



DOCUMENTO DE OPINIÓN DEL IEÉE 16/2010

LA LUCHA INTERNACIONAL CONTRA LA PIRATERÍA MARÍTIMA: SOMALIA Y LA OPERACIÓN
ATALANTA

(OCTUBRE 2010)

1. **INTRODUCCIÓN**

La situación de inestabilidad e inseguridad que vive Somalia ha revitalizado la piratería, que si bien existía desde la caída de Barre en 1991, ha aumentado considerablemente a partir del año 2006, siendo percibida por todos los países como una verdadera y preocupante amenaza. Valgan como ejemplo las cifras del año 2009 en el que se produjeron más de 200 ataques y hubo alrededor de 50 buques secuestrados. Este incremento de las actividades delictivas por parte de los piratas supone un importante reto para la Comunidad Internacional que tiene la obligación de tratar de solucionar este problema, o al menos aminorar sus efectos.

La relevancia marítima del Océano Índico es evidente y para destacarla baste decir que por él transitan las dos terceras partes del total de fletes de petróleo, la mitad de la carga en contenedores y la tercera parte de la de granel. En el Índico, además, tiene lugar el 20% de la pesca mundial de atún.

A medio y largo plazo, la solución pasa por la estabilidad social, política y económica de Somalia. A corto plazo tendremos que conformarnos con la adopción de medidas urgentes encaminadas a tratar de disuadir, impedir y combatir a los autores de estos actos delictivos marítimos.

En este análisis nos vamos a centrar en las medidas a corto plazo y, fundamentalmente, en lo actuado por la Unión Europea desde que en diciembre de 2008 puso en marcha la Operación "Atalanta", la cual tenía previsto una duración de un año pero continúa y no se vislumbra un final cercano.

La Unión Europea no está sola ante este trascendental problema y combate la piratería junto con otras fuerzas y coaliciones multinacionales, así como agrupaciones navales de diversas banderas con fuertes intereses en la zona.

2. RAIZ DEL PROBLEMA. ESTADO FALLIDO-MAR FALLIDO

La aparición y el desarrollo de la piratería en Somalia, no se debe a una sola causa, sino a la suma de muchas, consecuencia de la falta de gobernanza. Entre ellas cabe señalar la pobreza, el desempleo, la degradación medio ambiental, la reducción de las riquezas ganaderas y pesqueras a causa de la sequía y la pesca ilegal, la inseguridad y la inestabilidad. Todo ello ha derivado hacia una situación calamitosa donde lo único que destaca es el desenfadado afán de ganar mucho dinero en poco tiempo.

Somalia es un “Estado fallido” que viene padeciendo una peligrosa y amenazante situación de inseguridad desde de la caída de Mohamed Siad Barre en 1991. Esta situación de inseguridad y desestabilización, ha propiciado su división. Dos regiones al norte, “Puntland y Somaliland”, oficialmente autónomas pero independientes de facto y peleadas entre sí; la parte sur del país dominada por las milicias de Al-Shabaab y el centro, zona por donde campan a sus anchas y con total impunidad, los clanes y señores de la guerra y donde más se ha enraizado la piratería.



Grupo de milicianos somalíes.

La solución impulsada por la Comunidad Internacional de instaurar un Gobierno Federal de Transición, está muy lejos de solucionar el problema, ya que este Gobierno, nombrado en el año 2004, está muy lejos de ser reconocido a nivel interno, provocando incluso una mayor división y enfrentamiento entre las distintas partes, clanes, señores de la guerra y regiones del país. Hoy en día más del 80% del país se encuentra fuera del control de dicho Gobierno.

Históricamente, la aparición de estos “Estados fallidos” desemboca, cuando se trata de países ribereños, en “mares fallidos” (1), pues mal se puede controlar la mar cuando la autoridad que debe imponer la ley y el orden no es capaz de hacerlo en el propio terreno continental.

Hemos dicho que el origen de estos grupos “piratas”, se podría remontar a los viejos grupos armados autodenominados “guardacostas”, financiados por los hombres de negocios y señores de la guerra en la década de los 90 como única alternativa para luchar contra la devastación de sus aguas. No obstante, lo que empezó como una forma de autoprotección ante la inexistencia de un Estado con estructuras capaces de controlar su territorio, se ha convertido hoy en día en uno de los negocios más lucrativos de un país, totalmente incontrolado, que cuenta cada día con más adeptos, cegados por la codicia derivada de la

¹ Incapacidad de algunos Estados para controlar sus espacios marítimos con repercusiones regionales o internacionales susceptibles de ser utilizados como plataformas de actuación contra la seguridad regional o mundial.

admiración y la fascinación provocada por los piratas en una sociedad tan desestructurada y carente de todo lo imprescindible.

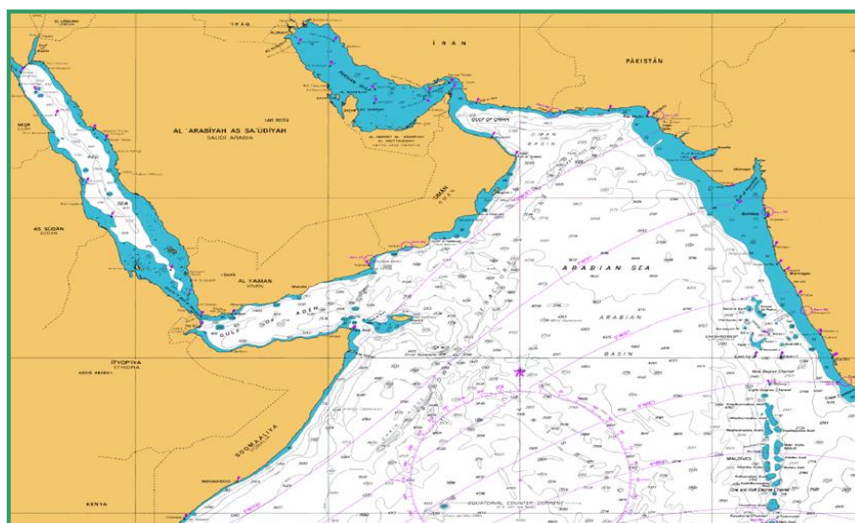
La piratería no es el único delito que se lleva cabo en las aguas próximas a Somalia ya que, como todo negocio ilegal, ha terminado por integrarse en una red de actividades ilícitas, que van desde tráfico de armas y el de estupefacientes a la inmigración ilegal. Incluso, aunque no está demostrado, parece estar conectado a la organización terrorista Al-Shabaad.

3. FACTORES GEOESTRATÉGICOS DE LA ZONA

Entre los factores geoestratégicos a tener en cuenta a la hora de planear operaciones contra la piratería, destacan el tamaño de la zona de operaciones, la geografía costera y el clima.

3.1. El tamaño de la zona de operaciones la hace imposible de controlar:

La piratería, inicialmente circunscrita al mar contiguo a Somalia, principalmente al Golfo de Adén, se está extendiendo por toda la “Cuenca de Somalia” (2). El último año se han producido ataques a más de 1300 millas a levante de la costa y por el sur se ha sobrepasado con mucho la frontera marítima con Tanzania, llegando incluso a rozar Madagascar.



Carta náutica de la “Zona de Operaciones”

La zona de operaciones, por sus diferentes características, se ha dividido en dos áreas de actuación: el Corredor Internacional Recomendado (IRTC), que recorre el Golfo de Adén desde la salida del Mar Rojo, y la Cuenca de Somalia.

El principal factor relacionado con el escenario de las operaciones navales, es el inmenso tamaño de la zona a controlar. Sirva de ejemplo ilustrativo el hecho de que la longitud de la zona a proteger en el Golfo de Adén es la misma que la que separa a Mallorca de Atenas

² En adelante se utilizará el término “Cuenca de Somalia” para referirnos a la parte del Océano Índico que baña las costas de Somalia, por ser la traducción adoptada en todos los documentos del término que figura en las Cartas del Almirantazgo como “Somali Basin”.

(1000 millas náuticas), mientras que la Cuenca de Somalia de Norte a Sur mide casi el doble (1800 millas) es decir la que va de Islandia a Cádiz.

3.2. La Geografía

En lo relativo a la geografía de la zona, destacan las costas del país tanto las de toda la mitad norte, como las de la costa oriental, baja y arenosa, lo que hace al mar accesible para esquifes y pequeñas embarcaciones a lo largo de inmensas extensiones, sin necesidad de puertos de costosas infraestructuras.

3.3. El Clima

El principal factor del clima en relación con las operaciones navales son los vientos monzones que soplan seis meses al año, enero, febrero, junio, julio, agosto y septiembre, dejando entre ellos sendos periodos de calma a los que nos referiremos como intermonzónicos (marzo a mayo y octubre a diciembre).

4. MODUS OPERANDI PIRÁTICO

Existen varios grupos de piratas distribuidos a lo largo de las más de 3000 millas náuticas de costa somalí, donde el fenómeno de la piratería está protagonizado por dos redes principales que tienen como denominador común al grupo conocido como los “Marines somalíes”. Estas redes cuentan con una estructura perfectamente jerarquizada, casi militar, localizadas principalmente en las ciudades de Eyl y Harradera, con sus campamentos intercalados entre estas dos poblaciones costeras.

Para explicar el “modus operandi” pirático tomaremos como referencia estas dos redes por ser las principales y las de mayor interés, responsables de los secuestros más llamativos, entre ellos los de los pesqueros “Playa de Bakio” y “Alakrana”. No obstante, no se descartan conexiones con los grupos de Puntlandia o, en las ciudades más sureñas de la costa, con los Guardacostas Voluntarios en Kismaayo, o los grupos de Marka.

Los campamentos, refugios y puntos desde donde zarpan las embarcaciones piráticas, suelen estar en playas abrigadas; fondeaderos limpios, libres de bajos y próximos a la costa, y cercanos a pueblos de pescadores, perfectamente comunicados con la playa y que, en algunos casos, cuentan con aeródromos.

Desde estas bases o campamentos es desde donde proyectan sus “flotillas de ataque”, denominadas “Pirate Action Group” (PAG), compuestas, normalmente por tres embarcaciones. Las dos más pequeñas, utilizadas como “esquifes de ataque”, son lanchas de entre 7 y 9 metros de eslora, fabricadas en fibra de vidrio, rápidas y maniobrables, con un motor fuera borda potente que les permite alcanzar velocidades de hasta 40 nudos. La de mayor tamaño (hasta 15 m de eslora) tipo “ballenera”, se llama esquife “madre” y se utiliza para remolcar a los atacantes y almacenar el combustible, los alimentos y el agua necesarios para subsistir en alta mar, incluso meses. Normalmente no les preocupa alejarse mucho de

la costa ya que cuentan con volver en un buque secuestrado. Ocasionalmente utilizan viejos pesqueros capturados como plataformas nodriza de avituallamiento a los PAG en alta mar. Normalmente cuentan con sofisticados equipos de comunicaciones que les permiten estar enlazados con sus bases.

Loa esquifes de ataque son muy difíciles de localizar por la gran extensión del área de operaciones y de detectar por su pequeño tamaño. El eco radar es apenas perceptible y solo se hace patente a una o dos millas escasas, incluso con los precisos radares con que cuentan los pesqueros. Esto implica que siempre cuentan con la ventaja de la sorpresa. Otro gran problema es que estas embarcaciones, se confunden fácilmente con los pesqueros que utilizan el mismo tipo de embarcaciones, luego o se les coge “in-fraganti” o nada se puede hacer ya que arrojan al agua toda la “parafernalia” pirática cuando ven en sus proximidades buques de guerra.



Agrupación de esquifes piratas.

Durante la época monzónica estas embarcaciones están varadas en las playas y solo salen cuando caen mar y viento, mezclándose con los pesqueros. Normalmente navegan aprovechando las corrientes, que conocen bien, para ahorrar combustible, y se engolfan hasta alcanzar las principales derrotas o caladeros de pesca, estos últimos perfectamente conocidos por ser los piratas en su mayoría antiguos pescadores. Allí, prácticamente paireando al son de la corriente, esperan a sus víctimas (barcos con bajo franco bordo o, como el caso de los pesqueros, con maniobra limitada mientras tienen largado el aparejo) para, aprovechando su discreción, llevar a cabo ataques agresivos empleando lanza granadas y fusiles de asalto “Kalashnikov”. No existe constancia de que utilicen algún método especial para el avistamiento de otros barcos, por ello, la mayoría de los asaltos se producen durante el día.

Cuando el ataque se ha producido y los piratas (normalmente dos grupos de 4 o 5 personas) han asaltado su presa es prácticamente imposible realizar una operación para la liberación de rehenes, si no se quiere poner en riesgo la vida del personal secuestrado. Nada más subir a bordo controlan la radio y distribuyen a la dotación por las diversas cubiertas de forma que no se puedan comunicar entre ellos. Aunque normalmente no muestran conductas hostiles hacia los rehenes, hay grandes momentos de tensión provocados por los nervios, fundamentalmente cuando se les acercan unidades militares, así como cuando tratan de evitar cualquier intento de sublevación de la dotación apresada.

Los buques secuestrados son trasladados a fondeaderos próximos a los campamentos piratas donde reciben el apoyo logístico necesario para permanecer muchos meses sin menoscabo de la capacidad de los secuestradores. Este apoyo incluye relevos de los piratas. Si el intento de liberación de un barco secuestrado en el tránsito al fondeadero es prácticamente imposible sin provocar riesgos a su dotación, hacerlo en el fondeadero lo es más todavía, ya que, dependiendo del tamaño del barco, permanecen a bordo entre 10 y 15 piratas fuertemente armados.

5. **OPERACIONES MILITARES CONTRA LA PIRATERIA**

Ya se ha comentado que la solución definitiva al problema de la piratería es a largo plazo y pasa por lograr la estabilidad del país, creando un entorno de seguridad en el que puedan volver a funcionar las instituciones. Sin embargo, ante las demandas de la Comunidad Internacional y lo grave de sus consecuencias, ha sido urgente tomar medidas que si no lo erradicarán al menos disminuirán sus efectos.

Para ello, se ha recurrido a una solución tradicional, que no es otra que el empleo de la fuerza naval. Decimos tradicional porque ya en el siglo XVI se empleaban las armadas en la lucha contra la piratería para mantener abiertas las líneas de comunicación, proteger nuestros intereses y mantener el comercio con ultramar. No olvidemos que uno de los principales cometidos de una marina de guerra es “mantener abiertas las líneas de comunicación propias y negar su uso al enemigo”.



Fragata y Avión de Patrulla Marítima españoles.

La Operación Atalanta no ha sido la primera, ni la única en combatir la piratería en esas aguas. De hecho, la OTAN, con el despliegue de su Fuerza Naval Permanente “Standing NATO Maritime Group 2” (SNMG-2), fue la primera en dar respuesta a las peticiones de la ONU, e incluso anteriormente, algunas naciones a título propio como Holanda y Canadá llevaron a cabo operaciones de protección y escolta a los barcos del Programa Mundial de Alimentos (WFP) en su tránsito desde Mombasa hasta Mogadiscio.

Otras fuerzas presentes en la zona:

- La Coalición de fuerzas navales francesas (FR ALINDIEN) en el Océano Índico.
- La Coalición de fuerzas navales para la Operación Libertad Duradera (CMF), liderada por EEUU (TF150, TF 151, TF57, TF53 y CJTF HOA). En particular, la TF 151 de la Coalición está dedicada a la lucha contra la piratería.
- Agrupaciones navales nacionales. Países como el propio Estados Unidos, Reino Unido, India, Rusia, China, Pakistán, Japón, Malasia etc., tienen distintas agrupaciones en la zona protegiendo su flota nacional.

Aunque a nivel estratégico no existe coordinación entre las fuerzas presentes en la zona, si la hay a nivel táctico por la necesidad de aunar esfuerzos y evitar interferencias.

Con este propósito en el año 2008, a propuesta de la Coalición Multinacional (CMF), se estableció un grupo llamado SHADE (Shared Awareness and Deconfliction). En este organismo están representadas las agrupaciones navales-militares, y todos los actores que intervienen en la zona, como marinas independientes, potencias regionales, países ribereños, flotas de pesca, armadores, asociaciones mercantes, industrias navales, compañías de seguros etc., ampliándose así el ámbito de la coordinación y cooperación. El primer y más importante logro de SHADE ha sido la promulgación de un Corredor Internacional en el Golfo de Adén (IRTC) y la organización de convoyes para los barcos que transitan por él y sean voluntarios para ello.

Para coordinación con las diferentes navieras, industrias y en general actores en la zona, la UE ha establecido un Centro de Coordinación Marítima, operado por la EUNAVFOR, denominado "Maritime Security Centre Horn of Africa" (MSC-HOA). Su cometido es proporcionar información y guía al tráfico mercante. Es desde este Centro desde donde se organizan los convoyes para el tránsito por el Corredor Internacional (IRTC) y se trasmite a las navieras recomendaciones sobre medidas a tomar para evitar o al menos dificultar los ataques. Entre estas medidas cabe destacar, por su reciente efectividad, la instalación de pequeños santuarios o ciudadelas donde se encierra y se pone a salvo la dotación, dando así alguna oportunidad a la ejecución de una operación de rescate por parte de los buques de guerra sin poner en riesgo la vida de rehenes. Hasta la fecha ha sido posible la liberación de tres barcos que siguieron este procedimiento tras ser atacados.

Los éxitos alcanzados en el Corredor Internacional han sido trasladados después de un año a la Cuenca de Somalia, con lo que a pesar de ser una zona mucho más difícil de controlar por su extensión (más de 1,5 millones cuadrados de millas), se han logrado importantes avances en la vigilancia y protección gracias a una presencia más abundante de barcos de guerra en esta zona, a la que antes solo dedicaba atención la Operación Atlanta y dentro de ella los buques de la Armada española.

6. OBJETIVO DE LA OPERACION ATALANTA

España y Francia han sido los países que impulsaron en la UE la creación de una operación para luchar contra la piratería en aguas de Somalia.

La operación se lanzó en Diciembre de 2008. Previamente, el 15 de septiembre de ese mismo año, el Consejo de la UE se había mostrado de acuerdo con la opción de estrategia militar en apoyo de las Resoluciones 1814, 1816 y 1838 del Consejo de Seguridad de las NN.UU, ampliadas posteriormente por las Resoluciones 1846 y 1851.

- La Resolución 1814 (mayo 2008) solicitó escolta para los Buques del Programa Mundial de Alimentos (WFP).
- Las Resoluciones 1816 (junio 2008) y 1838 (octubre 2008) solicitaron un compromiso de las naciones en la lucha contra la piratería en aguas de Somalia.
- La Resolución 1846 (diciembre 2008) prorrogó las anteriores e instó al despliegue de unidades militares.
- La Resolución 1851 (diciembre 2008), instó a la represión de la piratería, a la coordinación internacional y amparó acciones en tierra.

La Unión Europea lanzó esta Operación con un doble objetivo:

- Político: contribuir a mejorar la seguridad marítima en la región.
- Estratégico-político: contribuir a la disuasión de la piratería y robos a mano armada (3) y reforzar la seguridad en las rutas marítimas principales.

El Plan de Operaciones de Atalanta establece como misión “la protección de los buques del programa Mundial de Alimentos (WFP) y otros buques vulnerables, disuadir y de acuerdo con las normas legales establecidas, arrestar a los piratas y ladrones armados que se encuentren en el Área de Operaciones”.

Para el cumplimiento de esta misión el Mando Operativo (COMEUFOR) asignó a la fuerza las siguientes tareas:

- Proteger buques WFP/AMISOM.
- Proteger, considerando caso a caso a otros buques vulnerables humanitarios o abanderados en la U.E. o en países participantes en la operación.
- Vigilar, especialmente, las áreas de alto riesgo de ataque de piratas

³ De acuerdo con la Convención de Naciones Unidas sobre el derecho del mar (UNCLOS) los delitos constitutivos de piratería en alta mar son considerados como “robo a mano armada en la mar”, cuando se llevan a cabo a menos de 12 millas de la costa.

Operación Atalanta versus intereses nacionales

Una vez vista la misión y las tareas asignadas convendría, preguntarse primero ¿por qué fue importante para España montar esta operación? y, a continuación, si realmente la misión y cometidos de esta operación cumplen con nuestras expectativas e intereses.

Al margen del secuestro del “Playa de Bakio”, que sin duda influyó en el interés de España a la hora de impulsarla, pudiéramos decir que era una obligación ya que una de las misiones principales de las Fuerzas Armadas es velar por los intereses nacionales, constituidos en este caso por los buques que transitan la zona, incluidos los pesqueros que en ella faenan, a los que hay que proteger. Aunque siempre se hable de que nuestra prioridad es la protección de nuestra flota atunera conviene subrayar que por el Golfo de Adén transita una parte muy importante de nuestro tráfico mercante, por ser la principal derrota comercial con Asia.

Una vez resaltada la importancia de esta Operación, suficientemente justificada tanto en el Golfo de Adén como en la Cuenca de Somalia, podemos también preguntarnos si los intereses nacionales están plenamente protegidos, en otras palabras, si la operación obedece a nuestras expectativas cuando la impulsamos.

España se ha involucrado decisivamente en el asunto que estamos tratando y ha destacado entre las naciones dispuestas a combatir la piratería, y lo ha hecho, indudablemente, para mejorar la seguridad de los pesqueros en la zona, sobre todo tras lo ocurrido al “Playa de Bakio” y al “Alakrana”.

Sin embargo, la respuesta dada al problema por las distintas Organizaciones de Seguridad y Defensa no satisfacen al 100% la inquietud española, de hecho ni siquiera se incluye explícitamente, aunque sí implícitamente, a la flota atunera en los cometidos de “Atalanta: “Proteger, considerando caso a caso, a otros buques vulnerables humanitarios o abanderados en la U.E. o en países participantes en la operación”.

Por otro lado, podría parecer que las prioridades asignadas a los cometidos y a las áreas son contrarias a los intereses españoles, pero antes de hacer cualquier valoración precipitada convendría profundizar en la justificación de esta forma de proceder.

La protección a los buques del Programa Mundial de Alimentos, fue el verdadero motivo que impulsó a la ONU a emitir su primera Resolución, la 1814, que exhortaba a los estados y organizaciones regionales a tomar medidas para proteger la navegación para el transporte y suministro de asistencia humanitaria a Somalia.

La segunda prioridad impuesta por el mando de la Operación es la protección del Golfo de Adén versus la Cuenca de Somalia. En este punto, además de lo ya dicho en la introducción sobre la importancia del Índico y particularizando los intereses de la UE, cabe resaltar que por dicho Golfo transita el 20% de todo el comercio (en volumen) de los estados miembros de la Unión Europea. Además, al ser un punto focal largo pero estrecho hace muy vulnerables a los buques que lo cruzan, más que en la Cuenca de Somalia, donde la actividad principal es la pesca, aleatoria, es decir sin caladeros fijos sino a capricho de las migraciones de los túnidos, sin derrotas características ni vías de tráfico preestablecidas.

No obstante, la Cuenca de Somalia ha sido y será una preocupación constante para España que, tras intensas negociaciones, ha llegado a convencer a la UE de su importancia, de la necesidad de proteger a los pesqueros que allí faenan y demás barcos que transitan ese amplio mar. Por ello, manteniendo las prioridades establecidas para las diversas tareas (Escortas, Golfo de Adén y Cuenca de Somalia), se ha revisado el Concepto de la Operación para lograr mayor efectividad en esta zona en los periodos inter-monzónicos como se verá más adelante.

En cualquier caso y esto ha sido una premisa desde que empezó la operación, en caso de que la defensa de los intereses nacionales hiciera necesaria la ejecución de una operación nacional, al margen de Atalanta, se utilizarán de forma preferente los medios desplazados a la zona de operaciones, como ya se hizo en la Operación de liberación del "Alakrana" y su posterior escolta a Seychelles.



Asimismo, se aprovecha la presencia de buques en la zona, especialmente los de guerra españoles para, sin menoscabo de la operación Atalanta, dar apoyo a la flota pesquera. Como ejemplo, la asistencia de una fragata española a un pesquero español, del cual se evacuó un marinero que había sufrido la mordedura de un escualo, al que le salvaron el brazo, y probablemente la vida.

Pesquero "Alakrana" durante su secuestro.

7. RESULTADOS DE LA OPERACIÓN

Para analizar el éxito o fracaso de la Operación convendría hacer un recordatorio de la misión encomendada: “la protección de los buques del programa Mundial de Alimentos (WFP) y otros buques vulnerables, disuadir y de acuerdo con las normas legales establecidas, arrestar a los piratas y ladrones armados que se encuentren en el Área de Operaciones”.

El primer cometido la protección de los buques dedicados a llevar alimentos y ayuda humanitaria pertenecientes al Programa Mundial de Alimentos (WFP) es el prioritario. En el marco de la Operación Atalanta se han efectuado cerca de 90 escoltas a este tipo de buques y 60 a los buques pertenecientes a AMISON (Misión Africana en Somalia) y todas ellas, el 100% , se han realizado con éxito. Sin embargo, el resultado del resto de los cometidos, “proteger otros buques vulnerables, disuadir o arrestar a los piratas...”, directamente

relacionados con la protección de nuestra flota atunera, aunque satisfactorio, dista mucho del 100% de éxito, como en el caso anterior, por razones muy diversas.

Aunque el número de secuestros en el Golfo de Adén ha disminuido a lo largo del año pasado, el número total de ataques en la zona de operaciones se ha incrementado en este mismo periodo de tiempo, ya que el “negocio rentable” de la piratería cuenta cada día con más adeptos, multiplicándose por seis el número de grupos de piratas activos. Si al principio de esta operación se impedían 1 o 2 ataques de cada 10, ahora se abortan 5 o 6, lo que da idea de la efectividad de la operación.

Estas cifras nos llevan a interrogarnos sobre lo que está fallando a la hora de impedir que la piratería cuente cada día con más simpatizantes y ahí encontramos también gran variedad de respuestas. El problema podría estar, y por su complejidad se tratará en el siguiente punto, en la limitada capacidad disuasoria provocada por el “vacío legal” existente, tanto a la hora de apresar, como a la de enjuiciar a los presuntos piratas. El que persista la piratería e incluso aumente el número de ataques después de casi dos años desde que empezara la operación no debe sorprendernos, ni llevarnos al pesimismo, ya que, como se ha mencionado en reiteradas ocasiones, la solución pasa por una aproximación global, que incluya medidas políticas, militares, diplomáticas... tendentes a lograr que Somalia deje de ser un país ingobernable.

Tanto la UE como las otras Organizaciones presentes en la zona ya están trabajando en este campo mediante iniciativas conjuntas tendentes a establecer una Estrategia Regional Global y su correspondiente Plan de Acción, que incluiría medidas encaminadas a implementar un plan de estabilización interno de Somalia, lograr un mayor acuerdo a la hora de procesar y detener a los piratas y, por último, fortalecer las capacidades marítimas de los estados regionales mediante programas de adiestramiento particularizados, que podrían llevar a cabo la propios fuerzas que participan en “Atalanta” y otras operaciones en la zona.

Volviendo al terreno de la operación Atalanta, su posibilidad de éxito o fracaso, como algunos insisten en proclamar, difiere en las dos áreas en las que se ha dividido la zona de operaciones. La activación del Corredor Internacional y la organización en convoyes de los buques que transitan por él ha reducido considerablemente el número de ataques en sus aguas. Este mayor control del corredor, unido a las esporádicas iniciativas de la Región Autónoma de Puntland para controlar la piratería, ha tenido como inmediata consecuencia un desplazamiento de los ataques hacia el sur, la Cuenca de Somalia, especialmente durante los periodos inter-monzónicos, donde han aumentado considerablemente los ataques y los secuestros.

Esto motivó, por un lado, la propuesta española de desarrollar dentro de la Operación Atalanta un plan complementario para combatir la piratería frente a la costa Índica de Somalia, y posteriormente la elaboración de un Concepto de la Operación específico para esta zona.

Este nuevo Concepto contempla la ejecución de operaciones puntuales cerca de la costa somalí para: obtener información de los campamentos y puntos de lanzamiento, disuadir y contener el despliegue de grupos de piratas, interceptarlos y, en su caso, desarticularlos.

Para contribuir a este nuevo Concepto, España, como principal impulsor, ha redoblado sus esfuerzos y enviado en apoyo de la fragata o patrullero desplegado, al buque de Asalto “Galicia”, que con su gran conjunto de capacidades es idóneo para ejecutarlas. Los buenos resultados obtenidos en el Golfo de Adén, unidos al refuerzo de capacidades y nueva orientación de las operaciones en la Cuenca de Somalia, nos hace ser optimistas de cara a reducir el número de ataques, sobre todo en esta nueva época inter-monzónica que acaba de comenzar.

8. EL PROBLEMA LEGAL

El encarcelamiento de los condenados por actos de piratería y robo a mano armada en el mar frente a las costas de Somalia es cuestión crucial que necesita urgente y definitiva solución.

Tras el impulso y disposición inicial de la mayoría de las naciones para combatir la piratería surgió la constatación de que “el delito de piratería en la mar no estaba contemplado en los respectivos códigos penales” y, por tanto, la piratería no era delito punible. Para llenar este vacío legal, que suponía grave impedimento para el éxito de la operación, se recurrió, o al menos algunas naciones como España lo hicieron, a respaldarse en la definición de piratería reflejada en la Convención de las Naciones Unidas (NNUU) sobre el Derecho del Mar (UNCLOS), y la consiguiente obligación de las naciones de reprimir los actos de piratería (Art. 100 y 105), siempre referidos a la alta mar.

Para algunas naciones esta solución ha sido generadora de controversias a la hora de determinar si sus poderes judiciales tienen o no competencia para juzgar esos delitos. Ejemplo claro y cercano fue la confusión jurídica (desacuerdo entre la Audiencia Nacional y la Fiscalía) creada tras el apresamiento de dos grupos de 14 presuntos piratas por parte del “Maques de la Ensenada” al evitar el ataque a dos buques mercantes: uno de bandera panameña “Nepheli” y otro de bandera maltesa “Anny Petrakis”. Tras varios días de incertidumbre, los 14 presuntos piratas fueron entregados a las autoridades keniatas para ser juzgados. Aunque se les impusieron penas inferiores a las esperadas, el ejemplo español ante la falta de decisión y negativa de los Estados miembro a hacerse cargo de sospechosos de piratería detenidos, incluso ante delito fragante, se ha convertido en práctica común que se repite tras cada detención.

El caso del “Marques de la Ensenada” pudo solucionarse en virtud del Acuerdo (Convenio para el enjuiciamiento) suscrito entre la UE y Kenia. El problema que se plantea ahora es que dicho país, sin dar por finiquitado el Acuerdo no acepta mas “presuntos piratas”, a no ser, como sucedió con los capturados por el buque de asalto “Galicia” el pasado mes de septiembre, que hayan secuestrado a un buque de su bandera.

La UE tiene firmado otro Acuerdo similar con Seychelles, pero es muy limitado y solo acepta presuntos piratas que hayan cometido algún acto delictivo en su mar territorial o contra buques de su bandera.

Además de las dificultades para ponerlos en práctica, ambos Acuerdos son muy limitados ya que en cualquier caso solo aceptarían procesar aquellos presuntos piratas sobre los que pesa una denuncia o fueron sorprendidos en delito flagrante, pero no contemplan acciones contra sospechosos o posibles conspiradores.

Todas estas trabas legales y jurídicas, están dificultando la operación y la hacen poco creíble, habida cuenta de que las redes de piratas somalíes cuentan con información suficiente y conocen estas restricciones.

En lo que llevamos del año 2010 se han capturado una gran cantidad de grupos de piratas con pruebas suficientes para ser enjuiciados, a los que, bien por no haberles sorprendido en delito flagrante, o bien porque habiendo sido sorprendidos nadie se hacía cargo de ellos, se les ha permitido volver a sus lugares de origen con total impunidad, lo que no deja de ser una señal de debilidad ante la comunidad pirática, cada vez más confiada, sabedora de que lo peor que les puede pasar es volver a su casa.

Tanto la UE como NNUU son muy conscientes del problema. Algunos países están estudiando medidas para lograr una solución. España, incluso, las ha tomado y ha reformado el Código penal incluyendo el delito de piratería. Este nuevo cambio, aprobado el 22 de junio pasado, entrará en vigor en diciembre próximo.



Abordaje y detención de un grupo de de piratas.

Por otro lado, la UE y NNUU, por separado e impulsadas por algunas naciones como la nuestra, están trabajando para reforzar el marco legal de la detención, enjuiciamiento y encarcelamiento de presuntos piratas. Así, la UE está negociando acuerdos similares a los firmados con Kenia y Seychelles con otros países de la región como Mauricio, Sudáfrica, Uganda, Mozambique y Tanzania. Al mismo tiempo la ONU está trabajando en un “informe” sobre las posibles opciones para el enjuiciamiento, y encarcelamiento de los responsables de actos de piratería, entre las que incluso se contempla la creación de salas nacionales especiales o el establecimiento de un tribunal regional o internacional, donde se pueda juzgar este delito, incluida la conspiración, lo que evitaría la situación de impunidad actual.

Estas Iniciativas, sin embargo, no están exentas de problemas. Por un lado los países afectados con los que la UE está tratando de llegar a un acuerdo, tienen grandes reticencias ante la posibilidad de que sus cárceles se llenen de gente y se conviertan en objetivo para las fuerzas insurgentes somalíes. Por otro, en el caso de NNUU, el problema radica en la cuestión financiera y los distintos puntos de vista de las naciones sobre el asunto. A este respecto, una de las consideraciones clave sería la necesidad de que los Estados demostraran suficiente compromiso político y financiero, en tiempos de dificultades económicas, no solo para establecer un mecanismo judicial sino también para mantenerlo.

El nuevo mecanismo judicial que enjuiciaría la piratería frente a las costas de Somalia se enfrentaría a situaciones diferentes de las que incumben a los tribunales existentes, ya que tendrían que hacerse cargo de actividades delictivas que se repiten cada día, a semejanza de las causas ordinarias, y posiblemente a un gran volumen de causas. Se estima que para el fin de 2011 podría ser necesario encarcelar a 2.000 personas. Ese número es mucho más elevado que el generado por todos los tribunales existentes.

9. CONCLUSIONES

El problema de la piratería en las aguas del Océano Índico y el Golfo de Adén es complejo y su solución pasa por combatirlo de raíz, logrando la estabilidad en Somalia, única que terminaría con ella y evitaría que se reprodujese. Implica el esfuerzo conjunto de todas las Instituciones y es una solución a largo o medio plazo que requiere implementar gran número de medidas militares, políticas, diplomáticas, etc.

Ante la urgencia del problema, a corto plazo se ha hecho necesario el despliegue de Fuerzas Navales en la zona para, si no acabar con la piratería, sí al menos disminuir sus efectos y por consiguiente proporcionar seguridad a nuestros barcos.

Trascurridos dos años desde el comienzo de las operaciones militares en la zona, el resultado es discutible pero esperanzador. Si bien no se ha podido reducir de forma clara el número de ataques y todavía hay una media de 17 buques secuestrados simultáneamente, la eficacia de las operaciones se ha hecho evidente y hoy en día se abortan más del triple de ataques que hace un año. Asimismo, el número de ellos en el Golfo de Adén, uno de los principales puntos focales del tráfico Marítimo, se ha reducido considerablemente y se ha conseguido que hasta la fecha y desde que comenzara la Operación Atalanta, todos barcos que transportan ayuda humanitaria a Somalia lleguen a sus destinos sin ser interceptados.

Para lograr mayor efectividad en la Operación, lo más urgente es reforzar la Cuenca de Somalia y solucionar los problemas legales encontrados a la hora de la detención, proceso y encarcelamiento de presuntos piratas. En ambos casos se están tomando medidas que esperamos surtan efecto próximamente.

*Capitán de Fragata Ignacio Frutos Ruiz
Estado Mayor de la Armada-División de Operaciones
Comandante de la fragata "Canarias" en la Operación Atalanta (2009)*