

ANÁLISIS DE LA RESPUESTA INTERNACIONAL A LA AMENAZA DE LA PIRATERÍA EN EL ÍNDICO

MASTER EN PAZ, SEGURIDAD Y DEFENSA

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN - POLÍTICA DE SEGURIDAD INTERNACIONAL

Daniel Fernández de Bobadilla Lorenzo

14 de junio de 2018

ANÁLISIS DE LA RESPUESTA INTERNACIONAL A LA AMENAZA DE LA PIRATERÍA EN EL ÍNDICO

En 2008, ante la creciente amenaza de la piratería en las costas de Somalia, varios actores internacionales decidieron involucrarse para preservar la seguridad marítima en la región y sus intereses económicos. La respuesta de estos actores incluyó medidas de dos tipos. Por un lado, aquellas cuyo ámbito de aplicación era el mar, y por otro, medidas de aplicación en tierra. Las primeras tenían como objetivo incidir directamente sobre la piratería, disuadiendo a los piratas y abortando sus ataques. Las segundas perseguían acabar con las causas estructurales de la piratería en Somalia, de forma que se lograra una solución duradera al problema. Desde que se empezaron a aplicar estas medidas se ha producido una reducción significativa en la incidencia de la piratería. A través de un estudio de caso, este trabajo lleva a cabo un análisis cualitativo y cuantitativo de la evolución de la piratería y de las medidas adoptadas, con el objetivo de determinar si la reducción de la piratería en Somalia se ha debido en mayor medida a las medidas de incidencia directa en el mar o a las medidas en tierra que buscaban acabar con sus causas estructurales.

PALABRAS CLAVE: Piratería, Somalia, seguridad marítima, contra-piratería.

ANALYSIS OF THE INTERNATIONAL RESPONSE TO THE PIRACY THREAT IN THE INDIAN OCEAN

In 2008, faced with the rising threat of piracy off the coast of Somalia, several international actors decided to get involved to preserve maritime security in the region and their economic interests. The response of these actors included two types of measures. On the one hand, those whose sphere of influence was at sea, and on the other hand, measures applied on land. The objective of the former was to affect piracy directly, dissuading pirates and repelling their attacks. The latter were aimed at the structural causes of piracy within Somalia, in order to attain a lasting solution to the problem. Since the implementation of these measures, piracy incidents have experimented a significant decline. Through a case study, this essay makes a qualitative and quantitative analysis of the evolution of piracy and of the measures implemented, with the aim of determining whether the reduction of piracy in Somalia is owed to a greater degree to the measures with a direct incidence at sea or to the measures on land aimed at its structural causes.

KEYWORDS: Piracy, Somalia, maritime security, counter-piracy.

ÍNDICE

1	INTRODUCCIÓN.....	1
1.1	Objetivo	3
1.2	Hipótesis	3
1.3	Metodología.....	3
1.4	Variables.....	4
1.4.1	<i>Variables utilizadas para analizar la eficacia de las medidas en el mar</i>	<i>4</i>
1.4.2	<i>Variables utilizadas para analizar la eficacia de las medidas en tierra.....</i>	<i>5</i>
2	ESTUDIO	5
2.1	Evolución de los Incidentes de Piratería (2007-2016)	5
2.2	Causas estructurales de la piratería en Somalia.....	10
2.3	La respuesta internacional a la piratería en Somalia	14
2.3.3	<i>La respuesta de la ONU</i>	<i>14</i>
2.3.4	<i>Medidas adoptadas en el mar en la lucha contra la piratería</i>	<i>19</i>
2.3.4.1	<i>La respuesta militar en el mar.....</i>	<i>20</i>
2.3.4.2	<i>Medidas no militares en el mar</i>	<i>23</i>
2.3.4.3	<i>Coordinación entre medidas en el mar</i>	<i>25</i>
2.3.5	<i>Medidas adoptadas en tierra en la lucha contra la piratería</i>	<i>27</i>
2.3.5.1	<i>Medidas de la UE en tierra</i>	<i>27</i>
2.3.5.2	<i>Medidas de la OTAN en tierra</i>	<i>29</i>
2.3.5.3	<i>Medidas de EE.UU en tierra</i>	<i>30</i>
2.3.5.4	<i>Medidas de China en tierra.....</i>	<i>32</i>
2.3.5.5	<i>Otras medidas en tierra.....</i>	<i>33</i>
2.3.5.6	<i>Coordinación entre medidas en tierra.....</i>	<i>35</i>
2.4	Eficacia de las medidas en el mar.....	36
2.5	Eficacia de las medidas en tierra	40
3	CONCLUSIONES	44
4	REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	47
5	ANEXO BIBLIOGRÁFICO.....	49

1 INTRODUCCIÓN

La economía mundial depende en gran medida del comercio marítimo ya que más del noventa por ciento del comercio global es transportado por mar. Las necesidades de las economías emergentes, junto a una mayor libertad en el mercado internacional, han contribuido a que el transporte de mercancías por el mar haya experimentado un incremento de casi el 300 por ciento desde 1970, pasando de 2.600 millones de toneladas de carga en ese año, a los 10.300 millones transportados en 2016 (*International Maritime Organization* [IMO], 2017). Paralelamente, y como consecuencia de lo anterior, la flota mundial de barcos mercantes no ha dejado de crecer desde la década de los noventa, duplicándose en los últimos doce años hasta alcanzar los 1.900 millones de toneladas de peso muerto en 2017¹.

En este contexto, y a partir de 2007, se multiplicaron los incidentes relacionados con la piratería en las aguas del Golfo de Adén (GdA), las cuencas de Somalia, y la parte occidental del Océano Índico², por las que transita entre el trece y el veinte por ciento del comercio marítimo global (*Maritime Security Center – Horn of Africa* [MSCHOA], 2017). El crecimiento obligó a varios actores internacionales como la Unión Europea (UE), las Naciones Unidas (NN.UU.), la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN); nacionales entre los que destacan EE.UU. y China; regionales como la Unión Africana (UA) o especializadas en el ámbito marítimo como la Organización Marítima Internacional (*International Maritime Organization*, IMO) o la Oficina Marítima Internacional (*International Maritime Bureau*, IMB) a buscar una solución eficaz, eficiente y duradera para contrarrestar esta amenaza. Cada uno de estos actores puso en marcha iniciativas en sus distintos ámbitos de responsabilidad adoptando medidas civiles y militares para actuar sobre las causas profundas del incremento de la piratería, tanto en tierra como en la mar³.

Desde el punto de vista de la respuesta militar en el mar, la UE y la OTAN lanzaron en 2008 las Operaciones EUNAVFOR Atalanta y *Ocean Shield* respectivamente. Por su parte, EE.UU. formó en enero de 2009 una fuerza multinacional *ad-hoc* bajo el nombre de *Combined Task Force-*

¹El Peso Muerto se define como el peso real en toneladas que un buque puede transportar cuando está cargado hasta el calado máximo admisible (incluyendo combustible, agua dulce, suministros, captura y tripulación).

² Para una mayor brevedad y simplicidad, en adelante este trabajo se referirá a la amenaza de los piratas somalés en las aguas del GdA, las cuencas de Somalia, y la zona occidental del Océano Índico como «la amenaza de la piratería», o simplemente «la piratería».

³ En adelante, este TFM se referirá de manera genérica a unas y a otras como «medidas en el mar» y «medidas en tierra», respectivamente.

151 (CTF-151)⁴. Estas operaciones militares estaban centradas principalmente en operaciones de prevención, disuasión, y neutralización de la piratería. Con ese mismo objetivo también se implementaron medidas de carácter no militar en el mar. Así, la coordinación entre diversas organizaciones internacionales representativas de la marina mercante tuvo como resultado la creación de un corredor de tránsito para los buques mercantes a través del GdA, que permitió mejorar significativamente la eficacia de la protección proporcionada por las fuerzas navales a dichos barcos. Adicionalmente, la industria marítima difundió una serie de recomendaciones (*Best Management Practices*, BMP) encaminadas a reducir el riesgo de sufrir un ataque de este tipo en las zonas de alto riesgo. Finalmente, con el objetivo de tener cierto margen de respuesta ante la acción de los piratas, numerosas navieras recurrieron a la contratación de equipos civiles de seguridad armados, que embarcan en los mercantes durante su tránsito por las áreas de riesgo elevado.

Sin embargo, poco tiempo después de iniciarse la respuesta en el mar, muchos actores involucrados en la lucha contra la piratería constataron la necesidad de implementar también medidas cuyo objetivo fuese acabar con las causas estructurales de la piratería en tierra. A este esfuerzo de concienciación contribuyeron expertos y académicos como, por ejemplo, Martin Murphy, del *Center for Strategic and Budgetary Assessments*, que propuso en 2009 encontrar una solución válida para el problema estructural de fondo que presenta la situación política somalí, en lugar de cometer el error de centrar los esfuerzos en proporcionar seguridad a las líneas de comunicación marítimas o proteger a los barcos mercantes (Murphy, 2009).

Dentro de las medidas en tierra se adoptaron también medidas de carácter militar y medidas no militares. Entre las primeras destaca la misión militar de la UE EUTM Somalia (*European Union Training Mission*). Sin embargo, en el caso de las medidas en tierra prevalecieron las medidas de carácter no militar, como por ejemplo, la intermediación de NN.UU. con el Gobierno Federal de Transición de Somalia para promover actuaciones políticas que ayudasen a incrementar la estabilidad interna en el país, el Código de Conducta de Yibuti que impulsó actividades de adiestramiento necesarias para el desarrollo de las capacidades de seguridad de las instituciones

⁴ La CTF-151 es una de las tres agrupaciones navales adscritas a la *Combined Maritime Forces* (CMF). La CMF es una coalición naval multinacional creada con el objetivo de luchar contra el terrorismo, prevenir la piratería, impulsar la cooperación regional, y promover un entorno marítimo seguro. Además de la CTF-151 (dedicada a la lucha contra la piratería), la CMF está compuesta de la CTF-150 (Contra-Terrorismo y Operaciones de Seguridad Marítima), y la CTF-152 (Operaciones de Seguridad Marítima en el Mar de Arabia) (CMF).

somalíes, o el Grupo de Contacto sobre Piratería en las Costas de Somalia que facilitó la interacción entre los distintos actores implicados en la lucha contra la piratería.

En su conjunto, todos estos esfuerzos en el mar y en tierra han contribuido en mayor o menor medida a una disminución significativa de los incidentes de piratería. Así, si en su punto más álgido en enero de 2011, esta amenaza se materializaba en un total de 736 rehenes y 32 buques apresados por piratas, hoy se puede decir que desde octubre de 2016 ningún barco ha sido apresado por piratas en las costas de Somalia (EUNAVFOR, 2018).

1.1 Objetivo

El propósito de este Trabajo de Fin de Master (TFM) es llevar a cabo un análisis de la respuesta internacional a la amenaza de la piratería. Como resultado de dicho análisis, se pretende responder a las siguientes preguntas de investigación:

- ¿A qué se debe, en mayor medida, el descenso del número de incidentes de piratería? ¿A las actuaciones de incidencia directas sobre el fenómeno en el mar, o a las iniciativas en tierra enfocadas a acabar con sus causas estructurales?
- ¿Qué grado de coordinación hubo entre los distintos tipos de medidas implementadas en el mar y en tierra?
- ¿Se ha logrado acabar con las causas estructurales de la piratería en Somalia?
- ¿Se ha logrado una solución duradera a la amenaza de la piratería?

1.2 Hipótesis

Las respuestas a estas preguntas de investigación permitirán comprobar la validez de la hipótesis principal de este trabajo de investigación, que sostiene que ha habido un desfase en la respuesta de los actores involucrados entre las medidas en el mar y en tierra y que, a pesar de saber que había que incidir sobre las causas estructurales en tierra, las diferentes medidas adoptadas no han progresado en tierra porque la inestabilidad interior de Somalia no lo ha permitido. Por este motivo, permaneciendo las causas estructurales que condujeron a la piratería, esta se ha reducido principalmente por la incidencia directa sobre la piratería de las medidas internacionales en el mar y, por lo tanto, no se ha logrado una solución duradera a la amenaza de la piratería.

1.3 Metodología

Para lograr este objetivo, este TFM realiza, en primer lugar, un estudio cuantitativo de la evolución de la piratería en función del número de incidentes registrados entre 2007 y 2016, así

como de las causas estructurales de la piratería en las costas de Somalia. Seguidamente, se analizan cualitativamente las principales medidas en el mar y en tierra adoptadas por los diversos actores involucrados. Este análisis se centra en determinar las áreas en las que se concentraron los esfuerzos de los actores antes mencionados, además de establecer si hubo coordinación entre dichos actores en la adopción y ejecución de las medidas. Finalmente, y al objeto de extraer las conclusiones de este trabajo, se analiza cuantitativa y cualitativamente la eficacia de las medidas en el mar y en tierra.

La metodología utilizada en este TFM ha combinado la investigación cuantitativa y la cualitativa. La parte cuantitativa del estudio se ha centrado, en primer lugar, en analizar la evolución de la piratería en función del número de incidentes ocurridos en la década de 2007 a 2016. Para otorgar una mayor validez a las conclusiones, se han comparado las principales bases de datos de incidentes de piratería, utilizando un criterio geográfico unificado que permite establecer si las diferencias en los datos registrados tienen influencia en las conclusiones extraídas. En segundo lugar, para analizar la eficacia de las medidas en tierra, se ha analizado la evolución de una serie de indicadores representativos de la causas estructurales de la piratería de Somalia.

La metodología cualitativa utilizada durante la investigación ha sido del tipo inductivo-deductivo. Así, siguiendo este proceso, se parte del hecho de que la reducción del número de incidentes de piratería se produce cuando empiezan a hacer efecto las medidas implementadas en el mar y en tierra. Por lo tanto, si se puede establecer, por un lado, la correlación cualitativa entre la entrada en vigor de las medidas en el mar y la reducción de la piratería y, por otro lado, se demuestra que las medidas en tierra no han alcanzado el objetivo deseado de eliminar las causas estructurales de la piratería, se puede concluir que esta se ha reducido principalmente por las acciones directas en el mar.

1.4 Variables

En el trabajo de investigación se ha trabajado con las siguientes variables:

1.4.1 *Variables utilizadas para analizar la eficacia de las medidas en el mar*

Variable dependiente: Evolución del número de incidentes de piratería en la década de 2007 a 2016.

Variable independiente: Medidas implementadas en el mar por los actores internacionales involucrados.

1.4.2 Variables utilizadas para analizar la eficacia de las medidas en tierra

Variable dependiente: Situación interna de Somalia reflejada por los indicadores representativos de las causas estructurales de la piratería.

Variable independiente: Medidas implementadas en tierra por los actores involucrados.

2 ESTUDIO

2.1 Evolución de los Incidentes de Piratería (2007-2016)

Para lograr el objetivo de este TFM es necesario cuantificar en primer lugar la evolución de la piratería entre 2007 y 2016 en el área de interés. Realizar esta tarea con cierto rigor no es fácil, ya que no existe una base de datos única y homogénea en la que estén registrados con un mismo criterio todos los incidentes relacionados con la piratería, un problema metodológico enunciado, entre otros, por Clifford en su disertación sobre «*Somali Piracy and Anti-Shipping Activity Messages: Lessons for a Successful Counterpiracy Strategy*» (Clifford, 2014). El problema reside en que las distintas bases de datos no coinciden en la definición de aquello que constituye un incidente de piratería o robo armado en el mar, utilizan distintas áreas geográficas para catalogar los incidentes o, simplemente, los incidentes registrados en sus bases de datos no coinciden.

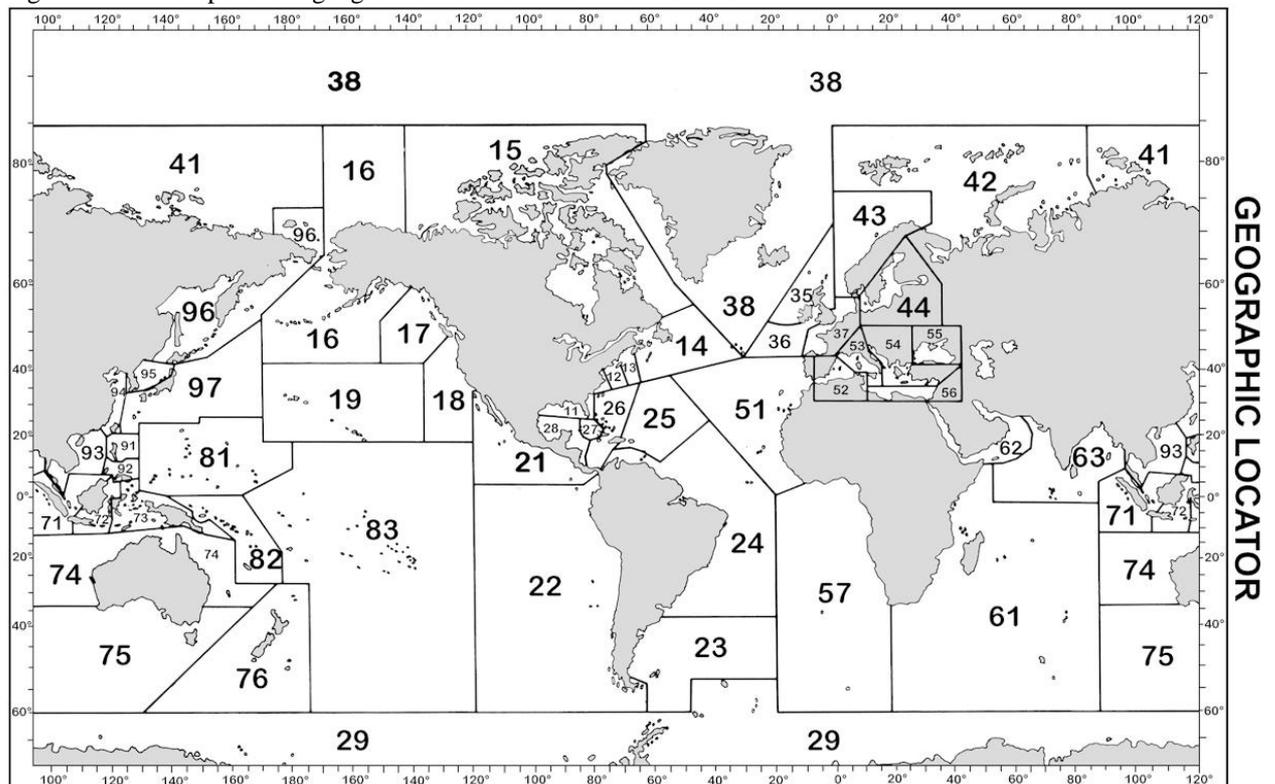
Las dos bases de datos de incidentes de piratería más comúnmente utilizadas son las que proporcionan la IMO y la IMB. A estas dos se añade la que proporciona la Agencia Nacional Geoespacial y de Inteligencia de EEUU (*National Geospatial-Intelligence Agency*, NGA). La IMO es un organismo especializado de NN.UU. que se responsabiliza de la seguridad y protección de la navegación, además de prevenir la contaminación del mar por los buques (IMO, 2018). Su base de datos está recogida en el Sistema Mundial Integrado de Información Marítima, al que se puede acceder por internet tras un sencillo proceso de solicitud de alta y creación de usuario. La IMB es una organización sin ánimo de lucro perteneciente a la Cámara de Comercio Internacional que desde 1981 desarrolla actividades de lucha contra todo tipo de crímenes marítimos. Una de sus principales áreas de actuación es la supresión de la piratería. En 1992, ante la creciente amenaza de la piratería, creó el Centro de Reporte de Piratería (*Piracy Reporting Center*, PRC). Este tiene su sede en Kuala Lumpur, y se encarga de vigilar las líneas de comunicación marítimas las veinticuatro horas del día, informando a las autoridades de incidentes de piratería y emitiendo avisos sobre puntos calientes de piratería (IMB, 2018). Finalmente, la NGA es la principal fuente de inteligencia geo-espacial de EEUU, y entre sus cometidos se encuentra el apoyar al

Departamento de Defensa de ese país, proporcionando la capacidad de explotación de imágenes e información geo-espacial de actividades que tienen lugar sobre la superficie terrestre (NGA, 2018). La NGA alimenta la base de datos de Mensajes de Actividad Contra el Transporte Marítimo (*Anti-Shipping Activity Messages, ASAMs*), que incluye la localización y descripción de actos hostiles específicos contra buques en la mar.

A la hora de determinar el número de incidentes de piratería en el área de interés se han analizado las bases de datos de la IMO y de la NGA, que son las que presentan mayores diferencias en cuanto a número de incidentes reportados. Adicionalmente, estas dos bases de datos presentan diferencias en la división geográfica que hacen de los mares y océanos del mundo para registrar los datos de incidentes. Por este motivo, este análisis necesariamente debía comenzar con un trabajo de unificación de criterio que permitiese cuantificar el número de incidentes de piratería en cada base de datos en una misma área geográfica.

En este sentido, de la base de datos ASAMs se extrajeron inicialmente los datos de las regiones 61, 62, y 63. Tal y como se puede apreciar en la Figura 1, estas áreas abarcan el Mar Rojo, el GdA, el Golfo Pérsico, el Golfo de Omán, el Mar Arábigo, gran parte del Océano Índico, y el Golfo de

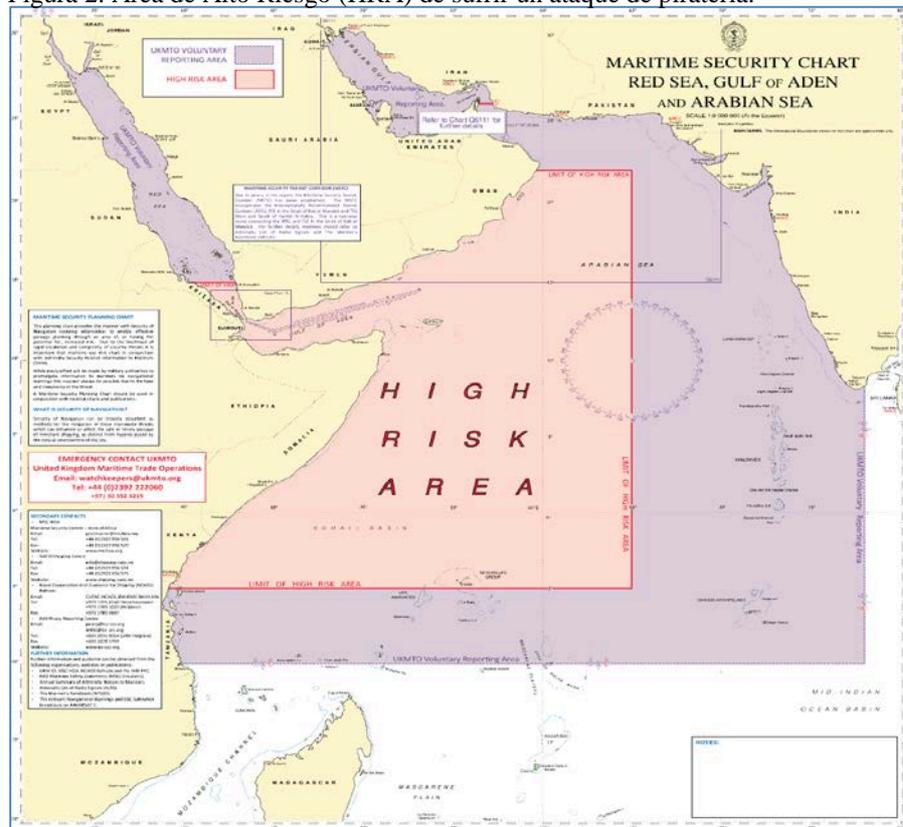
Figura 1. División por áreas geográficas de la base de datos ASAMs.



Fuente: National Geospatial-Intelligence Agency, Anti-shiping Activity Messages (2017), https://msix.nga.mil/StaticFiles/subr_1.jpe.

Bengala. En cuanto a la base de datos IMO, su motor de búsqueda permite añadir diferentes filtros a los incidentes de piratería, extrayéndose del apartado “área geográfica” los datos referentes al Mar Arábigo, Este de África, y Océano Índico. Una vez recopilado el número de incidentes de ambas bases de datos en las áreas geográficas descritas, se decidió utilizar un criterio geográfico uniforme para ambas bases de datos.

Figura 2. Área de Alto Riesgo (HRA) de sufrir un ataque de piratería.



Fuente: NATO Shipping Center (2018), <https://www.shipping.nato.int/nsc/media-centre/downloads/maritime-security-charts.aspx>.

Ese criterio unificado se obtuvo de las Cartas de Seguridad Marítima que publica el Centro de Transporte Marítimo de la OTAN, que para el área del Mar Rojo, GdA, y Mar Arábigo, definen un Área de Alto Riesgo (HRA por las siglas en inglés de *High Risk Area*). Esta HRA (Figura 2) es un área donde se considera que existe un alto riesgo de sufrir un incidente de piratería y en la que se recomienda tomar medidas de auto-protección a los barcos que transiten por su interior. Está delimitada al norte por el paralelo 15°N en el Mar Rojo, y por el paralelo 22°N en el Golfo de Omán; al sur por el paralelo 5°S y, finalmente, su límite oriental viene definido por el meridiano 65°E. Los incidentes de la base de datos IMO y ASAMS se filtraron en este TFM de forma que no se contabilizaran para el estudio aquellos cuya localización estuviese fuera de la HRA. El resultado

de este proceso se muestra en el Tabla 1, que representa el número de incidentes de piratería en el HRA en la década de 2007 a 2016 según ambas bases de datos.

Tabla 1. Incidentes de piratería 2007-2016 en el HRA.

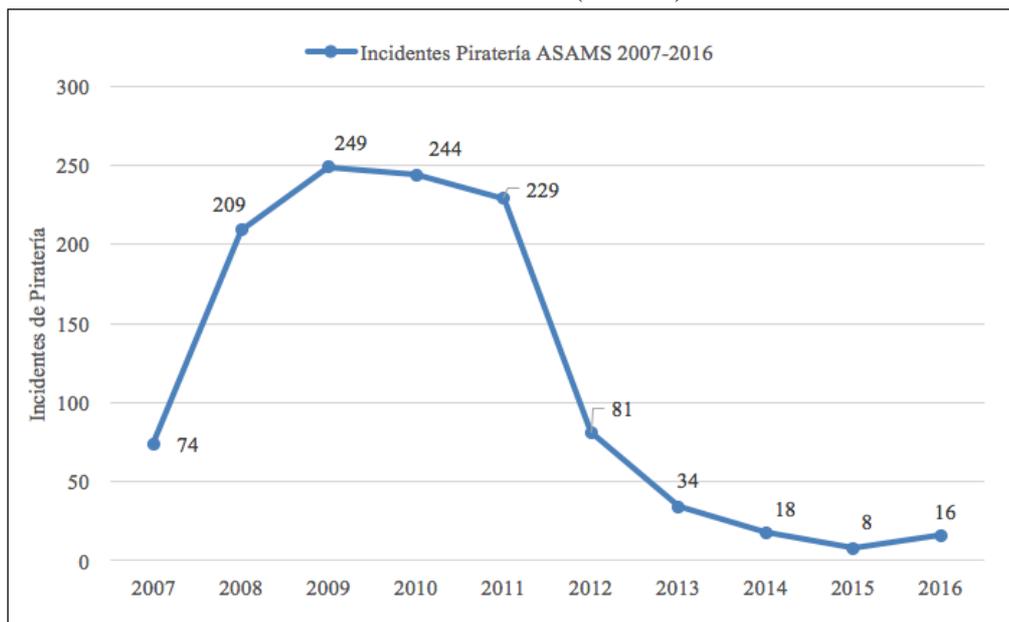
AÑO	Base de Datos ASAMS				Base de Datos IMO			
	R61	R62	R63	Incidentes	Mar Árabe	Este de África	Océano Índico	Incidentes
2007	41	28	5	74	3	47	3	53
2008	24	178	7	209	0	124	0	124
2009	75	151	23	249	0	201	0	201
2010	67	132	45	244	13	149	6	168
2011	25	163	41	229	25	209	18	252
2012	9	63	9	81	21	51	4	76
2013	7	24	3	34	3	16	0	19
2014	2	16	0	18	9	1	0	10
2015	6	2	0	8	2	2	0	4
2016	5	11	0	16	8	4	0	12
TOTAL	261	768	133	1162	84	804	31	919

Fuente: Elaborado por el autor. Datos: ASAMS e IMO.

Con los datos de la Tabla 1 se obtienen los Gráficos 1 y 2. En ellos se puede apreciar como, a pesar de las diferencias en el número de incidentes de piratería considerados por cada una de las bases de datos estudiadas, ambas coinciden en aspectos fundamentales. Por un lado, la evolución de los incidentes refleja claramente el incremento exponencial de los mismos a partir de 2007.

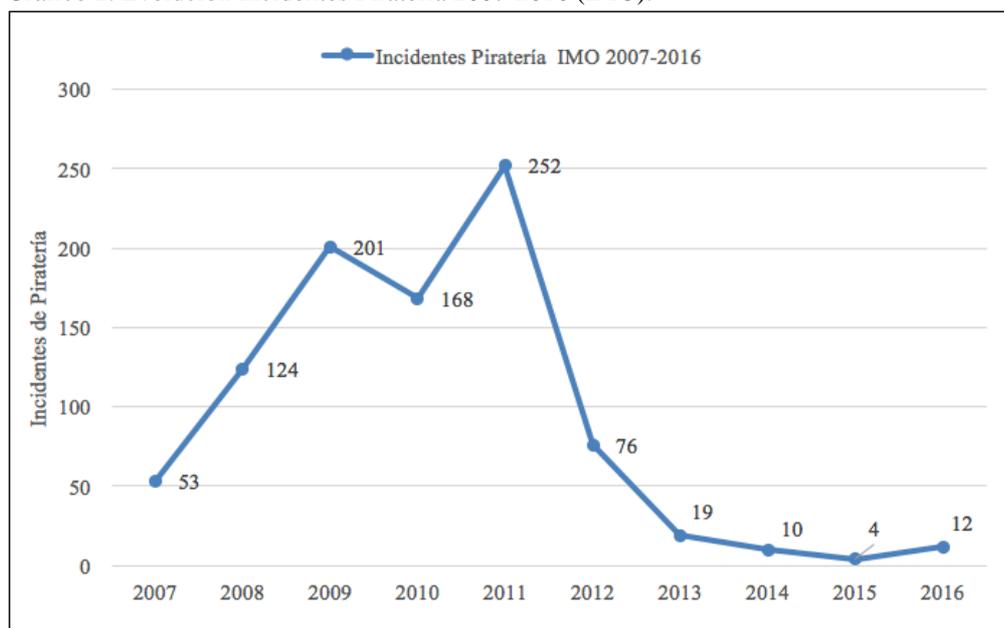
Aunque el punto álgido viene representado en el caso de la base de datos ASAMS por los 249 incidentes de 2009, y en el caso de la base de datos IMO por los 252 incidentes de 2011, ambas

Gráfico 1. Evolución Incidentes Piratería 2007-2016 (ASAMS).



Fuente: Elaborado por el autor. Datos: ASAMS.

Gráfico 2. Evolución Incidentes Piratería 2007-2016 (IMO).



Fuente: Elaborado por el autor. Datos: IMO.

bases de datos coinciden en reflejar el trienio 2009-2011 como los de mayor actividad pirata. Asimismo, en los dos casos queda patente la drástica reducción de los ataques piratas a partir de 2012 en adelante, quedando la media de incidentes anuales de los cuatro últimos años de ambas series en un rango que oscila entre el cinco y el siete por ciento de los ataques que tenían lugar en los años de mayor incidencia. O lo que es lo mismo, las dos bases de datos coinciden en demostrar que se ha producido una reducción de la amenaza de la piratería de entre el 93 y el 95 por ciento respecto al punto más álgido. Sin embargo, el dato del número de incidentes no termina de reflejar la magnitud del problema cualitativo de la piratería en Somalia si no se contrasta con su coste humano y económico.

En términos del drama humano, el incremento de las cantidades económicas que las navieras estaban dispuestas a pagar por los rescates provocó que la duración de la cautividad de los rehenes fuera creciendo proporcionalmente con las expectativas de ganancia de los piratas. Así, en el momento álgido de la piratería en 2011, la cautividad media de los rehenes tenía una duración de ocho meses, un cincuenta por ciento más que la de 2010 según datos del Programa OBP (*Oceans Beyond Piracy*, 2012, 9)⁵. Sin embargo, es cierto que el fenómeno de la piratería en Somalia no se

⁵ *Oceans Beyond Piracy* (OBP) es un programa de la Fundación *One Earth Future*, que es una organización no gubernamental sin ánimo de lucro localizada en Colorado (EE.UU.). Este programa se lanzó en 2010 con el propósito de desarrollar una respuesta a la piratería a través de la movilización de las partes interesadas, el desarrollo de acuerdos

ha caracterizado por una extremada violencia hacia los secuestrados. Esta circunstancia tiene cierta lógica, toda vez que el objetivo de los piratas en Somalia es obtener una sustanciosa cantidad de dinero en concepto de rescate de los rehenes, por lo que la violencia hacia esos rehenes influiría muy negativamente en el logro de sus propósitos. Por poner un ejemplo que puede ilustrar esta circunstancia, el informe anual de piratería del IMB correspondiente a 2009 refleja que del total de 867 rehenes apresados a lo largo del año, solamente diez fueron heridos y cuatro resultaron muertos (IMB, 2009, 21).

En el apartado económico, la piratería impone elevados costes de todo tipo. Por ejemplo, las primas de seguro para las navieras pasaron de 500 dólares por viaje en 2008 a 20.000 dólares en 2009. Otro tipo de coste económico viene determinado por aquellas navieras que decidían tomar rutas más largas, pero más seguras, a través del Cabo de Buena Esperanza. Obviamente, añadir 3.500 millas náuticas a la ruta original tenía una elevada repercusión en el coste del viaje. Por otro lado, las naciones que despliegan fuerzas navales en la zona también incurren en un elevado gasto. Así, el despliegue de un mes de una fragata cuesta aproximadamente un millón de euros, y el sostenimiento anual de todas las fuerzas navales en el GdA se ha estimado que oscila entre 170 y 250 millones de euros (Gilpin, 2009, 12). En conjunto, se estima que la piratería marítima costaba entre 7 y 12 billones de dólares a la economía global en su punto más álgido (OBP, 2010, 2).

En definitiva, el estudio de la evolución de la piratería en la década entre 2007 y 2016 y de sus implicaciones humanas y económicas permite constatar, por un lado, la magnitud del problema, y por otro, cómo el efecto combinado de los esfuerzos de los diferentes actores internacionales consiguió su reducción a niveles prácticamente insignificantes. Antes de analizar dichos esfuerzos, este TFM sintetiza las principales razones que propiciaron la aparición y el auge del fenómeno de la piratería en Somalia.

2.2 Causas estructurales de la piratería en Somalia

El origen de la piratería en Somalia, y el gran crecimiento que experimentó esta amenaza a la seguridad marítima a finales de la década pasada, responde a múltiples causas. Entre esas causas destaca el fracaso como Estado de Somalia. Así, la ineficacia de su gobierno, su extremada pobreza,

entre entidades privadas y públicas para proporcionar respuestas a largo plazo en el mar y en tierra, y lograr una disuasión sostenible basada en el estado de derecho (OBP, 2018).

y la fragilidad de sus instituciones, magnificaron las consecuencias de una serie de factores que han demostrado ser determinantes en el fenómeno de la piratería.

Desde la caída del régimen de Mohammed Siad Barre en 1991 Somalia se vio sumida en continuos conflictos internos que provocaron graves crisis humanitarias, pobreza y desplazamientos internos de su población. El declive gradual de Somalia propició la intervención internacional con el objetivo de proporcionar seguridad a los flujos humanitarios: UNOSOM I (*United Nations Operation in Somalia*), de abril a diciembre de 1992; UNITAF (*United States-led Unified Task Force*), de diciembre de 1992 a mayo de 1993; y UNOSOM II, de marzo de 1993 a marzo de 1995 (Pham, 2010, 327-328).

Tras la retirada de la presencia internacional, las diferentes facciones de los principales clanes somalíes (Darod, Dir, Hawiye, Isaaq, y Raganweyn) volvieron a combatir entre ellas por el control del territorio y por los pocos recursos económicos disponibles. Como consecuencia, todos los intentos de formar un gobierno estable en el país fracasaron. El último de estos intentos fue el TFG, que se constituyó en Mogadiscio en 2004, después de un proceso de paz de dos años de duración propiciado por Kenia y EE.UU. Con el objetivo de mejorar la gobernanza y para aliviar las condiciones de la población, el TFG recibió apoyo internacional mediante reconocimiento y ayuda financiera. Sin embargo, fue incapaz de actuar como un gobierno central efectivo, ya que la mayor parte del territorio del país estaba fuera de su control (Sánchez, 2009, 196).

Entre tanto, en ausencia de estructuras gubernamentales efectivas, y con la sociedad dividida, el Islam comenzó a verse como una alternativa tanto para la estructura identitaria basada en clanes, como para los sindicatos del crimen que estaban emergiendo en Somalia. Así, los líderes religiosos islámicos contribuyeron a organizar servicios como el de seguridad, y los hombres de negocios apoyaron el establecimiento de tribunales basados en la Sharia en el sur del país, lo que precedió a la constitución de la Unión de Tribunales Islámicos (ICU por las siglas en inglés de *Islamic Courts Union*) en Mogadiscio en junio de 2006 (Pham, 2010, 329).

La vecina Etiopía percibió el creciente poder del ICU en Mogadiscio como una amenaza, y decidió intervenir a finales de 2006 en apoyo del TFG. Desafortunadamente, aunque la intervención puso fin al control de la capital por parte del ICU, también provocó un movimiento insurgente liderado por grupos aún más radicales como Al-Shabaab. En respuesta, a comienzos de 2007, la ONU autorizó la Misión de la Unión Africana en Somalia (AMISOM por las siglas en inglés de *African Union Mission in Somalia*), con la finalidad de proteger al TFG. Sin embargo, a

pesar del apoyo externo, el TFG fue incapaz de lograr estabilizar el país, y su debilidad contribuyó a la propagación del islamismo radical. Desde el ámbito internacional, una nueva manera de intentar estabilizar Somalia fue respaldar a islamistas moderados, y algunos representantes de la Alianza para la Re-liberación de Somalia fueron reconocidos como interlocutores válidos. Es el caso de Sheikh Sharif Sheikh Ahmed, que fue elegido como tercer presidente del TFG, habiendo sido anteriormente miembro de la ICU.

Complicando aún más la situación en Somalia, la región de Somalilandia al norte del país había declarado su independencia en 1991, aunque permanecía relativamente estable a pesar de no haber sido reconocida por gobiernos extranjeros. Similarmente, la región de Puntlandia también se autogobernaba desde 1998. Aunque esta última no persigue la independencia, tiene su propio Jefe del Estado e instituciones locales. Finalmente, el control del sur del país era compartido entre milicias islámicas y señores de la guerra locales (Sánchez, 2009, 196-197).

En definitiva, el TFG nunca ha sido capaz de extender su autoridad más allá de la ciudad de Mogadiscio. Aunque en las regiones de Puntlandia y Somalilandia los líderes de los clanes locales y del clero han sido capaces de establecer un cierto grado de estado de derecho, la realidad es que Somalia representa un ejemplo perfecto de estado fallido. De hecho, en la década entre 2007 y 2016, el Índice de Fragilidad de los Estados situaba a Somalia en tercera posición entre 178 Estados en 2007, en primera posición entre 2008 y 2013, en segunda posición en 2014 y 2015, y otra vez en primera posición en 2016 (*The Fund for Peace*, 2018). Este estrepitoso fracaso como Estado magnificó el efecto de varios factores que fueron determinantes en el auge de la piratería en las costas de Somalia.

En primer lugar, la ineffectividad del gobierno de Somalia propició que le resultase imposible ejercer su soberanía en sus aguas territoriales. Así, la vulnerabilidad de los recursos pesqueros de Somalia atrajo la atención de barcos de pesca extranjeros que explotaban esos recursos impunemente. En un principio se pretendió justificar la piratería en Somalia como la respuesta de las comunidades de pescadores somalíes a la sobreexplotación de sus bancos pesqueros por parte de barcos extranjeros, así como al vertido ilegal de residuos tóxicos. Sin embargo, lo que empezó con una supuesta Guardia Costera somalí intentando preservar la soberanía de sus aguas, se convirtió muy pronto en un lucrativo negocio. Estas patrullas, compuestas por pescadores locales, se aproximaban a los barcos que transitaban la zona y les exigían cantidades de dinero en compensación por sus actividades ilegales. Si se negaban a pagar, los barcos eran retenidos y la

tripulación tomada como rehén. Las navieras, ante la enorme pérdida económica que suponía la inmovilización de sus buques, estaban dispuestas a pagar cantidades de dinero cada vez mayores. De esta manera, la extrema pobreza de Somalia, donde los ingresos medios eran de menos de dos dólares al día, propició que las ganancias potenciales que ofrecía la piratería fueran difíciles de resistir (Chalk, 2010, 94-95).

Por otra parte, la localización de Somalia, su geografía, y las prácticas habituales de las navieras no ayudaron a contener la proliferación de la piratería. El GdA es la ruta principal de comercio marítimo entre Europa, Oriente Medio y Asia, con aproximadamente 16.000 barcos que lo atraviesan cada año. Esto, unido a los 3.900 kilómetros de costa de Somalia, ofrece a los piratas multitud de oportunidades, además de muchos lugares desde los que lanzar sus ataques. Adicionalmente, al principio los barcos que transitaban las aguas cercanas a Somalia apenas aplicaban medidas de seguridad, y utilizaban tripulaciones reducidas debido a los avances en tecnología que hacían innecesarias grandes dotaciones. Todas estas circunstancias contribuyeron notablemente a agravar el problema (Chalk, 2010, 96).

Otro factor contribuyente al auge de la piratería fue la proliferación de armas ligeras, lo que proporcionó a los piratas la posibilidad de operar en un nivel más avanzado de sofisticación. Estas armas procedían de fuentes variadas en África, Asia, y Europa, e incluían desde pistolas, ametralladoras y rifles de asalto automáticos, hasta morteros y lanzagranadas (Stiles, 2015, 13). El acceso a estas armas, su facilidad de uso y transporte, y su durabilidad, permitió a simples pescadores convertirse en una seria amenaza para la seguridad marítima internacional, además de incrementar notablemente el nivel de violencia empleado en sus ataques.

Finalmente, otro factor que merece la pena destacar es la dificultad inicial para perseguir judicialmente a los piratas. La incapacidad del sistema judicial de Somalia, o la falta de voluntad para enjuiciarlos del resto de países de la región, provocaba que en ocasiones las fuerzas navales extranjeras los dejara en libertad después de ser apresados. Esto venía provocado por el hecho de que la Convención de la Ley del Mar de las Naciones Unidas restringe la piratería a aquellos actos que tienen lugar en alta mar, dejando para la jurisdicción particular de cada estado aquellas acciones criminales que tienen lugar en sus aguas territoriales. A pesar de que la resolución 1816 del Consejo de Seguridad de la ONU (CS) eliminó estas barreras para facilitar una persecución más efectiva de los piratas, la realidad es que inicialmente ningún Estado hizo

uso de esta herramienta, dejando intacta la responsabilidad primaria del TFG en la lucha contra la piratería, cosa que era incapaz de llevar a cabo (Pham, 2010, 329).

Con el problema de fondo de la fragilidad del Estado de Somalia, todas estas circunstancias influyeron en mayor o menor medida en que la piratería en sus costas evolucionase hasta convertirse en un problema internacional de seguridad marítima de significativa magnitud, incitando a numerosos actores internacionales a involucrarse en la búsqueda de soluciones mediante la implementación de medidas que, por un lado, tenían aplicación directa sobre la piratería en el mar, y por otro, buscaban incidir sobre sus causas estructurales en tierra.

2.3 La respuesta internacional a la piratería en Somalia

En este apartado se analizan las principales medidas adoptadas por los actores internacionales que tomaron conciencia del problema de la piratería en Somalia y decidieron actuar para buscar una solución. Los conflictos internos de Somalia y sus graves crisis humanitarias ya habían captado la atención de la comunidad internacional antes de que, a partir de 2007, se produjera el auge de la piratería y su amenaza se convirtiera en un problema de seguridad marítima de primer nivel. Por este motivo, muchos de los actores que se mencionan en este apartado ya tenían un considerable compromiso previo con la situación de Somalia. Al objeto de centrar el estudio en el propósito de este trabajo, este apartado analiza las medidas adoptadas a partir de 2007 que están específicamente relacionadas con la búsqueda de una solución a la piratería, y aquellas otras que, aún no estando directamente relacionadas con el problema en cuestión, tienen incidencia en alguno de los factores causales de la piratería anteriormente mencionados.

Gran parte de estas medidas se fundamentan y obtienen legitimidad de las sucesivas resoluciones del Consejo de Seguridad (CS) de NN.UU. por lo que se analizan éstas es primer lugar. Seguidamente, se examinan las principales medidas del resto de actores internacionales implicados en la lucha contra la piratería, tanto las que incidían directamente sobre la piratería en el mar, como las que lo hacían sobre sus causas estructurales en tierra.

2.3.3 La respuesta de la ONU

La creciente amenaza que la piratería suponía para la seguridad internacional motivó que las NN.UU se implicasen significativamente en la búsqueda de una solución. Al más alto nivel, su CS emitió numerosas resoluciones que impulsaron las medidas de otras instituciones, organizaciones y Estados, que además encontraron en esas resoluciones la base de legitimidad de sus actuaciones.

Así, en los cuatro años de mayor incidencia de la piratería (2008-2011), se emitieron diez resoluciones directamente relacionadas con la piratería en las aguas cercanas a la costa de Somalia. En 2008, el CS dictó las resoluciones 1816⁶, 1838⁷, 1846⁸, y 1851⁹. En 2009 dictó la resolución 1897¹⁰, y en 2010 las resoluciones 1918¹¹ y 1950¹². Finalmente, en 2011 dictó las resoluciones 1976¹³, 2015¹⁴, y 2020¹⁵.

En un intento de impulsar medidas de carácter político, varias de estas resoluciones del CS reconocían la necesidad de proporcionar mayor paz y estabilidad interna a Somalia como medio para reducir la piratería. De esta manera establecían la correlación, a priori lógica, entre la paz y estabilidad interna y la piratería. Es decir, cuanto mayor fuese la paz y estabilidad interna menor sería la probabilidad de que se materializase esta amenaza. Así, las resoluciones 1838, 1846, 1897, y 1918, ponían de relieve en su preámbulo que la «paz y estabilidad [...] son necesarios para crear las condiciones que permitan erradicar completamente la piratería y el robo a mano armada en el mar frente a la costa de Somalia»¹⁶. Finalmente, la resolución 2020 expresaba que «la actual inestabilidad de Somalia agrava el problema de la piratería y el robo a mano armada frente a sus costas»¹⁷.

Otra cuestión importante que identifican las resoluciones del CS es la eficacia del gobierno de Somalia. Así, las resoluciones 1838, 1846, y 1950 apuntaban al «fortalecimiento de las instituciones del Estado» como medida necesaria para combatir la piratería¹⁸. Por otra parte, la resolución 2015 reconocía «la función primordial del TFG y las autoridades regionales somalíes competentes para erradicar la piratería frente a las costas de Somalia», y apuntaba a la «elaboración de políticas y leyes contra la piratería en conjunción con las entidades regionales» como una de las tareas principales del TFG¹⁹.

⁶ NNUU, Consejo de Seguridad, Res. 1816/2008, 02.06.2008.

⁷ NNUU, Consejo de Seguridad, Res. 1838/2008, 07.10.2008.

⁸ NNUU, Consejo de Seguridad, Res. 1846/2008, 02.12.2008.

⁹ NNUU, Consejo de Seguridad, Res. 1851/2008, 16.12.2008.

¹⁰ NNUU, Consejo de Seguridad, Res. 1897/2009, 30.10.2008.

¹¹ NNUU, Consejo de Seguridad, Res. 1918/2010, 27.04.2010.

¹² NNUU, Consejo de Seguridad, Res. 1950/2010, 23.10.2010.

¹³ NNUU, Consejo de Seguridad, Res. 1976/2011, 11.04.2011.

¹⁴ NNUU, Consejo de Seguridad, Res. 2015/2011, 24.10.2011.

¹⁵ NNUU, Consejo de Seguridad, Res. 2020/2011, 22.11.2011.

¹⁶ Res. 1838, 1846, 1897 y 1918, 2.

¹⁷ Res. 2020, 3-5.

¹⁸ Res. 1838, 1846, y 1950, 2-4.

¹⁹ Res. 2015, 3.

Las resoluciones del CS incidían igualmente en la capacidad del gobierno de Somalia para proporcionar seguridad interna como medio para reducir la piratería. En este sentido, las resoluciones 1816, 1846, 1851, 1897, 1950, y 2020 señalaban «la falta de capacidad del TFG para interceptar a los piratas o patrullar y asegurar las rutas marítimas internacionales frente a la costa de Somalia o las aguas territoriales de Somalia»²⁰. Por otro lado, las resoluciones 1816 y 1897 exhortaban «a los Estados y organizaciones interesadas, incluida la IMO, a que presten asistencia técnica a Somalia y a los Estados ribereños cercanos, cuando la soliciten, para aumentar la capacidad de esos Estados de garantizar la seguridad costera y marítima»²¹. En términos más específicos, las resoluciones 1897, 1950, y 2020 ponían de relieve que «la seguridad a largo plazo de Somalia depende de que el TFG desarrolle efectivamente la Fuerza de Seguridad Nacional y la Fuerza de Policía de Somalia»²². Finalmente, la resolución 1976 alentaba «a los Estados y organizaciones regionales que cooperan con el TFG a que ayuden a Somalia a fortalecer la capacidad de sus servicios de guardacostas, en particular apoyando el desarrollo de la vigilancia costera desde tierra», y les invitaba a que «a título individual o en cooperación con la UNODC y la INTERPOL, entre otros, ayuden a Somalia y a otros Estados de la región a fortalecer su capacidad policial de lucha contra la piratería»²³.

Como complemento a las medidas para proporcionar seguridad interna, las resoluciones del CS promovieron medidas para mejorar las capacidades del sistema judicial de Somalia. Así, las resoluciones 1897, 1950, y 2020 señalaban «la escasa capacidad del TFG para enjuiciar a los piratas una vez interceptados»²⁴. Más concretamente, la resolución 1897 expresaba lo siguiente:

“Exhortar a los Estados Miembros a prestar asistencia a Somalia, previa solicitud del TFG y notificándolo al Secretario General, para fortalecer la capacidad existente en Somalia, incluidas las autoridades regionales, de hacer comparecer ante la justicia a quienes utilizan el territorio somalí para planear, facilitar o cometer actos delictivos de piratería y robo a mano armada en el mar”²⁵.

Por otra parte, las resoluciones 1918 y 1976 destacaban «la necesidad de resolver los problemas causados por la limitada capacidad de los sistemas judiciales de Somalia y otros Estados de la región para enjuiciar efectivamente a los presuntos piratas»²⁶. Finalmente, ya en términos más

²⁰ Res. 1816, 1846, 1851, 1897, 1950, y 2020, 1-2.

²¹ Res. 1816 y 1897, 3-5.

²² Res. 1897, 1950, y 2020, 3-5.

²³ Res. 1976, 4-5.

²⁴ Res. 1897, 1950, y 2020, 1-2.

²⁵ Res. 1897, 5.

²⁶ Res. 1918 y 1976, 1-2.

generales, las resoluciones 1838 y 1897 puntualizaban que «el Estado de derecho es necesario para crear las condiciones que permitan erradicar completamente la piratería y el robo a mano armada en el mar frente a la costa de Somalia»²⁷. A este respecto, esta referencia al Estado de derecho es importante ya que, mediante el impulso de medidas que mejoren la capacidad del gobierno de proporcionar seguridad interna y que mejoren su sistema judicial, el CS está estableciendo una correlación lógica entre la capacidad del TFG de garantizar el estado de derecho dentro de sus fronteras y la reducción del problema de la piratería.

Las resoluciones del CS hacían igualmente varias referencias a la situación económica de Somalia. Por ejemplo, las resoluciones 1846, 1897, y 1918 destacaban que «el desarrollo económico es necesario para crear las condiciones para la plena erradicación de la piratería y el robo a mano armada en el mar frente a las costas de Somalia»²⁸. Por otro lado, las resoluciones 1976 y 2015 destacaban «la necesidad de aumentar las posibilidades que Somalia tiene de lograr un crecimiento económico sostenible como medio para combatir las causas subyacentes de la piratería, incluida la pobreza»²⁹.

Tal y como se ha mencionado anteriormente, una de las principales funciones que cumplieron estas resoluciones del CS fue la de otorgar legitimidad a las actuaciones del resto de actores implicados. En este sentido, destacan por su importancia las resoluciones que propiciaron el despliegue de fuerzas navales frente a las costas de Somalia. Así, inicialmente, a mediados de 2008 la resolución 1816 se limitaba a «instar a los Estados cuyos buques de guerra y aeronaves militares operen en alta mar y en el espacio aéreo frente a la costa de Somalia a que permanezcan atentos a los actos de piratería y robo a mano armada» y, en ese contexto, alentaba particularmente «a los Estados interesados en el uso de las rutas comerciales marítimas situadas frente a la costa de Somalia a que aumentasen y coordinasen sus esfuerzos por desalentar los actos de piratería y robo a mano armada en el mar en cooperación con el TFG»³⁰. Sin embargo, en su siguiente resolución en octubre de ese mismo año, el CS fue más explícito, exhortando a todos los Estados interesados en la seguridad de las actividades marítimas a que «participen activamente en la lucha contra la piratería en alta mar frente a la costa de Somalia, en particular desplegando buques de guerra y

²⁷ Res. 1838 y 1897, 2-3.

²⁸ Res. 1846, 1897, y 1918, 2-3.

²⁹ Res. 1976 y 2015, 1.

³⁰ Res. 1816, 2.

aeronaves militares, de conformidad con el derecho internacional»³¹. Más adelante, en sucesivas resoluciones, el CS fue ampliando el marco legal para proporcionar a esas misiones las herramientas necesarias para llevar a cabo su misión de manera efectiva. Por ejemplo, la resolución 1846 autorizaba a los Estados y organizaciones regionales que estuviesen cooperando con el TFG en la lucha contra la piratería a entrar en las aguas territoriales de Somalia con el fin de reprimir actos de piratería y robo a mano armada en el mar, siempre que lo hicieran «en forma compatible con las acciones de esa índole permitidas en alta mar respecto de la piratería con arreglo a las disposiciones pertinentes del derecho internacional»³².

Como quedará patente más adelante cuando se analicen las medidas del resto de actores internacionales, estas resoluciones del CS tuvieron reflejo en las acciones concretas de dichos actores, en un intento de materializar su potencial correlación con la reducción del problema de la piratería. Pero, aparte de impulsar actuaciones de otros organismos, instituciones, y Estados, el CS utilizó sus resoluciones para algo más que indicar el camino a seguir en la lucha contra la piratería.

En ocasiones, tomó parte activa en la solución del problema a través de dichas resoluciones. Por ejemplo, en septiembre de 2011, el TFG puso en marcha una hoja de ruta para finalizar la transición en Somalia. Dicha hoja de ruta incluía la elaboración, en colaboración con entidades regionales, de políticas y leyes que contribuyesen a la lucha contra la piratería. A este respecto, el CS presionó al TFG en su resolución 2015, condicionando su apoyo futuro a que finalizasen las tareas que figuraban en dicha hoja de ruta³³. Como consecuencia de esta presión, tal y como refleja el informe S/2011/662 del Secretario General de NN.UU., el TFG, Puntlandia, y Galmudug, acordaron elaborar «normas y legislación sobre seguridad marítima y de lucha contra piratería, así como medidas de protección respecto de los recursos naturales somalíes». Entre las actividades puestas en marcha para alcanzar los objetivos de la hoja de ruta se encontraban medidas de carácter económico, como el establecimiento de una zona económica exclusiva de Somalia, o proyectos económicos en las regiones costeras para el desarrollo de programas que impulsasen la participación de la comunidad en actividades de lucha contra la piratería. La hoja de ruta incluía también iniciativas para mejorar la eficacia del gobierno, como el nombramiento de un coordinador de actividades contra la piratería en el TFG, o de mejora de la capacidad para

³¹ Res. 1838, 2.

³² Res. 1846, 4.

³³ Res. 2015, 3.

proporcionar seguridad interna, como el establecimiento de una estrategia de seguridad marítima. Finalmente, en el ámbito de impulsar el estado de derecho en Somalia, la hoja de ruta establecía la creación de una entidad encargada de hacer cumplir las leyes marítimas, la mejora de capacidades en el sector de la justicia penal, y la aprobación de leyes contra la piratería³⁴.

En cuanto a organismos dependientes de la ONU, conviene citar al Programa de Desarrollo de la ONU (*United Nations Development Programme*, UNDP) y a la Oficina de las Naciones Unidas sobre el Crimen y las Drogas (*United Nations Office on Drugs and Crime*, UNODC), que implementaron medidas de desarrollo de capacidades para ayudar a los Estados a apresar, detener, y procesar a sospechosos de piratería siguiendo escrupulosamente las normas y estándares internacionales. Un ejemplo de estas actividades de desarrollo de capacidades es la formación en 2011, por parte de la UNDP, de 96 oficiales del Departamento de Investigación Criminal de Puntlandia y Somalilandia. Adicionalmente, con el objetivo de reforzar la capacidad del sistema judicial somalí para procesar a sospechosos de piratería de acuerdo a los estándares internacionales, 32 jueces y fiscales se graduaron de programas acreditados del UNDP en Hargeysa, Mogadiscio y Bosaaso. Finalmente, otro ejemplo de los esfuerzos para mejorar la capacidad de detención de piratas en Somalia es la construcción de la prisión de Hargeysa, que fue inaugurada a finales de 2010, o el reacondicionamiento de otra prisión en Bosaso por parte de la UNODC³⁵.

En resumen, además de la participación activa de sus organismos dependientes en actividades concretas, la principal contribución de la ONU a la lucha contra la piratería fue establecer, a través de las resoluciones del CS, los fundamentos en los que debía basarse la actuación del resto de actores internacionales, instando a esas organizaciones, instituciones, y Estados, a acometer una serie de medidas que debían contribuir a crear las condiciones necesarias para reducir la incidencia de esta amenaza en la seguridad marítima. Algunas de estas medidas tenían una incidencia directa sobre los efectos de la piratería en el mar, y otras debían atacar sus causas estructurales en tierra.

2.3.4 Medidas adoptadas en el mar en la lucha contra la piratería

Las medidas que primero se adoptaron fueron aquellas que incidían sobre el fenómeno de la piratería en el mar. Como se verá en este apartado, estas medidas incluían algunas de carácter

³⁴ NNUU, Secretario General, Informe S/2011/662, 3.

³⁵ Informe S/2011/662, 14-15.

militar, y otras impulsadas por organismos civiles. En términos generales, el objetivo principal de las medidas en el mar era la disuasión de los piratas. Esto se lograba mediante la presencia permanente de fuerzas aeronavales en su entorno marítimo de actuación. Sin embargo, la respuesta militar no era el único componente de la disuasión en el mar.

Para dificultar sus ataques, y por tanto disuadir a los piratas de llevarlos a cabo, se adoptaron otras medidas no militares, como el establecimiento de un corredor de tránsito para los buques que cruzan el GdA, la adopción de las BMP, y la contratación de equipos de vigilancia armados de carácter civil a bordo de los buques mercantes. Finalmente, las medidas en el mar pretendían incrementar el efecto de disuasión de futuros ataques mediante la captura, por parte de las fuerzas militares, de los piratas que hubieran ejecutado o pretendieran ejecutar un acto de este tipo, la requisita de su armamento y material, la destrucción de sus embarcaciones, y la entrega a la justicia y posterior enjuiciamiento de los sospechosos.

Teniendo todo lo anterior en cuenta, en este apartado se han subdividido las medidas en el mar entre aquellas de carácter puramente militar y las que fueron llevadas a cabo por organismos civiles. Por su relevancia, en lo que a organizaciones y Estados se refiere, en el apartado de actuaciones militares en el mar se analizan someramente las medidas de lucha contra la piratería de la Unión Europea, la OTAN, EE.UU., y China.

2.3.4.1 *La respuesta militar en el mar*

En el ámbito de las acciones militares directas de lucha contra la piratería en el mar, y bajo el marco de su Política Común de Seguridad y Defensa (*Common Security and Defence Policy*, CSDP), la UE lanzó en 2008 la operación EUNAVFOR Atalanta. La misión de la Operación EUNAVFOR Atalanta, cuyo mandato fue extendido por el Consejo de la UE en noviembre de 2016 hasta diciembre de 2018, tiene cuatro componentes fundamentales. En primer lugar, la protección de los buques del Programa Mundial de Alimentos (*World Food Program*, WFP). En segundo lugar, la disuasión y eliminación de los actos de piratería y robo a mano armada en el mar. En tercer lugar, la monitorización de las actividades de pesca en las costas de Somalia, y en último lugar, el apoyo a otras misiones de la UE y a organizaciones internacionales que trabajen para fortalecer la seguridad marítima y las capacidades en la región (EUNAVFOR, 2017, 5). Aunque la composición de los medios militares asignados a la operación cambia constantemente debido a la rotación de unidades y por la incidencia de las temporadas monzónicas, la misión está

compuesta habitualmente por aproximadamente 1200 efectivos, de cuatro a seis buques de guerra, y de dos a tres aviones de patrulla marítima (EUNAVFOR, 2017, 08).

Por parte de la OTAN, la base sobre la que se fundamentaron sus operaciones contra la piratería se encuentra en el Comunicado Final de la reunión de nivel de Ministros de Asuntos Exteriores del Consejo del Atlántico Norte (CAN), que tuvo lugar en Bruselas el 3 de diciembre de 2008. Así, el apartado diez del mencionado comunicado expresaba lo siguiente:

“Como se demuestra por el rápido despliegue de la OTAN para la Operación *Allied Provider*, estamos muy preocupados por la incidencia creciente de la piratería en las proximidades del Cuerno de África, y estamos comprometidos a ayudar en la lucha contra este azote, con pleno respeto a las resoluciones pertinentes del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas” (NATO, 2008).

Como resultado de este compromiso, el CAN aprobó la Operación *Ocean Shield* el 17 de agosto de 2009, con la misión de «contribuir a los esfuerzos internacionales para oponerse a la piratería marítima y para apoyar los esfuerzos de desarrollo de capacidades de los gobiernos de la región» (NATO, 2014, 1). La Operación estuvo activa hasta diciembre de 2016 y contó con la participación de 70 buques de guerra de 15 países diferentes en distintas rotaciones, destacando entre ellos algunos no pertenecientes a la OTAN, como Australia, Colombia, Nueva Zelanda, y Ucrania. Sus objetivos estaban centrados en cuatro áreas. Primero, «disuadir, negar y proteger contra ataques piratas, proporcionando asistencia a buques según necesidad y disponibilidad». Segundo, «buscar activamente sospechosos de piratería, e impedir su actividad continuada a través de la detención, aprehensión de buques y propiedades, y entrega de sospechosos y pruebas a las autoridades policiales, en cumplimiento de los acuerdos de la OTAN». Tercero, «facilitar y apoyar el desarrollo de capacidades de los estados de la región para ejecutar operaciones contra la piratería de manera efectiva, en coordinación con otros esfuerzos internacionales». Por último, «coordinar las operaciones e iniciativas de la OTAN con otras fuerzas navales aliadas, fuerzas navales de la UE, y otras fuerzas no OTAN que llevan a cabo operaciones contra la piratería en el Cuerno de África» (OBP, 2018).

Aparte de su contribución como miembro de la OTAN, EE.UU. lideró a título particular otra de las fuerzas navales de lucha contra la piratería. Así, en diciembre de 2008, el Consejo de Seguridad Nacional de EE.UU. (*National Security Council*, NSC) publicó su *Partnership and Action Plan* (NSC, 2008, 3) que tenía como objetivo la represión de la piratería en el Cuerno de África en defensa de los intereses económicos globales, de la libertad de navegación, de Somalia, y de los estados de la región. Como consecuencia del Plan, se estableció la CTF-151 en enero de 2009. Esta fuerza naval multinacional, que actualmente sigue operativa, tiene como misión

desarticular la piratería en el mar y llevar a cabo acciones conjuntas con otros socios regionales para mejorar las capacidades que permitan proteger el comercio marítimo y asegurar la libertad de navegación (CTF-151, 2018). La composición de la CTF-151 varía constantemente según la rotación de medios asignados de las naciones que participan en la misma. En lo referente a la lucha contra la piratería, esta misión se articula y opera de modo similar a las otras dos operaciones navales contra la piratería.

En el ámbito de las actuaciones militares en el mar conviene señalar que la implicación internacional en la lucha contra la piratería no se limita a los países occidentales aliados. En ese sentido, el interés particular de la potencia asiática en la región, motivado por la defensa de sus intereses nacionales (necesidad de recursos naturales y búsqueda de mercados de exportación), se ha traducido en un creciente compromiso de China con determinados países africanos. Así, constatando la amenaza que la piratería supone para su comercio con África y otras partes del mundo, su viceprimer ministro, He Yafei, anunció en diciembre de 2008 que la República Popular China era una de las víctimas de la piratería, y que cualquier retraso en una respuesta multinacional significaría una «seria amenaza la paz y seguridad internacional» (Lanteigne, 2013, 297). Poco después, en enero de 2009, los tres primeros buques de la Armada del Ejército Popular de Liberación llegaban al GdA, marcando el hito histórico de ser la primera intervención naval fuera de su territorio desde la fundación de la República Popular China sesenta años antes (Hanauer y Morris, 2014, 43). En el momento de su incorporación al esfuerzo internacional, las misiones de sus fuerzas navales estaban restringidas a la disuasión de los piratas y al apoyo y protección de barcos que transportasen ayuda humanitaria a Somalia. Adicionalmente, compartían información con otros buques en relación a la amenaza potencial de los piratas, aparte de escoltar buques mercantes y asistirles en caso de ataque (Lanteigne, 2014, 301). Es de destacar que, ya desde muy pronto, China empezó a dar señales de estar buscando una presencia más permanente en la zona. La justificación fue que la operación de sus fuerzas navales a tanta distancia de China suponía un esfuerzo logístico importante, situación que sería aliviada si contase con una base naval en la región. Así, a pesar de haber negado durante mucho tiempo su intención de establecer una base militar permanente en suelo africano, en verano de 2017 se inauguró en Yibuti la primera base militar de la República Popular China en el extranjero, lo que indica un cambio significativo en la estrategia militar China en lo referente a la defensa de sus intereses (Fei, 2017).

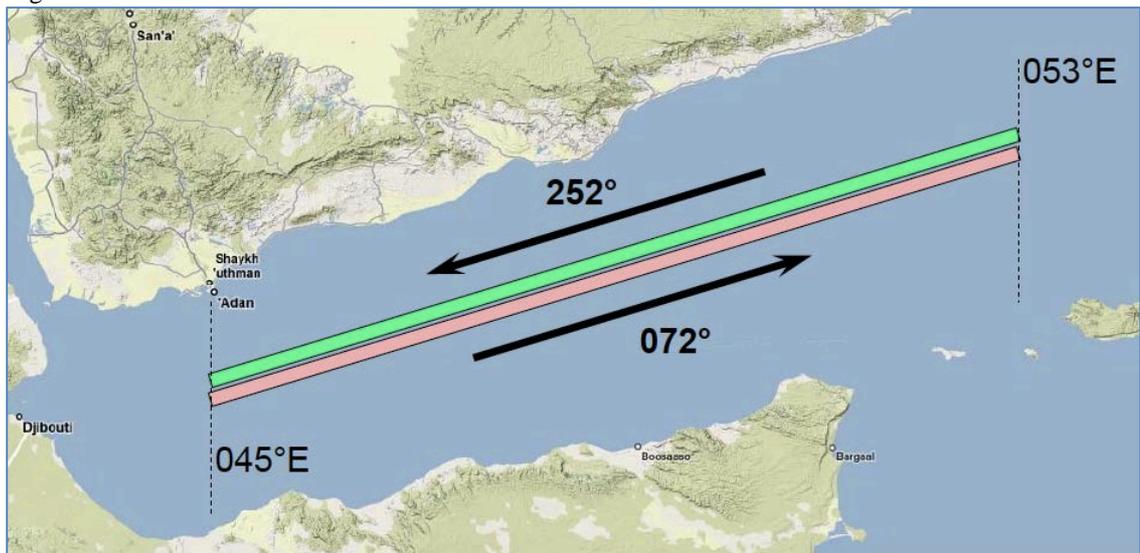
En resumen, la implicación de estos cuatro actores internacionales en la lucha contra la piratería mediante medidas de carácter militar en el mar es reflejo de la seriedad de la amenaza de la

piratería para la seguridad internacional. Con el objetivo de frenar la amenaza de los piratas, esta respuesta militar fue combinada con otras medidas disuasorias de carácter no militar auspiciadas por la industria marítima.

2.3.4.2 Medidas no militares en el mar

Una de las primeras medidas no militares adoptadas en el mar por la industria del comercio marítimo fue el establecimiento del Corredor de Tránsito Internacionalmente Recomendado (*Internationally Recommended Transit Corridor, IRCT*) en febrero de 2009. Como su propio nombre indica, se trata de un corredor para los buques mercantes que cruzan el GdA. El IRTC tiene 910 km de largo y 37 km de ancho (ver Figura 3). El objetivo del mismo es agrupar el máximo número de mercantes durante su tránsito a través de las zonas de mayor riesgo, de forma que se facilita la labor de protección de las fuerzas navales desplegadas. Adicionalmente, se insta a los buques mercantes a que coordinen sus tránsitos a través del IRTC, de forma que su paso por las zonas que estadísticamente presentan una mayor incidencia de piratería se realiza por la noche, periodo en el que nunca se ha producido un abordaje con éxito de un barco por parte de los piratas (EUNAVFOR, 2018).

Figura 3. Corredor de Tránsito Internacionalmente Recomendado



Fuente: EUNAVFOR.

La segunda medida no militar adoptada para combatir la piratería fue la contratación de Personal de Seguridad Armado Contratado Privadamente (*Privately Contracted Armed Security Personnel, PSACP*), cuyo objetivo es proporcionar un elemento adicional de disuasión de ataques piratas, y en caso de que éste se produzca, la capacidad de repelerlo. Esta medida fue impulsada

por las compañías de seguros, que estaban dispuestas a pagar los servicios de los PCASP para salvaguardar el cargamento asegurado (Shouse, 2014, 12). Sin embargo, su aceptación por parte de la industria no fue instantánea. En el periodo que abarca este estudio, la posición oficial de la IMO respecto a los PCASP evolucionó, pasando de desaconsejar su utilización en 2009, a reconocer tácitamente en 2011 que su despliegue a bordo de los barcos mercantes era una práctica habitual y aceptada en la industria en determinadas circunstancias. Así, en mayo de 2011 el Comité de Seguridad Marítima del IMO (*Maritime Security Center, MSC*) se reafirmó en que ni apoyaba ni condenaba el uso de personal armado a bordo de barcos mercantes, y aceptó que se trataba de una decisión individual sujeta a las leyes nacionales del Estado de bandera de cada barco. La cuestión de fondo es que la presencia de PCASP a bordo de barcos mercantes presenta muchos condicionantes relativos a responsabilidad legal, jurisdicción, y soberanía, entre otros (IMO, 2018). En cualquier caso, la realidad es que a partir del anuncio del MSC en mayo de 2011, la presencia de PCASP en los barcos que transitaban el HRA se incrementó notablemente. Así, en 2011, aproximadamente el 30 por ciento de los barcos que cruzaban la HRA empleaban PCASP, mientras que en 2012 este porcentaje se incrementó hasta el 50 por ciento (OBP, 2012, 1).

Finalmente, la tercera medida no militar con incidencia en el mar sobre la piratería fue la aprobación de las BMP por parte del MSC en septiembre de 2011. Las BMP son consensuadas y apoyadas por 19 organizaciones e instituciones representativas de la marina mercante mundial, además del Centro de Transporte Marítimo de la OTAN y EUNAVFOR Atalanta. Se trata de un documento muy exhaustivo que contiene recomendaciones a los barcos para evitar, disuadir y repeler ataque piratas en el HRA. Estas recomendaciones tratan asuntos como: el incremento de la velocidad del buque durante el tránsito; la instalación de medidas de protección física en los barcos; el adiestramiento de las tripulaciones; el registro del barco en la web del MSCHOA antes del tránsito; la monitorización de páginas web sobre amenazas específicas; el reporte diario de la posición; la utilización de cañones de agua y maniqués; o el uso de habitaciones de seguridad en caso de ser abordados.

Estas medidas representan la respuesta que las organizaciones civiles diseñaron en su lucha contra la piratería en el mar. En el siguiente apartado se analiza el grado de coordinación entre las medidas implementadas en el mar.

2.3.4.3 *Coordinación entre medidas en el mar*

En el ámbito de las medidas de lucha contra la piratería en el mar, son numerosos los ejemplos que evidencian un alto grado de coordinación, tanto entre las diferentes fuerzas navales que operan en el HRA, como entre estas y las organizaciones civiles representativas de la marina mercante.

Las diferentes misiones militares que operan, o han operado, fuerzas navales en el HRA están coordinadas permanentemente, compartiendo información sobre amenazas, proporcionándose apoyo logístico, y realizando ejercicios de adiestramiento colaborativos. Un ejemplo ilustrativo es el Ejercicio *Cutlass Express*, que dirige y coordina el AFRICOM (*U.S. Africa Command*). Se trata de un ejercicio anual en el que se promueve la seguridad marítima, la colaboración regional, y la asistencia a fuerzas de seguridad regionales (CMF, 2018). La participación de medios de EUNAVFOR ha sido habitual en este ejercicio, lo que ha permitido lograr un alto grado de coordinación entre la CTF-151 y EUNAVFOR Atalanta (EUNAVFOR, 2018).

Un ejemplo significativo del nivel de coordinación entre los actores que implementan medidas en el mar en la lucha contra la piratería es el mecanismo SHADE (*Shared Awareness and Deconfliction*). Esta iniciativa, que comenzó en 2008, reúne a representantes de los países y coaliciones implicadas en las operaciones contra la piratería en el GdA y el Índico occidental. Las reuniones de coordinación tienen lugar en Bahréin y son presididas rotativamente por la CMF, EUNAVFOR y, hasta el desmantelamiento de la OOS, por la OTAN. Los participantes incluyen, además de las misiones militares mencionadas, representantes de numerosos países, organizaciones internacionales, la industria marítima, y gobiernos regionales (OBP, 2018).

Sin embargo, la coordinación de las actuaciones en el mar no se limita a las organizaciones antes mencionadas, sino que también se lleva a cabo entre estas y actores individuales, como en el caso de China. Así, aunque China rechazó el ofrecimiento de incorporarse a la CTF-151, su nivel de coordinación y cooperación con las operaciones navales de lucha contra la piratería ha sido notable. De hecho, a partir de 2010 los medios navales del PLAN desplegados en la HRA asumieron un papel de coordinación mayor cuando las operaciones de lucha contra la piratería debieron extenderse al sudeste de la cuenca de Somalia en respuesta a la creciente actividad en esa zona del HRA. Adicionalmente, en ese mismo año, China recibió un ofrecimiento de las autoridades americanas y europeas para presidir una rotación del mecanismo SHADE, y en 2010 EUNAVFOR pidió a Pekín colaboración en la escolta de buques del Programa WFP de NN.UU. (Lanteigne, 2013, 301-305).

Además de las muestras de coordinación mencionadas, existen dos ejemplos relevantes de iniciativas de coordinación cuyo ámbito de actuación se extiende tanto a las medidas en el mar como a las medidas en tierra. Se trata del Grupo de Contacto sobre Piratería en las Costas de Somalia (*Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia*, CGPCS) y el Código de Conducta de Yibuti (*Djibouti Code of Conduct*, DCC).

Impulsado por EE.UU., el CGPCS fue establecido en enero de 2009 en cumplimiento de la resolución 1851 del CS para facilitar la discusión y coordinación de acciones entre Estados, organizaciones, e industria, involucrados en la eliminación de la piratería en Somalia. Se trata del principal instrumento mediante el cual la comunidad internacional planifica, coordina y dirige la lucha contra la piratería en Somalia. El CGPCS facilita la interacción de multitud de actores representantes de Estados, organizaciones internacionales, asociaciones de la industria marítima, misiones militares navales, y proyectos contra la piratería. Su estructura original contemplaba cinco grupos de trabajo. El primero (WG1) se encargaba de la cooperación militar y el desarrollo de capacidades, el segundo (WG2) de aspectos legales, el tercero (WG3) de la cooperación con la industria marítima, el cuarto (WG4) de la diplomacia pública y la promoción, y el quinto (WG5) de la eliminación de los flujos financieros de las redes de piratería. En la actualidad, esa estructura se ha reducido a dos grupos de trabajo (uno de desarrollo de capacidades y otro de operaciones), un foro legal, y una sesión plenaria (CGPCS, 2018). Como ejemplo de actuaciones del CGPCS en el ámbito de coordinación de medidas en el mar, en su reunión de mayo de 2009, el WG1 sirvió de foro para tratar una propuesta de China de constituir áreas de responsabilidad para las operaciones de escolta, así como para acordar continuar con un estudio sobre la necesidad de establecer un centro regional de coordinación contra la piratería (CGPCS, 2009).

El DCC, auspiciado por la IMO, destaca como iniciativa de coordinación a nivel regional. El nombre oficial del DCC es «Código de Conducta sobre la Represión de la Piratería y el Robo a Mano Armada en el Océano Índico Occidental y en el Golfo de Adén». Desde su adopción el 29 de enero de 2009 se han incorporado al mismo 20 países de la región: Arabia Saudí, Comoras, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, Eritrea, Etiopía, Jordania, Kenia, Madagascar, Maldivas, Mauricio, Mozambique, Omán, Seychelles, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Tanzania, Yemen, y Yibuti. Los países signatarios acordaron colaborar y coordinar sus actuaciones en la aplicación de medidas de lucha contra la piratería en la mar, tales como: la interdicción y aprisionamiento de buques sospechosos y de los bienes a bordo de tales buques; el rescate de barcos, personas, y propiedades sujetos a la piratería o el robo a mano armada en la mar; el tratamiento y repatriación

de las víctimas de actos de piratería; o la conducción de operaciones combinadas como el nombramiento de agentes autorizados para su embarque en buques de patrulla o aviones de otro país signatario (IMO, 2018). Como se verá más adelante, el DCC también sirve como herramienta de coordinación respecto de las medidas de lucha contra la piratería en tierra.

Este análisis del nivel de coordinación de las medidas adoptadas en el mar deja patente que las diferentes instituciones, Estados, y organizaciones marítimas realizaron esfuerzos considerables para coordinar sus iniciativas de lucha contra la piratería en el mar. En el siguiente apartado se analizan las medidas que se adoptaron en tierra con el objetivo de eliminar las causas estructurales de la piratería.

2.3.5 *Medidas adoptadas en tierra en la lucha contra la piratería*

Como quedó de manifiesto en el apartado dedicado a la respuesta de la ONU, el propio CS ya animaba en sus sucesivas resoluciones a adoptar medidas que fueran más allá de la acción directa en el mar. Los actores internacionales involucrados en la lucha contra la piratería respondieron a esta necesidad, y a lo largo de los años se acometieron muchas medidas en este sentido. Enumerar todas ellas obligaría a exceder el límite de extensión de este TFM, por lo que en este apartado se analizan las principales medidas acometidas por los actores estatales, y algún ejemplo de las emprendidas por organizaciones de carácter no estatal.

2.3.5.1 *Medidas de la UE en tierra*

Al poco tiempo de haber lanzado la operación EUNAVFOR Atalanta, la UE tomó conciencia de la necesidad de abordar el problema de la piratería desde más ámbitos aparte del exclusivamente militar en el mar. Así, esta aproximación para acabar con la piratería en Somalia nació en diciembre de 2009 cuando, bajo la presidencia sueca de la UE, se adoptó la «Política de la UE para el Cuerno de África – hacia una estrategia integral» (Consejo UE, 2009). En las conclusiones del Consejo, los Estados Miembros pidieron a la UE avanzar en esta estrategia, más centrada en la seguridad, y asegurar que su respuesta a las amenazas variadas de la región (en particular la de la piratería), eran coherentes, cohesionadas, y abordaban las causas originarias de los problemas. En respuesta a esta solicitud, el Servicio de Acción Exterior Europeo desarrolló el Marco Estratégico de la UE para el Cuerno de África (*Strategic Framework for the Horn of Africa, SFHOA*). En el resumen ejecutivo del SFHOA la UE exponía, a modo de declaración de intenciones, lo siguiente:

“El compromiso de la UE en el Cuerno será de apoyo, tanto a nivel regional como a nivel país, a un entorno favorable para la paz, la seguridad y la justicia, a la buena gobernanza basada en los principios democráticos de

inclusión, estado de derecho y respeto a los derechos humanos, y al desarrollo socio-económico basado en la consecución de los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM), considerando la igualdad, el cambio climático y los medios de vida sostenible” (Consejo UE, 2011, 4).

Para lograr estos objetivos, el SFHOA establecía cinco áreas de actuación como guía para las medidas de la UE en busca de paz, estabilidad y prosperidad en la región: la formación de estructuras políticas y responsables; la contribución a la resolución y prevención de conflictos; la mitigación de las amenazas a la seguridad que emanan de la región; la promoción del crecimiento económico; y el apoyo a la cooperación económica regional (Consejo UE, 2011, 4-5). Esta estrategia de la UE para el Cuerno de África sirvió como fundamento para las medidas que adoptó en búsqueda de una solución duradera a la amenaza de la piratería.

Una de las principales medidas, de carácter militar, fue la Operación EUTM Somalia (EUTM-S), que desde 2010 se enmarca dentro de las misiones que buscan el fortalecimiento de Estados que sufren conflictos internos a través de misiones del tipo Reforma del Sector de Seguridad (*Security Sector Reform*, SSR). El objetivo de EUTM-S ha sido la mejora de las capacidades de seguridad de Somalia a través de actividades de adiestramiento de personal de su Ejército Nacional. La misión se fundamenta en los pilares de adiestramiento, mentorización, y asesoramiento. Actualmente se encuentra en su quinto mandato, cuyo objetivo particular es proporcionar asesoramiento militar a nivel político y estratégico, así como la formación integral de las autoridades somalíes en las instituciones de defensa. En 2016 el Consejo de la UE extendió el mandato de EUTM-S hasta el 31 de diciembre de 2018 (EUTM-S, 2018).

Otra misión de la UE, pero esta vez de carácter civil, es la Operación EUCAP Somalia, que en un principio se denominó EUCAP Nestor. Se trata de una misión de desarrollo de capacidades de seguridad marítima que se inició en julio de 2012. Su misión es apoyar a las autoridades somalíes en el fortalecimiento de sus capacidades de seguridad marítima de forma que puedan hacer cumplir las leyes del mar de manera más efectiva (EUCAP-S, 2018). En el momento de su inicio, la operación era la primera de su modalidad en términos de su aproximación regional y de su enfoque hacia la seguridad marítima. Su primer mandato, de dos años de duración, tenía como objetivo «contribuir al desarrollo, en el Cuerno de África y los Estados del Océano Índico Occidental de capacidades auto-sostenibles para la mejora continuada de su seguridad marítima, incluida la lucha contra la piratería, y la gobernanza marítima» (Consejo UE, 2012, 1).

Estas dos misiones representan gran parte de la cara visible de la UE en Somalia, pero su compromiso con el país va mucho más allá, y se ha intensificado a lo largo de los años. De hecho,

la UE es el mayor donante a Somalia tanto en términos de compromiso político como en apoyo financiero y técnico. Así, desde 2008 la UE ha proporcionado más de 1.2 billones de euros a Somalia a través de diversas fuentes de financiación. La mayor parte de esta financiación proviene de los Fondos de Desarrollo Europeos que en el caso de Somalia se han empleado principalmente en tres sectores: desarrollo del Estado y de la paz, seguridad alimentaria y resiliencia, y educación (Comisión Europea, 2018). En concreto, en el periodo entre 2008 y 2013 la inversión del EDF en Somalia pasó de 215.8 millones de euros a aproximadamente 500 millones de euros. Parte de estos fondos se distribuyó en actividades de fortalecimiento del Estado (113 millones de euros), educación (85 millones de euros), seguridad alimentaria y desarrollo económico (160 millones de euros), y sanidad (54 millones de euros) (Servicio Europeo de Acción Exterior, 2018).

El compromiso de la UE con su estrategia integral ha sido notable, y como veremos más adelante, ha superado al del resto de actores internacionales analizados en este estudio, empezando por la OTAN.

2.3.5.2 *Medidas de la OTAN en tierra*

La OTAN quiso complementar su acción en el mar con otras iniciativas que estaban dirigidas a los Estados de la región y se articulaban en programas de adiestramiento, cursos, participación en ejercicios, y asesoramiento en reforma del sector de seguridad. El objetivo de estas iniciativas era mejorar la estabilidad regional mediante el fortalecimiento de sus capacidades de defensa contra amenazas externas (NATO, 2014, 1-2).

El Centro de Comercio Marítimo de la OTAN, que actúa como punto de contacto de la OTAN con la comunidad marítima, explicaba de esta manera en 2012 los esfuerzos de desarrollo de capacidades en tierra de su Operación *Ocean Shield*:

“Aunque las operaciones contra la piratería en el mar continuarán siendo el foco, se ha elaborado un nuevo elemento de desarrollo de capacidades de los estados de la región para la Operación *Ocean Shield*. El esfuerzo de fortalecimiento de capacidades de la OTAN tiene como objetivo ayudar a los estados de la región, bajo demanda, en el desarrollo de su propia capacidad de combatir las actividades de piratería. Este elemento de la operación está diseñado para complementar los esfuerzos internacionales existentes, y contribuirá a una solución duradera de seguridad marítima en las costas del Cuerno de África” (NATO, Mozinder, 2012).

Esto confirma que la OTAN no era ajena a la necesidad de abordar el problema de la piratería con iniciativas que atacasen el origen de sus causas. Sin embargo, la realidad es que el compromiso real de la OTAN con las actividades de desarrollo de capacidades fue insignificante, lo que explica la falta de información sobre las actividades concretas que la OTAN había realizado en ese sentido (Mozinder, 2012). A este respecto, el informe del Secretario General de NN.UU. (SGNU), de

octubre de 2011, sobre la situación de la piratería y el robo a mano armada en el mar en las costas de Somalia, que detalla las actuaciones de todos los actores implicados en la lucha contra la piratería, ofrece un argumento a favor de la hipótesis de que la respuesta de la OTAN se centró casi exclusivamente en el mar. Así, por un lado, el informe aporta datos detallados sobre la OOS. Sin embargo, en relación a las supuestas actividades de desarrollo de capacidades, y a pesar de haberse redactado más de dos años después de la activación de la operación, se limita a decir que «la OTAN ha convenido en participar en la creación de capacidad regional dentro de la medida de sus medios y posibilidades»³⁶. Finalmente, llama también la atención el hecho de que, tras la desactivación de la OOS, la escueta página web que el Mando Aliado Marítimo (*Maritime Allied Command*) mantiene sobre la operación se centre exclusivamente en las actividades que la OOS desarrolló en el mar, no haciendo ninguna referencia a actividades de desarrollo de capacidades a lo largo de su existencia (*NATO Allied Maritime Command*, 2018).

En resumen, estas consideraciones, unidas a la percepción de Mozinder antes mencionada, permiten aseverar con cierto grado de seguridad que la OTAN, a pesar de apoyar líneas de acción en tierra en la lucha contra la piratería, no prestó demasiada atención a esas vertientes en su Operación *Ocean Shield*.

2.3.5.3 Medidas de EE.UU en tierra

En el caso de EE.UU., su Plan anteriormente mencionado también detalla líneas de acción concretas para acabar con las causas estructurales de la piratería en Somalia. Así, reconociendo que la piratería en Somalia no era más que una manifestación más de los trágicos sucesos acaecidos en el país en los últimos 20 años, la intención del plan era responder a la creciente amenaza de la piratería poniendo en marcha iniciativas a largo plazo para mejorar la gobernanza, el estado de derecho, la seguridad, y el desarrollo económico de Somalia (NSC, 2008, 3). Entre estas iniciativas hay que destacar que EE.UU. fue el principal impulsor del ya mencionado CGPCS. Así, fue el primero en proponer la creación y mantenimiento de un «grupo de contacto» que debía aglutinar a los países que tuvieran la voluntad política, la capacidad operacional, y los recursos necesarios para combatir la piratería en el Cuerno de África (NSC, 2008, 8). Los objetivos que el Plan fijaba para el Grupo de Contacto incluían la elaboración y coordinación de iniciativas políticas, la

³⁶ Informe S/2011/662, 10.

diseminación de información, y la aportación de fuerzas para colaborar en el desarrollo de la capacidad de los socios regionales para llevar a cabo operaciones contra la piratería (NSC, 2008, 8). Por otra parte, con el objetivo de asegurar que aquellos que cometiesen actos de piratería fuesen puestos a disposición judicial, el Plan contemplaba también la mejora de las capacidades de los sistemas judiciales de los países de la región (NSC, 2008, 14).

En junio de 2014, el Departamento de Estado norteamericano derogó el Plan mediante la publicación de un nuevo «Plan de Acción de Seguridad Marítima y Contra la Piratería» (*Counter Piracy and Maritime Security Action Plan*, CMPS) (*US Department of State*, 2014). El CPMS proporcionaba una guía para desarrollar objetivos de mejora de la seguridad marítima en otras regiones del mundo, y afirmaba que EE.UU. utilizaría todos los instrumentos de poder nacional apropiados para acabar con la piratería, centrando los esfuerzos principales en tres líneas de acción: acciones preventivas, interrupción de actos de piratería, y desarrollo de capacidades de seguridad marítima y gobernanza en los Estados afectados, de forma que se pudiera enjuiciar a los piratas. Entre las acciones concretas, mencionaba la de desarrollo de capacidades y voluntad política de los Estados de la región para luchar contra la piratería, centrando los esfuerzos en crear la capacidad institucional para garantizar la gobernanza y el estado de derecho (*US Department of State*, 2014, 2-3).

En cuanto a medidas específicas con incidencia en las causas estructurales de la piratería en Somalia, destacan las de la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (*United States Agency for International Development*, USAID). Su programa para Somalia contempla cuatro líneas de acción. La primera incluye medidas para mejorar la democracia, derechos humanos y gobernanza de Somalia, apoyando activamente la implementación de la hoja de ruta de transición, el proceso constituyente y la preparación de elecciones nacionales. La segunda persigue contribuir a su desarrollo económico y comercio, como herramienta que además de beneficiar a la economía local sirva para incrementar la estabilidad de la región. En tercer lugar, USAID pretende incidir sobre los servicios de educación, de forma que se mitiguen los conflictos y se proporcione capacidad de gobernanza a las instituciones para que puedan proporcionar servicios de calidad. Finalmente, USAID acomete actividades de estabilización de todo tipo, con el objetivo de elevar la confianza en el gobierno e incrementar su capacidad de respuesta (USAID, 2018). En concreto, además de 1.5 billones de dólares desde 2006 en ayuda humanitaria, EE.UU. ha proporcionado 240 millones de dólares desde 2011 en apoyo de los sectores políticos, económico y social, con el objetivo de lograr estabilidad, desarrollar una economía estable,

facilitar el acceso a servicios básicos, y obtener representación a través de instituciones gubernamentales creíbles (*U.S. Department of State, 2017*).

En definitiva, EE.UU. ha mantenido un fuerte compromiso con la estabilidad de Somalia a lo largo de los años. Sin embargo, desde los eventos ocurridos en Mogadiscio en octubre de 1993, conocidos por la película “Black Hawk Derribado”, las sucesivas administraciones norteamericanas han sido muy reticentes a enviar tropas de tierra a la zona, manteniendo un compromiso de carácter humanitario y de desarrollo de capacidades, pero principalmente en el ámbito civil. Se puede afirmar que en los últimos años su motivación principal, a parte de la defensa de sus intereses, ha sido además contrarrestar la influencia creciente de China en la región.

2.3.5.4 *Medidas de China en tierra*

Pekín también constató que el origen del problema de la piratería residía en tierra, y reconocía que la seguridad marítima del GdA está íntimamente ligada a las crisis internas de Somalia. Sin embargo, China ha sido reticente a la intervención militar en el territorio de los países de la región, ya que su posición en muchos conflictos en el mundo ha sido la de intentar preservar al máximo la soberanía de los Estados, defendiendo la no implicación en los asuntos internos. En ese sentido, su posición en Somalia ha sido la de apoyar iniciativas encaminadas a pacificar la región y a promocionar su desarrollo económico (*Lanteigne, 2013, 294*).

Esta posición ha estado en consonancia con la estrategia general de China en África, que ha consistido en presentarse como el líder de los países en desarrollo, y como una nación hermanada con esos Estados. Según esta narrativa, la cooperación de China siempre ha buscado proyectar la imagen de considerar a los Estados africanos como socios iguales, animándoles a encontrar sus propias soluciones a sus problemas (*Duggan, 2018*). Por su parte, los gobiernos africanos miran hacia China para que les proporcione reconocimiento político y legitimidad y para que contribuya a su desarrollo económico a través de ayudas, inversiones, desarrollo de infraestructuras, y comercio (*Hanauer y Morris, 2014, 9*). Así, entre 2010 y 2012 China proporcionó asistencia a 121 países, 51 de ellos de África. Esta ayuda consistió en la ejecución completa de proyectos, suministro de bienes y materiales, cooperación técnica y de desarrollo de recursos humanos, despliegue de equipos médicos y voluntarios, ofrecimiento de ayuda humanitaria, y reducción o condonación de la deuda de los países receptores (*People’s Republic of China State Council, 2014*).

En el caso de Somalia, China fue uno de los primeros actores internacionales en reconocer e iniciar relaciones con el TFG en Mogadiscio en 2004, y ha apoyado considerablemente las misiones de mantenimiento de la paz en Somalia, como por ejemplo AMISOM, a la que donó 1.32 millones de dólares en 2010 (Lanteigne, 2013, 293-294). De hecho, China es el mayor contribuyente a las operaciones de mantenimiento de la paz de la ONU en África (Hanauer y Morris, 2014, 8).

A lo largo de los años, el compromiso de China con Somalia ha ido en aumento, lo que se demuestra por la reapertura de su embajada en Mogadiscio en 2014, tras haberla cerrado 23 años antes como consecuencia de la guerra civil que azotaba al país. Sin embargo, a pesar de haber tenido su embajada cerrada todos esos años, nunca paralizó su asistencia a Somalia, proporcionando ayudas a la reconstrucción, condonaciones de deuda, y suministros humanitarios (Neese, 2014, 1). En concreto, entre 2003 y 2011, China envió 28 millones de dólares a Somalia en concepto de ayuda, y entre 2012 y 2013 su comercio bilateral aumentó un 44 por ciento, hasta alcanzar los 150 millones de dólares. En cuanto a iniciativas específicas de desarrollo económico, China contribuyó a finales de 2009 en la construcción de la autopista Belet Uen-Burao, un importante proyecto de infraestructura económica para Somalia, (Tiezzi, 2014).

En conclusión, China ha ido creciendo progresivamente como actor internacional involucrado en la estabilidad interna, desarrollo económico, y progreso de Somalia. Su motivación última, como en el caso del resto de actores, ha sido la defensa y promoción de sus intereses comerciales, que han experimentado una gran expansión en los últimos años. Este compromiso probablemente ha tenido el efecto de espolear la contribución de otros actores como EE.UU. y la UE, en un intento de contrarrestar la creciente influencia del gigante asiático, no solo en Somalia, si no en todo el continente africano.

2.3.5.5 *Otras medidas en tierra*

Aparte de los Estados mencionados, ciertas organizaciones internacionales reconocieron la necesidad de impulsar medidas en tierra con el objetivo de lograr una solución duradera a la piratería. Así, además de las ya mencionadas en el ámbito del mar, el DCC contribuyó a la lucha contra esta amenaza con medidas en tierra. Por ejemplo, en 2010 creó el Centro Regional de Entrenamiento de Yibuti (*Djibouti Regional Training Center, DRTC*), que ha formado a más de 1000 alumnos de la región en 60 cursos diferentes relacionados con la seguridad marítima y portuaria. El DRTC se gestiona en colaboración con otras organizaciones involucradas en la zona

como la OTAN, EUNAVFOR Atalanta, el US AFRICOM, la *East African Standby Force* (EASF), o el Centro de Excelencia Internacional de Seguridad Marítima de Turquía (IMO, 2018).

Adicionalmente, en el ámbito judicial, los países signatarios del DCC se comprometieron a revisar su legislación con el objetivo de asegurar que contaban con leyes necesarias para enjuiciar la piratería y el robo en el mar, así como para mejorar aspectos jurisdiccionales, de investigación, y de persecución de sospechosos (IMO, 2018).

En este mismo ámbito de medidas en tierra destacan aquellas que perseguían acabar con la piratería como negocio lucrativo. Así el WG5 del CGPCS centró sus propuestas en tres líneas de acción. Por un lado, la identificación, enjuiciamiento, y encarcelamiento de los líderes, organizadores, negociadores y aquellos que proporcionasen financiación a los piratas. En segundo lugar, la reducción de las cantidades pagadas en concepto de rescate. Por último, un esfuerzo más agresivo de seguimiento y recuperación del dinero pagado como rescate (Maresca, 2014, 58).

La primera de estas líneas de acción se concretó, por ejemplo, en la Iniciativa de Explotación de Pruebas, mediante la cual se establecieron y distribuyeron procedimientos de obtención de información de inteligencia y sobre el manejo de evidencias forenses tras la captura de piratas. A esta iniciativa se sumaron Kenia, Madagascar, Maldivas, Omán, Seychelles y Tanzania. También en esta línea de acción, la INTERPOL creó la Base de Datos Global de Piratería Marítima, que recoge datos de 4.000 piratas y aquellos que los financian, tales como: números de teléfono, barcos utilizados en los ataques, y cuentas corrientes y divisas empleadas en el pago de rescates (Maresca, 2014, 58).

En la segunda línea de acción, dedicada a la reducción de las cantidades entregadas en concepto de rescate, destaca el Equipo de Trabajo Internacional sobre Rescates de Piratería (*International Task Force on Piracy Ransom*, ITFPR). El Equipo está compuesto por varios gobiernos, representantes del sector privado (industria marítima, consultorías, aseguradores, etc.), y por académicos. Para lograr su objetivo se estudiaron diversas opciones, entre las que se encontraba poner un límite superior a la cantidad que se podía pagar en concepto de rescate, la regulación de las negociaciones del rescate, o la creación de equipos de gestión de crisis expertos en negociaciones (Maresca, 2014, 59).

Finalmente, se han implementado diversas medidas con el objetivo de recuperar el dinero entregado como rescate. No es un problema fácil de resolver porque el sistema tradicional de pagos somalí, denominado *hawala*, utiliza pagos en efectivo, lo que dificulta el seguimiento del rastro

del dinero. Como elemento fundamental para contrarrestar esta dificultad, el CGPCS identificó la necesidad de mejorar la capacidad local de supervisión del sistema financiero, lo que desencadenó la creación del Centro de Informes Financieros de Somalia. Su cometido principal es luchar contra el blanqueo de dinero mediante el análisis de actividades financieras sospechosas y la investigación de delitos financieros (*Somalia Financial Reporting Center, 2018*).

Estos ejemplos son solo una pequeña muestra de las iniciativas en tierra, pero sirven para ilustrar cómo la acción internacional no se limitó a combatir los síntomas de la piratería en el mar, sino que buscó una solución duradera a sus causas. En el siguiente apartado se analiza la coordinación de estas medidas.

2.3.5.6 *Coordinación entre medidas en tierra*

En principio, la coordinación de medidas en tierra debía superar mayores dificultades que la coordinación de actuaciones en el mar. Esto es debido a que la naturaleza de las medidas en el mar contempla solamente, y de manera genérica, dos tipos de medidas, las militares y las no militares, lo que hace más fácil la coordinación entre ambas. Adicionalmente, la coordinación entre las fuerzas navales implicadas se facilitó enormemente debido a que la mayor parte de los medios militares se integraron en alguna de las tres operaciones establecidas, bien permanentemente, o bien como apoyo asociado de carácter temporal. Por otra parte, tal y como quedó patente en el apartado correspondiente, la coordinación entre estas medidas militares y las no militares fue muy fluida. Por el contrario, la coordinación de las medidas en tierra presentaba una panoplia mucho más amplia de ámbitos de actuación. Así, entre las iniciativas que se implementaron en tierra había medidas de carácter económico, de ayuda humanitaria, de desarrollo de capacidades, de impulso del estado de derecho, etc. Es lógico deducir que este amplio abanico de posibilidades de actuación hace más difícil la coordinación de esfuerzos entre los actores implicados. Un claro ejemplo de esta mayor facilidad de coordinación en el mar es el que representan los actores estatales. Así, mientras que buques de EE.UU., China y de países de la UE lograron un alto nivel de coordinación en el mar, la actuación de esos mismos Estados en tierra era, en principio, desagregada. Por un lado estaba la UE con sus Fondos de Desarrollo, por otro EE.UU. y USAID, y finalmente China con sus ayudas al desarrollo y su particular posición hacia los países de África.

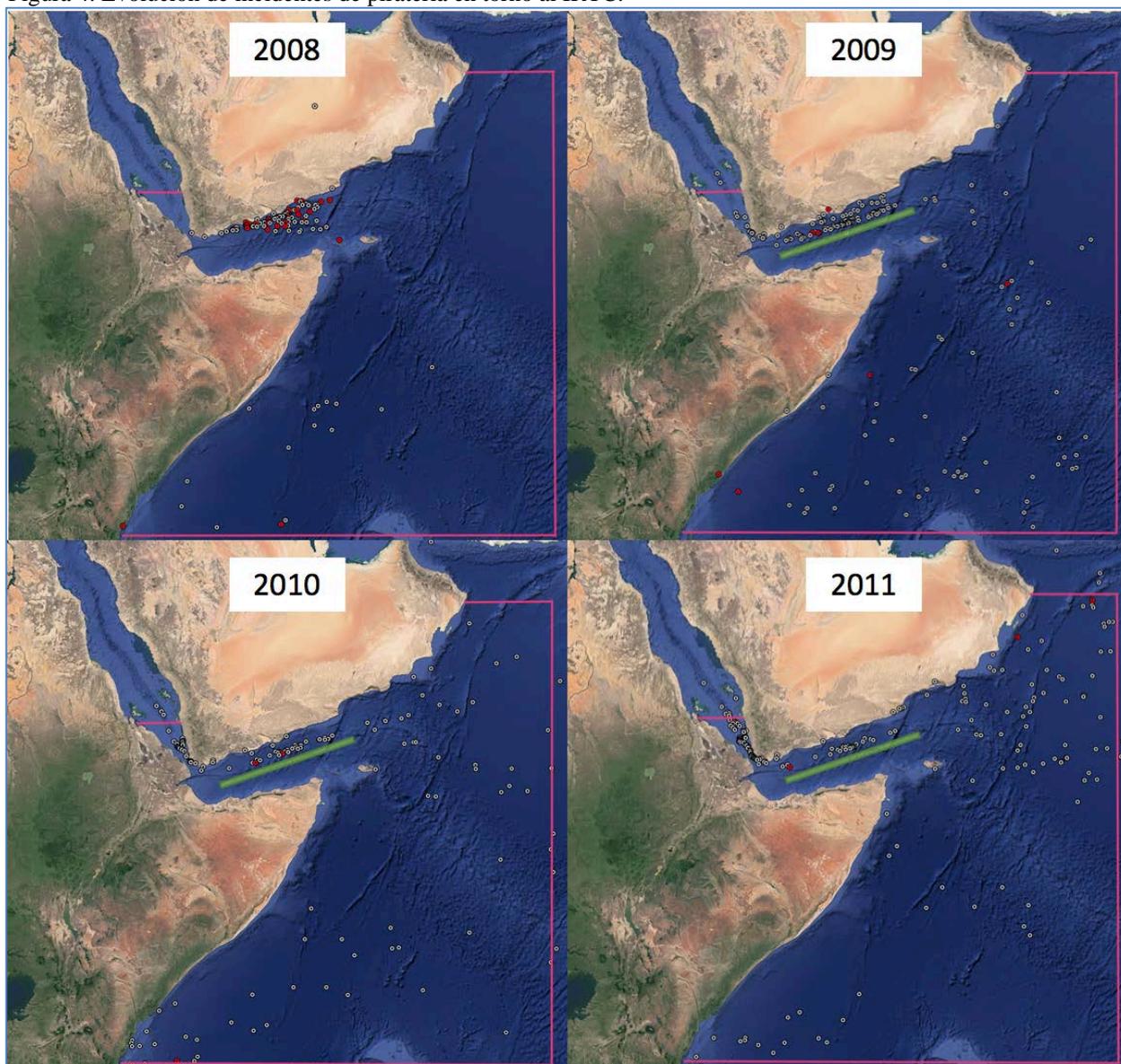
Lo anterior no pretende insinuar que no se llevasen a cabo esfuerzos de coordinación de medidas en tierra. Simplemente sugiere la conclusión de que esos esfuerzos debieron superar mayores dificultades que en el caso de las medidas en el mar. Precisamente con ese objetivo los

actores internacionales realizaron esfuerzos de coordinación como los ya mencionados CGPCS y DCC, que por su propia naturaleza multinacional y multisectorial ayudaron a superar esas dificultades en mayor o menor medida. A este respecto, el análisis de la eficacia de las medidas en el mar y en tierra permitirá realizar una estimación del grado de éxito de dichos esfuerzos.

2.4 Eficacia de las medidas en el mar

Una vez estudiadas las principales medidas adoptadas por los diferentes actores internacionales en la lucha contra la piratería, en este apartado se analizará el grado de eficacia de dichas medidas. Empezando por las medidas no militares, y por orden cronológico de aplicación, el IRTC tuvo un impacto directo sobre los incidentes de piratería. En 2013, EUNAVFOR Atalanta estimaba que el 80 por ciento de los barcos usaban el IRTC, mientras que el 20 por ciento restante se arriesgaban y decidían no esperar a una ventana de entrada en el corredor (Percy y Shortland, 2013, 564). Una de las consecuencias del establecimiento del IRTC fue obligar a los piratas a innovar, de forma que el IRTC forzó a los piratas a tener que llevar a cabo sus ataques fuera del GdA y mucho más lejos de la costa (Percy y Shortland, 2013, 554). Esta circunstancia queda claramente patente en la figura 4, que representa los incidentes de piratería entre 2008 y 2011. En la misma se puede apreciar como en 2008, antes del establecimiento del IRTC, la mayor parte de los incidentes se concentraban en el GdA. Sin embargo, a partir de 2009 y del establecimiento del IRTC (indicado en verde en la Figura 4), se puede apreciar un desplazamiento significativo de los ataques hacia el Océano Índico. Es decir, que aunque no se puede atribuir al IRTC por sí solo una reducción en número de incidentes de piratería, sí que ayudó a hacer más eficientes las patrullas navales, obligando a los piratas a innovar y asumir mayores riesgos trasladando sus ataques más lejos de la costa, es decir, limitando y dificultando su libertad de movimiento. Si nos centramos únicamente en el GdA, en la primavera de 2009 los piratas tenían éxito en uno de cada cuatro ataques en el mismo, mientras que en otoño de ese mismo año, este índice de éxito había bajado a uno de cada ocho intentos (Jarle, 2009, 47).

Figura 4. Evolución de incidentes de piratería en torno al IRTC.



Fuente: Elaborado por el autor. Datos: IMO.

En cuanto a la presencia de los PCASP a bordo de los buques, aunque la opinión mayoritaria es que tuvieron un efecto positivo, algunos expertos discrepan ligeramente en cuanto a su grado de influencia en la reducción de la piratería. Así, Clifford los considera el factor determinante en la reducción de la piratería (Clifford, 2014, iv), mientras que Shouse es más moderado, y opina que su utilización mejoró la seguridad, haciendo disminuir el número de rehenes, y reduciendo la epidemia de la piratería en un 50 por ciento (Shouse, 2014, 1). En cualquier caso, aunque es difícil cuantificar la eficacia de los PCASP en lo que a la reducción total de la piratería se refiere, un dato que es indiscutible es que su despliegue ha tenido un cien por cien de éxito en el sentido de disuadir

o repeler los ataques, ya que ningún barco que llevase un PCASP a bordo ha sido jamás apresado por piratas (Wheeler, 2012, 94).

Por último, la medida de implementar las BMP tuvo gran influencia en la reducción de la piratería. De hecho, según un estudio de 2012, el 80 por ciento de los ataques fracasaban sin intervención de un buque de guerra o patrulla (Davis-Roberti, 2012, 88) debido a la implementación de mejores prácticas por parte de los barcos que transitan el HRA. Sin embargo, con respecto a las BMP se producía un efecto no deseado cuando se combinaba con un PCASP, y es que aquellos barcos que contaban con un PCASP durante el tránsito tenían tendencia a ignorar las recomendaciones de las BMP, como por ejemplo, mantener una velocidad baja, o cruzar la HRA por el camino más corto en lugar de evitar los puntos calientes de piratería (OBP, 2012, 12). Es decir, el exceso de confianza en la eficacia del PCASP aumentaba la percepción en las navieras de que las BMP no eran necesarias. El motivo probablemente era en realidad de tipo económico, ya que una de las medidas más efectivas para derrotar un ataque pirata era precisamente una de las recomendaciones de las BMP, consistente en aumentar la velocidad del barco a 18 nudos durante el tránsito del GdA. De hecho, ningún barco que fuese navegando a 18 nudos o más ha sido apresado por piratas. Sin embargo, dado el elevado precio del combustible, el coste de esta medida es significativo. Se estima que un petrolero de gran tamaño que transita el GdA a 18 nudos en lugar de los 13 nudos habituales incurre en un gasto adicional de 88.700 dólares diarios (OBP, 2013, 22).

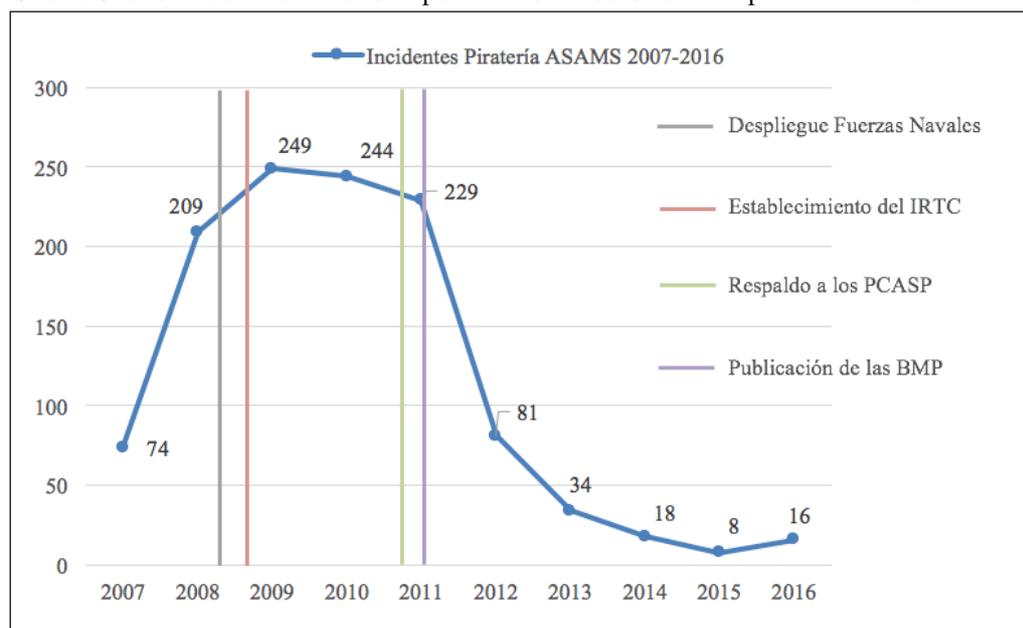
Pasando a examinar las medidas de carácter militar en el mar, es difícil analizar aisladamente la influencia individual de cada operación naval en la reducción de la piratería. Esto requeriría un estudio pormenorizado en el que se considerase, por ejemplo, el número de ataques abortados, piratas apresados, y barcos escoltados, por parte de los buques asignados a cada una de las operaciones. Sin embargo, aunque estos datos objetivos podrían arrojar algo de luz sobre la eficacia de cada una de las operaciones, existen otros elementos subjetivos de eficacia que son imposibles de cuantificar con el rigor necesario. Por ejemplo, la cuestión sería cómo cuantificar la contribución individual de cada operación al efecto disuasorio combinado de la presencia de fuerzas navales en el mar.

En cualquier caso, el objetivo de este TFM no es analizar individualmente la eficacia de las fuerzas navales en el mar, si no determinar si el efecto combinado de la acción de estas operaciones, y las medidas de carácter no militar en el mar, han tenido mayor o menor influencia

que las medidas en tierra en la reducción de la piratería. En este sentido, son numerosos los ejemplos de organizaciones, instituciones, y expertos que opinan que esta acción combinada en el mar ha sido la principal responsable de la reducción de la piratería. Por ejemplo, el propio documento de las BMP sostiene en su introducción que la presencia de las fuerzas navales militares en el GdA en las inmediaciones del IRTC ha sido la causa de la reducción significativa de la incidencia de la piratería en ese área (EUNAVFOR, 2011, 3). En otro ejemplo de esta corriente de opinión, el Departamento de Estado de EE.UU. mencionaba en el CPMS los factores que habían influido en la significativa reducción de la piratería desde 2006. Entre estos factores incluía en primer lugar la acción combinada de las fuerzas navales en la zona y el cumplimiento de las recomendaciones de seguridad por parte de los barcos que transitan la HRA (*U.S. Department of State*, 2014, A-2).

Como refuerzo a estas afirmaciones, el Gráfico 3 representa la evolución de los incidentes de piratería en el HRA entre 2007 y 2016 junto a las fechas clave en las que se implementaron las principales medidas en el mar. El mismo permite afirmar que, efectivamente, la combinación de medidas implementadas en el mar por los actores internacionales, tanto las de carácter militar como las no militares, tuvieron una gran influencia en la reducción de los incidentes de piratería a partir de 2011.

Gráfico 3. Evolución de incidentes de piratería vs acciones contra la piratería en el mar.



Fuente: Elaborado por el autor. Datos: ASAMS.

Este éxito de las acciones en el mar debe ser matizado, ya que la opinión mayoritaria entre expertos, académicos, e incluso entre las propias organizaciones y Estados involucrados en la lucha contra la piratería es que el resultado de estas acciones en el mar es simplemente la contención del problema, y no su solución duradera. Como se ha explicado anteriormente, es precisamente la búsqueda de esa solución duradera la que espoleó la implementación de medidas en tierra. La cuestión es determinar el grado de eficacia de dichas medidas en el logro de ese objetivo.

2.5 Eficacia de las medidas en tierra

La diferencia más importante entre las medidas en el mar y las medidas en tierra radica en que las primeras tienen una incidencia directa sobre la piratería, mientras que las segundas tenían como objetivo incidir sobre las causas estructurales de la misma. Este es el principal motivo por el cual determinar con exactitud el grado de eficacia de las medidas en tierra presenta varias dificultades. En primer lugar, tal y como ha quedado patente, estas medidas son implementadas por un amplio abanico de actores y en un enorme espectro de ámbitos. Aunque muchas de estas medidas no estaban coordinadas entre sí, lo importante sería determinar si su efecto combinado produjo los efectos deseados. Es decir, habría que analizar si la combinación de esas medidas ha logrado el objetivo de proporcionar a Somalia desarrollo económico, estabilidad interna, mejora de su estado de derecho, gobernanza, etc.

En este sentido, es significativa la opinión de alguno de los propios actores implicados en la lucha contra la piratería. Por ejemplo, según sostiene la propia IMO, las iniciativas de adiestramiento y desarrollo de capacidades implementadas bajo los auspicios del DCC han contribuido a la reducción de la piratería. Sin embargo, también reconoce que la piratería en la región simplemente ha sido contenida, no habiéndose eliminado sus causas raíz (IMO, 2018). Otro ejemplo es el CPMS, que después de reconocer la acción combinada de las fuerzas navales y las BMP, mencionaba la influencia de otros factores en la reducción de la piratería, tales como la mayor voluntad de los países afectados de perseguir judicialmente a los sospechosos de piratería, la mejora de la estabilidad interna en Somalia, y la mejora de la gobernanza (*US Department of State*, 2014, A-2). Sin embargo, al mismo tiempo el CPMS entraba en cierta contradicción, ya que reconocía que la piratería marítima todavía amenazaba el comercio marítimo en las costas de Somalia, y que las condiciones que permitieron que la piratería prosperara en esa región todavía existían en 2014 (*US Department of State*, 2014, A-1). Más concretamente, entre esas condiciones

el CPMS mencionaba la falta de control del litoral y de las áreas marítimas de Somalia por parte de las fuerzas legítimas de seguridad, una débil economía, la corrupción, la falta de gobernanza regional, y la imposición de consecuencias penales inadecuadas a los sospechosos de piratería. Todas estas condiciones, añadía el CPMS, habían mejorado en los últimos años, pero todavía serían necesarias mejoras significativas (*US Department of State*, 2014, A-3). Es decir, que ni siquiera los actores implicados tienen la certeza de que sus medidas en tierra hayan sido las causantes de la reducción de la piratería.

En este sentido, coinciden con la opinión de algunos académicos y estudiosos de la piratería que sostienen que si se retirase el efecto disuasorio que proporciona EUNAVFOR Atalanta, entre otras operaciones aeronavales, los incidentes de piratería volverían a aumentar (Winn, Lewis, 2017, 2114). Un argumento a favor de esta afirmación es la propia continuidad de la operación más allá del punto en el cuál se logró reducir los ataques de piratería a un número prácticamente insignificante, y considerablemente más allá del último caso en el que los piratas lograron apresar un barco con éxito en octubre de 2016. Siguiendo este razonamiento, parece lógico pensar que si la propia UE considerase que su estrategia integral para acabar con la piratería en Somalia hubiese logrado acabar con sus causas raíz, habría decidido dismantelar la Operación EUNAVFOR Atalanta, que detrae valiosos y escasos medios navales y aéreos de otros importantes cometidos. Esto a día de hoy no ha sucedido, y la UE no solo mantiene la Operación Atalanta, si no que sigue persiguiendo esa estrategia integral a través de la acción de sus dos misiones en tierra (EUTM Somalia y EUCAP Somalia), y de la inversión de los Fondos de Desarrollo Europeos en Somalia.

En definitiva, tal y como ha quedado patente en este estudio, los diferentes actores internacionales que implementaron medidas en tierra buscaban eliminar las causas estructurales de la piratería que hacían de Somalia un Estado fallido. En consecuencia, es lógico deducir que una forma de estimar el grado de eficacia de esas medidas en tierra es analizar la evolución de algunos indicadores representativos de la situación interna de Somalia entre los años 2007 y 2016, tales como la eficacia de su gobierno, el estado de derecho, su estabilidad política, o su desarrollo económico.

Empezando por la eficacia del gobierno, se ha recurrido al indicador del Índice de Eficacia del Gobierno (IEG) elaborado por el Banco Mundial, y que forma parte de su base de datos de indicadores de gobernabilidad mundial (Banco Mundial, 2018). El IEG valora la percepción de la calidad de los servicios públicos y los servicios civiles, el grado de independencia de presiones

Tabla 2. Índice Eficacia del Gobierno de Somalia 2007-2016

AÑO	IEG
2007	-2,23
2008	-2,40
2009	-2,23
2010	-2,21
2011	-2,14
2012	-2,20
2013	-2,22
2014	-2,45
2015	-2,20
2016	-2,18

Fuente: Elaborado por el autor. Datos: Banco Mundial.

políticas, la calidad de la formulación de políticas, y la credibilidad del compromiso del gobierno en el cumplimiento de las mismas (Banco Mundial, 2018). El IEG es un número que oscila entre -2,5 y 2,5. La Tabla 2 muestra los datos del IEG para Somalia en el periodo 2007-2016. Se puede apreciar que el IEG de Somalia ha permanecido considerablemente bajo y estable a lo largo de los diez años que cubre el estudio, exceptuando dos años (2008 y 2014), en los que se produjeron mínimos aun más bajos del IEG. Esto indica que el efecto combinado de las medidas implementadas para mejorar la eficacia del gobierno de Somalia a lo largo de los últimos diez años no han tenido un éxito apreciable.

En cuanto al estado de derecho, se ha utilizado el indicador del Índice de Estado de Derecho (IED), que también forma parte de la base de datos de indicadores de gobernabilidad mundial (Banco Mundial, 2018). El IED refleja la percepción de hasta qué punto se tiene confianza y se

Tabla 3. Índice de Estado de Derecho en Somalia 2007-2016

AÑO	IED
2007	-2,41
2008	-2,61
2009	-2,45
2010	-2,41
2011	-2,33
2012	-2,42
2013	-2,40
2014	-2,35
2015	-2,30
2016	-2,37

Fuente: Elaborado por el autor. Datos: Banco Mundial.

cumplen las reglas de la sociedad, y en particular, el nivel de cumplimiento de los contratos, derechos de propiedad, la policía, los juzgados, además de la probabilidad de que exista crimen y violencia (Banco Mundial, 2018). El IED es un indicador que puede variar aproximadamente entre -2,5 y 2,5. La Tabla 3 muestra los datos del IED para Somalia en el periodo 2007-2016. Como se desprende de los datos, el IED en Somalia es extremadamente bajo, y así se ha mantenido a lo largo de los últimos diez años.

En lo relativo a la estabilidad política de Somalia, se ha utilizado como indicador el Índice de Estabilidad Política y Ausencia de Violencia/Terrorismo (EPAVT). El EPAVT es también parte de la base de datos de gobernabilidad mundial del Banco Mundial, y valora la percepción de la probabilidad de inestabilidad política y/o ausencia de violencia por motivos políticos, incluido el terrorismo. La estimada proporciona la puntuación del país en unidades de distribución normal, oscilando entre -2,5 y 2,5 aproximadamente (Banco Mundial, 2018). La Tabla 4 muestra los datos del EPAVT para Somalia en el periodo 2007-2016. Una vez más, aunque los datos de la Tabla reflejan cierta tendencia positiva en la década en estudio, Somalia se encuentra aún hoy en día en una situación de extrema inestabilidad, y está sometida a niveles considerables de violencia interna y amenaza de terrorismo.

Tabla 4: Índice EPAVT de Somalia 2007-2016

AÑO	EPAVT
2007	-3,22
2008	-3,28
2009	-3,31
2010	-3,13
2011	-3,08
2012	-2,86
2013	-2,76
2014	-2,52
2015	-2,38
2016	-2,33

Fuente: Elaborado por el autor. Datos: Banco Mundial.

Finalmente, para analizar la evolución del desarrollo económico en Somalia se ha utilizado el indicador de Declive Económico y Pobreza (DEP). El DEP es uno de los indicadores utilizados por *The Fund for Peace* para desarrollar su Índice de Fragilidad de los Estados, y mide determinados patrones del declive económico de una sociedad concreta en función de la renta per cápita, Producto Interior Bruto, desempleo, inflación, productividad, deuda, niveles de pobreza, o

Tabla 5: Índice DEP de Somalia 2007-2016

AÑO	DEP	PUESTO MUNDIAL
2007	9,2	3º
2008	9,4	1º
2009	9,5	1º
2010	9,6	1º
2011	9,3	1º
2012	9,7	1º
2013	9,4	1º
2014	9,1	2º
2015	9,0	2º
2016	8,9	1º

Fuente: Elaborado por el autor. Datos: *Fragile State Index (The Fund for Peace)*

fracaso de negocios (*The Fund for Peace*, 2018). La Tabla 5 refleja el DEP de Somalia entre 2007 y 2016. Teniendo en cuenta que el DEP se cuantifica entre 0 y 10, queda patente que el desarrollo económico de Somalia no solo no ha experimentado una clara evolución positiva en la década en estudio, si no que el dato del puesto ocupado por Somalia respecto al resto del mundo permite asegurar que su nivel de pobreza sigue siendo dramático.

En definitiva, teniendo en cuenta todos estos datos, se puede afirmar que las causas estructurales que motivaron la aparición del fenómeno de la piratería permanecen aún hoy en día, por lo que la eficacia de las medidas en tierra implementadas por los diferentes actores implicados en la lucha contra la piratería ha sido limitada.

3 CONCLUSIONES

Somalia representa un ejemplo perfecto de estado fallido. La incapacidad de sus sucesivos gobiernos de ejercer control sobre su población y territorio, la fragilidad de sus instituciones, sus conflictos internos, su extremada pobreza y, en definitiva, su inestabilidad interna, se convirtieron en el caldo de cultivo perfecto para la piratería. Con estos ingredientes esenciales, la sobreexplotación de los recursos pesqueros somalíes por parte de barcos extranjeros, y el vertido de residuos tóxicos en sus aguas, terminaron por motivar la aparición de este fenómeno en una de las regiones del mundo que soportan mayor volumen de tránsito de mercancías por mar. Estas circunstancias fueron utilizadas en un principio para intentar otorgar cierta legitimidad inicial a las reclamaciones de los somalíes afectados, pero la realidad es que su respuesta pasó muy pronto de ser un mero intento de acabar con esos abusos, a un lucrativo negocio criminal que proporcionaba una fuente de enriquecimiento contra la que la economía somalí no podía competir.

En consecuencia, a partir de 2007 se produjo un crecimiento exponencial de los incidentes de piratería que llegó a amenazar seriamente la seguridad marítima en la zona. Ante la magnitud del coste humano y económico del problema, diversos actores internacionales decidieron actuar en defensa de sus intereses. Tras la publicación de varias resoluciones del Consejo de Seguridad de NN.UU., algunas instituciones y organismos internacionales, tanto de carácter estatal como representando a la industria marítima, se involucraron en la búsqueda de soluciones. Asimismo, EE.UU. y China se implicaron a nivel individual, no solo para defender sus intereses, si no en parte también por la necesidad de contrarrestar sus respectivas influencias en el panorama internacional en general, y en el continente africano en particular.

Esta respuesta internacional tuvo una amplia variedad de componentes, pero se puede dividir de manera genérica entre las medidas que se implementaron en el mar para incidir directamente en la piratería y crear un efecto disuasorio, y las medidas que se implementaron en tierra para eliminar las causas que habían dado origen a la amenaza. Las primeras tenían como objetivo reducir el número de ataques a un límite tolerable, y las segundas acabar definitivamente con el problema, de forma que se pudieran retirar las fuerzas navales y Somalia asumiera la responsabilidad de su seguridad marítima junto al resto de países de la región.

Las medidas en el mar consistieron fundamentalmente en el despliegue de tres coaliciones de fuerzas navales en las costas de Somalia por parte de la UE, la OTAN, y EE.UU., aparte del apoyo asociado de participantes aislados, entre los que destaca China por su importancia geoestratégica. Estas iniciativas se complementaron con medidas adoptadas por la industria marítima, como las BMP o los PCASP. Aunque estas dos vertientes militar y no militar fueron independientes, se han ejecutado con un alto grado de coordinación y colaboración entre ellas, lo que sin duda ha mejorado la sinergia y ha contribuido notablemente a lograr el efecto deseado.

Las medidas implementadas en tierra para reducir las causas estructurales de la piratería intentaron incidir en las fuentes de inestabilidad interna de Somalia. Los actores implicados han tenido un abanico mucho más amplio de actuación, abarcando desde medidas de ayuda humanitaria, hasta el desarrollo de capacidades, pasando por el progreso económico, mejora del estado de derecho, y resolución de conflictos internos. Esto tuvo como consecuencia que la coordinación y colaboración entre los actores implicados presentase mayor dificultad, lo que probablemente ha restado efectividad a las medidas adoptadas.

En cuanto a la cuestión de si el descenso en el número de incidentes de piratería se ha debido en mayor medida a las medidas en el mar o a las actuaciones en tierra, los indicadores más representativos de la situación interna de Somalia reflejan que, en la década en estudio, prácticamente no se ha avanzado en la reducción de las causas que se consideran como principales motivadores de esta amenaza. Por lo tanto, permaneciendo las causas estructurales de la piratería en Somalia, se llega a la conclusión de que esta se ha reducido principalmente por la acción directa en el mar y, en consecuencia, se puede afirmar que no se ha logrado una solución duradera a la amenaza que representa.

La crisis de la piratería en Somalia no tiene una solución fácil. Las medidas adoptadas por los actores internacionales son las correctas. La solución radica en una combinación de diferentes pilares, complementarios entre sí: el despliegue de fuerzas navales, el IRTC, las BMP, los PCASP, y el desarrollo interno de Somalia. Este último pilar presenta los mayores retos, que deberán ser superados con una mayor implicación de actores, y sobre todo, con niveles de coordinación significativamente mayores que los actuales. La retirada o debilitación de cualquiera de estos pilares comprometería el trabajo realizado hasta el momento, y abriría la puerta a un resurgimiento de los intentos de secuestro, con las consecuencias que esto acarrearía para la seguridad marítima.

Madrid, a 14 de junio de 2018

Daniel Fernández de Bobadilla Lorenzo

4 REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BAHADUR, J. (2011). *The Pirates of Somalia: Inside Their Hidden World*. Versión Kindle: Vintage.
- BOYLE, J. (2015). *Blood Ransom: Stories From the Frontline in the War Against Somali Piracy*. Versión iBooks: Bloomsbury Publishing.
- CHALK, P. (2008). *The Maritime Dimension of International Security: Terrorism, Piracy, and Challenges for the United States*. Santa Monica: RAND Corporation.
- CHALK, P. (2010). Piracy Off the Horn of Africa: Scope, Dimensions, Causes and Responses. *The Brown Journal of World Affairs*, Volumen XVI, nº II, pp. 89-108.
- CLIFFORD, G. (2014). *Somali Piracy and Anti-Shipping Activity Messages: Lessons for a Successful Counterpiracy Strategy*. San Jose, California: Henley-Putnam University.
- DAVIS-ROBERTI, B. (2012). Developing Communication and Strategies to Keep Merchant Vessels Safe. En N. Block, (ed.), *The Challenge of Piracy off the Horn of Africa. Task Force Report 2012*. Washington, Seattle: University of Washington, The Henry M. Jackson School of International Studies, pp. 81-89.
- GILPIN, R. (2009). *Counting the Costs of Somali Piracy*. Washington DC: United States Institute of Peace.
- HANAUER, L. Y MORRIS, L. (2014). *Chinese Engagement in Africa: Drivers, Reactions, and Implications for U.S. Policy*. Santa Monica: RAND Corporation.
- JARLE, S. (2009). *Piracy in the greater Gulf of Aden: Myths, Misconception and Remedies*. Oslo: Norwegian Institute for Urban and Regional Research.
- KENNEDY, M. (2013). *Combatting Maritime Piracy in Somalia*. Versión Kindle: Grin Publishing.
- LANTEIGNE, M. (2013). Fire over wáter: China's strategic engagement of Somalia and the Gulf of Aden Crisis. *The Pacific Review*, Vol. 26, Nº3, pp. 289-312.
- MARESCA, G. (2014). Fighting piracy along the money trail. En T. Tardy, (ed), *Fighting piracy off the coast of Somalia: Lessons learned from the Contact Group. Report N°20*. París: EU Institute for Security Studies, pp. 55-63.
- MURPHY, M. (2009). *Somali Piracy: Not Just a Naval Problem*. Washington DC: Center for Strategic and Budgetary Assessments.
- PERCY, S. Y SHORTLAND, A. (2013, 13 de febrero). The Business of Piracy in Somalia. *Journal of Strategic Studies*, 36:4, 541-578.

- PHAM, P. (2010). Putting Somali Piracy in Context. *Journal of Contemporary African Studies*, 28:3, pp. 325-341.
- SÁNCHEZ, M. (2009). Reflections on the EU Foreign Policy Objectives Behind the ‘Integrated Approach’ in the Response to Piracy Off Somalia. *Croatian Yearbook of European Law & Policy*, Vol. 5, pp. 195-238.
- SHORTLAND, A. (2012). *Treasure Mapped: Using Satellite Imagery to Track the Developmental Effects of Somali Piracy*. Londres: Chatham House.
- SHOUSE, M. (2014). *Private Security Contractors: A Way of Combating Piracy in the Horn of Africa*. Fort Leavenworth, Kansas: School of Advanced Military Studies.
- SPIRES, D. (2013). *Complete guide to Maritime Pirates, Piracy and Security*. Versión iBooks: Progressive Management.
- SPIRES, D. (2015). *Somalia in Perspective: Orientation Guide and Somali Cultural Orientation*. Versión iBooks: Progressive Management.
- SPIRES, D. (2016). *Counterinsurgency in Somalia; Lessons Learned from the African Union Mission in Somalia, 2007-2013*. Versión iBooks: Progressive Management.
- STILES, T. (2015). *What is the Primary Etiology of Contemporary Somali Piracy and can the Current U.S. Counterpiracy Strategy be Effective Without Addressing it?.* Annapolis, Maryland: United States Naval Academy.
- STRUETT, M., CARLSON, J., D. (2016). *Counterinsurgency in Somalia; Lessons Learned from the African Union Mission in Somalia, 2007-2013 – Insurgents, Harakat al-Shabaab, Somali Piracy, Evolution of AMISOM, U.S. Role, Lessons Learned*. Versión iBooks: Progressive Management.
- WHEELER, J. (2012). Reducing Risk and Insurance Costs on the High Seas. En N. Block, (ed.), *The Challenge of Piracy off the Horn of Africa. Task Force Report 2012*. Washington, Seattle: University of Washington, The Henry M. Jackson School of International Studies, pp. 90-98.
- WINN, N., LEWIS, A. (2017). European Union Anti-Piracy Initiatives in the Horn of Africa: Linking Land-based Counter Piracy with Maritime Security and Regional Development. *Third World Quarterly*, 38:9, pp. 2113-2128.
- ZINNI, A. (2006). *The Battle for Peace: A Frontline Vision of America’s Power and Purpose*. New York: Palgrave Macmillan.

5 ANEXO BIBLIOGRÁFICO

- BANCO MUNDIAL. (2018). *Base de Datos Mundial de Indicadores de Gobernabilidad*. <http://databank.worldbank.org/data/reports.aspx?source=worldwide-governance-indicators>.
- COMBINED MARITIME FORCES, (n.d.). *About Combined Maritime Forces (CMF)*. <https://combinedmaritimeforces.com/about/>.
- COMBINED MARITIME FORCES, (n.d.). *CTF 151: Counter-Piracy*. <https://combinedmaritimeforces.com/ctf-151-counter-piracy/>.
- COMBINED MARITIME FORCES, (2018, 9 de febrero). *CTF-150 Completes Exercise Cutlass Express 18 in Seychelles*. <https://combinedmaritimeforces.com/2018/02/09/ctf150-completes-exercise-cutlass-express-18-in-seychelles/>.
- COMISIÓN EUROPEA, (2018). *International Cooperation and Development – Building partnerships for change in developing countries: Somalia*. https://ec.europa.eu/europeaid/countries/somalia_en.
- CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA, (2009, 10 de diciembre). *Outcome of Proceedings – An EU Policy on the Horn of Africa – towards a comprehensive EU strategy*.
- CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA, (2011, 14 de noviembre). *Outcome of Proceedings – Horn of Africa – Council Conclusions*.
- CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA, (2011, 31 de marzo). Decisión 2010/197/PESC del Consejo, relativa al inicio de la misión militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la formación de las fuerzas de seguridad somalíes (EUTM Somalia).
- CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA, (2012). *The EU Strategic Framework for the Horn of Africa: A Critical Assessment of Impact and Opportunities*. Directorate-General for External Policies of the Union. Bruselas.
- CONTACT GROUP ON PIRACY OFF THE COAST OF SOMALIA, (n.d.). <http://www.lessonsfrompiracy.net>.
- CONTACT GROUP ON PIRACY OFF THE COAST OF SOMALIA, (2009, 29 de mayo). *Contact Group Meeting on Somalia: 3rd Plenary Communiqué*. http://www.lessonsfrompiracy.net/files/2015/03/Communique_3rd_Plenary.pdf
- DUGGAN, N. (2018, 22 de enero). *The Expanding Role of Chinese Peacekeeping in Africa*, Oxford Research Group, <https://sustainablesecurity.org/2018/01/23/the-expanding-role-of-chinese-peacekeeping-in-africa/>

- EUNAVFOR ATALANTA, (n.d.). *Countering Piracy Off The Coast of Somalia*. <http://eunavfor.eu>.
- EUNAVFOR ATALANTA, (2011). *Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy*. http://eunavfor.eu/wp-content/uploads/2013/01/bmp4-low-res_sept_5_20111.pdf.
- EUNAVFOR ATALANTA, (2017). *EUNAVFOR Atalanta Information Booklet*. http://eunavfor.eu/wp-content/uploads/2015/02/20150112_EU-Naval-Force-Operation-Atalanta-Information-Booklet-EN-hyperlinks.pdf.
- EUNAVFOR ATALANTA, (2018). *Cutlass Express 18 Senior Leadership Symposium*. <http://eunavfor.eu/cutlass-express-18-senior-leadership-symposium/>.
- EUTM-S, (2018). <https://www.eucap-som.eu>.
- FEI, J. (2017, 22 de diciembre). China's Overseas Military Base in Djibouti: Features, Motivations, and Policy Implications, The Jamestown Foundation, <https://jamestown.org/program/chinas-overseas-military-base-djibouti-features-motivations-policy-implications/>.
- INTERNATIONAL MARITIME BUREAU, (n.d.). <https://www.icc-ccs.org/icc/imb>.
- INTERNATIONAL MARITIME BUREAU, (2010, enero). *Piracy and Armed Robbery Against Ships Annual Report*. http://www.rk-marine-kiel.de/files/piraterie/imb/imb_piracy_report_2009.pdf
- INTERNACIONAL MARITIME ORGANIZATION, (n.d.). <http://www.imo.org/es/Paginas/Default.aspx>.
- INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, (n.d.). *Private Armed Security: IMO approves further interim guidance on privately contracted armed security personnel*. <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/Private-Armed-Security.aspx>
- MARITIME SECURITY CENTER HORN OF AFRICA, (n.d.). <http://www.mschoa.org/on-shore/home>.
- MORAL, P. (2015). La piratería marítima, un fenómeno de índole regional y alcance global: Naturaleza e impacto. Instituto Español de Estudios Estratégicos: www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2015/DIEEEO42-2015_Pirateria_PabloMoral.pdf.
- MORALES, S. (2014). Contextualizando el fenómeno de la piratería en el golfo. Instituto Español de Estudios Estratégicos: http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2014/DIEEEO73-2014_ContextualizacionGuinea_S_Morales.pdf
- MOZINDER, D. (2012, 31 de octubre). *NATO's Approach to Counter-Piracy*. E-International Relations. <http://www.e-ir.info/2012/10/31/natos-approach-to-counter-piracy/>.
- NACIONES UNIDAS, (n.d.). <http://www.un.org/es/index.html>.
- NATIONAL GEOSPATIAL-INTELLIGENCE AGENCY, (n.d.). <https://www.nga.mil/About/Pages/Default.aspx>.

- NATIONAL SECURITY COUNCIL, (2008, diciembre). *Countering Piracy Off the Horn of Africa: Partnership & Action Plan*. <https://www.hsdl.org/?view&did=232031>.
- NATO ALLIED MARITIME COMMAND, (n.d.). <https://www.mc.nato.int/missions/operation-ocean-shield.aspx>.
- NATO OPERATION OCEAN SHIELD, (2014, noviembre). *Operation Ocean Shield Fact Sheet*. https://www.nato.int/nato_static_fl2014/assets/pdf/pdf_topics/141202a-Factsheet-OceanShield-en.pdf.
- NEESE, A. (2014, 18 de diciembre). China in Somalia: Reopening its Embassy and Building Trust. *Africa Watch*, Vol. 6. Alexandria, Virginia: Institute for Defence Analyses.
- NORTH ATLANTIC TREATY ORGANIZATION, (2009, 7 de octubre). https://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_46247.htm.
- OCEANS BEYOND PIRACY, (n.d.). <http://oceansbeyondpiracy.org/matrix/nato>.
- OCEANS BEYOND PIRACY, (2010, diciembre). *The Economic Cost of Maritime Piracy*. http://oceansbeyondpiracy.com/sites/default/files/attachments/The%20Economic%20Cost%20of%20Piracy%20Full%20Report_0.pdf.
- OCEANS BEYOND PIRACY, (2012, 22 junio). *The Human Cost of Somali Piracy 2011*. http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/hcop_2011.pdf.
- OCEANS BEYOND PIRACY, (2013). *The Economic Cost of Maritime Piracy 2012*. http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/View%20Full%20Report_3.pdf.
- OCEANS BEYOND PIRACY, (2018). *Shared Awareness and Deconfliction (SHADE)*. <http://oceansbeyondpiracy.org/matrix/shared-awareness-and-deconfliction-shade>.
- PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA STATE COUNCIL, (2014, 10 de julio). *China's Foreign Aid (2014)*. http://english.gov.cn/archive/white_paper/2014/08/23/content_281474982986592.htm.
- RAUNEK, K. (2016, 21 de julio). Causes of Maritime Piracy in Somalia Waters, Marine Insight, <https://www.marineinsight.com/marine-piracy-marine/causes-of-piracy-in-somalia-waters/>.
- REPÚBLICA FEDERAL DE SOMALIA, (2014, 30 de junio). *Proclamation by the President of the Federal Republic of Somalia*. http://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/SOM_2014_Proclamation.pdf.
- SOMALIA FINANCIAL REPORTING CENTER, (n.d.). <http://somfrc.so/introduction-about-frc/vision-mission/>.
- SERVICIO EUROPEO DE ACCIÓN EXTERIOR, (2018). *EU Delegation to Somalia – All EU Projects: Working together in Somalia*. <http://www.eeas.europa.eu/archives/delegations/somalia/projects/>

[all_eu_projects/index_en.htm](#).

THE FUND FOR PEACE, (2018). <http://fundforpeace.org/fsi/country-data/>.

TIEZZI, S. (2014, 1 de julio). After 23 Years, China to Reopen Embassy in Somalia, <https://thediplomat.com/2014/07/after-23-years-china-to-reopen-embassy-in-somalia/>.

UNICEF, (n.d.). <https://www.unicef.org/somalia/education.html>.

UNION EUROPEA, (2014). *European Union Maritime Security Strategy*.

UNITED STATES AGENCY FOR INTERNATIONAL DEVELOPMENT, (2018, 24 de abril). <https://www.usaid.gov/somalia/our-work>.

UNITED STATES DEPARTMENT OF STATE, (2014). *United States Counter Piracy and Maritime Security Action Plan*. <https://www.state.gov/t/pm/rls/othr/misc/255332.htm>.

UNITED STATES DEPARTMENT OF STATE, (2017). *U.S. Relations With Somalia*. <https://www.state.gov/r/pa/ei/bgn/2863.htm>.

WORLD FOOD PROGRAM, (n.d.). *Somalia*. <http://www1.wfp.org/countries/somalia>.