bajo mando operativo del Cuartel General Operacional de la Unión Europea (EU OHQ) en Northwood. Otro importante actor militar en la zona es la Combined Maritime Forces (CMF) que, liderada por Estados Unidos, integra a unidades de diferentes países y mantiene su cuartel general en Bahrein. Esta última coalición conduce tres diferentes misiones en el área a través de tres distintas CTF: CTF 150 (contra-terrorismo), CTF 151 (contra-piratería) y CTF 152 (que opera en el golfo de Arabia para impedir la desestabilización). Otro significativo conjunto de países también despliega sus medios militares en el área con mayor o menor regularidad, y podríamos cifrar el número de buques militares que diariamente participan en operaciones relacionadas con la piratería en una media de treinta unidades.

El cuadro de la figura 2 muestra la contribución de los diferentes actores en zona a esta faceta de interceptar las acciones de la piratería desde el inicio de la Operación OCEAN SHIELD.

Con respecto al segundo campo de actuación de OCEAN SHIELD, es evidente que ante la gran afluencia de distintas fuerzas aeronavales en la zona (pertenecientes a diferentes organizaciones, coaliciones o países), la necesidad de colaboración entre todas ellas emerge como primera necesidad.

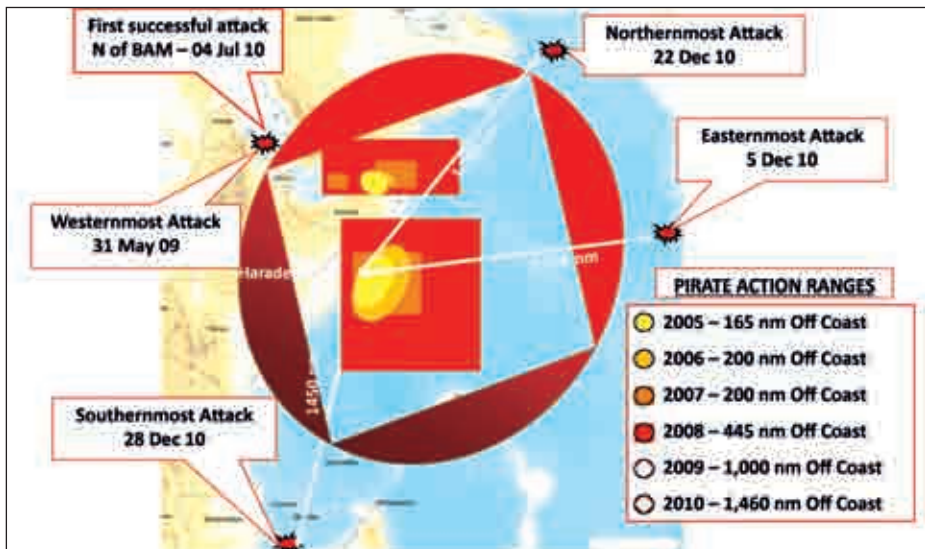


Figura 3.— Tras un año de operación, la presencia naval de forma continuada en el IRTC redujo de forma considerable el número de buques atacados por los piratas en dichas áreas, con lo que les obligó a modificar tácticas y a expandir sus zonas de actuación desde el mar de Arabia hasta las costas de Tanzania y Mozambique, internándose en el océano Índico hasta las costas de la India.

En realidad la colaboración de tantos diferentes actores sobre el mar no tiene precedentes en la historia. La OOS está inexcusablemente concentrada en la respuesta global contra la piratería, aunque hemos de reconocer que aún existen limitaciones y algunos despropósitos, cuando no fronteras, a la hora de hacer operativo el concepto entre todos los actores. No obstante, desde el inicio de la operación se ha mejorado considerablemente la coordinación entre las diferentes fuerzas, especialmente entre los denominados *Big 3* o también NEC (NATO-EU-CMF). La mejor muestra de esa coordinación es que han sido elaborados Conceptos de la Operación (CONOPS) de forma coordinada entre sus tres cuarteles generales para dos áreas de interés especial: *Internationally Recognized Transit Corridor* (IRTC) y *Somali Basin* (SB).

Las tres CTF se alternan como Coordinadores del IRTC y de la SB cada seis meses aproximadamente, y para la vigilancia de dichas áreas se dedican buques de las tres fuerzas navales operando de forma conjunta, cooperativa y lo más eficazmente posible para evitar las acciones directas de los piratas sobre sus presas.

Debido a la enorme extensión de la JOA (*Joint Operations Area*) y a la escasez de medios disponibles para controlarla en su totalidad, se hace necesario mejorar la coordinación de esfuerzos en la lucha contra la piratería. Para ello se realizan reuniones Combinadas de Coordinación (CCB) por videoconferencia entre los tres Estados Mayores de NEC, donde se ponen en común todos los puntos de vista. Uno de los principales asuntos tratados en dichas videoconferencias es la valoración de la amenaza pirata a corto y medio plazo, lo que algunas veces redundaba en una nueva distribución de la fuerza naval y aérea, tratando de repositionarlas donde se prevea una mayor actuación de los piratas. Todas las decisiones que se adoptan son por consenso. Entre estas podemos destacar la prioridad en los reconocimientos aéreos y de superficie de los posibles campos piratas y de las áreas de operaciones de los piratas en la mar (POA), zonas en las que estos actúan con asiduidad dependiendo del tiempo atmosférico (periodo de monzón o entre monzones).

La lucha contra la piratería es una experiencia única en cuanto a los distintos grados de cooperación, no formalizados en su totalidad, con otros importantes actores presentes en el área, como India, China, Japón, República de Corea o Rusia, que actúan bajo su mando nacional, proporcionando principalmente escolta a convoyes de su propio país u otros países con los que mantienen acuerdos. Dado que actúan en la misma área de operaciones, es necesario mantener cierto control sobre estas fuerzas, por lo que el mando encargado de coordinar el IRTC supervisa también los convoyes y escoltas que transitan el corredor, a fin de compartir información y en caso necesario apoyarse mutuamente ante cualquier acción pirata que se produzca.

Sobre el tercer campo de actuación, focalizado en la industria mercante, es oportuno recordar que tras el primer año de esta nueva operación aliada, un informe de la Organización Marítima Internacional (IMO) reflejaba que en los

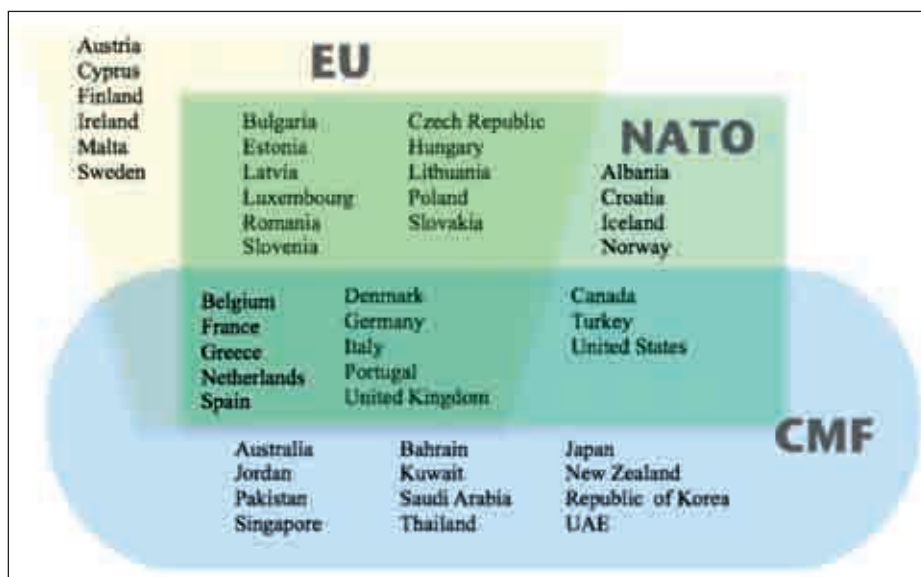


Figura 4. — Naciones pertenecientes a NEC. Nada menos que diez países pertenecen a la vez a las tres diferentes coaliciones presentes en el Índico.

nueve primeros meses del 2010 habían ocurrido 164 ataques contra buques en las costas de Somalia, con el resultado de 37 secuestrados. Durante el mismo periodo del año 2009, los datos se referían a 193 ataques y 33 buques secuestrados. Con estas estadísticas no podía inferirse que se hubiera conseguido una mejora sustancial de la situación, pero en el mismo documento se alertaba de un incremento en la violencia empleada por los piratas y se reconocía una mejora en la efectividad de las operaciones navales.

Desde la visión militar, se hizo un esfuerzo conjunto para la progresiva implementación por parte de la industria de lo que se vino a llamar *Best Management Practices* (BMP). Se trata de una publicación dirigida a la comunidad marítima que en sucesivas ediciones recomienda una serie de medidas de autoprotección y procedimientos para minimizar las posibilidades de éxito de un ataque pirata. A finales del 2010, las medidas de protección de los buques mercantes ya habían sido suficientemente difundidas y mayoritariamente implementadas por las compañías. Mientras que en octubre de 2010 había 18 buques secuestrados con 389 rehenes, a la hora de redactar este artículo hay 11 buques secuestrados y 268 rehenes. Algunas de las medidas y procedimientos de comunicación de alerta han quedado recogidos en el ejemplo que abre este artículo y su implementación puede considerarse, al menos, tan importante como la propia presencia de unidades militares en el área.

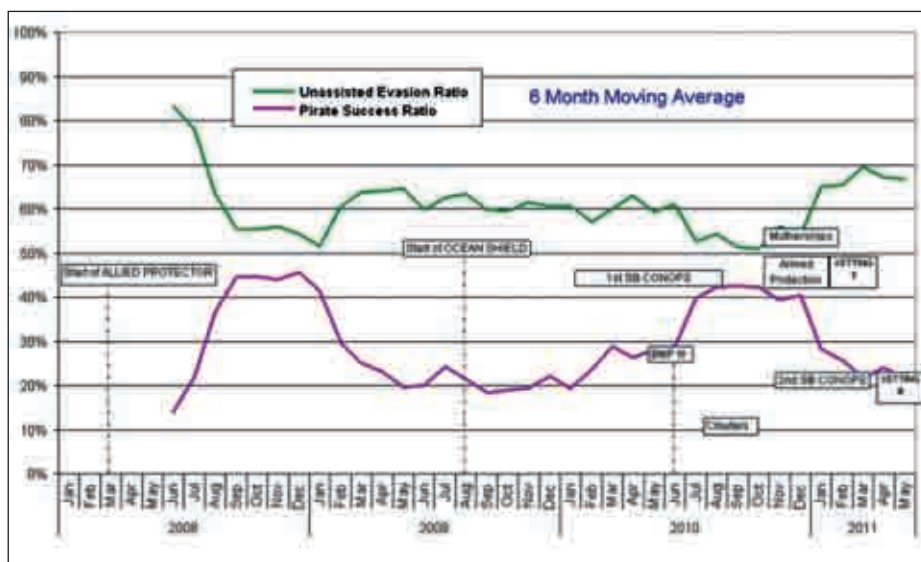


Figura 5.—Evolución de la tasa de éxito de los abordajes piratas frente al ratio de evasión (sin asistencia militar) conseguido por los mercantes.

Se estima que más del 50 por 100 de las buques mercantes que transitan la JOA emplean equipos armados de protección, proporcionados por compañías privadas de seguridad, con el consiguiente peligro de convertir el océano Índico en un nuevo *far west*. La Organización Marítima Internacional (IMO) ha emitido dos circulares que contienen instrucciones provisionales para los países de bandera y los operadores privados acerca de la selección de esas compañías privadas de seguridad, su responsabilidad, mando y control, embarque y desembarque de armas, normas de actuación en caso de incidente, y un largo etcétera.

Estas instrucciones provisionales están siendo revisadas y completadas en un esfuerzo coordinado por el Grupo de Trabajo 3 del CGPCS (1). Los PCASP (Personal Armado de Seguridad Contrato Privadamente) no son aprobados ni recomendados, con carácter general, por las instrucciones. Su uso debe considerarse muy cuidadosamente, caso por caso, y no debe suponer una alternativa a las BMP, sino un nivel adicional de seguridad.

(1) El CGPCS (*Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia*) se estableció el 14 de enero de 2009 por Resolución 1851 del Consejo de Seguridad de UN para facilitar el diálogo y la coordinación de acciones entre estados y organizaciones en contra de la piratería en las costas de Somalia.

El gráfico de la figura 5 muestra la fuerte relación inversa existente entre el ratio de evasión no asistida conseguido por los buques mercantes, a través del empleo de BMP y PCASP, y el fracaso de los ataques piratas. Hacia junio de 2011, los barcos mercantes estaban evadiendo los ataques piratas, sin asistencia militar, en un 70 por 100 de los casos. Este es un dato revelador de la importancia que tiene la implantación y el cumplimiento de las BMP.

La solución a largo plazo

El último campo de actuación de la OOS es el *Regional Capacity Building* o RCB. Los aspectos que contempla esta iniciativa de desarrollo regional de capacidades se dirigen esencialmente al desarrollo de la seguridad marítima y consecuentemente al refuerzo de la ley y del orden jurídico.

El CGPCS¹ estableció cuatro grupos de trabajo abiertos a la participación de todos sus miembros. Reino Unido dirige el Grupo de Trabajo 1, sobre coordinación operacional y *capacity building* en la región, con el apoyo del IMO. Con él se trata de proveer de una coordinada y unificada actuación entre las diversas organizaciones internacionales que colaboran con los estados regionales para ayudarles a restaurar un entorno marítimo seguro y sostenible en el Cuerno de África. La OTAN, bajo los auspicios del CGPCS, mantiene relaciones de trabajo con otras organizaciones como el IMO, UE, CMF, USAFRICOM y los estados de la región para maximizar el potencial de los limitados recursos y evitar la duplicación de esfuerzos en apoyo de los distintos actores regionales.

A nivel operacional, para las fuerzas navales de OTAN en la zona, esta colaboración se traduce en adiestramiento y apoyo a las fuerzas de guardacostas de los países de la zona (Somalia, Yemen, Tanzania, Kenia, Seychelles, Etiopía y Yibuti), aprovechando las visitas que realizan a sus puertos con el fin de reaprovisionarse para sus largas estancias en la mar.

En la actualidad, se están desarrollando planes para que personal del NATO Maritime Interdiction Operational Training Centre imparta entrenamiento a los Destacamentos de Protección de Barcos (*VPD-Vessel Protection Detachments*) que, provistos por los países de la región, embarcarán en mercantes evitando así las escoltas de barcos de guerra, que podrán dedicarse a otras tareas esenciales de la lucha contra la piratería. La Alianza también está involucrándose en la serie de ejercicios CUTLASS EXPRESS que, liderados por Estados Unidos, intentan aumentar las capacidades antipiratería de algunos de los países africanos bañados por el Índico.

El planeamiento y la coordinación de las actividades RCB resultan complejos e incluyen un amplio abanico de partes involucradas. Son también varios los foros que aportan al Grupo de Trabajo 1 del CGPCS sus contribuciones en esta materia, entre los que cabe destacar el SHADE (*Shared Aware-*



Figura 6. — Área de amenaza.

ness and Deconfliction), en el que los recursos disponibles son identificados y asignados a tareas específicas y el *Training Awareness and Deconfliction Meeting*, que gestiona las necesidades de adiestramiento.

En definitiva, el objetivo que se persigue con el RCB es capacitar a los actores regionales para que puedan desarrollar su propia capacidad de actuación en contra de la piratería, de modo que en el futuro sea posible reducir la presencia de unidades militares navales internacionales. Más aún, esta suficiencia de medios regionales se considera clave para la estrategia de salida de OTAN de las operaciones en el Cuerno de África.

La figura 6 muestra claramente esta necesidad, ya que aquellos países con un poder naval suficiente para mantener

sus aguas territoriales seguras no han sido claro objeto de la amenaza pirata.

Es justo resaltar también que los estados regionales están realizando un esfuerzo para el desarrollo de sus capacidades propias y extender su mutua colaboración para poder enfrentarse a la amenaza de los piratas.

Epílogo

A pesar de los esfuerzos de las fuerzas navales y otras muchas organizaciones que contribuyen a la contención de la piratería, el control completo del fenómeno parece utópico, teniendo en cuenta la gran diversidad de aspectos que inciden en el problema y que no pueden ser resueltos únicamente por la presencia marítima militar, por ejemplo, implicaciones legales, zonas tribales en tierra, inestabilidad en el país, etcétera.

A pesar de la progresiva mejora en la coordinación de todos los actores participantes en la JOA y de la disminución de la tasa de efectividad de los

piratas, el problema se nos antoja de lejana resolución. La falta de expectativas de futuro para muchos jóvenes y el incentivo de conseguir dinero rápido facilitan el que estos caigan en las redes de los distintos clanes piratas que se extienden a lo largo de toda la costa somalí. Es ahí, en tierra, donde las verdaderas causas de la piratería se encuentran, y para frenar su expansión se requiere implementar la seguridad en todo el territorio de Somalia, no solamente en la mar.

Actualmente, el Gobierno Federal de Transición somalí (TFG) está tratando de establecer estructuras de gobierno y de justicia, pero todos estos esfuerzos serán baldíos si la situación de inseguridad que padece el país no se soluciona. Somalia continuará siendo un estado fallido mientras no controle la totalidad de su territorio y no disponga de los medios necesarios para ejercer su autoridad. Una de las principales causas de esa inestabilidad es la presencia de Al Shabaab, una organización islámica ampliamente extendida por todo el territorio somalí, principalmente en el sur y en continua lucha con el TFG por el control del país.

Además Somalia está padeciendo una de las sequías más importantes de su historia, cuatro millones de somalíes están afectados por la hambruna, y de éstos tres millones se encuentran en el sur de Somalia (territorio controlado por Al Shabaab). Se estima que 750.00 personas están en riesgo de muerte en los próximos cuatro meses.

Todo lo anterior imposibilita al TFG para desarrollar una fuerza de policía y guardacostas que pueda actuar contra la piratería, dado que su principal esfuerzo está enfocado en su propia supervivencia.

Tras dos años de Operación OCEAN SHIELD, también parece evidente que la industria mercante debe dar un paso más al frente y descargar parte del peso de la protección que actualmente desempeñan las fuerzas navales. La protección de los navíos mercantes con equipos de seguridad, privados o militares, empieza a valorarse como una de las mejores opciones para evitar la piratería; ciudadelas seguras y equipadas, medidas de autoprotección y otra serie de BMP, recogidas en la última edición (recientemente publicada) del manual BMP v.4, comienzan a alzarse como el mejor complemento a una protección militar, siempre escasa en un área de más de 1,1 millones de millas cuadradas.