



Fernando Ibáñez Gómez

Investigador del Grupo de Investigación Vigía, Universidad de Zaragoza

Miguel Ángel Esteban

Profesor de Ciencias de la Documentación, Universidad de Zaragoza

- Artículo recibido: Enero de 2013

- Artículo aceptado: Febrero de 2013

ANÁLISIS DE LOS ATAQUES PIRATAS SOMALÍES EN EL OCÉANO ÍNDICO (2005- 2011): EVOLUCIÓN Y MODUS OPERANDI

El objetivo del artículo es descubrir el modus operandi de la piratería somalí durante su período de actuación más álgido: 2005-2011. El método empleado consiste en la identificación, cotejo y análisis de 19 categorías para cada uno de los 1.190 incidentes atribuidos a los piratas somalíes por diversas fuentes de información oficiales. Los resultados permiten mostrar un panorama general de los ataques piratas y su evolución, y otro más específico que refleje las diversas zonas del Océano Índico en las que se han producido. Se destaca y analiza la capacidad de adaptación de los piratas somalíes para mantener su actividad frente a las medidas emprendidas para su represión y cómo se han convertido en una amenaza a la seguridad internacional. Se concluye que la metodología propuesta ha resultado de utilidad y puede ser empleada para el análisis de otros fenómenos de piratería marítima moderna y la realización de estudios comparativos.

Piratería marítima, Seguridad marítima, Somalia, Océano Índico, Crimen organizado.

The aim of this article is to find out about the modus operandi of Somali piracy during its most intensive period of activity: 2005-2011. The method used consists of the identification, matching and analysis of 19 categories for each one of the 1,190 incidents attributed to Somali pirates by diverse sources of official information. The results make it possible to demonstrate a general panorama of the pirate attacks and the way they have evolved, and another more specific one that reflects the diverse parts of the Indian Ocean in which they have taken place. The capability of Somali pirates to adapt in order to continue with their activity in the face of the measures carried out to repress them, and how they have become a threat to international security is highlighted and analysed. It is concluded that the methodology put forward has been useful and it can be used to analyse other modern maritime piracy phenomena and to carry out comparative studies.

Maritime Piracy, Maritime Security, Somalia, Indian Ocean, Organized Crime

ANÁLISIS DE LOS ATAQUES PIRATAS SOMALÍES EN EL OCÉANO ÍNDICO (2005-2011): EVOLUCIÓN Y MODUS OPERANDI

1. Introducción

La piratería que asola las aguas próximas a Somalia en la última década y las medidas que la comunidad internacional ha emprendido para su represión son dos acontecimientos de gran repercusión mediática y política, en todo el mundo. El fin principal de los piratas somalíes es el secuestro de tripulaciones y buques, con el objetivo de conseguir un cuantioso rescate. Sin embargo, a pesar de su móvil económico, tiene una notoria relevancia en aspectos relacionados con la seguridad. El hecho de que se produzca en una de las principales rutas comerciales marítimas del planeta (la que transcurre entre el Canal de Suez y el golfo de Adén), por donde circulan más de 20.000 buques cada año. En unas aguas de gran interés por sus recursos pesqueros, ha provocado un determinado tipo de respuesta. Allí se ha llevado a cabo la mayor concentración militar naval en aguas internacionales desde hace décadas, y la Unión Europea ha puesto en marcha su primera misión naval de la historia, bajo el nombre de EU NAVFOR/ATALANTA. Asimismo, la OTAN ha desplegado tres operaciones antipiratería; diversos países (India, Rusia, Japón, China...) han decidido enviar a esa zona navíos con el fin de proteger a sus buques mercantes.

El objetivo de este artículo es descubrir el modus operandi de los piratas somalíes, a partir de la identificación y estudio de todos los incidentes de los que se ha tenido noticia, cometidos durante el período de actuación más álgido de la piratería, entre los años 2005 y 2011. Se analizará su evolución, para adaptarse a las distintas respuestas que, de carácter principalmente militar, se han emprendido para reprimir este fenómeno. Este trabajo se enmarca en una investigación de carácter más amplio, cuyo objeto es comprender la naturaleza de la piratería marítima actual, a partir del estudio de cómo se ha materializado esa actividad delictiva en el Océano Índico durante los últimos años, así como las amenazas que se derivan para la seguridad internacional. Para ello, se parte de considerarla como actividad propia del crimen organizado, que sin embargo ha desarrollado, ante la respuesta militar desplegada por la comunidad internacional, estrategias propias de la parte débil de un conflicto asimétrico¹.

1 IBÁÑEZ, Fernando. La amenaza de la piratería marítima a la seguridad internacional: el caso de Somalia., Instituto Español de Estudios Estratégicos, Colección de tesis doctorales, Madrid: Ministerio de Defensa, 2013, p.417.

2. Método y crítica de fuentes.

Nuestro análisis comienza en el año 2005 porque, hasta ese año, los ataques piratas ocurridos cerca de la costa de Somalia eran protagonizados, principalmente, por pescadores locales que buscaban defender sus recursos de la acción de pesqueros extranjeros que practicaban la pesca ilegal, incontrolada e irregular². Sin embargo, desde los primeros compases del año 2005, la piratería somalí se incrementa notablemente hasta el punto de que comienza a considerarse un problema de seguridad marítima. Por tanto, distintos organismos internacionales recomiendan entonces que la navegación marítima se aleje cada vez más de la costa somalí³. El análisis temporal acaba en 2011, el último año del que se tiene una información completa. Siete años son un período de tiempo suficiente para disponer de perspectiva sobre el fenómeno de la piratería somalí, lo que a su vez nos permite comprobar si se trata de una actividad que evoluciona con el tiempo o si, por el contrario, sigue unos patrones estables. Este estudio no incluye los robos a mano armada que suelen producirse en los puertos o en sus proximidades, dado que no son atribuibles a los piratas somalíes.

Hemos utilizado cuatro fuentes que reportan ataques piratas. En primer lugar, los informes publicados por el Centro de Información sobre Piratería del *International Maritime Bureau*, división de la Cámara de Comercio Internacional (IMB). Se trata de la fuente considerada más fiable y, por tanto, frecuentemente citada por parte de los analistas. En segundo lugar, la base de datos de *Anti-Shipping Activity Messages* suministrados por la Agencia de Inteligencia Geoespacial Nacional (NGA) y los informes de la también norteamericana Oficina de Inteligencia Naval. En tercer lugar, las circulares sobre actos de piratería y de robo a mano armada en el mar que publica el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (IMO), organismo especializado de Naciones Unidas que promueve la seguridad marítima. Estos tres organismos reportan los incidentes piratas de los que tienen conocimiento a través de la información suministrada por los armadores, capitanes de los barcos, otros organismos públicos y privados y medios de comunicación. Por último, hemos utilizado los datos suministrados por las alertas emitidas durante el año 2010 por el Centro de Seguridad Marítima para el Cuerno de África, MSC(HOA), de la Operación EU NAVFOR/ATALANTA. El hecho de que dichas alertas se emitan al poco tiempo de ocurrido un ataque -apenas 15 minutos en algunas ocasiones-, suele provocar que las erratas sean más frecuentes. En todo caso, hemos estudiado las alertas por su interés, con el fin de cotejar sus informaciones con las que proporcionan otros organismos y comprobar así la fiabilidad de las distintas fuentes y si existen o no discrepancias importantes entre las mismas (aparecen como EUN en nuestra base de datos).

2 HANSEN, Stig Jarle. "Piracy in the greater Gulf of Aden. Myths, Misconception and Remedies". Oslo: Norwegian Institute for Urban and Regional Research, 2009, p. 19.

3 MURPHY, Martin N. (2011). *Somalia: The new barbary?. Piracy and Islam in the Horn of Africa*. New York: Columbia University Press, p.17.

La integración de estas cuatro fuentes nos ha permitido identificar 1190 ataques denunciados y atribuidos a los piratas somalíes, entre los años 2005 y 2011 (tabla I). Suponen un 31% más de incidentes que la fuente habitualmente citada como la más fiable: los informes del IMB.

	IMB	IMO	NGA	EUN	Total
2005	45	44	47		51
2006	19	22	38		39
2007	50	50	54		63
2008	113	117	186		197
2009	218	215	222		247
2010	220	224	245	160	290
2011	237	282	243		303
TOTAL	902	954	1035		1190

Tabla I: Incidentes de piratería somalí reportados anualmente por distintas fuentes

Uno de los primeros problemas a los que nos hemos enfrentado es la ausencia de un único centro responsable de monitorizar los incidentes piratas. Para el IMO, los ataques piratas sólo ocurren en alta mar, lanzados desde un buque y con fines privados. El IMB considera como tales los que ocurren tanto en alta mar como en las aguas territoriales de un Estado, los asaltos que se producen desde un muelle y los incidentes que tienen su origen en razones políticas. El IMO fundamenta sus datos en la definición establecida por el Derecho internacional. El IMB se preocupa de cualquier ataque sufrido por un barco, ya se encuentre navegando, fondeado o atracado en un muelle, si bien no tiene en cuenta los pequeños robos si los asaltantes no van armados. La NGA proporciona más incidentes que el IMB; fundamentalmente, porque incluye las aproximaciones que los tripulantes de un barco consideran sospechosas.

Además, el hecho de que se comunique un mismo incidente a más de un centro, o que la información llegue a cada fuente por distinta vía (el armador, el capitán, los medios de comunicación), provoca que, en ocasiones, el mismo ataque sea comunicado varias veces en idéntica fuente (algo que ocurre con frecuencia en la base de datos de la NGA) con la confusión que esto genera. Otro fenómeno habitual es que un mismo incidente se reporte en diversas fuentes con unas horas o, incluso, fechas distintas. Aun admitiendo una diferencia de hasta media hora, hay un centenar de incidentes donde la asincronía supera ese plazo, hasta en un 8% del total de ataques denunciados. En otros casos, sucede que se informa de distintas localizaciones para un mismo incidente, con decenas de millas de distancia. También se proporcionan coordenadas geográficas que no se corresponden con la zona o se reportan incidentes en tierra firme. Hemos contabilizado hasta 20 errores de este tipo.

En el mismo sentido, cada una de las fuentes informa de los incidentes a su manera. Por ejemplo, un mismo ataque, para determinado organismo, puede haber ocurrido en Somalia, mientras que para otro sucedió en el océano Índico. Incluso un mismo

organismo -por ejemplo el IMB, en su informe de 2005-, describe varios incidentes ocurridos en el golfo de Adén como acaecidos en Somalia. Sin embargo, en informes posteriores, y en incidentes desplegados en la misma área, considera que los ataques ocurrieron en el golfo de Adén y no en Somalia. Parece necesario, pues, establecer algún tipo de código que nos permita descifrar qué entendemos cuando hablamos de un ataque ocurrido en Somalia, en el golfo de Adén o en el océano Índico.

Hemos decidido tomar una referencia geográfica concreta para dividir el área de actuación de los piratas somalíes: el dominio marítimo de cada Estado, es decir, el espacio que abarca 200 millas desde la costa y que incluye: el mar territorial (12 millas desde la línea de base) y la Zona Económica Exclusiva (las 188 millas siguientes). Se trata de un área que incluye la zona de influencia del Estado sobre sus recursos naturales. Los datos respecto al dominio marítimo de cada país los hemos extraído de la base de datos elaborada por el *Flanders Marine Institute*. Como se observa en la imagen 1, la división del área de actuación de los piratas somalíes, tomando como base los dominios marítimos, deja fuera una amplia zona central del Océano Índico. Escogemos para esta zona la denominación **Índico**.

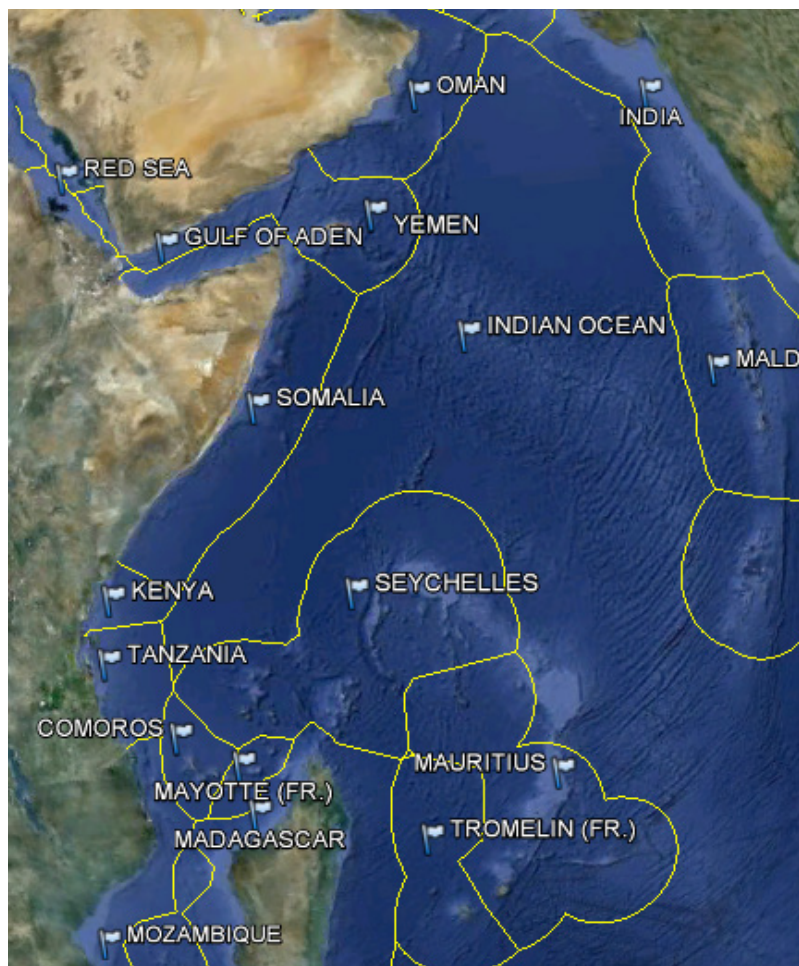


Imagen 1: Dominios marítimos de los países y de las áreas de operaciones de los piratas somalíes entre 2005 y 2011.

Asimismo, nos encontramos con un área, el golfo de Adén, donde la comunidad internacional ha establecido sendos corredores de seguridad marítima: entre agosto de

2008 y febrero de 2009, el *Maritime Security Patrol Area* (MSPA), sustituido desde esa última fecha por el *International Recommended Transit Corridor* (IRTC), que forma dos pasillos paralelos que atraviesan la zona central del golfo (imagen 2).



Imagen 2: A la izquierda, límites geográficos del golfo de Adén y pasillos de seguridad. A la derecha, límites geográficos de lo que consideramos golfo de Adén.

La presencia de estos corredores explica que la mayoría de los ataques ocurridos en el golfo de Adén se haya concentrado allí, al navegar por esos pasillos de seguridad la mayoría de los buques. Por esta razón, no parece razonable utilizar aquí el concepto de dominio marítimo. Además, los corredores tampoco se limitan geográficamente al golfo de Adén, sino que lo superan por el este, hasta el norte del archipiélago de Socotra. En la imagen 2, a la izquierda, se observan los límites geográficos del golfo de Adén, tal y como los fija la Organización Hidrográfica Internacional (OHI) y la situación de los pasillos de seguridad. Como se observa, parte de los corredores de seguridad se encuentran fuera de los límites geográficos del golfo de Adén. Por ello, hemos decidido ampliar el área que denominamos golfo de Adén, con objeto de incluir el pasillo de seguridad y las áreas aledañas. Así pues, consideraremos como ocurridos en ese golfo todos los incidentes reportados dentro de la zona que aparece en la imagen 2, a la derecha. Al oeste, tiene su límite geográfico fijado por la OHI para el golfo de Adén, y al este el que establecemos nosotros, cuyos límites son al norte la frontera entre Yemen y Omán y al este el archipiélago yemení de Socotra.

Esta decisión, impuesta en realidad por la comunidad internacional al crear un corredor de seguridad en el golfo de Adén, nos obliga también a reducir considerablemente el área del dominio marítimo de lo que en nuestra base de datos consideramos ataques ocurridos en Yemen. En nuestro análisis, en ese país se agruparán los ataques recogidos en el dominio marítimo de Yemen que no forme parte del golfo de Adén; esto es, al este y al sur de Socotra (imagen 3).

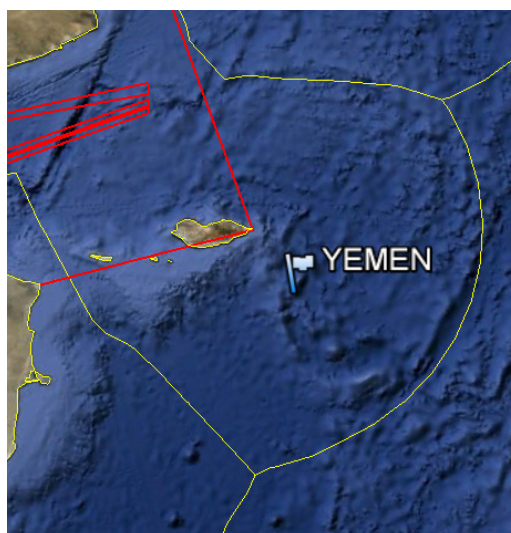


Imagen 3: Área del dominio marítimo de Yemen que agrupa a los ataques ocurridos en su territorio, según nuestra base de datos

De igual forma, entendemos que el área geográfica del sur del Mar Rojo puede ser considerada una zona única. Dividir los incidentes en esta área entre los distintos dominios marítimos (Yibuti, Yemen, Arabia Saudí, Eritrea o Egipto), nos parece menos esclarecedor que englobar toda la región en la denominación Mar Rojo.

En el resto del área de actuación de los piratas somalíes, consideraremos los dominios marítimos de cada país: Somalia, Kenia, Tanzania, Mozambique, Madagascar, Seychelles, India, Pakistán, Irán, Maldivas, Mauricio, Omán, Mayotte, Tromelín o Comoras.

Hemos estudiado uno a uno cada incidente, con el fin de obtener toda la información posible y enriquecer así nuestro análisis, para lo cual hemos establecido 19 categorías: fecha del incidente, hora, posición, zona geográfica, estado del buque (si estaba navegando, fondeado o atracado en puerto), nombre del buque, tipo de barco, pabellón del buque, número de lanchas que atacaron el barco y de personas que iban en cada una, armas que portaban los atacantes, acciones tomadas a bordo, petición de ayuda (a un organismo, a fuerzas militares presentes, etc), si se recibió o no ayuda y de qué clase (un helicóptero militar, una operación de rescate, etc.), si los piratas abrieron fuego contra el barco o la tripulación, si hubo daños personales o materiales, si se produjo la captura del barco, la duración del ataque y, por último, la fuente que lo reporta. Hemos realizado una primera clasificación de los registros en siete grupos, uno para cada año entre 2005 y 2011; una segunda por cada una de las nueve zonas geográficas en las que los piratas somalíes han operado en estos años (golfo de Adén, mar Rojo, Índico, Somalia, Yemen, Kenia, Tanzania, Seychelles, Omán) y una décima denominada Resto, donde se incluyen más de 50 ataques ocurridos entre 2009 y 2011 en India, Pakistán, Maldivas, Mozambique, Madagascar, Mauricio, Irán, Comoras, los territorios franceses de Mayotte y Tromelín, así como tres incidentes de los que no se ha informado del área donde sucedieron.

Habitualmente, las fuentes utilizadas reportan los ataques en horario UTC, la hora en el meridiano cero. Los ataques atribuidos a los piratas somalíes entre los años 2005 y 2011 abarcan, desde el área correspondiente a UTC+2, hasta la que se sitúa en UTC+5. Hemos modificado las horas de los ataques ofrecidas por las distintas fuentes, cuando han utilizado el formato UTC, para convertirlo en LT (*local time*), con la idea de que refleje el huso horario correspondiente y se puedan realizar así las comparaciones oportunas.

Resultados

3.1. Panorama general

De acuerdo con nuestros datos, la evolución de los ataques atribuidos a los piratas somalíes entre 2005 y 2011 se recoge en la imagen 4:

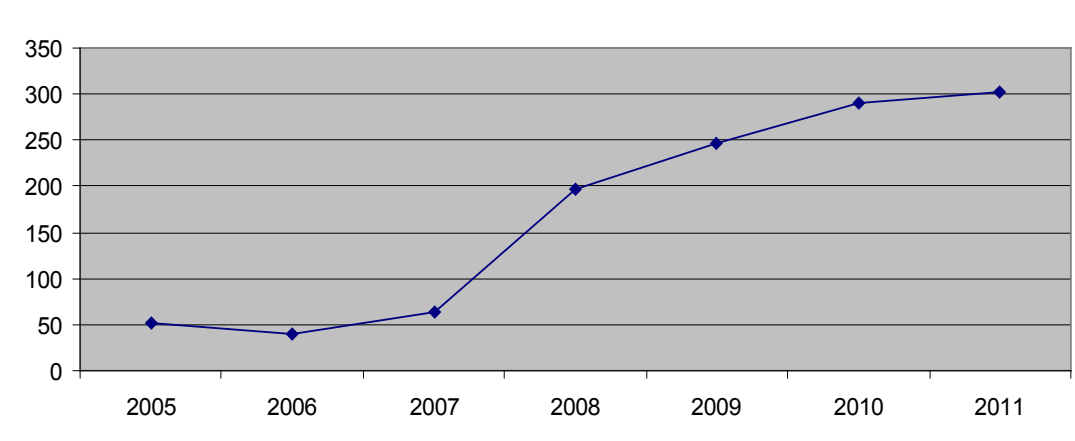


Imagen 4: Ataques piratas somalíes por año

En el bienio 2005-2007, el promedio anual de ataques piratas somalíes era de 50, aproximadamente. En 2008 se produce una auténtica explosión de la piratería, que cuadruplica los datos del año anterior y sigue escalando desde entonces, hasta superar los 300 ataques, en el año 2011.

Un 38% de los ataques ha tenido como protagonista el área del golfo de Adén. En segundo lugar se encuentra el Índico, con un 26%. A bastante distancia Somalia, el Mar Rojo y Seychelles. Estas cinco áreas han protagonizado el 84% de los incidentes atribuibles a los piratas somalíes. Sin embargo, ese protagonismo no ha sido homogéneo a lo largo de los años (tabla II).

ZONA DEL ATAQUE	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2005-11
GOLFO DE ADÉN	14	16	14	165	125	69	52	455
ÍNDICO	6	7	21	22	57	93	105	311
MAR ROJO	4	7	4	3	11	30	52	111
SOMALIA	27	9	18	3	8	11	3	79
YEMEN			3	2	7	9	6	27
TANZANIA			2			17	9	28
KENIA			1	1	2	12	4	20
SEYCHELLES				1	29	10	6	46
COMORAS					1	3	3	7
IRÁN					2	2	7	11
OMÁN					3	16	40	59
MAURICIO					1		1	2
INDIA						6	6	12
MADAGASCAR						2	1	3
MALDIVAS						2	1	3
MAYOTTE						2	1	3
MOZAMBIQUE						4	1	5
TROMELÍN						1		1
PAKISTÁN							4	4
TOTAL	51	39	63	197	246	289	302	1187

Tabla II: Ataques piratas somalíes por zonas

Existen dos trimestres en los que la actividad pirata parece descender de forma notoria, los que se corresponden con la influencia de los monzones en el océano Índico: entre junio y agosto y de diciembre a febrero. Por ello, dos de cada tres ataques se concentran en los meses menos problemáticos en el aspecto meteorológico: de marzo a mayo y de septiembre a noviembre.

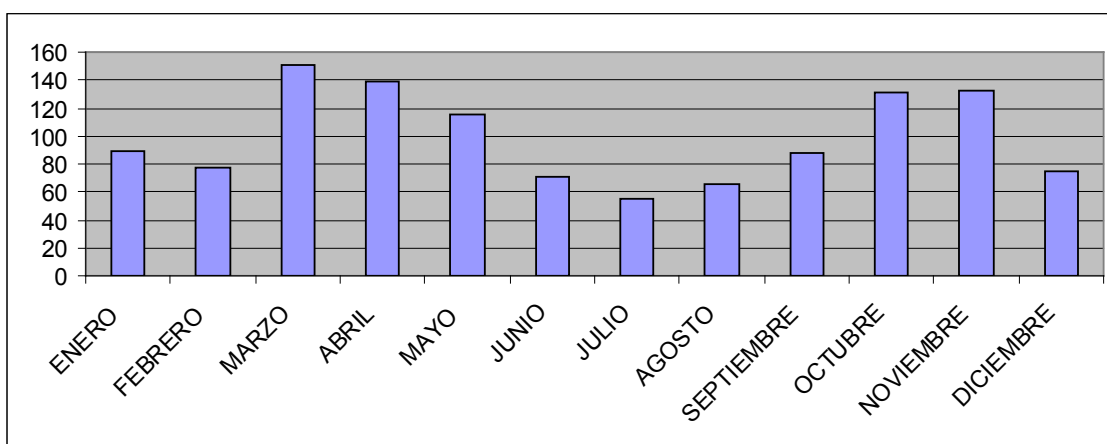


Imagen 5: Ataques piratas somalíes por meses (2005-2011)

La actividad pirata se desarrolla a lo largo de las 24 horas, si bien se concentra de modo particular entre las 7 y las 10 de la mañana, hora local. El porcentaje de incidentes que ocurre en el momento del amanecer o del anochecer se mantiene estable a lo largo de la serie temporal. Uno de cada seis incidentes es nocturno. La realidad descrita no es uniforme para todas las áreas analizadas. Algunas zonas se alejan poco -o nada- del patrón señalado (golfo de Adén, Somalia, Índico, mar Rojo, Seychelles, Omán); pero, en otras, los incidentes nocturnos son más habituales, como ocurre en Tanzania (con un 48% del total) y Kenia (un 26%); o bien quedan por debajo de la media, como en Yemen (un 4%) o India (ningún caso reportado).

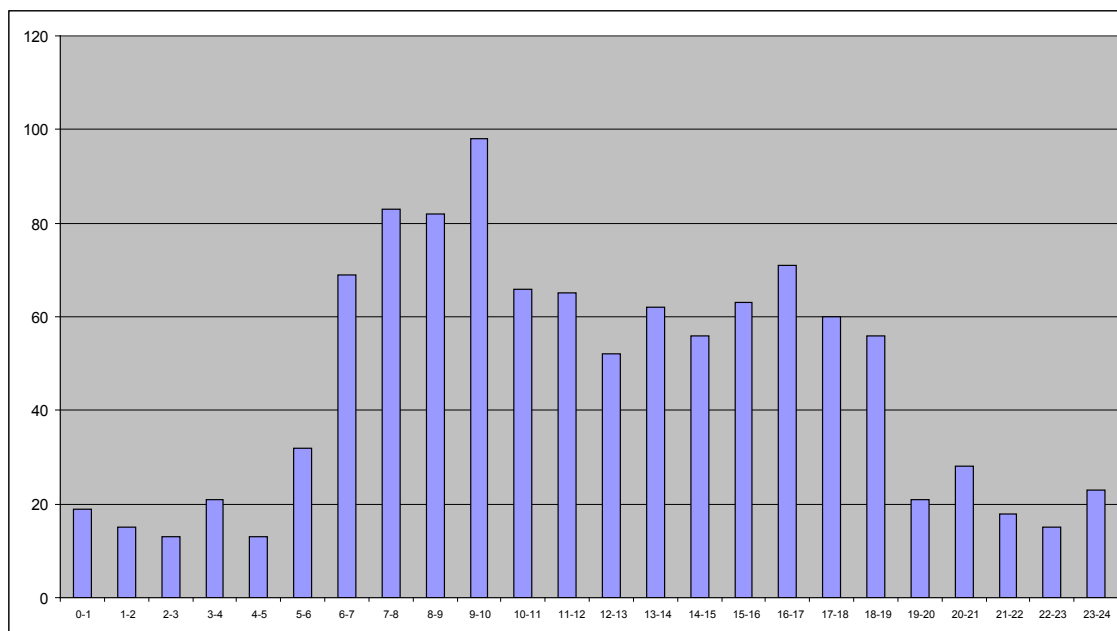


Imagen 6: Ataques piratas somalíes por horas (2005-2011)

El 99% de los barcos atacados se encontraban navegando en el momento de sufrir el ataque. Ningún barco estaba atracado, y sólo diez se hallaban fondeados: ocho de ellos en puertos de Somalia, uno en Kenia y otro en Omán. Se trata de un rasgo específico de la piratería somalí, dado que su objetivo es secuestrar el barco con el fin de solicitar un rescate. Si consideran que la pieza capturada no ofrece muchas posibilidades de cobrarlo, pueden decidir utilizarla como buque nodriza, desde el que lanzar posteriormente nuevos ataques. De todos los casos en los que los piratas somalíes lograron abordar el barco, sólo en tres incidentes el objetivo no fue el secuestro.

Los piratas somalíes atacan todo tipo de buques. Tres de cada cuatro barcos atacados son buques cisterna, graneleros, cargueros o contenedores. Como la mayoría realiza la misma ruta, una o varias veces al año, no es infrecuente que un mismo barco sea atacado en varias ocasiones a lo largo de la serie temporal analizada. Entre 2005 y 2011, se han comunicado 83 ataques a pesqueros, de un total de 1104 barcos de los que conocemos su tipo. Esta cifra representa el 7% del total, y no ha experimentado una evolución significativa a lo largo de estos años. Esto parece confirmar la idea de que, si bien la defensa de los recursos naturales propios podía servir de justificación para la actividad pirata somalí años atrás, el hecho de que más de un 90% de los barcos

atacados no sean pesqueros reduce considerablemente este factor como legitimador.

Se atacan buques de diferentes pabellones. Uno de cada tres barcos atacados navegaba bajo la bandera de Panamá, Liberia o Islas Marshall. El hecho de que se utilicen banderas de conveniencia, debido a sus ventajas fiscales, económicas y laborales, desvirtúa notablemente cualquier análisis. Según la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (FITT), existen 32 banderas de conveniencia. Siguiendo el criterio de la FITT, el 55% de los buques atacados navegaban en esas circunstancias.

El 84% de los ataques los han protagonizado una o dos lanchas, y son muy raros los incidentes en que participan más de tres esquifes. No existe una evolución significativa en el número de lanchas con el paso de los años. En la mitad de los ataques reportados, las lanchas navegan con cuatro o cinco piratas a bordo.

Las armas utilizadas por los piratas somalíes suelen ser fusiles de asalto y lanzagranadas. En alguna ocasión los piratas portan explosivos, pero esto sucede rara vez. El porcentaje de ataques en que los piratas han realizado disparos contra los barcos ha aumentado significativamente en los tres últimos años. De media, en un 35% de los ataques se produjeron disparos. Los piratas somalíes parecieron mostrarse más violentos en Seychelles (60% de ataques con disparos) y Somalia (48%). Y menos violentos en el golfo de Adén (31%) y mar Rojo (25%). Un 27% de los barcos atacados sufrió daños por los disparos de los piratas, ya sea en forma de impactos de bala en su estructura o de granadas disparadas desde RPG. Los daños superan la media en Seychelles e Índico, y resultan menores en Somalia y mar Rojo. En el golfo de Adén se sitúan dentro de la media. Sin embargo, a pesar de que hayan aumentado las ocasiones en que los piratas realizan disparos, los daños materiales causados siguen una tendencia decreciente desde el año 2006. Uno de cada cuatro buques a los que los piratas disparen sufrirá daños materiales de algún tipo, si bien no suelen impedir que la embarcación pueda seguir navegando y llegar a puerto.

En los últimos años, ha aumentado considerablemente el número de tripulantes heridos y muertos. La mayoría de las víctimas se ha producido en operaciones de rescate llevadas a cabo por autoridades regionales o locales, con el fin de liberar a los tripulantes secuestrados.

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
HERIDOS (TRIPULACIÓN)	1	2	6	2	7	15	7
MUERTOS (TRIPULACIÓN)		1	2	15	2	9	9
HERIDOS (PIRATAS)	1			3			2
MUERTOS (PIRATAS)						1	9

Tabla III: Daños personales reportados

Respecto a las acciones tomadas a bordo del barco atacado, es frecuente la utilización de un protocolo de actuación, promovido por la industria naviera, que ha reducido las posibilidades de sufrir un abordaje pirata: navegación en zig-zag y puesta en marcha de los equipos de extinción de incendios, con el fin de dificultar el abordaje, presencia de

maniqués que simulen portar armas, disparo de bengalas hacia los piratas, instalación de medidas defensivas como concertinas, cañones acústicos, etc. Es importante destacar el notable aumento en los dos últimos años de la presencia de seguridad privada, hasta el punto de que, en 2011, un 35% de los barcos atacados llevaba a bordo un equipo armado de seguridad privada. Cada vez es más frecuente comunicar que un buque que ha sido atacado dos veces lleve en la segunda de las ocasiones un equipo de seguridad a bordo. Una de las estrategias defensivas más exitosa consiste en el encierro de toda la tripulación en un lugar seguro, conocido como habitación del pánico o ciudadela, después de enviar un mensaje de auxilio, inutilizar los motores o impedir desde el lugar de encierro su normal funcionamiento. De esta manera, aunque los piratas hayan abordado el barco, se encuentran con la imposibilidad material de manejarlo y, habitualmente, al cabo de unas horas, acaban por abandonarlo. Se trata de una recomendación propuesta por el IMB, en junio de 2009, que se ha usado cada vez con más frecuencia. Al año siguiente, fue puesta en marcha con éxito en casi una veintena de casos; y, en 2011, fue utilizada satisfactoriamente en 66 ataques. Sin embargo, en dos ocasiones los piratas pudieron acceder al lugar donde la tripulación se creía segura y secuestrar el barco.

Los barcos atacados piden ayuda en un 80% de los casos, y la reciben en un 26%. Parece lógico que todo barco que está sufriendo un ataque advierta de su situación y solicite ayuda, pero nos consta que existen ataques que no son reportados ni denunciados por quienes los sufren. Mención especial merece el número de ocasiones en que, tras solicitar ayuda, ésta fue recibida por medio de una unidad militar aérea o naval. Se recibe más ayuda en el golfo de Adén (un 33% de los casos), dato lógico si se tiene en cuenta que existe en el mismo un corredor de seguridad. Es más difícil que llegue ayuda hasta el mar Rojo (un 25%) o al Índico (sólo un 11%).

En la tabla IV, aparece el número de buques abordados o secuestrados. El destacable descenso de la actividad pirata en el año 2006 parece estar relacionada con la supresión de las bases piratas, llevada a cabo por la Unión de Tribunales Islámicos durante buena parte de dicho año. Su posterior derrota a manos de las tropas etíopes permitió, sin embargo, un repunte de la actividad pirata. El número total de barcos abordados o secuestrados ha sufrido una tendencia creciente desde 2007, y espectacular a partir de 2008. De los 209 buques secuestrados, el 37% lo fueron en el golfo de Adén, seguido del Índico y Somalia, con un 20% y un 19%, respectivamente.

2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
17	6	12	46	53	75	50

Tabla IV: Número de buques secuestrados/abordados

Podemos medir los éxitos de los piratas somalíes cotejando el número de secuestros con el número total de ataques. En este caso, la tasa de éxito ha sido, de media, de un 21%. Sin embargo, en 2011 ha caído a la mitad (un 10%).

Como puede observarse en la tabla IV, se ha producido una significativa reducción en el número de buques abordados y secuestrados por piratas somalíes en el año 2011.

Hay que advertir que, de los 75 barcos secuestrados o abordados en 2010, 20 fueron abordados, pero finalmente no capturados debido a que, en la mayoría de los casos, la tripulación se encerró en un lugar seguro y evitó así el secuestro. Lo mismo ocurrió en 2011, en una quincena de incidentes. Estos casos suelen resolverse de dos formas: o bien la tripulación -pasadas unas horas- sale de la zona segura porque los piratas han abandonado el barco, o bien una unidad militar llega al buque e informa a la tripulación de que no hay piratas a bordo y que pueden dejar su refugio.

Este dato implica que, en realidad, fueron secuestrados 53 barcos en el año 2009, 55 en 2010 y 35 en 2011. Sin embargo, aunque el número de secuestros se haya reducido en 2011, esto no ha supuesto una reducción proporcional de los rescates. Según la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, los piratas somalíes habrían obtenido 170 millones de dólares en rescates en el año 2011, frente a los 110 millones que obtuvieron en el año 2010⁴. Así pues, los rescates aumentaron un 35% en un año, a pesar de que el número de secuestros cayó un 40% en el mismo periodo. Los beneficios de la actividad pirata no dependen exclusivamente de su tasa de éxito. En nuestra opinión, la combinación de tres factores (buen funcionamiento del corredor de seguridad en el golfo de Adén, presencia de equipos armados a bordo y el uso de zonas seguras cuando el buque es abordado) han tenido como consecuencia una notable reducción del número de secuestros en el año 2011.

De los 222 buques que fueron secuestrados, sólo 58 recibieron asistencia, es decir, un 26% del total. de estos 58 buques, el 50% fueron liberados gracias a esa ayuda. En suma, únicamente 29 embarcaciones (el 13% del total) fueron liberadas gracias a una intervención externa, normalmente una operación de rescate lanzada por fuerzas militares.

También hemos querido conocer la duración media de un ataque pirata. Desgraciadamente, sólo conocemos este dato en 167 incidentes, un 14% del total (imagen 5). Cuatro de cada diez ataques duran menos de media hora, y no es raro que se informe de otros que se prolongan a lo largo de dos o más horas.

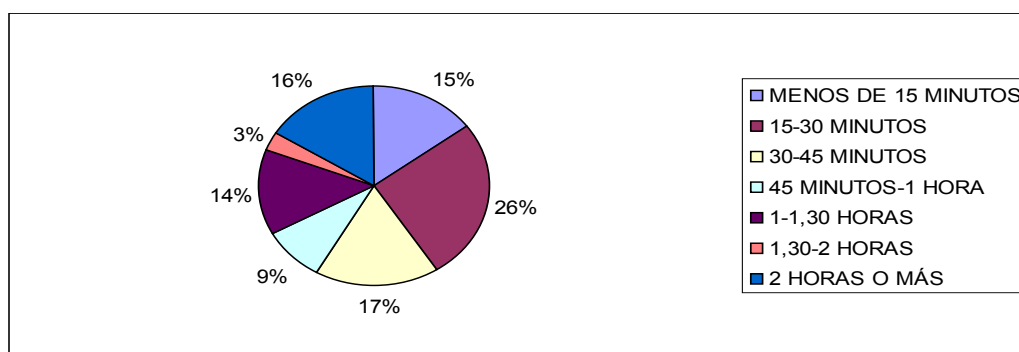


Imagen 7: duración de los ataques piratas

4 “Ransom money laundered by pirates affects stability in the Horn of Africa, says UNODC chief”, United Nations Office on Drugs and Crime, 22 de febrero de 2012; <http://www.unodc.org/unodc/en/frontpage/2012/February/ransom-money-being-laundered-by-pirates-affects-stability-in-the-horn-of-africa-says-unodc-chief.html?ref=fs1>

3.2. Panorama por zonas geográficas

3.2.1. Golfo de Adén

A raíz de la puesta en marcha en 2008 del pasillo de seguridad denominado MSPA, se produjo un importante efecto llamada, con un desplazamiento de los ataques en el golfo de Adén hacia el citado corredor. Allí tuvieron lugar, durante la vigencia del MSPA, el 53% de los ataques en el golfo de Adén. A partir de la entrada en funcionamiento del IRTC el 1 de febrero de 2009, el 49% de los ataques se sucedieron en el nuevo corredor. En 2010 un 46% y en 2011 un 32% de los ataques en esta zona ocurrieron en el pasillo de seguridad. El golfo de Adén, cuyo protagonismo ha sido indiscutible en los años 2008 y 2009 como área de actuación pirata, ha visto sin embargo reducida su importancia desde 2010.

Los incidentes se reparten en el golfo de Adén de forma más proporcional a lo largo del año, puesto que la influencia de los monzones no es allí tan notoria como en espacios más abiertos. En el golfo de Adén, los piratas prefieren desarrollar su actividad entre las 6 y las 10 horas de la mañana. Se ha solicitado ayuda externa en un 82% de las ocasiones, y el nivel de ayuda recibida se vincula a la puesta en marcha de un corredor de seguridad, en 2008. Si anteriormente los porcentajes de ayuda recibida no alcanzaban el 30% de los casos, se han elevado tras su entrada en vigor situándose, entre los años 2008 y 2010, en una media de un 50%. En 2011, los casos de ayuda recibida se han reducido drásticamente en el golfo de Adén, sin que ese dato se haya traducido en un aumento del número de secuestros. En nuestra opinión, la razón que se esconde detrás de esta contradicción aparente está en el mayor uso de equipos armados de seguridad privada por parte de los mercantes. También se constata un incremento de la violencia utilizada por los piratas desde el año 2008, causando daños materiales en un 5% de los barcos atacados.

La tasa de éxitos de los piratas alcanzó su nivel más alto de la serie en el año 2008 (el 23% de los ataques acabaron con el secuestro del barco). Al año siguiente, la cifra de ataques se redujo casi en una cuarta parte, también con una disminución proporcional de la tasa de éxitos. En 2010, a pesar de reducirse nuevamente los ataques, los piratas lograron mantener la tasa de éxito en el 23%, para caer en 2011 al 9%. Resulta significativo que 11 de los 39 secuestros ocurridos en el año 2008 lo fueran en el MSPA. Otros 20 barcos han sido secuestrados entre 2009 y 2011 en el IRTC, o a menos de 3 millas del corredor.

El hecho de que una parte de los buques no reciba ayuda en el golfo de Adén puede tener relación con el fenómeno de que, según datos de la operación EU NAVFOR/ATALANTA, un 25% de los barcos no se registran para participar en los grupos de tránsito del corredor de seguridad. Esto reduce notablemente las posibilidades de que

las fuerzas militares desplegadas puedan conocer el lugar donde se encuentra un buque hasta que éste es atacado por los piratas. La protección militar en el golfo de Adén parece haberse engrasado con el paso del tiempo. Si, en el año 2008, sólo un 30% de los barcos secuestrados lograba ser liberado por la ayuda recibida, ese porcentaje alcanzó el 80% en 2009 y un pleno del 100% en 2010 y 2011.

3.2.2. Somalia

En el dominio marítimo somalí se han reportado, entre 2005 y 2011, el 6% del total de incidentes atribuidos a los piratas somalíes. Casi 7 de cada 10 ataques ocurridos en Somalia sucedieron entre los años 2005 y 2007. En ese país, octubre y mayo son los meses de mayor actividad pirata, al no influir las condiciones meteorológicas propias de los monzones. Entre las 11 y las 17 horas, se concentran el 40% de los ataques. Se constata una incidencia de los ataques nocturnos en Somalia similar a la media. En ocho incidentes, el barco atacado se encontraba fondeado: cuatro de ellos ocurrieron en 2005, y otros tantos en 2007. En cinco de los ocho casos el buque fue secuestrado, dado que la posibilidad de desplegar maniobras evasivas se reduce si el buque se encuentra anclado.

Conocemos el tipo de buque atacado en Somalia en el 91% de los casos. Sobresalen dos hechos: la ausencia de buques cisterna y la presencia de *dhow*s, que representan un 12% del total de barcos atacados, mientras que suponen, de media, un 1%. El hecho de que se trate de embarcaciones típicas de la región, utilizadas habitualmente para transportar carga entre puertos locales, puede explicar su alta presencia en la zona de Somalia. Por otra parte, la cifra reportada de pesqueros atacados en el dominio marítimo de Somalia alcanza un 12% del total, por encima de la media, que es de un 7%. Seis cargueros contratados por el Programa Mundial de Alimentos de la ONU han sido atacados en Somalia entre 2005 y 2010. Cuatro de ellos fueron secuestrados. Dos llevaban carga en el momento del secuestro y fue robada por los piratas.

En Somalia, en un 89% de ocasiones, se ha solicitado ayuda externa ante un ataque pirata y se ha recibido en un 21% de los casos. La violencia utilizada por los piratas en el dominio marítimo somalí es mayor que en otras áreas y la tasa de éxito de los piratas se ha mantenido bastante estable a lo largo de los años analizados: uno de cada dos barcos que navegue por debajo de las 200 millas de la costa somalí y sea atacado por piratas será secuestrado. Apenas un 13% de los barcos atacados recibieron ayuda, si bien el 60% de los mismos fue liberado gracias a ella.

3.2.3. Mar Rojo

En esta área se han comunicado el 9% del total de incidentes atribuidos a los piratas

somalíes. El 83% de los ataques han ocurrido entre los años 2009 y 2011. La mayoría de los ataques suceden en la parte meridional del mar Rojo: el ataque reportado más al norte se sitúa a la altura de Port Sudán, en la latitud 19° 38' N. El 50% de los ataques piratas se producen en sólo tres meses, entre junio y agosto, período en que la influencia de los monzones impide perpetrar ataques en el Océano Índico. La misma razón, pero a la inversa, puede hallarse en la circunstancia de que, entre septiembre y noviembre, diluido ya el efecto de los monzones, los ataques piratas en el Mar Rojo representen sólo un 14% -frente a un 29% de media-.

A diferencia de otras zonas, en el mar Rojo los ataques se distribuyen de forma bastante proporcional entre el día y la noche. Destaca el hecho de que intervienen más lanchas que en la media. Y que los incidentes con seis personas o más por lancha sumen un 55% del total, frente a un 34% de la media. Esta mayor profusión de supuestas lanchas y de piratas puede deberse a que, en algunos casos, se confunden con piratas a las embarcaciones que desarrollan labores de pesca o contrabando.

El mar Rojo es una de las pocas zonas de operaciones de los piratas somalíes donde, aparentemente, puede establecerse con claridad un momento a partir del cual se constata la presencia de lanzagranadas. Fue el 31 de mayo de 2009 cuando el buque cisterna *Stolt Strength* fue atacado no sólo con armas automáticas, como había ocurrido en todos los ataques previos reportados en el mar Rojo desde 2005, sino también con lanzagranadas. Desde ese momento, allí sería cada vez más frecuente la presencia de este tipo de arma.

Los buques atacados en el mar Rojo recibieron ayuda en un 11% de los casos, cifra que se sitúa por debajo del valor medio, el 25%. Uno de cada cuatro barcos sufre disparos; pero, en los últimos años, se está incrementando la violencia. Si en 2010 se produjeron disparos en un 26% de los ataques en el mar Rojo, durante 2011 creció hasta el 38%. Sin embargo, no se han reportado daños personales. De 111 ataques reportados, sólo dos han terminado en secuestro. En 2011 cuatro buques fueron abordados, pero el encierro de la tripulación en una zona segura obligó a los piratas a abandonar el barco. La tasa de éxito media es de un 5%, una de las más bajas de todas las áreas analizadas.

3.2.4. Resto del Índico

Hemos denominado Índico al espacio marítimo que no queda incluido en ninguno de los dominios marítimos del área de operaciones de los piratas somalíes. Ahí se han reportado, en el periodo analizado, el 26% del total de ataques atribuidos a los piratas somalíes. El 81% de los ataques se han producido entre los años 2009 y 2011, mientras que el 70% ocurren en las estaciones en las que el monzón no está presente (de marzo a mayo y de septiembre a noviembre). El área del Índico se encuentra atravesada por tres husos horarios distintos, si bien la mayor parte de los ataques se concentra en el intermedio; es decir, en hora UTC+4. Los piratas despliegan su actividad a lo largo de todas las horas en que hay luz solar, sin que destaque ningún momento del día. De

media, en un 65% de ataques se ha solicitado ayuda externa, por debajo de la media (80%). Quizá este dato establezca una correlación con el hecho de que la lejanía de buena parte de esta zona, respecto al área de patrulla habitual de las unidades militares, propicie una menor demanda de asistencia ante la menor esperanza de recibirla. El dato de ayuda recibida se encuentra claramente por debajo de la media, y apenas llega a un 11% de los casos.

Se constata un incremento notable de la violencia utilizada por los piratas desde el año 2008, en una tendencia alcista que ha alcanzado su máximo en 2011, cuando se produjeron disparos en el 74% de los ataques. La presión para conseguir secuestrar un barco puede propiciar un mayor uso de la violencia empleada para lograr que la tripulación detenga el buque. Consecuentemente, en el Índico se producen más daños materiales que en otras áreas. Entre 2005 y 2007, no se informa de daños personales en el Índico. Los 6 fallecidos reportados en 2009 (un capitán y cinco piratas) perdieron la vida a consecuencia de dos operaciones de rescate, desplegadas por efectivos militares con sólo tres días de diferencia.

La tasa de éxitos de los piratas en el Índico se ha mantenido relativamente estable a lo largo de los años analizados, con cifras en torno al 14%, por debajo de la media. De los 66 secuestros ocurridos en el Índico, en 22 casos se envió ayuda y en 9 casos se logró liberar al barco. La duración de los ataques en esa área es superior a la media. Un 52% de los ataques duró, al menos, una hora -frente al 33% de media; el 24% de los ataques se prolongó dos horas o más, cuando la media es de un 16%. De estos datos podemos deducir que, en el Índico, los piratas disponen de más tiempo para prolongar sus ataques. Probablemente, porque la posibilidad de que el barco atacado reciba ayuda es menor.

3.2.5. Seychelles

El archipiélago de las Seychelles ha sufrido la presencia de los piratas somalíes desde 2008. El 63% de los ataques se concentraron a lo largo de 2009, probablemente por el incremento de la presión militar en el golfo de Adén, que desplazó la actividad pirata hacia el Sur. El menor número de ataques ocurridos en Seychelles desde 2010 se debe, principalmente, al traslado de la actividad pirata hacia el Este, más cerca de la India y las Maldivas. En Seychelles, la influencia de los monzones reduce las posibilidades de ataques piratas, de diciembre a febrero y de junio a agosto: sólo se reportan un 6% de ataques en esos seis meses críticos.

Se constata una mayor incidencia de los ataques, tanto a primera hora de la mañana, de 5 a 8 horas, como por la tarde, de 14 a 17 horas. El 6 de abril de 2009, se produjo el primer incidente nocturno en Seychelles, a las 3 de la madrugada (hora local), como resultado del cual fue secuestrado el pesquero taiwanés *Win Far 161*, utilizado posteriormente como buque nodriza. Los ataques a pesqueros representan un 22%

del total, muy por encima de la media (7%), lo que se explica porque la pesca y sus actividades asociadas constituyen en torno al 15% del empleo formal del archipiélago⁵.

No se ha informado de ataques en Seychelles lanzados desde cuatro o más lanchas, en una tendencia similar a la registrada en el área del Índico. En un 79% de ataques se ha solicitado ayuda externa, cifra similar a la media. Aunque la ayuda recibida en Seychelles es inferior a la media, en el año 2011 ha estado claramente por encima: 33% frente a una media del 19%. En Seychelles, un 59% de los buques atacados ha sufrido daños a consecuencia de disparos, muy por encima de la media (27%). Al igual que ocurre en el Índico, la violencia utilizada en Seychelles es superior a la media, así como los daños materiales ocasionados. Respecto a los daños personales, se ha reportado un incidente en 2011 en el que, como consecuencia de una operación de rescate, un marinero y dos piratas fueron heridos y otro pirata falleció. 17 barcos han sido secuestrados en Seychelles entre 2008 y 2011. Un 33% del total de los secuestros ocurrieron por la noche, y otro 50% en las primeras horas del día, lo que supone una variación importante respecto al patrón habitual de los piratas somalíes.

3.2.6. Resto de áreas

También se han reportado ataques piratas en Kenia, Tanzania, Yemen, Irán, Omán, India, Pakistán, Maldivas, Madagascar, Mozambique, Mauricio, Comoras y los territorios franceses de Mayotte y Tromelín. El número de incidentes reportados en la mayoría de estas áreas es escaso y, a menudo, las fechas de los ataques se concentran entre los años 2009 y 2011, por lo que sólo remarcaremos los aspectos que consideramos más destacados.

Kenia sufrió un notable incremento de ataques piratas en 2010, año en que se produjeron el 60% de todos los reportados en su territorio. Los ataques nocturnos representan un porcentaje superior a la media, dado que suman un 26% del total frente al 16% de media de todas las áreas. En Kenia, han sido secuestrados cinco barcos.

En Tanzania, se han producido 28 ataques piratas (en 2007, 2010 y 2011), si bien el 92% han ocurrido en los dos últimos años. El 82% de los ataques piratas se concentran en los meses en que los monzones influyen menos en el área. Un 14% de los ataques ocurrieron en junio y diciembre, cuando las condiciones meteorológicas son menos propicias para la actividad pirata, pero sucedieron, como mucho, a unas 80 millas de la costa. Destaca el hecho de que casi la mitad de los incidentes se hayan producido en plena noche. En Tanzania, 5 barcos fueron secuestrados en 2010, y un

⁵ SEYCHELLES FISHING AUTHORITY. "Annual Report". Mahe; 2006, p. 4.

sexto en 2011. Tres de los cinco secuestros de los que conocemos la hora ocurrieron por la noche.

En Omán, los piratas somalíes han desplegado 59 ataques desde 2009, pero el 67% de ellos han ocurrido en 2011. En nuestra opinión, algunos de los incidentes ocurridos en años previos podrían ser considerados también como típicos ataques piratas de grupos somalíes. A diferencia de otras áreas analizadas, En Omán la actividad pirata no suele disminuir en la época de los monzones, sino que sucede más bien lo contrario. Así, el 39% de los ataques se reportan entre diciembre y febrero, y otro 13% entre junio y agosto. Este fenómeno se debe a que las áreas más próximas a la costa no resultan tan afectadas por el mal tiempo cuando llega el monzón. Un 45% de los buques atacados en 2010 recibieron ayuda externa, cifra que cayó al 16% al año siguiente. En 2010 destaca el alto porcentaje de daños en el barco, un 66% de los casos, muy por encima de la media (24%). En una operación de rescate, lanzada para liberar el yate norteamericano *Quest*, los piratas mataron a los cuatro tripulantes. En Omán 17 barcos han sido secuestrados, lo que supone una tasa de éxito del 31%, cantidad superior a la media. Cabe destacar que uno de los secuestros se produjo en las aguas territoriales. Mientras el buque se encontraba fondeado a tres millas de Salalah. Se trata de un cambio significativo en el modus operandi de los piratas somalíes, que suelen atacar a los barcos mientras navegan.

En el área que hemos denominado Yemen, han ocurrido 27 ataques piratas entre 2007 y 2011, el 55% de los casos en los dos últimos años de la serie. El 70% de los incidentes se producen en los períodos en que la influencia de los monzones es menor. El porcentaje de ocasiones en que se recibió ayuda fue de un 20% en 2009; bajó al 13% en 2010 y se quedó en el 0% en 2011. Dichos datos se encuentran muy por debajo de la media. En Yemen, los piratas se muestran más violentos que en otras zonas. Entre 2009 y 2011, el número de casos en que se produjeron disparos es de media un 67%, pero no se han reportado daños personales. Los piratas han logrado secuestrar dos barcos en Yemen en 2010, y otros dos en 2011.

Otros ataques piratas somalíes han tenido lugar en India (12), Irán (11), Comoras (7), Mozambique (5 ataques), Madagascar (3), Mayotte (3), Maldivas (2) Mauricio (2) y Tromelín (1). Como resultado de todos estos ataques, los piratas somalíes lograron secuestrar siete barcos. Es muy significativo que no se haya producido en estas zonas ningún secuestro en 2011.

El último dominio marítimo visitado por los piratas ha sido Pakistán donde, en 2011, se produjeron cuatro ataques piratas, dos de los cuales terminaron con el secuestro del buque. El 24 de marzo de ese año mismo, fueron atacados en Pakistán dos buques, probablemente por el mismo grupo pirata. Los ataques ocurrieron a 30 millas de distancia, con una diferencia de cuatro horas.

3. Discusión de los resultados.

4.1. La capacidad de adaptación de los piratas somalíes

La presión de la flota internacional en el centro del golfo de Adén ha provocado un doble fenómeno: primero, una concentración de los ataques en el corredor de seguridad y, posteriormente, cuando la presencia militar en el mismo ha demostrado su eficacia, ha propiciado que la actividad pirata se trasladase hacia los extremos este y oeste del golfo, adentrándose en aguas del Mar Rojo por el oeste y más allá de la isla de Socotra por el este (en el área que hemos denominado Yemen). La mayoría de los ataques en Yemen se reportan a lo largo de una línea imaginaria, que parece coincidir con la aproximación que realizan los barcos al corredor de seguridad (o con la salida del mismo) con el fin de formar parte de los convoyes que navegan por el golfo.

También se ha constatado un desplazamiento de la actividad pirata hacia el océano Índico, obligando a los organismos internacionales que monitorizan la piratería a recomendar que la navegación se realice cada vez más lejos de la costa somalí. En la actualidad, los piratas somalíes han logrado alcanzar casi cualquier parte del Índico occidental, entre la costa de Somalia y la India, llegando por el norte hasta Irán y por el sur hasta Mozambique. Ha sido la presión militar sufrida por los piratas en el golfo de Adén lo que ha propiciado el cambio de su modus operandi y que naveguen a cientos de millas de la costa para lanzar sus ataques.

Los grupos piratas somalíes parecen combinar la acción en alta mar, durante los meses en que los monzones son menos perceptibles, de marzo a mayo y de septiembre a noviembre, con el despliegue de su actividad en áreas que quedan, en buena medida, a resguardo del clima durante todo el año: el mar Rojo, el golfo de Adén o el área costera de Omán. Parece claro que los piratas acomodan su actividad delictiva según el estado de la mar.

Los piratas parecen haber adaptado su estrategia a la presencia de los corredores de seguridad. En mayo de 2009, iniciaron en el golfo de Adén una serie de ataques nocturnos, hasta entonces poco habituales. Ante la falta de resultados, lanzaron otros coordinados, a la misma hora y contra varios buques, con el fin de burlar la presencia militar.

El dominio marítimo somalí es una zona de actividad pirata en declive. Si en los años previos los ataques se desarrollaban desde esquifes que partían de la costa, la utilización de buques nodriza como plataformas de operaciones en alta mar ha permitido la expansión de la actividad pirata a cientos de millas del litoral. Este hecho, unido a que la navegación en las proximidades de la costa somalí se ha reducido notablemente, por la propia actuación de los piratas, ha influido en que los ataques en Somalia se hayan reducido, pero sin desaparecer de forma definitiva.

En 2010, el Índico superó por primera vez al golfo de Adén como el área más productiva para los piratas somalíes. Ese año, el 31% de todos los secuestros se produjeron en el Índico. En 2011, se confirmó el punto de inflexión: un 51% de todos los secuestros se sucedieron en el Índico.

El mayor número de ocasiones en que se recibió ayuda fue en 2008, cuando más del 80% de los ataques se concentraron en el golfo de Adén. Ese agosto, la creación de un corredor de seguridad marítima propició que los buques pudieran atravesarlo con un grado de protección que previamente no existía. No es casualidad que todas las embarcaciones que recibieron ayuda, en 2008, surcaran aguas del golfo de Adén; tampoco que, de las 60 ocasiones en que se recibió ese mismo año, nada menos que 48 (el 80%), se hayan producido desde la puesta en marcha del corredor de seguridad, es decir, en poco más de cuatro meses.

Posteriormente, la actividad pirata se ha ido desplazando hacia otras áreas, y el golfo de Adén ha tenido un protagonismo menor. El objetivo estratégico de los piratas parece claro. Dado que las patrullas desplegadas por la presencia naval internacional están logrando su objetivo de reducir la tasa de éxitos piratas en esa zona, los atacantes pretenden obligar a las fuerzas aeronavales a ampliar al máximo su radio de acción. Con ello, esperan que las unidades militares tengan mayores dificultades para desarrollar una respuesta rápida y eficaz ante sus ataques, y que la asistencia militar, si llega, lo haga con el mayor retraso posible. El claro descenso en el número de ocasiones en que un buque atacado recibe ayuda, desde 2009, parece confirmar el éxito de dicha estrategia.

En el mar Rojo ha sido habitual el reporte de incidentes con mayor número de esquiifes que la media. Se ha comunicado algún ataque cometido por hasta 25 personas a bordo de una lancha. Es probable que algunos de los incidentes reportados en las inmediaciones del estrecho de Bab el Mandeb, donde se informa de un mayor número de lanchas y de personas ocupándolas, sean falsas alarmas, provocadas por el importante papel que tiene allí el contrabando.

La razón principal para que Kenia se haya convertido en una zona de atracción de la piratería parece deberse a la denuncia de los acuerdos que Nairobi había firmado con varios países y organizaciones, como la Unión Europea, Estados Unidos, Canadá, Reino Unido y China, con el fin de asumir el procesamiento de los piratas detenidos por efectivos militares de dichos países. Estos acuerdos obligaban a los navíos de los Estados firmantes a conducir a los piratas hasta Mombasa, lo que, en la práctica, suponía que a menudo se encontraba un buque de guerra de la flota naval internacional durante varios días en dicho puerto, hasta que se cumplían los trámites de entrega de los detenidos. Probablemente, este tráfico frecuente de buques de guerra hasta Mombasa era un factor disuasorio para que los piratas evitaran adentrarse en el dominio marítimo de Kenia. De hecho, recién anunciada la cancelación de los acuerdos por Nairobi el 30 de septiembre de 2010, comenzaron a sucederse incidentes piratas en sus aguas, hasta el punto de que 10 de los 12 ataques ocurridos en 2010 se produjeron en el último trimestre. Este fenómeno también podría haber afectado a Tanzania, vecina de Kenia, que asimismo sufrió desde entonces ataques piratas.

Un caso significativo, que acarreó una importante variación en el patrón de ataques de los piratas somalíes, fue el secuestro del buque portacontenedores malayo *Albedo* mediante la utilización de un buque nodriza poco habitual, un petrolero de bandera de Malta y nombre *Polar*. El *Polar* fue secuestrado el 30 de octubre de 2010, a unas 800

millas del Cuerno de África. Sirvió de plataforma para el posterior secuestro del *Albedo*, el 26 de noviembre de ese mismo año. De esta forma, los piratas modificaban su modus operandi habitual, basado en lanzar sus ataques desde pesqueros (*dhow*s) y generaban una nueva amenaza, dado que un ataque pirata podía provenir de cualquier mercante.

También es destacable el incidente ocurrido el 2 de febrero de 2011. Los piratas, tras fracasar en el secuestro de un buque cisterna, y al encontrarse ante la presencia de un destacamento militar que venía a detenerlos, amenazaron con matar a la tripulación que mantenían secuestrada en el buque nodriza si los militares se aproximaban.

Otro caso interesante fue la captura, en diciembre de 2010, en aguas territoriales de Mozambique, del pesquero *Vega 5*, con bandera mozambiqueña y capitán y contraamaestre españoles. Ambos ciudadanos españoles fueron llevados a tierra, con el fin de solicitar un rescate por su liberación. El pesquero, con el resto de la tripulación aún a bordo, también fue utilizado como buque nodriza. Hasta que el 14 de marzo de 2011 una operación militar de la Marina india acabó con el hundimiento del *Vega 5*, el arresto de los 61 piratas, la liberación de 13 tripulantes y la muerte de otros nueve⁶. Curiosamente, la acción de la Marina india pareció empujar la actividad de los piratas en las siguientes semanas al norte, hacia la costa paquistaní, país cuyas fuerzas navales adolecen de falta de medios⁷. Los dos españoles retenidos fueron liberados en mayo de 2011 tras el pago, según los propios piratas, de un rescate de 5 millones de dólares⁸.

El desplazamiento de la actividad pirata, lejos del golfo de Adén y de Somalia, ha obligado a la flota naval internacional a ampliar su área de actuación, con unos efectivos que difícilmente pueden ser proporcionales al área que deben proteger. Dada la imposibilidad de reunir semejante flota, las navieras están optando por el embarque de vigilantes de seguridad armados. Según nuestros datos, un 35% de los buques atacados por piratas somalíes en 2011 los llevaban a bordo. La constatación de que ningún buque con dicho personal embarcado ha sido secuestrado es un fuerte aliciente para los armadores y explica el auge del negocio de las empresas de seguridad privadas dedicadas a prestar servicios de seguridad marítima.

4.2. La piratería somalí como amenaza a la seguridad internacional

La piratería somalí ha entrado en una fase avanzada. Ya no está protagonizada por un pequeño grupo de empobrecidos pescadores somalíes⁹. Ahora, disponen de buques

6 “La Marina india libera al ‘Vega 5’ pero los dos gallegos siguen cautivos en tierra”, *El Mundo*, 14 de marzo de 2011; <http://www.elmundo.es/elmundo/2011/03/14/galicia/1300100477.html>

7 “Indian Navy nets dozens of pirates”, *Safety at Sea International*, mayo 2011, p. 15.

8 “Liberan a los dos marineros gallegos del «Vega 5» secuestrado en Somalia”, *ABC*, 15 de mayo de 2011.

9 LENNOX, Patrick. “Contemporary Piracy off the Horn of Africa”. Calgary: Canadian Defence

nodrizas, negociadores, portavoces, contables, inversores, responsables de logística y, probablemente, también cuentan con el apoyo de parte de la diáspora somalí en países como el Reino Unido o Canadá. Son capaces de sobornar a las autoridades locales, y no cabe descartar que dispongan de algún tipo de red de informantes que les indiquen, desde los puertos, los objetivos más vulnerables. Localidades somalíes enteras ven cómo su economía depende del secuestro de buques y del pago de los rescates.

En Somalia la piratería se desarrolla en un contexto de guerra civil, que asola al país desde hace veinte años. No cabe descartar que parte de los rescates pagados a los piratas sirvan para financiarla e, incluso, que el dinero sea destinado a grupos terroristas filiales de Al Qaeda como Al Shabab. Identificar y localizar a los piratas cuando se encuentran en mar abierto resulta harto complicado y requiere disponer de una amplia panoplia de medios que incluye desde medios aéreos de patrulla marítima y aviones no tripulados (UAVs) hasta satélites. Tampoco es fácil enfrentarse a ellos de forma proporcional y discriminada. No sólo cuando han logrado secuestrar un barco y mantienen a su tripulación como rehén, sino también en el momento en que, una vez recibido el pago de un rescate, se mimetizan entre la población local que les espera en tierra para evitar ser capturados. Además, el campo de batalla abarca dos millones de millas cuadradas, donde se mezclan con frecuencia piratas y pescadores, que utilizan embarcaciones similares, lo que los hace difícilmente diferenciables.

Por otra parte, las legislaciones nacionales de algunos países implicados en la represión de la piratería ni siquiera recogen el delito de piratería. O, si lo contemplan, las autoridades prefieren evitar enfrascarse en un proceso jurídico que no siempre garantiza el resultado deseado, dado que la recogida de pruebas y las declaraciones de testigos obligan a que parte de los militares embarcados se ocupen de dichas labores e, incluso, deban regresar a sus países a prestar testimonio¹⁰. En no pocos países la legislación exige que un detenido quede a disposición judicial en un plazo muy breve (24 o 48 horas) con los problemas logísticos que tal obligación origina en un contexto marítimo en el que un buque de guerra puede encontrarse a cientos de millas de la costa más próxima. Estos hechos favorecen que los piratas sean liberados en tierra, previa destrucción de sus naves y decomiso de sus armas, con el mensaje subyacente que se envía a los piratas.

Todos estos hechos provocan que, a menudo, no se pueda obtener el máximo rendimiento de las capacidades militares del despliegue aeronaval internacional, a pesar de su manifiesta superioridad tecnológica y armamentística. En definitiva, el conflicto que genera la piratería marítima somalí no parece tener solución a corto plazo, por lo que, salvo que la situación de seguridad en tierra mejore notablemente, puede preverse una duración prolongada del mismo.

La mayor coordinación de los ataques entre diversos grupos piratas o el desarrollo

& Foreign Affairs Institute, 2008, p. 10.

¹⁰ SATKAUSKAS, Rytis. "Piracy at sea and the limits of international law". *Aegean Rev Law Sea*. Rodas: Aegean Institute of the Law of the Sea and Maritime Law. Vol. 1, nº. 2, 2010, p. 217.

por un grupo pirata de una táctica más compleja de acciones coordinadas son síntomas de que podemos estar asistiendo a un salto cualitativo en las técnicas de combate de los piratas. En cierto modo, recuerda las etapas del esquema clásico del procedimiento de lucha de las guerrillas, cuando el insurgente consigue pasar de la simple ocupación de un terreno sin apenas vigilancia, a luchar con tácticas de golpes simultáneos en diversos puntos, algunos de ellos de distracción, como modo de enfrentarse con éxito a un ejército convencional muy superior en medios y armamento. En el esquema clásico de la lucha contra la insurgencia, el prestar combate en el terreno del insurgente con actividades de respuesta a sus ataques dentro de una dinámica acción-reacción, suele ser menos efectivo que la toma de iniciativas, atacando directamente sus bases. Es probable que un aumento de la presencia militar en la zona de operaciones sea menos efectivo que el control del territorio en que los piratas poseen sus bases, como confirmó la supresión de las bases piratas por los Tribunales islámicos en 2006. Sin embargo, la retirada estadounidense (y posteriormente de la ONU) de Somalia en los años 1990 supone un importante recordatorio para la comunidad internacional de los riesgos de una intervención multinacional en tierra somalí.

4. Conclusiones

Consideramos que la metodología basada en la identificación y el análisis de los incidentes piratas somalíes, de acuerdo con las categorías propuestas, se ha revelado útil para comprender el *modus operandi* de la piratería somalí. Esto nos permite sugerir el empleo de esta metodología para el estudio de otros estudios de caso de piratería marítima que han aparecido en los últimos años, por ejemplo, en el golfo de Guinea. Esto facilitaría la realización de estudios comparativos que nos permitieran avanzar en la comprensión de la piratería marítima moderna.

En cuanto al estudio de la evolución de la piratería somalí, es de gran interés atender a la repercusión que puedan tener los cambios que se produzcan en diversos elementos y factores. La pregunta clave es si la piratería desaparecerá si cambian las condiciones internas de Somalia. O si, por el contrario, es una actividad capaz de permanecer en el tiempo y adaptarse a la evolución del país en los próximos años. Dado que los dos principales factores que permiten el mantenimiento de la piratería somalí son el pago de los rescates y la corrupción de las autoridades locales, resulta conveniente profundizar en la investigación de ambas variables. Por otra parte, se considera necesario analizar la evolución de la pesca ilegal por parte de flotas extranjeras en el dominio marítimo somalí así como incidir en la investigación y persecución de otros hechos denunciados como el vertido de productos tóxicos en aguas próximas a Somalia.

Asimismo, en relación con el contexto regional, conviene profundizar en la afección de la piratería somalí, en las economías de los países vecinos (turismo en Kenia y Seychelles, pesca en Mozambique, etc.) como en aspectos relacionados con su seguridad que puedan suponer un cambio del contexto regional.

Y en relación con el terrorismo internacional, parece oportuno continuar el estudio de los contactos recientemente iniciados entre los piratas y Al Shabab con el fin de determinar si se trata de una mera relación que busca el beneficio económico mutuo o puede dar lugar a una implicación más activa de algunos de los líderes piratas en el conflicto interno somalí, incluso, a través de su participación mediante la financiación de actividades terroristas en países vecinos de la región.

Por último, consideramos que también es necesario estudiar si, según se extienda el uso de vigilantes de seguridad, su efecto disuasorio propicia que sean secuestrados mercantes de compañías que no pueden afrontar su contratación por disponer de menor capacidad económica. Este fenómeno puede afectar a la duración de los secuestros, que podrían prolongarse, como ha ocurrido ya en algunos casos en los que el propietario o el país de origen de la tripulación no ha considerado asumible el rescate demandado por los piratas. Una segunda consecuencia puede consistir en un aumento de la violencia utilizada por los piratas, si se muestran incapaces de secuestrar barcos. Por ello, debe investigarse si los enfrentamientos entre piratas y equipos de seguridad van a más; o si los intercambios de disparos acaban provocando bajas en ambos grupos. Es probable que los armadores y propietarios con menor capacidad económica, que no puedan asumir el coste de contratar seguridad privada, opten por que sus barcos circunvalen el continente africano, evitando la navegación en aguas de alto riesgo. Este hecho podría beneficiar económicamente a las navieras más potentes y reducir la competencia en el sector. Asimismo, debería investigarse si este fenómeno provoca algún tipo de sobre coste en el precio de los productos transportados y su impacto, en las empresas afectadas y en el consumidor final.

BIBLIOGRAFÍA

- HANSEN, Stig Jarle [En línea] (2009). “Piracy in the greater Gulf of Aden. Myths, Misconception and Remedies”. Norwegian Institute for Urban and Regional Research; <http://www.nibr.no/filer/2009-29-ny.pdf> [Consultado: 11/02/2012]
- IBÁÑEZ, Fernando [En línea] (2012). “Obstáculos legales a la represión de la piratería marítima: el caso de Somalia”. Revista CIDOB d’afers internacionals, núm. 99, Barcelona, octubre de 2012; http://www.cidob.org/es/content/download/32658/525515/file/159-178_FERNANDO+IBA%C3%91EZ.pdf [Consultado: 11/02/2012]
- IBÁÑEZ, Fernando (2013). La amenaza de la piratería marítima a la seguridad internacional: el caso de Somalia. Ministerio de Defensa, Instituto Español de Estudios Estratégicos, Colección de tesis doctorales, Madrid.
- IMB (INTERNATIONAL MARITIME BUREAU) (2005-2011). Piracy and armed robbery against ships, annual reports 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010 y 2011 (primer semestre). Londres.
- IMO (INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION) (2005-2011). Reports on acts of piracy and armed robbery against ships. Circulars of Maritime Security Committee, Londres.
- LENNOX, Patrick [En línea] (2008). “Contemporary Piracy off the Horn of Africa”. Calgary: Canadian Defence & Foreign Affairs Institute; <http://www.cdfai.org/PDF/Contemporary%20Piracy%20off%20the%20Horn%20of%20Africa.pdf> [Consultado: 11/02/2012]
- MSC(HOA) (MARITIME SECURITY CENTER-HORN OF AFRICA) [En línea] (2010). “Latest alerts”; <http://www.mschoa.org> [Consultado: 31/12/2010]
- MURPHY, Martin N. (2011). Somalia: The new barbary?. Piracy and Islam in the Horn of Africa. New York: Columbia University Press.
- NGA (NATIONAL GEOSPATIAL-INTELLIGENCE AGENCY) [En línea] (2005-2011). “Anti-Shipping Activity Messages”, <http://msi.nga.mil/NGAPortal/MSI.portal> [Consultado: 11/02/2012]
- ONI (OFFICE OF NAVAL INTELLIGENCE) [En línea] (2005-2011). “Worldwide Threats to Shipping Reports”, <http://msi.nga.mil/NGAPortal/MSI.portal> [Consultado: 11/02/2012]
- SATKAUSKAS, Rytis (2010). “Piracy at sea and the limits of international law”. Aegean Rev Law Sea. Rodas: Aegean Institute of the Law of the Sea and Maritime Law. Vol. 1, nº. 2, pp. 217-235.
- SEYCHELLES FISHING AUTHORITY [En línea] (2006). “Annual Report”. Mahe; <http://www.sfa.sc/Annual%20Reports/Annual%20Report%202006.pdf> [Consultado: 11/02/2012]

