



**UNIVERSIDAD CENTRAL DE VENEZUELA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS
CENTRO DE ESTUDIOS DE POSTGRADO
ESPECIALIZACIÓN EN DERECHO DE LA NAVEGACIÓN Y DEL
COMERCIO EXTERIOR**

**LA PIRATERÍA SOMALÍ: OBSTÁCULOS LEGALES Y SU REPERCUSIÓN
SOBRE LA ACTIVIDAD ASEGURADORA MARÍTIMA**

**Trabajo Especial de Grado para optar al Título de Especialista en
Derecho de la Navegación y del Comercio Exterior**

Autor: Abogado Enrique José Fernández Delgado

TUTOR: Dr. M. Rafael Reyero Álvarez

Caracas, Marzo 2015



**CENTRAL UNIVERSITY OF VENEZUELA
FACULTY OF LAW AND POLITICS SCIENCE
POSTGRADUATE STUDIES CENTER
ESPECIALIZATION IN MARITIME LAW AND INTERNATIONAL
COMMERCE**

**THE SOMALI PIRACY: LEGAL OBSTACLES AND THEIR EFFECTS OVER
THE MARITIME INSURANCE ACTIVITY**

**Degree Thesis to Opt for the Title of Specialist in Maritime Law and
International Commerce**

Author: Lawyer Enrique José Fernández Delgado

Tutor: Dr. M. Rafael Reyero Álvarez

Caracas, March 2015

ÍNDICE

RESUMEN.....	6
RESUME	7
AGRADECIMIENTO Y DEDICATORIA	8
INTRODUCCIÓN.....	9
CAPÍTULO I. EL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN	11
1.1. Planteamiento de la investigación	11
1.2. Justificación de la investigación.....	12
1.3. Objetivos de la investigación	13
1.3.1. Objetivo General.....	13
1.3.2 Objetivos Específicos	13
CAPÍTULO II. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN	15
2.1. Tipo de investigación	15
2.2. Diseño de la investigación	15
CAPÍTULO III: MARCO TEÓRICO	17
3.1. Consideraciones Generales	17
3.2. Antecedentes de la investigación	17
3.3. Orígenes de la Piratería.....	18
3.4. Somalia.....	20
3.4.1. Sanidad	24
3.4.2. Cultura.....	24
3.4.3. Religión	25
3.4.4. El vertido de residuos	25
3.5. Perfil de los Piratas.....	28
CAPÍTULO IV: MODUS OPERANDI DE LOS PIRATAS SOMALIES.....	31
4.1. El Modelo de Negocios de la Piratería Somalí	31
4.2. Modus Operandi de los Piratas.....	32
CAPÍTULO V: MARCO LEGAL CONTRA LA PIRATERÍA	36
5.1. Definición de Piratería	36

CAPÍTULO VI. ASPECTOS RESALTANTES DE LA PIRATERÍA SOMALÍ..	51
CAPÍTULO VII. EFECTOS DE LA PIRATERÍA SOMALÍ SOBRE LA ACTIVIDAD ASEGURADORA MARÍTIMA	63
7.2. Seguro de Riesgos de Guerra	65
7.3. Seguro de Secuestro y Rescate (Kidnap & Ransom - K&R)	65
CAPÍTULO VIII. EFECTOS DE LA PIRATERÍA SOMALÍ SOBRE LA COMUNIDAD INTERNACIONAL Y LAS ACCIONES TOMADAS PARA ENFRENTARLA.....	75
8.1. Rutas de Navegación del Transporte Marítimo: Definiendo La exposición a la Piratería	75
8.2. Beneficios de la Piratería.....	77
8.3. Víctimas.....	79
8.4. Antipiratería en el mar	81
8.5. Aplicación de la Ley. Apresar y encerrar a los Piratas Responsables	82
8.6. Interrumpir los Flujos Financieros Ilícitos.....	84
8.7. La Administración Central y Regional de Somalia y la Lucha Contra la Piratería	84
8.8. Intervenciones Socioeconómicas	87
8.9. El aumento del riesgo de muerte y detención.....	87
8.10. El aumento del costo de oportunidad de convertirse en un pirata	87
8.11. La reducción de las posibilidades de éxito de Secuestros.....	88
8.12. Las Mejores Prácticas Gerenciales (Best Management Practices – BMP). Prácticas de Sensibilización de la Industria	89
8.13. Las Ciudadelas dentro de las Embarcaciones.....	91
8.14. Seguridad Privada	92
8.15. Un poco de inventiva	100
8.16. Somalia (Puntlandia)	101
8.16.1. Los piratas somalíes se vuelven pescadores	102
8.17. Secuestros de tanqueros.....	104
8.18. Impacto sobre los marineros en el 2012.....	104
8.19. Secuestro y Rescate.....	105
8.20. Ataques armados.....	106
8.21. Subsistencia de la piratería	106

8.22. Valor de la propiedad robada	107
8.23. La Respuesta Humanitaria: el Programa de Respuesta Humanitaria a la Piratería Marítima	108
8.24. Los resultados del programa:	109
CAPÍTULO IX. VENEZUELA Y LA PIRATERÍA SOMALÍ	110
CONCLUSIONES	112
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	115
ANEXOS	119

**UNIVERSIDAD CENTRAL DE VENEZUELA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS
CENTRO DE ESTUDIOS DE POSTGRADO
ESPECIALIZACIÓN EN DERECHO DE LA NAVEGACIÓN Y DEL
COMERCIO EXTERIOR**

**LA PIRATERÍA SOMALÍ: OBSTÁCULOS LEGALES Y SU REPERCUSIÓN
SOBRE LA ACTIVIDAD ASEGURADORA MARÍTIMA**

Autor: Abogado Enrique José Fernández Delgado

Tutor: Dr. M. Rafael Reyero Álvarez

Fecha: Marzo 2015

RESUMEN

El objetivo principal de esta investigación es analizar el fenómeno de los piratas somalíes, considerando entre los objetivos específicos los obstáculos legales que enfrenta la comunidad internacional para dar una solución a esta situación; las causas históricas y políticas que originaron la actividad de los mencionados piratas y determinar los efectos que ha tenido ésta sobre las compañías aseguradoras, tomando en cuenta que estas últimas son una parte fundamental en la mitigación de los riesgos de la navegación.

La piratería frente a las costas de Somalia, en el llamado “Cuerno de África”, según estudios y publicaciones realizadas por reconocidas instituciones como la Organización Marítima Internacional (OMI), el Comité Marítimo Internacional (CMI) y la Vicepresidencia para África del Banco Mundial, ha tenido un impacto significativo sobre la actividad del comercio internacional, a tal punto que podría considerarse como un impuesto al comercio y un medio de financiamiento del terrorismo.

¿Qué es la piratería somalí?, ¿Qué la diferencia de otros actos de piratería?, ¿Por qué se considera un impuesto al comercio y un medio de financiamiento de grupos insurgentes?

Aun cuando en la actualidad varias naciones han sumado esfuerzos para acabar con la piratería somalí, poco han logrado para atacar este asunto, dejando sin explicación la incapacidad de la comunidad internacional para hacer frente a este problema y convirtiéndose en una actividad exitosa. La casi inexistencia de un marco legal que permita hacer frente a esta situación no solo ha dificultado la resolución del problema, sino que además se ha convertido en un obstáculo.

Descriptor: Piratas, piratería somalí, riesgos, Somalia, comercio internacional, compañías aseguradoras, BMP 4.

**CENTRAL UNIVERSITY OF VENEZUELA
FACULTY OF LAW AND POLITICS SCIENCE
POSTGRADUATE STUDIES CENTER
ESPECIALIZATION IN MARITIME LAW AND INTERNATIONAL
COMMERCE**

**THE SOMALI PIRACY: LEGAL OBSTACLES AND THEIR EFFECTS OVER
THE MARITIME INSURANCE ACTIVITY**

**Author: Lawyer Enrique José Fernández Delgado
Tutor: Dr. M. Rafael Reyero Álvarez
Date: March 2015**

RESUME

The main objective of this research is to analyze the phenomenon of the Somali pirates, considering between the specific objectives the legal obstacles faced by the international community to give a solution to this situation; the historical and political causes which originated the activity of the mentioned pirates and to determine the effects of it over the insurance companies, taking into account that they are a fundamental part in the mitigation of the risk related to the navigation.

The piracy off the coasts of Somalia, in the known "Horn of Africa", according to the researches and publications made by very important institutions as the International Maritime Organization (OMI), the International Maritime Committee (IMC) and the Mundial Bank Vice-presidency for the Africa Continent, have had a great impact over the international commerce activity, to a point that it could be considered as a tax to commerce and a way of financing the terrorism.

What is the Somali piracy? What makes the difference between this kind of piracy and the others? Why is that considered a tax to the commerce and a way of financing insurgent groups?

Although nowadays some nations have gathered efforts to finish the Somali piracy, is not much what they have achieved to attack this issue, leaving without any explication the incapacity of the international community to face this problem which has become in a successful activity. The lack of a legal framework to face this situation, has difficulted not only to find out a solution to the problem, but it has become an obstacle.

Descriptors: Pirates, Somali piracy, risks, Somalia, international commerce, insurance companies, BMP 4.

AGRADECIMIENTO Y DEDICATORIA

Quiero agradecer primeramente a Dios por haberme dado la fuerza física y mental necesaria para dar luz a este trabajo especial de grado; a mi Madre por ser la guía de mis pasos, la inspiración y sostén de mis logros; a mi tutor, el Dr. M. Rafael Reyro Álvarez, cuyo apoyo hizo posible la materialización académica de este trabajo; y muy especialmente a la M.Sc. Konkenzy Arelis Di Gregorio, cuyo apoyo, constancia y orientación fueron fundamentales para poder realizar y concluir esta interesante investigación.

Finalmente, dedico este documento a mi Abuela Aura Monagas de Delgado y a mi Padre Enrique Fernández, quienes ya no están conmigo, mas sin embargo su recuerdo y consejos siguen presentes en mi vida, y a mi Abuela Isabel quien me ha dado todo su apoyo y cariño para llevar a cabo esta tarea.

INTRODUCCIÓN

La mayor parte de los bienes que son destinados al comercio internacional, bien sea para su importación o exportación, son transportados por vía marítima, desde y hacia los distintos puertos de gran cantidad de países, a través de las rutas geográficas establecidas en los mares y océanos del globo terráqueo. El transporte de mercancía marítima cobra entonces suma importancia, mayormente debido a que un buque puede transportar mayor cantidad de carga que un avión y a un costo mucho menor. Pero en contraposición a esta ventaja, se encuentra la piratería como uno de los tantos riesgos marítimos

Hoy día, la situación de la piratería a nivel mundial es ampliamente conocida. Los buques de todo el mundo no están exentos de actos de pillaje, bien sea contra la carga, la tripulación o el buque.

Este documento abarca, entre otros aspectos, los concernientes a las causas sociales, históricas, culturales y políticas que han generado esta problemática. También presenta la complicada situación legal que enfrenta la comunidad internacional –y por ende la navegación marítima- para encarar este problema.

Dentro de los aspectos socio-culturales, políticos e históricos, se presenta una Somalia deprimida, devastada por años de guerra civil, golpeada por la pesca ilegal, la devastación del ecosistema marino y la contaminación de las aguas con desechos tóxicos y radioactivos en detrimento de los somalíes, así como la corrupción, las malas condiciones de vida, el poco acceso a los sistemas sanitarios y de educación, la disminuida esperanza de vida de la población, y la ausencia de un gobierno capaz de defender la soberanía y generar condiciones de vida dignas. Esto son algunos de los asuntos significativos que dan origen a los piratas somalíes y más preocupante

aún, los lazos de éstos con elementos insurgentes islámicos, los cuales representan un peligro no solo para las comunidades y clanes de Somalia, sino también para la seguridad y la paz mundial.

Ahora bien, como quiera que la comunidad internacional se ha visto especialmente afectada por la piratería somalí, el presente trabajo aborda el entramado legal de las distintas iniciativas que se han presentado para poder combatirla.

Asimismo, el tema de la piratería representa un riesgo cuya mitigación corresponde, entre otras, a las compañías de seguros. El presente trabajo especial de grado también contempla el aspecto relativo al impacto que ha tenido la actividad de los piratas somalíes sobre el seguro marítimo, evidenciándose como esta situación ha afectado la valoración que hacen estas empresas sobre los riesgos inherentes a la navegación a través del Canal de Suez.

Finalmente, aun cuando el título del presente trabajo refiere a la piratería Somalí, debe considerarse que debido a las Zonas de Riesgos ubicadas en el Este y Oeste de África, los riesgos de la piratería en el continente africano están conectados entre sí, y se informan mutuamente para determinar las mejores acciones a tomar. Por tal motivo, el análisis y los señalamientos referidos a unos de los objetivos específicos, abordan la situación de las compañías de seguros frente a la piratería, desde un punto de vista general para luego ir a lo particular, tomando así en cuenta, los riesgos derivados de la piratería en el Golfo de Guinea, donde si bien las condiciones de la piratería varían en su modus operandi, la afectación al comercio marítimo y a la actividad aseguradora también resulta de gran importancia.

CAPÍTULO I. EL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

1.1. Planteamiento de la investigación

La Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar define la piratería de forma tal que esa concepción legal es la que ha sido acogida por la mayoría de los países para definir el tipo penal; sin embargo, es precisamente el aspecto legal el que se ha transformado en una piedra de tranca para solucionar el tema de la piratería moderna que, en el caso que nos ocupa, la piratería somalí, refiere a la actividad de un grupo de supuestos pescadores que tomaron sus embarcaciones y portando armas automáticas, lanzamisiles y lanzagranadas, se hicieron a la mar en búsqueda de embarcaciones que poder secuestrar, para luego pedir cuantiosas sumas de dinero como rescate por los buques, su carga y la tripulación.

Si bien la piratería en África se presenta en casi toda la zona costera del continente, los casos que han acaparado mayor atención refieren a la piratería en las zonas de El Golfo de Guinea, donde los ataques de los piratas reportan una mayor ocurrencia en Nigeria, Camerún, Lagos, Ghana, Togo, Benín, Guinea Ecuatorial, Gabón y en el llamado Cuerno de África; los actos de piratería cometidos frente a las costas de Somalia contra aquellos buques que transitan por el Golfo de Adén, desde y hacia el Canal de Suez afectando inclusive la seguridad de la navegación y la actividad económica en el Océano Índico.

En el presente trabajo de investigación se expone y analiza la problemática de la piratería en el llamado Cuerno de África, sus causas, los principales obstáculos legales que enfrenta la comunidad internacional para hacer frente a esa situación, así como la afectación sobre la actividad aseguradora marítima. Así, esta investigación da respuesta a las interrogantes siguientes:

1. ¿Cuáles son las razones históricas y políticas que dieron origen al problema de la piratería somalí?
2. ¿Cuáles son los métodos de acción de los piratas somalíes?
3. ¿Cuáles son los problemas más significativos que, desde el punto de vista legal, dificultan la solución al problema de la piratería somalí?
4. ¿Qué efectos han tenido las acciones de los piratas sobre la actividad aseguradora?
5. ¿Cuáles son las acciones que ha tomado la sociedad internacional para hacer frente a esta situación?
6. ¿De qué manera se ha visto afectada la comunidad internacional y la gente del mar, por la piratería en el Cuerno de África?
7. ¿De qué manera se vería afectado nuestro país por la situación de la piratería somalí?

1.2. Justificación de la investigación

Como es bien sabido toda actividad del hombre está sujeta a riesgos que vienen determinados por la naturaleza de la misma, y la aventura marítima no es precisamente una excepción a esta regla, al contrario es una de las actividades más riesgosas y en razón de ello quien se dedica a surcar los mares está expuesto a riesgos que van más allá de los que normalmente enfrenta una persona común, siendo la piratería precisamente uno de los tantos riesgos propios de la navegación.

Igualmente, tomando en cuenta que la Especialización en Derecho de la Navegación y del Comercio Exterior aborda los aspectos que involucran las actividades de comercio entre distintos países por vía marítima, es precisamente el contenido programático el que aportó las herramientas para acceder al tema objeto de estudio, el cual representa una realidad que ha

acaparado la atención mundial debido al modus operandi de la actividad realizada por los piratas somalíes.

Ahora bien, aun cuando a simple vista podría pensarse que la actividad de los piratas somalíes no tiene repercusión en otras partes del mundo, y por ende su estudio resulte poco significativo para quienes vivimos en el hemisferio occidental, al punto de considerar que esa situación sólo afecta a Somalia -y posiblemente a sus vecinos-, nada más alejado de la realidad que esa afirmación, toda vez que la globalización y la dinámica de la actividad marítima como motor del comercio mundial permite pensar que ineludiblemente el secuestro de buques tanqueros y transportes de contenedores –que son básicamente los objetivos de los piratas-, afecta no solo a nuestro país, sino a todos aquellos que de una u otra forma participan en el intercambio de mercancías y servicios por medio de la actividad marítima.

Adicionalmente, la escogencia del tema de estudio se fundamenta en el hecho de que se pudo comprobar que si bien el comercio marítimo forma parte del tramado comercial de la mayoría de los países, muy pocas personas conocen la problemática de los piratas somalíes, aun cuando afecte directa y/o indirectamente la actividad comercial y marítima de nuestro país.

1.3. Objetivos de la investigación

1.3.1. Objetivo General

Analizar el fenómeno de la piratería somalí en el cuerno de África, con el propósito de establecer sus causas y los obstáculos legales que enfrenta la comunidad internacional para hacer frente a la situación, así como determinar su repercusión sobre la actividad aseguradora marítima en la zona y en el comercio mundial.

1.3.2 Objetivos Específicos

- Identificar las razones históricas y políticas que dieron origen al problema de la piratería somalí.

- Definir los métodos de acción de los piratas somalíes para cometer su delito.
- Analizar los problemas que desde el punto de vista legal enfrenta la comunidad internacional para hacer frente a la piratería en las costas de Somalia.
- Establecer los efectos que han tenido las acciones de los piratas sobre la actividad aseguradora.
- Determinar los efectos de la piratería somalí sobre la comunidad internacional -incluyendo nuestro país- y la gente del mar, así como las acciones tomadas para hacer frente a esta situación.

CAPÍTULO II. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

2.1. Tipo de investigación

El esquema o tipo de investigación para la consecución de los objetivos propuestos en la presente investigación, se compagina con un estudio cualitativo, específicamente documental¹ de tipo bibliográfico.

La investigación bibliográfica o documental consistió en el uso de la técnica de análisis de contenido que permitió sistematizar la información que dieron origen al problema de la piratería en el mundo específicamente en Somalia, sus causas, repercusiones y tratamiento legal, además se realizó un estudio comparado de este problema en otras zonas a fin de determinar si esta situación pudiera reproducirse en Venezuela.

Adicionalmente, se examinaron todo el conjunto de fuentes bibliográficas que fueron de utilidad al planteamiento y objetivos de la investigación, para su posterior lectura discriminatoria, a objeto de ordenar el material obtenido, permitiendo obtener antecedentes concretos que respaldaron los lineamientos que se hicieron en la investigación, para así arrojar las conclusiones resultantes.

2.2. Diseño de la investigación

El diseño utilizado en el marco de la investigación planteada es no experimental², por cuanto se trata de un trabajo que partirá de investigaciones

¹ Investigación Documental: es una variante de la investigación científica, cuyo objetivo fundamental es el análisis de diferentes fenómenos de orden histórico, psicológico, sociológicos, etc., de la realidad a través de la indagación exhaustiva, sistemática y rigurosa, utilizando técnicas muy precisas; de la documentación existente, que directa o indirectamente, aporta la información atinente al fenómeno que se estudia. La fuente principal de la información son los documentos. Graterol Guzmán, E. (2012).

² Investigación no Experimental: Podría definirse como la investigación que se realiza sin manipular deliberadamente variables. Es decir, se trata de estudios donde no hacemos variar en forma intencional las variables independientes. Lo que hacemos en la *investigación no*

existentes que han sido expuestos en cuanto a su noción, caracteres, interpretación legal y efectos; de modo que la investigación es esencialmente teórica.

En tal sentido, para alcanzar los objetivos ya indicados, se realizó la investigación bajo los siguientes lineamientos:

- Revisar la diversa información existente sobre los aspectos políticos e históricos propios de la región donde se desarrolla la actividad de los sujetos de la investigación propuesta.
- Analizar los esfuerzos legislativos, legales, preventivos, económicos y militares, que han hecho las distintas naciones afectadas para atacar el problema de los piratas somalíes.
- Exponer los distintos puntos de vista de algunos autores que han realizado investigaciones respecto a la situación en el llamado “Cuerno de África”.
- Exponer y analizar la información existente con referencia a la influencia que ha tenido la piratería somalí sobre la actividad aseguradora.

experimental es observar fenómenos tal como se dan en su contexto natural, para después analizarlos. Hernández Sampieri, R.; Fernández Collado, C. y Baptista Lucio, P (2003).

CAPÍTULO III: MARCO TEÓRICO

3.1. Consideraciones Generales

En este capítulo, se presenta el marco teórico del trabajo de investigación, contenido de las bases teóricas de la misma. Por tal motivo, se exponen principalmente: 1) la definición de la piratería, de acuerdo a la legislación internacional; 2) breve reseña histórica sobre los piratas más famosos; y 3) breve análisis de Somalia, que se presenta como un país deprimido, devastado por una guerra civil inclemente y cuyas costas fueron usadas como basurero de vertidos tóxicos; esto último a los fines de dibujar el panorama y exponer las causas que dieron origen a la piratería somalí.

3.2. Antecedentes de la investigación

Los antecedentes de la investigación están referidos netamente a la bibliografía consultada y a los trabajos de investigación plasmados en distintos textos publicados en Europa, Estados Unidos, Canadá e incluso China.

El marco teórico está constituido por el análisis de la variada información recabada por los distintos investigadores que han abordado el tema, así como del análisis de las normas que desde el punto de vista legal han servido de base para atacar esta situación. Como quiera que el tema se desarrolla en el espacio geográfico del llamado “Cuerno de África”, las fuentes documentales, en su mayoría, del material examinado, analizado y expuesto en el presente trabajo procedieron de autores anglosajones, así como de organizaciones cuyos documentos son publicados en el idioma inglés: la Organización Marítima Internacional (International Maritime Organization), la Organización de Naciones Unidas (ONU), la Vicepresidencia para el África del Banco Mundial, entre otros.

En razón de lo anterior, la información, aunque escasa, resultó ser muy diversa en cuanto a los resultados contenidos en los informes derivados de los

estudios realizados por las organizaciones que realizan un seguimiento a la situación de la piratería en África.

Igualmente, entre las investigaciones revisadas, se consideró como punto de referencia, el Trabajo Especial de Grado para optar al título de Especialista en Derecho de la Navegación y del Comercio Exterior de la Universidad Central de Venezuela de Molina, Javier Enrique, publicado en fecha 26 de noviembre de 2013, titulado “Piratería Marítima y su Regulación Jurídica Nacional e Internacional”.

Dicha investigación trata el tema de la piratería desde un punto de vista muy general, pues su objetivo es la regulación de la misma, mas no así sus efectos y ni lo específico de la piratería somalí; sin embargo, precisamente el aspecto de la regulación, sirvió de base para determinar la situación legal de la piratería en las costas de Somalia.

3.3. Orígenes de la Piratería.

Edward Teach, -mejor conocido como “Barbanegra”- fue un notorio pirata inglés quien operaba en las aguas del Mar Caribe y la parte Norte del Océano Atlántico, que *“...dejó tal impacto en la imaginación popular que su época fue conocida como la **Edad de Oro de la Piratería.** (...) Teach impresionaba por su elevada estatura, a la que añadía una imagen impactante: le gustaba mostrarse en público **tocado con un aparatoso tricornio con***



***plumas** y armado a conciencia con **varias espadas, cuchillos y una pistolera** con tres juegos de pistolas de diversos calibres. Para rematar, acicalaba su poblada barba oscura con mechales de cañón que le colgaban como adornos navideños y que encendía cuando entraba en combate. Quienes le vieron luchar **decían que se parecía al diablo,** con su terrorífica*

mirada y una nube de humo en torno a la cabeza” (Resaltado del Original). (Otero & Sanz, 2009)

Por otro lado, tenemos a Henry Morgan, un temido y exitoso pirata que se hizo un nombre para sí mismo en “...*varias campañas bélicas contra las posesiones españolas en la zona del mar Caribe. Realizó su primera operación a gran escala en 1668 al saquear la ciudad de Puerto Príncipe (actual Camagüey) en Cuba, y culminó con la atrevida acometida a la ciudad de Panamá en 1670. En este lugar, a pesar de tener las circunstancias en su contra al atravesar el istmo de Panamá a través de la selva, y con evidente desventaja de hombres y armamento, demostró sus dotes de mando al encabezar una banda de asaltantes hasta lograr la victoria” (Wikipedia, 2005). Entre los ataques más notables de este pirata tenemos el saqueo a Puerto Príncipe (marzo de 1668), el saqueo a Portobelo (julio de 1668), el saqueo a Maracaibo y Gibraltar (marzo de 1669) y finalmente el saqueo a Panamá (enero de 1671).*

Eran épocas de los enormes buques de madera, impulsados por la fuerza eólica que estos lograban obtener tras desplegar sus enormes velas. Travesías guiadas exclusivamente por las estrellas y el compás. Viajes que podían durar hasta seis meses de un extremo a otro del mundo conocido. Días en los que si bien, ya Galileo Galilei había desmembrado el pensamiento de que la tierra era plana, la navegación seguía siendo igual de rudimentaria y peligrosa.

Si bien, la concepción de la piratería y del pirata, referida en los párrafos anteriores, dista mucho de lo que es la piratería “moderna”, el pillaje, en esencia, sigue siendo igual.

3.4. Somalia

La República Federal de Somalia, es un país ubicado en el llamado Cuerno de África, al este del continente africano. Limita al Oeste y Noroeste con Etiopía y con Yibuti, al sur con Kenia, al norte con el golfo de Adén, y al este con el Océano Índico. Precisamente, debido a su ubicación geográfica, Somalia es la puerta de entrada –o salida- del Canal de Suez, a través del Golfo de Adén.



A comienzo del año 1980, antes del estallido de la guerra civil en Somalia, el Ministerio Somalí de la Agencia de Pesca y Desarrollo Costero, lanzó y desarrollo un programa enfocado en el establecimiento de cooperativas de agricultura y pesca, para la pesca artesanal. El programa recibió considerables inversiones extranjeras, para varios proyectos de desarrollo de pesca, toda vez que se consideraba que la industria pesquera somalí tenía gran potencial, debido a sus inexploradas reservas marinas. El gobierno durante ese tiempo permitió la pesca por parte de buques extranjeros, previo el otorgamiento de licencias o acuerdos de cooperación, formando alianzas con Irak e Italia.

Luego del colapso del gobierno central y la consecuencial guerra civil, la marina de Somalia desapareció. Con las aguas territoriales somalíes indefensas, buques pesqueros de arrastre extranjeros comenzaron a pescar ilegalmente frente a las costas de Somalia, así como las grandes naves de grandes compañías empezaron a botar desechos tóxicos en dichas costas, acarreado como consecuencia la devastación de las reservas pesqueras.

En el año 1987, surgió una oposición armada en el norte del país, debido a la pésima situación económica. En 1990, este grupo adquirió el

control de la mayor parte del territorio disolviéndose *de facto* el estado somalí anteriormente existente. Así, tras una larga y cruenta guerra civil, Somalia se dividió en pequeños estados y facciones independientes, sin un poder que lo gobierne en su totalidad, algunos de los cuales no fueron reconocidos por la comunidad internacional y desaparecieron tan pronto como se formaron. Al norte del país, se estableció un gobierno llamado Somalilandia, al que siguió la secesión de Jubalandia, posteriormente desaparecida. Desde entonces el país ha carecido de un gobierno central, siendo característico el dominio de ciertos grupos en algunos territorios, hasta que en el año 2004 se conformó el Gobierno Federal de Transición, que tenía como objetivo unificar el país, con el consenso de las provincias que se separaron o que se declararon independientes. Finalmente en el año 2012, se aprobó una nueva Constitución provisional que regirá para todo el país unificado. Su ciudad capital y más poblada es Mogadiscio.

Las iniciativas internacionales para ayudar en la situación de Somalia, han sido rechazadas por algunos de los grupos que detentan el poder. En 1992 Estados Unidos envió tropas para asistir con la repartición de alimentos, para ayudar a mitigar los efectos de la hambruna sobre la población, pero el Congreso Unido Somalí³ se opuso a esta intervención y provocó la salida de la ayuda extranjera. La Organización de las Naciones Unidas (ONU) intervino

³ El Congreso Unido Somalí (CUS) fue una de las principales organizaciones paramilitares en Somalia. Formado en 1987, jugó un papel clave en el derrocamiento del gobierno de Siad Barre en 1991, y se convirtió en un objetivo de la campaña de Fuerza de Tareas Unificada en 1993. Tras las luchas internas, el Congreso Unido Somalia se dividió en grupos más pequeños. Para el año 2004, con el establecimiento de un Gobierno Nacional de Transición (GNT), se puso en marcha un proceso de desarme, y algunos líderes moderados ex - CUS se incorporaron a la nueva administración provisional. (Wikipedia, 2005)

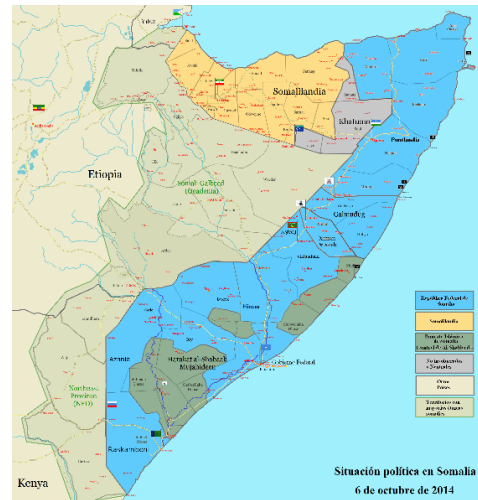
para la formación de un gobierno sin tener éxito. Actualmente, el territorio de Somalia se encuentra dividido tal como puede apreciarse en el siguiente mapa:

Desde julio de 2011, una gran parte de África, incluyendo Somalia, atraviesa una intensa sequía que ha sido catalogada como la peor desde hace más de 60 años, lo que ha generado una peligrosa crisis

alimentaria. Más de 3 millones de personas se encuentran en riesgo de morir por desnutrición y muchas zonas no han podido ser atendidas por parte de los grupos de ayuda humanitaria, debido a la presencia y amenazas de grupos insurgentes islamistas.

Según Transparencia Internacional en su informe global sobre la corrupción del 2014, Somalia es el país más corrupto del mundo –junto con Korea del Norte- con una puntuación de 8 (1 muy corrupto - 100 nada corrupto). (Transparencia Internacional, 2014)

Somalia tiene una población estimada de 10.428.043 de personas. Debido a la complicada situación política y a la naturaleza nómada de gran parte de sus habitantes, las estimaciones demográficas son difíciles de ajustar. El último censo realizado por el Gobierno de Somalia, data del año 1975⁴, y es en el que se basan algunos de los analistas extranjeros, a los fines de las estimaciones para generar los indicadores demográficos. Sin embargo, el índice de crecimiento de la población de Somalia es uno de los más altos de África y del mundo, teniendo así estimaciones en un rango de 15 a 25 millones de habitantes, según otros demógrafos. Esta estimación es derivada del censo



⁴ La razón por la cual no se ha realizado un nuevo censo poblacional, es que la violencia y la inseguridad derivadas de la guerra civil en Somalia, así como la división del territorio, ha imposibilitado la realización del mismo.

oficial, pues la obtención de datos precisos se hace realmente difícil debido a la situación del país, al constante movimiento de los grandes grupos nómadas y refugiados debido a la hambruna y las guerras de clanes. La Agencia Central de Inteligencia de los Estados Unidos de Norteamérica (C.I.A.) es uno de los organismos que, sobre la base de la información existente al año 1975, ha realizado proyecciones estadísticas del crecimiento poblacional en Somalia, que han servido para analizar la situación actual del país. De igual forma, el Programa para el Desarrollo de las Naciones Unidas en Somalia, realizó el Reporte de Desarrollo Humano en Somalia, el cual fue publicado en el año 2012, y cuyos datos son bastante cercanos a las estimaciones estadísticas realizadas por la C.I.A.

Actualmente, el 60% de los somalíes son pastores nómadas o seminómadas de vacas, camellos, ovejas y cabras. Un 25% de los habitantes son granjeros asentados en las regiones fértiles entre los ríos Juba y Shebelle, al sur del país. El resto de la población se concentra en las áreas metropolitanas.

Según los datos expuestos por la C.I.A.⁵, aun cuando las condiciones de vida de la población en Somalia han presentado cierta mejoría desde el año 2001 hasta la actualidad, las condiciones siguen siendo preocupantes, tal como puede verse a continuación:

- Esperanza de vida al nacer:
Población total: 51,58 años
Hombres: 49,58 años
Mujeres: 53,65 años (estimación al 2014)
- Tasa de fertilidad total: 6,08 hijos nacidos/mujer
- Alfabetismo:

⁵ The World Factbook: Agencia Central de Inteligencia de los Estados Unidos de América, 2014

Población total: 37,8%

Hombres: 49,7%

Mujeres: 25,8% (estimación 2001)

- Obesidad: 4.8% (2008)
- Niños menores de 5 años, bajos de peso: (2006) 32,8%
- Trabajo infantil (entre 5 y 14 años de edad): 49% (estimación 2006)

Como puede verse, los datos presentados varían en el año de estimación, lo cual se debe precisamente a la dificultad para obtener la información necesaria.

3.4.1. Sanidad

El acceso a los servicios básicos de salud, es bastante precario. En el año 1972, el presidente Siad Barre, puso fin a la práctica de la medicina privada. La mayoría de los centros de atención nacionales son aportados por los militares, que cuentan con escasos recursos sanitarios, entre otros servicios. Posteriormente, debido a la guerra civil, el tejido de la infraestructura sanitario, fue destruido casi en su totalidad, dificultando aún más la atención a la población. Sin embargo, al igual que sucedió en otros sectores que también habían sido nacionalizados, surgió un mercado negro de proveedores informales que administraban vacunas y proporcionaban servicios sanitarios, lo que hizo que el acceso a las instalaciones experimentase un significativo crecimiento. Muchos centros sanitarios nuevos, clínicas, hospitales y farmacias han sido creados gracias a iniciativas somalíes locales.

3.4.2. Cultura

El islam tiene una influencia predominante en la cultura somalí, la cual se fundamenta también en la poesía, y se ha desarrollado a lo largo de los años de forma oral.

3.4.3. Religión

Si bien en la actualidad, la religión predominante es el Islam (definida como religión oficial en la constitución de Somalia), ello no ha sido así en todo momento. Los distintos imperios que han invadido el país, han tratado de imponer sus propias creencias. Esto fue lo que sucedió con los ingleses, que intentaron imponer el protestantismo, y los italianos que hicieron lo propio con el fascismo.

3.4.4. El vertido de residuos

Desde finales los años 80, a principio de la década de los 90 y continuamente durante el desarrollo de la guerra civil, se dio la deposición de desechos tóxicos en las costas de Somalia, comprendidos por desechos radioactivos de uranio, plomo, cadmio,



mercurio, industriales, clínicos, químicos, tratamiento de materiales como cuero y otros desechos tóxicos, muchos de los cuales simplemente eran



lanzados en las playas, desde la borda de los buques en las playas en contenedores y barriles, cuyos desechos goteaban, los cuales podían ser de pequeñas o de grandes dimensiones, sin tener en cuenta la salud de la población local y el devastador impacto ambiental.

El tsunami del 2004, ocurrido en el Océano Índico afectó - entre otros países - las costas de Somalia y llevó muchos de esos contenedores a la playa, dejando al descubierto una situación que se había denunciado, pero a la que pocos o casi nadie prestaba atención. Compañías europeas y funcionarios somalíes han sido acusados de esta situación.

Esta situación, no sólo ha dejado víctimas somalíes. Una periodista italiana de nombre Ilaria Alpi, fue asesinada en circunstancias extrañas, mientras realizaba una investigación con relación



a la contaminación de las costas de Somalia, luego de haber descubierto nexos de las mafias italianas en el caso. En marzo del 2004, Alpi y su camarógrafo, Miran Hrovatin, fueron asesinados en una emboscada en su vehículo en Mogadiscio, capital de Somalia, por un comando de siete hombres armados, cuando la reportera regresaba de Bosaso, Somalia. Hashi Omar Hassan, ciudadano somalí, fue condenado a 26 años de prisión por el doble homicidio.



En 2009, Francesco Fonti, un antiguo miembro de una organización de la mafia italiana, señaló que Ilaria Alpi y su camarógrafo, fueron asesinados porque ellos presenciaron la operación de vertido de desechos tóxicos, que llevaba a cabo la mafia italiana en Bosaso. Al momento de su muerte, Alpi estaba siguiendo el caso del tráfico de armas y desechos tóxicos por parte de la mafia italiana en Somalia, donde ella pensaba que estaba envuelta, incluso, la armada italiana.

El 20 de marzo de 2014, 20 años después de su muerte, el gobierno italiano autorizó la desclasificación de los archivos secretos de la muerte de Alpi y Hrovatin.

Tras el tsunami, han surgido acusaciones de que luego del estallido de la guerra civil de Somalia a finales de 1991, las costas de ese país fueron utilizadas como un vertedero para la eliminación de residuos tóxicos.

Las enormes olas que azotaron el norte de Somalia han resucitado toneladas de residuos nucleares y tóxicos que se vierten ilegalmente en aguas somalíes por varias empresas europeas (empresas ficticias creadas por la mafia italiana). El Partido Verde Europeo⁶ realizó estas revelaciones mediante la presentación ante la prensa y el Parlamento Europeo en Estrasburgo de los contratos firmados por dos empresas - la firma europea ítalo-suiza, Achair Partners, y un corredor de residuos italianos, Progresso, y representantes de los señores de la guerra, entonces en el poder, aceptaron 10 millones de toneladas de residuos tóxicos a cambio de 80 millones de dólares.

De acuerdo con un informe de la misión de evaluación del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), se han reportado gran cantidad de infecciones respiratorias, úlceras en la boca y sangrado, hemorragias abdominales e infecciones cutáneas inusuales entre muchos habitantes de las zonas alrededor de las ciudades del noreste de Hobbio y Benadir en el Océano Índico de la costa, síntomas compatibles con la enfermedad por radiación. El PNUMA sugiere que la situación actual a lo largo de la costa de Somalia representa un riesgo ambiental muy grave, no sólo en Somalia sino también en la sub-región del este de África.

⁶ Partido político europeo creado el 22 de febrero del 2004 en Roma, Italia.

Así, en 1992, los informes corrían en la prensa europea advirtiendo sobre las empresas europeas "sin nombre" que contratan con los caudillos locales para verter residuos tóxicos tanto en Somalia como frente a sus costas. El Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente fue llamado para investigar y el parlamento italiano aprobó un informe, una década más adelante, donde se señalaba que varias "empresas" europeas, creadas por la mafia italiana, enviaban cientos de miles de toneladas de residuos industriales tóxicos de Europa a Somalia.



Visto lo anterior, resulta pertinente traer a colación lo señalado en el artículo 9 (1) (d) de la Convención de Basilea Sobre el Control de los Movimientos Transfronterizos de los Desechos Peligrosos y su Eliminación, es ilegal "(...) *todo movimiento transfronterizo de desechos peligrosos o de otros desechos realizado (...) que entrañe la eliminación deliberada (por ejemplo, vertimiento) de los desechos peligrosos o de otros desechos en contravención de este Convenio y de los principios generales del derecho internacional (...)*".

De acuerdo con el Programa Ambiental de las Naciones Unidas, Somalia ha sido utilizada como un vertedero de residuos peligrosos a partir de los años 90, y continuando a través de la guerra civil en ese país. Las empresas europeas encontraron que era muy barato deshacerse de los residuos: USD 2,50 dólares la tonelada, cuando los costos de eliminación de residuos en Europa estaban más cerca de USD1000 por tonelada.

3.5. Perfil de los Piratas

Conforme a la investigación realizada para la elaboración del presente trabajo, el perfil de los piratas somalíes, podría decirse que está definido por las



condiciones de vida existente en Somalia, determinada por los aspectos políticos, sociales, culturales, sanitarios y hasta religiosos, los cuales tienen gran impacto en este sentido.

Así puede señalarse, que la continua situación de guerra civil ha destruido el tejido industrial del país, las viviendas han desaparecido en gran medida y se ha generado una situación económica complicada, que termina por afectar a quienes tienen menor capacidad para enfrentarla, y auspiciando la corrupción como actividad “económica”. Precisamente esta situación de constante conflicto, erosionó la autoridad del gobierno, lo que trajo como consecuencia una crisis de gobernabilidad que comprometió la capacidad del Estado para mantenerse y defenderse a sí mismo, siendo uno de los ejemplos más enigmáticos el hecho de que grandes buques pesqueros de varios países acudían a la Zona Económica Exclusiva de Somalia, a realizar pesca de arrastre en grandes cantidades, sin que el gobierno pudiera realizar las acciones pertinentes para defender su soberanía.

Esta minusvalía del gobierno, junto con la descontrolada corrupción, permitió adicionalmente que las costas de Somalia fueran usadas de forma criminal e inescrupulosa como vertedero de desechos tóxicos y radioactivos, contaminando las aguas y generando problemas sanitarios graves.

La situación política y económica, así como las condiciones de vida en Somalia, son los elementos que hacen que muchos jóvenes de esa nación se dediquen a la piratería. Con cifras que están entre el 75% y 80% de desempleo. Quienes tienen un trabajo, si es que lo consiguen, podrían tener un ingreso mensual no mayor a USD100 dólares mensuales. Aún en el entendido de que quien se dedique a la piratería, como se señaló antes, hay una gran probabilidad de ser liberado. Resulta muy atractivo para los jóvenes una actividad que súbitamente les puede aportar USD 15.000,00, para 2008, hasta USD 150.000,00, actualmente. Esa suma puede resultar en una mejora en la

calidad de vida del pirata y su familia, inclusive muchos planean usar ese dinero para huir de la miseria y la pobreza, emigrando a Kenia.⁷

Una lista oficial distribuida en el 2010, por el gobierno Somalí, de 40 sospechosos de piratería aprehendidos, señaló que el 80% nacieron en zonas de conflicto del Sur de Somalia, mientras que el 20% restante venían de regiones del Norte más estables.

De acuerdo a un reporte de la BBC de 2008, los piratas pueden ser divididos en tres grandes categorías: pescadores locales, considerados los



cerebros de las operaciones de piratería somalí, debido a sus destrezas y conocimientos del mar; ex militantes de milicias, que previamente pelearon para los señores de la guerra de los clanes locales, o ex militares del antiguo

gobierno de Said Barre, usados como músculo en las operaciones; y expertos técnicos, quienes operan los equipos tales como GPS y radio.

⁷ Terry McKinght, en su libro “Pirate Alley: Commanding Task Force 151 Off Somalia”

CAPÍTULO IV: MODUS OPERANDI DE LOS PIRATAS SOMALÍES

4.1. El Modelo de Negocios de la Piratería Somalí

El modelo de negocios de la piratería somalí, descansa en gran medida en el soporte en tierra firme, para llevar a cabo las negociaciones del pago del rescate. Generalmente, una operación de piratería consiste en operaciones armadas frente a las costas con soporte en tierra firme que provee refugio para los piratas que regresan y acceso a los mercados de los bienes que han sido robados, servicios, y la fuerza de trabajo necesaria para los ataques piratas. Debido a que la piratería somalí es una empresa de “secuestro por pago de rescate”, sus operaciones en tierra firme requieren fuentes de comida, agua, energía y especialmente khat ⁸ para los hombres de la milicia encargados de vigilar el buque mientras el proceso de negociación del pago del rescate se lleva a cabo. Los piratas somalíes necesitan tener explícita o implícitamente, acceso garantizado a las costas y obtener protección contra las autoridades nacionales e internacionales y grupos criminales rivales. La distribución del espacio de los sitios para el anclaje de los buques secuestrados a lo largo de la línea costera de Somalia refleja la habilidad de los piratas para ganar el apoyo de, entre muchos otros, oficiales y funcionarios del gobierno, hombres de negocios, los ancianos de los clanes⁹, miembros de la milicia, líderes religiosos y miembros de las comunidades locales. En estos lugares, los piratas han logrado usar una combinación entre incentivos financieros y coerción física para obtener acceso a las costas por extensos períodos de tiempo. Los incentivos financieros pueden tener la forma de un impuesto de

⁸ es un estimulante vegetal que se usa de forma similar a la planta de coca, mascándose, usado tradicionalmente en Yemen, Etiopía, Somalia y otros países árabes vecinos del Cuerno de África. Se trata de la planta con las propiedades psicoestimulantes más potentes que se conoce hasta el momento. Los efectos de esta droga producen estimulación del Sistema Nervioso Central y sensación de estimulación y euforia a nivel psíquico.

⁹ En Somalia, los clanes controlan un territorio determinado, definido esencialmente por el circuito de la migración nómada que tienden a superponerse con los territorios de los clanes vecinos. Los clanes son controlados por los ancianos.

anclaje o de desarrollo, que el grupo islamista Al-Shabaab cobra por el uso del territorio bajo su control en el centro de Somalia, o en el pago de comisiones a los oficiales en Puntlandia para no interferir en el negocio de la piratería. Más directamente, quienes surten la comida y el khat, los militares y quienes pueden lavar el dinero del rescate, cargan a los piratas con costos considerables sobre sus productos y servicios.

Una típica operación de piratería puede requerir entre diez y doce personas, y los inversores estiman el costo de cada uno en 5000 dólares por día. Así que un típico secuestro puede tener un costo de no menos de 150.000 dólares al mes. Las tribus y comunidades locales pueden agregar una cuota de 100.000 dólares por el sólo hecho de permitir a los piratas anclar el buque secuestrado en sus costas. Los comerciantes locales venden sus mercancías a precios exorbitantes debido a las altas sumas de dinero que mueven. Si los inversionistas en la acción de piratería no tienen el dinero necesario, pueden solicitar un préstamo, los cuales pueden rondar el 20% de interés.

Así, las figuras locales políticamente poderosas, capturan grandes porciones de las ganancias a través de implicación directa en la piratería. Se estima que entre 70 y 86 por ciento de la piratería, los comandantes y los instigadores en el negocio de la piratería somalí, continúa con estos grupos de interés, y sin el apoyo de los cuales el anclaje de buques secuestrados no sería factible. La comprensión de la piratería somalí requiere reconocer que la distribución del poder entre los actores tiene sus raíces en una larga y rica historia centrada en el clan.

4.2. Modus Operandi de los Piratas

El modus operandi de los piratas es menos que sofisticado: Ellos se dirigen a las vías marítimas internacionales y van tras el primer buque que vaya en marcha lenta y alejado del resto de los buques. Al principio, los piratas no tenían la menor idea de qué hacían, se perdían en altamar, debido a su poca experiencia marítima. En un ocasión, unos piratas se hicieron con un

dhow¹⁰ y solo les quitaron el agua y la comida; sin embargo, tomaron prisionero a uno de los miembros de la tripulación para que los llevara y guiara en la navegación de las rutas marítimas. Tiempo después, ese tipo de naves eran secuestradas para ser usadas como naves nodrizas, y así los piratas podían ampliar su rango de acción, llevando los botes amarrados a la popa del buque.

Los métodos usados en un típico ataque pirata, muestran que si bien el ataque puede suceder en cualquier momento, la mayoría ocurre durante el día, frecuentemente en horas de la mañana. Pueden involucrar dos o más skifes¹¹ que pueden alcanzar los 25 nudos. Con la ayuda de una nave nodriza, que



comprenden buques pesqueros capturados y buques mercantes, el rango de acción de los skifes se ha incrementado hasta el Océano Índico. El buque atacado es asediado por un costado o por la popa; lanza misiles y armas largas, son usadas para intimidar al operador para que baje la velocidad y permitir el abordaje. Escaleras ligeras se usan para trepar abordo. Los piratas luego tratan de tomar el control del puente para poder obtener control operacional del buque.

Una vez que tienen el control de la embarcación, los piratas somalíes no están interesados en el robo de la carga. El objetivo es secuestrar el buque con tripulación y la carga para negociar un rescate o para su uso como nave nodriza. Si es para una negociación del rescate, el buque es anclado frente a

¹⁰Dhow: es una embarcación a vela de origen árabe caracterizada por su velamen triangular y bajo calado, siendo lo más común que cuenten con un sólo mástil, aunque pueden llevar dos o tres. (Wikipedia, 2005)

¹¹ Bote rápido pequeño, donde los piratas se transportan en busca de buques que secuestrar.

las costas de Somalia. Todos los buques secuestrados son anclados frente a las costas de Puntlandia y Somalia central durante la negociación del rescate.

En 2010, un reporte sugirió que la piratería en las Costas de Somalia llevó a una reducción de los ingresos de Egipto, por cuanto menos buques estaban haciendo uso del Canal de Suez (pérdidas estimadas de 642 millones de dólares), impidió el comercio con las naciones vecinas e impactó negativamente en el turismo y la pesca en las Islas Seychelle. De acuerdo a Sky News, alrededor del 50% de los contenedores del mundo, pasaron por la línea costera del Cuerno de África en el año 2012.

Aunque el negocio de los secuestros para pedir rescate se inició en 2005, siempre ha habido piratería de menor escala en la costa somalí. En la década de 1950 se informó de ataques ocasionales y rescates en el Golfo de Adén. Entre 1989 y 1991, el Movimiento Nacional de Somalia, siglas en inglés SNM, financió de forma rutinaria la guerra contra el régimen dictatorial de Siad Barre mediante el secuestro de buques frente a la costa de Somalia y la reventa de la mercancía o reteniendo a la tripulación para exigir el pago de un rescate. Alrededor de 1995, un nuevo tipo de ataque surgió contra los buques que pescan ilegalmente o que vertían desechos tóxicos en las aguas de Somalia, donde no había capacidades federales para la aplicación de la ley, después de la caída de Siad Barre¹². Sin embargo, si los pescadores que realmente defendían sus aguas realizaron algunos ataques, la mayoría tenía las características del comienzo de una iniciativa de protección, apuntando a cualquier buque que transitase por o cerca de aguas somalíes. El primer buque reportado como secuestrado para pedir rescate en aguas de Somalia, fue el MV Feisty Gas. La nave, un buque cisterna de gas licuado de petróleo, fue secuestrado cerca de Mogadiscio el 10 de abril de 2005, y puesto en libertad

¹² Mohamed Siad Barre, (Alto Djouba, 1919 - Lagos, Nigeria, 2 de enero de 1995) fue un militar y político somalí. Fue jefe del Estado por el Partido Socialista Revolucionario Somalí desde 1969 a 1991, cuando fue derrocado.

17 días después tras el pago de un rescate USD315.000. A partir de entonces, en 2005, 13 secuestros más tuvieron lugar en el Cuerno de África. El número se redujo a 5 en 2006, después que la Unión de Cortes Islámicas (UCI)¹³ proclamó que la piratería era contraria al Islam y atacó los puertos piratas en un movimiento para acabar con ella. Después de la caída de la UCI a finales de 2006, el número de ataques y secuestros con éxito se disparó a 13 en 2007 y 42 en 2008. A pesar de la movilización de las armadas internacionales en aguas de Somalia a partir de 2008, el número de secuestros tocó un máximo de 50 en 2010. El número luego cayó en un 40 por ciento, a 31, en 2011, y el descenso continuó en los tres primeros trimestres de 2012, tiempo durante el cual sólo hubo 15. La disminución coincide con las operaciones de la marina internacional y la creciente aplicación de la cuarta edición de las Mejores Prácticas Gerenciales (más conocidas como las “Best Management Practices 4”), como el despliegue de guardias armados en los buques. Los piratas somalíes operan en más de 4 millones de kilómetros cuadrados que se extienden mucho más allá de las aguas somalíes nacionales en alta mar y en las aguas nacionales de los países costeros de todo el Mar Árabe y el Océano Índico occidental. Las áreas principales son el Mar Rojo, el Golfo de Adén, el Mar Árabe con el Golfo de Omán, la cuenca de Somalia, y el Océano Índico oriental. Los ataques han sucedido en lugares tan lejanos como la costa iraní al norte de la zona pirata, Isla Magaruque en el Canal de Mozambique, al sur; y la Isla Minicoy, frente a la India, al este. En 2007, tuvo lugar el ataque de piratas somalíes más lejano de la costa somalí, a 800 kilómetros de distancia; en 2008, la distancia aumentó a 1.410 kilómetros, 2.030 kilómetros en 2009 y 3655 kilómetros en 2010, cayendo a 2.200 kilómetros en 2011.

¹³ Grupo de tribunales de aplicación de la Sharia que se han congregado como oposición al Gobierno Federal de Transición de Somalia.

CAPÍTULO V: MARCO LEGAL CONTRA LA PIRATERÍA

5.1. Definición de Piratería

Si bien ya el término piratería ha sido utilizado en el presente trabajo de investigación, como quiera que su definición deriva de los instrumentos legales pertinentes, es necesario señalar que la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, en su artículo 101 define la piratería de la siguiente forma:

“Artículo 101

Definición de la piratería

Constituye piratería cualquiera de los actos siguientes:

- a) Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos:
 - i) Contra un buque o una aeronave en la alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;
 - ii) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;
- b) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den ha dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;
- c) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o en el apartado b) o facilitarlos intencionalmente.”

Al respecto, señala el autor patrio Tulio Álvarez Ledo que:

“(…) en el caso de los buques mercantes la calificación de piratería viene dada, esencialmente, por dos elementos:

El propósito personal; es decir, quedan excluidos los actos cometidos con fines políticos;

La ausencia de jurisdicción; los actos señalados deben tener lugar en alta mar o en lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado.

La Convención define al buque pirata como aquél en el cual las personas que ejercen su control, intentan usarlo para la comisión de uno de los actos indicados supra, como consecutivos de actos de piratería; la calificación continuará vigente mientras el buque continúe bajo el control de las personas culpables de tales actos.

Cuando un buque es declarado pirata, el buque, las personas y los bienes que se encuentran a bordo, puede ser capturados en alta mar por los buques o aeronaves de guerra de cualquier Estado; en este

caso los tribunales del Estado que haya efectuado la captura tendrán jurisdicción sobre el caso.”
(Álvarez Ledo, 2007)

En el caso que nos ocupa, la piratería somalí, refiere a la actividad de un grupo de supuestos pescadores que tomaron sus embarcaciones y portando armas automáticas, lanzamisiles y lanzagranadas, se hicieron a la mar en búsqueda de embarcaciones que poder secuestrar, para luego pedir cuantiosas sumas de dinero como rescate por las aeronaves, su carga y la tripulación.

Si bien la piratería en África se presenta en casi toda la zona costera del continente, los casos que han acaparado mayor atención refieren a la piratería en las zonas de El Golfo de Guinea, donde los ataques de los piratas reportan una mayor ocurrencia en Nigeria, Camerún, Lagos, Ghana, Togo, Benín, Guinea Ecuatorial, Gabón y en el llamado Cuerno de África; los actos de piratería cometidos frente a las costas de Somalia contra aquellos buques que transitan por el Golfo de Adén, desde y hacia el Canal de Suez afectando inclusive la seguridad de la navegación y la actividad económica en el Océano Índico.

Ahora bien, la fuerza de coalición que se creó para combatir a los piratas somalíes es la Fuerza de Tareas Combinadas 151 (CTF151 por su sigla en inglés) es una de las tres fuerzas operadas por las Fuerzas Marítimas Combinadas (CMF)¹⁴, constituidas estas con la colaboración de varios países

¹⁴ La Fuerza de Tareas Combinadas o “Combined Maritime Forces” (CMF) es una asociación multinacional, creada para salvaguardar las vías de comercio marítimo.

La áreas principales de acción de la CMF, es el combate de la piratería, el terrorismo, y promover la cooperación regional y la seguridad en el ambiente marítimo.

La CMF está integrada por un grupo de 30 países: Australia, Bahrein, Bélgica, Canadá, Dinamarca, Francia, Alemania, Grecia, Italia, Japón, Jordania, República de Corea del Sur, Kuwait, Malasia, Países Bajos, Nueva Zelanda, Noruega, Pakistán, Las Filipinas, Portugal, Arabia Saudita, las Islas Seychelles, Singapur, España, Tailandia, Turquía, Estado Unidos de América, Reino Unido, y Yemen

y cuya participación es totalmente voluntaria. De acuerdo con las resoluciones de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y con la participación de miembros de fuerzas que no forman parte de la CTF 151, su misión es combatir la piratería y el robo en altamar, a los fines de proteger el comercio marítimo y asegurar la libertad de la navegación. Lo complicado del asunto, al momento de su creación, es que muchos de los países que formaban parte de la misma no tenían legislación en contra de la piratería; sin embargo, una de las cosas que operaban a su favor era que el Consejo de Seguridad de la Organización de las Naciones Unidas aprobó que las fuerzas militares de estos países podrían entrar a las aguas territoriales de Somalia (Resoluciones 1816 del 2 de junio de 2008 y 1846 del 2 de diciembre de 2008). Ver. Anexo 2 y 3, respectivamente.

Aun cuando la Fuerza de Tarea contaba con varios buques de guerra de casi dos docenas de países, los únicos que tenían permiso para capturar piratas eran los de Estados Unidos, Reino Unido y Dinamarca. El resto de las naves de los demás países, solo estaban autorizadas para impedir a los piratas el secuestro de buques. En cierta ocasión, naves turcas apresaron a unos sospechosos de piratería, pero debieron dejarlos ir, siendo imposible por ejemplo, la transferencia de los sospechosos a los buques de las naciones que estaban facultadas para detener a los sospechosos. Un gran ejemplo de esa situación se presentó cuando el petrolero de reabastecimiento alemán FGS Spessart fue atacado por los piratas. Éstos fueron repelidos por el equipo de seguridad del buque y varios buques de la Fuerza de Tarea fueron en su persecución, pero los abogados señalaban que los estadounidenses no podrían detenerlos por cuanto habían atacado un buque alemán y eran estos quienes debían tomarlos detenidos¹⁵.

¹⁵ Terry McKinght y Michael Hirsh. *Pirate Alley: Commanding Task Force 151 off Somalia*. 2012 Página 5.

Sin embargo, ello no resulta tan sencillo, pues una vez apresado el sospechoso de piratería (o el pirata), debía ser procesado por las leyes del país que lo capturó, tal como lo establece el artículo 105 Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, del año 1982, sin embargo, en muchos casos la legislación local no contemplaba el delito de piratería o la recaudación de las pruebas hacía casi imposible el procesamiento de los sospechosos, razón por la cual, en muchas ocasiones, eran puestos en libertad.

“Artículo 105

Apresamiento de un buque o aeronave pirata

Todo Estado puede apresar, en la alta mar o en cualquier lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, un buque o aeronave pirata o un buque o aeronave capturada como consecuencia de actos de piratería que esté en poder de piratas, y detener a las personas e incautarse de los bienes que se encuentren a bordo. Los tribunales del Estado que haya efectuado el apresamiento podrán decidir las penas que deban imponerse y las medidas que deban tomarse respecto de los buques, las aeronaves o los bienes, sin perjuicio de los derechos de los terceros de buena fe.”

Este tipo de limitaciones propició que el Reino Unido, Dinamarca, Canadá, China, Estados Unidos y la Unión Europea firmaran acuerdos de cooperación con las autoridades kenianas con el fin de que los efectivos militares que combaten la piratería en el Cuerno de África pudieran entregar a los presuntos delincuentes detenidos a Kenia.

El Dr. Fernando Ibáñez Gómez, egresado de la Universidad de Zaragoza, España, aborda las limitaciones legales referentes a la piratería en Somalia, al señalar lo siguiente:

“El Consejo de Seguridad de la ONU ha aprobado hasta el momento diez resoluciones sobre la lucha contra la piratería somalí. La más destacable es la primera, la resolución 1816, de 2 de junio de 2008, que permite, durante seis meses, a los buques de guerra presentes en la zona del Cuerno de África «entrar en las aguas territoriales de Somalia con el fin de reprimir actos de piratería y robo a mano armada en el mar» y «todos los medios necesarios para reprimir los actos de piratería y robo a mano armada». Para ello se requiere el consentimiento previo del Gobierno Federal de Transición (GFT) de Somalia que debe ser notificado al secretario general de la ONU. Lo cierto es que ese consentimiento podría haber sido otorgado directamente por Somalia mediante acuerdo bilateral con cada Estado sin necesidad de resolución alguna del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas (Chatham House, 2009). Cualquier Estado puede permitir a otro realizar actividades policiales dentro de su mar territorial. El artículo 111 de la CONVEMAR permite a un Estado costero realizar una «persecución en caliente»⁷ de un buque extranjero si tiene «motivos fundados para creer que ha cometido una infracción de las leyes o reglamentos de ese Estado». Pero establece que debe comenzar en uno de los espacios marítimos del Estado ribereño y solo podrá continuar a condición de no haberse interrumpido. El derecho de persecución cesa en el momento en que el buque perseguido entra en el

mar territorial del Estado de su pabellón o en el de un tercer Estado. La resolución 1816 del Consejo de Seguridad destaca por establecer una especie de «derecho de persecución a la inversa», dado que la persecución se inicia en alta mar y prosigue cuando el buque perseguido se adentra en el mar territorial somalí (Cerem, 2009). Las otras resoluciones aprobadas en 2008 (1838 de 7 de octubre de 2008, 1846 de 2 de diciembre de 2008 y 1851 de 16 de diciembre de 2008) solicitan la cooperación con el Gobierno somalí, prorrogan la persecución en caliente, expresan su preocupación porque «el pago de rescates cada vez más cuantiosos está produciendo un aumento de la piratería frente a las costas de Somalia» y permite a los estados y organizaciones regionales «adoptar todas las medidas necesarias que sean apropiadas en Somalia», lo que en la práctica permite el desarrollo de operaciones militares también en tierra. La resolución 1897, de 30 de noviembre de 2009, prorroga por otros 12 meses más la persecución en caliente. La resolución 1918, de 27 de abril de 2010, exhorta a todos los estados a que tipifiquen la piratería en su legislación interna, pero no especifica el contenido mínimo que deberían tener dichas leyes, lo que hubiera favorecido un cuerpo legislativo coherente para luchar contra la piratería. La resolución 1950, de 23 de noviembre de 2010, prorroga nuevamente por 12 meses más la persecución en caliente e insta a los estados a impedir la financiación ilícita de actos de piratería y el blanqueo de las ganancias procedentes de tales actos. La resolución 1976, de 11 de abril de 2011, considera urgente el establecimiento de tribunales especializados somalíes para juzgar a los presuntos piratas, tanto en Somalia como en la región, incluido un tribunal extraterritorial somalí especializado en piratería. La resolución 2015, de 24 de octubre de 2011, insiste en que se modifiquen los aspectos legales y se propicie el enjuiciamiento de los piratas. Por último, la resolución 2020, de 22 de noviembre de 2011, prorroga por otros 12 meses la persecución en caliente. Lo más reseñable de las resoluciones del Consejo de Seguridad, la persecución en caliente en aguas de Somalia, tiene una limitación tanto temporal (período de seis meses, ampliado después por períodos sucesivos de 12 meses más) como espacial, dado que solo es aplicable a la situación en Somalia. Se trata con ello de evitar que pueda considerarse un precedente para otros casos” (Ibañez Gómez, 2012).

La primera de las resoluciones señaladas anteriormente se promulgó a raíz de “...la carta de fecha 9 de noviembre de 2007 dirigida al Presidente del Consejo de Seguridad por el Secretario General, en que indicó que el Gobierno Federal de Transición (GFT) de Somalia necesitaba y estaba dispuesto a recibir asistencia internacional para resolver el problema...” (Resolución 1816 del Consejo de Seguridad de la Organización de las Naciones Unidas) y de la “...carta de fecha 27 de febrero de 2008 dirigida al Presidente del Consejo de Seguridad por el Representante Permanente de la República Somalí ante las Naciones Unidas, por la que se transmitía el consentimiento del GFT al Consejo de Seguridad para recibir asistencia urgente a fin de asegurar las aguas territoriales e internacionales frente a la costa de Somalia para permitir el movimiento seguro del transporte marítimo y la navegación...” (Resolución 1816 del Consejo de Seguridad de la Organización de las Naciones Unidas), lo que -tal como ya señaló el citado autor- autorizó a las naciones que tengan

el consentimiento del Gobierno Federal de Transición¹⁶ a entrar en aguas territoriales somalíes para hacer frente a los piratas.

Resulta curioso cómo es que una organización de naciones que fue constituida para preservar la paz, autorice a las embarcaciones de guerra de unos determinados países para entrar en las aguas interiores de Somalia (aun contando con la autorización del Gobierno Federal de Transición), a los fines de perseguir supuestos piratas (Resolución 1816 del 2 de junio de 2008 y 1846 del 2 de diciembre de 2008, promulgadas por el Consejo de Seguridad de la Organización de las Naciones Unidas). No puede menos que pensarse en la soberanía de Somalia y en todos los principios del derecho internacional que parecieran irse dejando a un lado. Por ejemplo, el derecho de paso inocente pierde todo rigor pues se trata de buques de guerra, armados y listos para entrar en batalla. ¿Bastaba entonces la aprobación del gobierno somalí, para permitir la persecución en caliente en sus aguas interiores? Veamos: la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, del año 1982, en su artículo 107, señala lo siguiente:

"Artículo 107

Buques y aeronaves autorizados para realizar apresamientos por causa de piratería

Sólo los buques de guerra o las aeronaves militares, u otros buques o aeronaves que lleven signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio de un gobierno y estén autorizados a tal fin, podrán llevar a cabo apresamientos por causa de piratería."

Es claro entonces que las naves de la Fuerza de Tareas, podían realizar las tareas de apresamiento de las naves piratas, no obstante, la norma *in comento*, no permite que los buques bélicos entren en aguas territoriales de

¹⁶ El Gobierno Federal de Transición (GFT) de Somalia encabezado por el Primer Ministro, fue formado por el Parlamento Federal de Transición de Somalia (PFT), con miras a poner fin las cruenta guerra civil que sacudía al país
El Gobierno Federal de Transición (GFT), el Parlamento Federal de Transición (PFT), y la Carta Federal de Transición (CFT) colectivamente componen las Instituciones Federales de Transición (IFT) del nuevo gobierno somalí. (Wikipedia, 2006)

cualquier país, a los fines de mantener lo que se ha denominado “persecución en caliente”. Surge entonces la pregunta: ¿Era realmente necesario que la Organización de las Naciones Unidas (ONU) emitiera las resoluciones en las que autorizaba la violación de la soberanía de Somalia?

En lo referente a la autorización emitida por el gobierno somalí hay varios elementos que deben ser tomados en cuenta, primeramente la poca capacidad del gobierno somalí para controlar el territorio de Somalia –más adelante se presentan las bases que sustentan tal afirmación-. Seguidamente, el país carecía de un servicio de guarda costas debidamente capacitado y dotado, mucho menos de una marina de guerra capaz de prevenir las acciones de los piratas.

De igual forma, con relación al contenido de los artículos 105 y 107 transcritos supra, si bien es cierto que habilitan a determinados buques o aeronaves para la persecución y apresamiento de buques y personas que estén involucrados en actos de piratería, debe verse muy cuidadosamente que –tal como ya se señaló- esta autorización solo se extiende a los actos cometidos en zonas no sometidas a la jurisdicción de ningún país, lo cual a todas luces excluye las aguas interiores de cualquier país, lo cual resulta cónsono con el respeto a la soberanía de cada Estado a ejercer sus poderes.

Adicionalmente, urge considerar el vacío legal que crea el artículo 105 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, el cual establece que “*Todo Estado puede apresar, en la alta mar o en cualquier lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado...*”. Así, el enjuiciamiento de quien haya sido considerado como sospechoso de piratería, podrá realizarse conforme a las leyes del Estado que realizó la captura, y como quiera que en principio a todos los Estados les interesa perseguir y condenar a quienes han cometido delitos o violaciones que afecten la seguridad de sus ciudadanos, así como la soberanía, no puede menos que pensarse que esa “posibilidad” o permiso que se le concede a los Estados para juzgar a los sospechosos de

piratería, bajo los supuestos contenidos en el artículo señalado, será aprovechado por el país afectado; mas sin embargo, tal como ya se señaló anteriormente, uno de los mayores problemas derivados de toda la situación de la piratería es precisamente que en muchas ocasiones los países que participaban de la arremetida contra ésta, carecían (y carecen) de un ordenamiento jurídico que contemplase este delito, razón por la cual, la Organización de las Naciones Unidas, urgió a los países miembros a realizar los cambios en sus respectivas legislaciones, a los fines de incluir el delito de piratería.

En fin, la crisis de gobernabilidad que atraviesa Somalia, debido a la situación política, económica y religiosa, servía a los piratas para actuar con total impunidad. Es por esta razón que se hacía necesaria la intervención de un organismo que primeramente, desde el punto de vista legal, dictara las normas que, sobre la base del Derecho Internacional, permitieran establecer un orden en las acciones a tomar en el caso de la persecución de los piratas, a y así atacar el problema. Fue precisamente esta la razón por la cual el Gobierno de Transición de Somalia solicitó ayuda a la Organización de las Naciones Unidas, toda vez que con su participación Somalia garantizaba la presencia de una flota de buques y aeronaves que contribuyeran con los esfuerzos de ese país por controlar la piratería.

En cuanto a la realización de los procesos legales en contra de quienes son acusados de piratería, en el contexto del tema bajo estudio, las naciones han enfrentado un problema realmente complicado. La siguiente hipótesis ilustra mejor el caso: supongamos que 15 somalíes son apresados por la Marina de los Estados Unidos de América, luego de que aquellos atacaran a un buque griego abanderado como un buque de las Bahamas. El ataque tuvo lugar dentro de la Zona Económica Exclusiva de Omán¹⁷. La tripulación del

¹⁷ Estado árabe ubicado al Suroeste del continente asiático, en el Sureste de la Península Árábica.

buque atacado era iraní. Luego de determinar cuál Estado tiene preferencia para conocer de los delitos cometidos, surgen varios problemas, entre los cuales se encuentran: 1) la contratación de abogados defensores para un grupo de somalíes que no tiene los recursos para pagar una defensa privada, por ende el Estado preferente debe asumir los costos de la defensa y acusación. 2) Desde el punto de vista probatorio, se hace necesaria la comparecencia en tribunales de la tripulación del buque secuestrado, lo cual implica adicionalmente un gasto de traslado, alojamiento y servicios que posiblemente deba ser asumido igualmente por el Estado acusador. 3) Finalmente, a la erogación de recursos que implica enjuiciar a un sospechoso de piratería, se suma todo lo que involucra mantenerlo privado de libertad durante el tiempo que dure la condena y posteriormente su traslado hasta Somalia. Es por ello que muchos países han optado por proteger sus buques con el uso de la fuerza y en el caso de la detención de sospechosos de piratería, se les decomisan las armas, se mantienen bajo arresto por un lapso de algunas horas y luego son liberados. Esto trae como consecuencia que muchos de estos sospechosos de piratería, al ser liberados, sigan cometiendo actos que atentan contra la libertad de la navegación y en algunos casos muchos de ellos han sido capturados en varias ocasiones.

Ahora bien, ¿Cómo es que personas que atentan contra la vida de los marineros y la propiedad privada constituida en las mercancías contenidas en los buques, generan semejante situación, haciendo necesario que los órganos de justicia de los Estados, lleven a cabo acciones que devienen en la erogación de cuantiosos recursos, tanto económicos como humanos?. Pues bien, la respuesta se encuentra en el Derecho Internacional, concretamente en la Declaración Universal de los Derechos Humanos, de la cual es necesario citar los artículos 7, 9, 10 y 11:

“Artículo 7

Todos son iguales ante la ley y tienen, sin distinción, derecho a igual protección de la ley. Todos tienen derecho a igual protección contra toda

discriminación que infrinja esta Declaración y contra toda provocación a tal discriminación.”

“Artículo 9

Nadie podrá ser arbitrariamente detenido, preso ni desterrado.”

“Artículo 10

Toda persona tiene derecho, en condiciones de plena igualdad, a ser oída públicamente y con justicia por un tribunal independiente e imparcial, para la determinación de sus derechos y obligaciones o para el examen de cualquier acusación contra ella en materia penal.”

“Artículo 11

1. *Toda persona acusada de delito tiene derecho a que se presuma su inocencia mientras no se pruebe su culpabilidad, conforme a la ley y en juicio público en el que se le hayan asegurado todas las garantías necesarias para su defensa.*

2. *Nadie será condenado por actos u omisiones que en el momento de cometerse no fueron delictivos según el Derecho nacional o internacional. Tampoco se impondrá pena más grave que la aplicable en el momento de la comisión del delito.”*

Los artículos citados, podrían resumirse en un solo principio que define ineludiblemente a toda sociedad que se considere justa, civilizada y respetuosa de la vida y el derecho: el principio de la presunción de inocencia. Es precisamente este derecho que en contraparte con la garantía contenida en el artículo 107 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, vale decir entonces, el Estado que capture a un buque pirata, podrá juzgar a los sospechosos de piratería, pero debe afrontar los costos económicos propios de la acusación penal y del debido proceso.

Desde 2009, el gobierno de los Estados Unidos de América ha llevado a cabo varios juicios contra piratas somalíes:¹⁸

- 2009 MV Maersk Alabama¹⁹: 1 procesado, tres piratas muertos durante la operación de rescate.

¹⁸ Terry McKinght y Michael Hirsh. *Pirate Alley: Commanding Task Force 151 off Somalia*. 2012

¹⁹ La historia del secuestro del buque Maersk Alabama, fue llevada al cine, bajo el nombre de “Capitán Phillips”, protagonizada por el actor Tom Hanks. Está basada en el libro “A captain’s

- 2010 USS Nicholas: 5 sospechosos de piratería fueron capturados.
- 2010 USS Ashland: 6 sospechosos de piratería capturados.
- 2011 SV Quest: 2 piratas muertos, 13 capturados. Los 4 rehenes fueron asesinados.²⁰
- 2012 Saeed Abdi Fooley se declaró culpable de piratería sobre la nave SV Quest, propiedad de Jean Adams y Scott Adams, quienes resultaron muertos durante el secuestro.

Según señala Terry McKinght, quien fuese comandante de la Fuerza de Tareas Combinadas 151 (CTF 151),” que 1.011 personas habían sido capturadas y procesadas por delitos de piratería y estaban siendo juzgadas en distintos países para el año 2012.

El gobierno de la India, durante una reunión del Consejo de Seguridad de la Organización de las Naciones Unidas, señaló que la piratería no es un problema que afecte solo la libertad de la navegación marítima, tiene efectos desestabilizadores globales y regionales sobre el comercio y la seguridad, poniendo en peligro la vida de los marineros, quienes son la sangre de la economía internacional... *"Nosotros apoyamos el establecimiento de una corte extraterritorial fuera de Somalia, (...) en la que los jueces somalíes puedan tomar decisiones ajustadas a las leyes de Somalia"*²¹. La propuesta del gobierno de la India tiene su base en lo contradictorio que resulta pensar que los funcionarios somalíes, quienes obtienen jugosas cantidades de dinero producto del pago de los rescates, estarían dispuestos a cooperar con las acciones que pretendan terminar con la piratería, siendo precisamente esa la

duty”, escrito por Stephan Talty y por el capitán Richard Phillips, quien fue tomado como rehén por piratas somalíes mientras dirigía el buque por el océano Índico. (Wikipedia, 2013)

²⁰ El incidente SV Quest se produjo en febrero de 2011 cuando piratas somalíes capturaron el yate estadounidense y cuatro ciudadanos de Estados Unidos. En respuesta, la Marina de los Estados Unidos, envió el portaaviones USS Enterprise y otras tres naves con órdenes de liberar a los rehenes. Aunque las fuerzas estadounidenses fueron capaces de neutralizar la amenaza, todos los rehenes fueron asesinados. (Wikipedia, 2011)

²¹ Terry McKinght y Michael Hirsh. *Pirate Alley: Commanding Task Force 151 Off Somalia*. 2012. P. 101.

razón por la cual se ha propuesto la creación de tribunales extraterritoriales que puedan asegurar un juicio contra los sospechosos de piratería.

Es por esta razón, que Kenia ha sido el país que ha acogido la realización de los juicios en contra de los piratas somalíes, tras la firma de un acuerdo con el Reino Unido en diciembre de 2008, con los Estados Unidos de América en enero de 2009, con la Unión Europea en marzo de 2009 y con Dinamarca en agosto de 2009. Pero a medida que se han capturado más piratas en alta mar, las autoridades kenianas han visto rebasada la capacidad de su sistema de justicia. Con miras a poder cumplir los compromisos adquiridos con los países anteriormente señalados, Kenia modificó su estamento legal para poder acoger a los sospechosos de piratería y realizar los juicios conforme a las leyes kenianas. Esto ha significado entonces la modificación de los criterios atributivos de competencia en materia penal para juzgar determinados actos criminales que, a todas luces, revisten importancia para los Estados cuyos intereses han sido afectados por los piratas somalíes. La improvisación sobre la marcha, en los casos de piraterías, representa así la inobservancia de normas con rango de ley y posiblemente constitucional, propias de los Estados.

Adicionalmente, la legislación keniana exige la presencia de los testigos en el juicio, lo que implica al capitán del navío del buque atacado, a pilotos de aviones de patrulla marítima, etc. Esto afecta a la operatividad de las fuerzas navales presentes en la zona. Asimismo, la Justicia de Kenia no proporciona asistencia jurídica a un acusado, salvo que lo sea de asesinato. Incluso con el acuerdo con Kenia en vigor, la Unión Europea se vio obligada a liberar a unos 700 de los 1.000 piratas capturados en los nueve primeros meses de 2010 en el Océano Índico. Desde el 30 de septiembre de 2010, las

autoridades de Nairobi se han negado a seguir aceptando la entrega de piratas.²²

Durante los juicios que se realizan en Kenia para procesar a los piratas capturados, existen situaciones que representan una violación a los derechos humanos de estas personas. Una de ellas es la barrera del lenguaje, los juicios son llevados a cabo en Kenia sin un intérprete que haga saber a los procesados su situación. De igual forma, no tienen la posibilidad de acceder a recursos para pagar abogados propios, no solo por el tema de no contar con el dinero, sino porque el Estado Keniano no facilita la comunicación de los procesados con sus familiares, siendo que muchos de los pirata que son capturados no vuelven a tener contacto con sus familias, lo cual es aún más grave cuando vemos que gran parte de los imputados oscila entre los 14 y los 18 años de edad.

Muchos de los capturados por piratería, desconocen lo que es un juicio, debido a que tal como ya se ha señalado antes, no hay una orden legal establecida en Somalia. Por esta razón, muchos de los imputados se vuelven arrogantes y altivos en contra de las autoridades Kenianas. Señala Paul Munyao, (defensor de dos grupos somalíes acusados de piratería: siete capturados por la Marina de los Estados Unidos de América y once apresados por las fuerzas navales francesas) que los piratas tratan de dilatar lo más posible los juicios y así poder mantenerse mayor tiempo en prisión, pues es sabido que para muchos de ellos estar prisioneros es mucho mejor que regresar a Somalia.

En mayo de 2010, un tribunal de Yemen condenó a seis piratas somalíes a muerte y encarcelados otros seis por 10 años cada uno, por el secuestro de un petrolero yemení, matando a un miembro de la tripulación de cabina y dejando a otro desaparecido en abril de 2009. Igualmente, en mayo

²² Terry McKinght y Michael Hirsh. *Pirate Alley: Commanding Task Force 151 off Somalia*. 2012.

de 2010, otro somalí, Abduwali Muse, se declaró culpable en una Corte Federal de Nueva York, de apoderarse de un buque de bandera estadounidense, el Maersk Alabama, y el secuestro de su capitán. Fue sentenciado a 33 años de prisión.

El primer intento europeo de enjuiciamiento de presuntos piratas somalíes se llevó a cabo en los Países Bajos en mayo de 2010. Fueron detenidos en el Golfo de Adén en enero de 2009, cuando su buque de alta velocidad fue interceptado por una fragata danesa en el momento en el que supuestamente se preparaban para abordar el buque de carga Samanyolu, en las Antillas Holandesas. Los piratas fueron condenados a cinco años de prisión, que era inferior a la pena máxima posible. Es poco probable que los hombres sean devueltos a su país después de su condena, ya que Somalia se considera demasiado peligrosa para su deportación. Uno de los cinco condenados ya ha solicitado asilo en los Países Bajos. En consecuencia, existe la preocupación de que los juicios en los tribunales europeos podrían alentar, en lugar de disuadir, a los piratas. Sin embargo, los juicios continúan en Europa, en noviembre de 2011, en París - Francia, cinco hombres fueron condenados a entre cuatro y ocho años, y un hombre fue absuelto. En Italia, nueve piratas somalíes fueron condenados a penas de cárcel de 16 y 19 años, habrían sido declarados culpables de intento de secuestro extorsivo y porte ilegal de armas de fuego, por el ataque y secuestro de un buque de carga de propiedad italiana, llamado el Montecristo, el 10 de octubre 2011.

El 1 de abril de 2010, la fragata misilística estadounidense USS Nicholas estaba patrullando la costa somalí cuando recibió disparos de varios hombres en un pequeño bote. Después de perseguir el esquife y su nave nodriza, la nave militar estadounidense capturó cinco somalíes. El juez del Tribunal de Distrito Federal, en Norfolk, Virginia rechazó la acusación de piratería, que data de la promulgación en 1819 cuando se definió la piratería sólo como robo en el mar. La pena por la piratería es cadena perpetua. El

gobierno de EE.UU. apeló la decisión. En marzo de 2011 los cinco somalíes fueron condenados a cadena perpetua, la cual se cumple en términos consecutivos de 80 años. En el mismo mes, 13 somalíes y un yemení sospechosos de secuestro y asesinato de cuatro estadounidenses a bordo de un yate, hicieron su primera aparición en la corte federal en Norfolk.

Días después de la liberación del capitán Richard Phillips (Maersk Alabama) en abril de 2009, la marina Rusa arrestó a un grupo de 25 sospechosos de piratería, entre los cuales se encontraban ciudadanos iraníes y pakistaníes. Esta situación ha develado que la piratería ha migrado de Somalia, debido a los altos rescates que se pagan por los buques secuestrados. Lo anterior resultó en un problema legal, pues los buques que pertenecen a la Fuerza de Tareas y a la coalición de naciones que vigilaban el Golfo de Adén, estaban ahí debido a una resolución de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) que les permitía apresar a aquellos somalíes que estuvieran realizando actos de piratería; sin embargo, en este caso no se trataba de somalíes sino de ciudadanos de otros países, lo cual generó dudas sobre la legalidad de las aprehensiones de estos ciudadanos por parte de naves que se encontraban en aguas somalíes, cuya jurisdicción derivaba de una Resolución

CAPÍTULO VI. ASPECTOS RESALTANTES DE LA PIRATERÍA SOMALÍ

Según destaca Peter Eichstaedt, durante una entrevista con Abu Suleiman, un somalí quien prestó servicios como negociador a una empresa Danesa, durante el secuestro de un buque, los pescadores molestos no son la razón y la causa de la piratería, es solo interés en los negocios, debido a la falta de leyes y la extrema pobreza. Puede que en un comienzo algunos pescadores secuestraban pequeños buques pescadores y recolectaban rescates como medidas de presión para hacer respetar las áreas de pesca dentro de la Zona Económica Exclusiva de Somalia, y recolectaban rescates, pero a estas alturas solo se trata de avaricia e ignorancia.

El tsunami del año 2004, dejó a la mayoría de los pescadores sin buques para pescar. La Organización de las Naciones Unidas impulsó un programa basado en una lotería, donde se repartieron varios botes nuevos para ayudar a los pescadores a regresar a sus labores y obtener el sustento; sin embargo, algunos que se vieron beneficiados con el premio en lugar de regresar a la pesca, tomaron los botes y se hicieron de todos los implementos necesarios para piratear buques en el Golfo de Adén. Algunos tomaron esta medida como una forma de presión en contra de la comunidad internacional, esperando que se hiciera algo en contra de los pescadores ilegales que estaban apropiándose de los recursos de la fauna de las costas de Somalia.

Un reporte de la Organización de las Naciones Unidas, así como una gran cantidad de fuentes noticiosas han indicado que la piratería en las costas de Somalia fue causada en parte por la pesca ilegal. De acuerdo con el Instituto Alemán para la Investigación Económica (DIW por sus siglas en alemán) y el Comité Estadounidense de Servicios a Casas Armadas, la deposición de desechos tóxicos en aguas de las costas de Somalia, por buques extranjeros, también constriñó severamente la habilidad de los pescadores locales para ganarse la vida. En respuesta, los pescadores

empezaron a formar grupos armados para detener a los buques extranjeros. Eventualmente, los pescadores tomaron el secuestro de buques mercantes a cambio de un secuestro, como una forma alternativa de obtener ingresos.

Un estudio realizado en 2009, por Wardheer News²³, encontró que aproximadamente el 70% de las comunidades costeras locales, daban un fuerte apoyo a la piratería, como una forma de defensa nacional de las aguas territoriales del país. Los piratas también pensaban estar protegiendo sus tierras de pesca y obteniendo justicia y compensación por los recursos marítimos que les habían sido robados. Algunos reportes han sugerido que, en ausencia de una guardia costera eficiente, en adición al estallido de la guerra civil y la subsiguiente desintegración de las fuerzas armadas, los pescadores locales formaron grupos para proteger sus aguas. Esto se ve reflejado en los nombres adoptados por algunas organizaciones piratas, tales como Guardia Costera Nacional de Voluntarios, lo cual es testimonio de las motivaciones iniciales de los piratas. Aun cuando la piratería se volvió más lucrativa, la ganancia financiera se convirtió en el primer motivo para la actividad de los piratas.

Ahora bien, Somalia posee 3.300 kilómetros de litoral. Es el país con más kilómetros de costa de todo el continente, pero también es el país de la región donde menos pescado se consume por habitante, 3,3 kg al año. “*Los somalíes nunca han tenido una cultura del pescado. Pueden estar muriéndose de hambre pero harán todo lo posible para no comer pescado*”, (Pampliega, 2014), afirma Abdel Kereem, trabajador del mercado de pescado de Mogadiscio, al ser entrevistado por el periodista Antonio Pampliega, para el diario “El Confidencial.

La somalí es una sociedad nómada donde la posesión de ganado es reflejo del estatus económico. Por ello, históricamente, el pescado ha sido

²³ Agencia de noticias somalí.

percibido como símbolo de pobreza y de clase social baja. En los últimos años esta tendencia ha comenzado a cambiar.

Jatin Dua²⁴, un estudiante de doctorado en el Departamento de Antropología Cultural de la Universidad de Duke (Durham, Carolina del Norte, Estados Unidos) realizó una investigación de campo, en la cual pudo constatar que muchas de las personas envueltas en la piratería gustaban hablar de sus hazañas, pues decían estar en un negocio próspero, en el cual el monto por los rescates estaba en ascenso. Esto fue antes de que un gran número de buques comenzaran a llevar guardias armados, quienes no dudaban en abrir fuego contra aquellos botes que se acercaban rápidamente hacía el buque.

Uno de los informantes de Dua, durante la realización de su investigación, era de un vendedor somalí de vehículos, cuyo negocio era bastante próspero, debido al crecimiento de la piratería. Pudo dar cuenta de que tan pronto como un pirata tenía éxito en su empresa, una de las primeras cosas que adquirirían con el dinero eran camionetas Land Cruiser traídas desde Dubai, debido a que éstas eran símbolos de estatus para los piratas. El vendedor contactaba a los piratas (en los buques secuestrados) y les decía: *“Oye, ahora eres un pirata exitoso. No te gustaría una Land Cruiser? Voy a enviar a tu casa 4 o 5 y no debe pagarlas ahora, podemos esperar a que recibas el pago del rescate.”* (McKnight & Hirsh, 2012)

Jatin Dua señaló que uno de los grupos piratas que contribuyeron con información para su investigación se autodenominaban “Grupo de Protección Ambiental de Puntlandia”, pero al momento en que él dejó Somalia, habían cambiado su nombre a “Consultores Privados de Puntlandia”, aduciendo para

²⁴ Terry McKnight y Michael Hirsh. *Pirate Alley: Commanding Task Force 151 Off Somalia*. 2012. Página 37

ello que: *“nosotros somos solo hombres de negocios y eso es precisamente lo que hacemos, no hay nada más que hacer aquí.”*²⁵

Los piratas reconocieron a Dua, que la seguridad de los rehenes es lo que les da el rescate, así que dentro de los riesgos calculan que hay que mantener bajo cuidado a los rehenes, especialmente si son occidentales. Tal situación deviene de la forma como cada gobierno trata el tema del secuestro de sus nacionales. Hay una especie de clasificación de rehenes, donde, por ejemplo, los de origen indio/filipino, no necesitan recibir los mejores cuidados y si mueren no resulta en mayor problema. Pero en el caso de los rehenes de nacionalidades como daneses, británicos o estadounidenses (especialmente de tez blanca), deben recibir tratos y cuidados especiales, pues el beneficio resultante es alto.

En la propia Somalia hay un debate civil sobre la piratería: por una parte hay quienes participan activamente de la misma, pero por el otro, hay quienes rechazan dichos actos, pero proveen agua y comida a los rehenes a cambio de dinero, el cual les es pagado tan pronto los piratas cobran el rescate.

Algunos de los piratas usan el dinero obtenido tras el cobro del rescate, para escapar de Somalia, hacia destinos más pacíficos y fructíferos que puedan proveer mejores oportunidades a ellos y sus familias. Otros solo gastan el dinero a manos llenas en sus aldeas, las cuales están ubicadas mayormente en las costas de Somalia, lo cual ha traído como consecuencia un aumento de la inflación a niveles que hacen realmente difícil que las personas que trabajan honestamente, puedan adquirir bienes y pagar servicios, generando un círculo vicioso compuesto con una gran carga de violencia proveniente de los radicales de las milicias islámicas que controlan las distintas partes de Somalia.

²⁵ Terry McKinght y Michael Hirsh. *Pirate Alley: Commanding Task Force 151 Off Somalia*. 2012. Página 40

Una de las motivaciones de los piratas, es salir de Somalia debido a la pobreza extrema, lo cual hace muy atractivo participar en la piratería. El riesgo de ser encarcelado no es un gran disuasivo, pues ser encarcelado en una prisión fuera de Somalia, es otra forma de escapar de la pobreza y la violencia, especialmente las prisiones en Europa, donde, según piensan los somalíes, posiblemente pueden obtener asilo, luego de purgar su condena.

La conjunción entre piratería y pescadores, fue solo al principio, cuando los jefes militares enviaban a sus tropas para ofrecer protección a los navíos extranjeros, a cambio de dinero. Tal como se señaló anteriormente, los somalíes no son muy dados a alimentarse del pescado, y solo veían la actividad pesquera como un negocio. Precisamente a causa de la piratería, los buques pesqueros ilegales habían desaparecido y sólo quedaban los buques mercantes que navegan las vías marítimas internacionales, que pasan frente a las costas somalíes por los lados del Golfo de Adén.

A lo largo del tiempo, los piratas somalíes desarrollaron un interesante punto de vista. Mientras más tiempo retienen el buque secuestrado, mayor sería el monto que podrían pedir como rescate, pues aumentan el mismo para poder costear los gastos para proporcionar comida y bebida a los rehenes. A mediados del año 1990, el monto de los rescates estaba alrededor de USD100.000. Posteriormente, en el año 1997 se pagó el primer rescate por la cantidad de USD1.000.000, cuando Taiwán pagó dicha cantidad a Abdullahi Yusuf (el jefe militar pirata de aquel momento) por la liberación del buque Shen Kno II y su tripulación. Ese millón de dólares le sirvió a Yusuf para abrirse camino a la presidencia de Puntlandia y posteriormente en el año 2004, Presidente del Gobierno Federal Tradicional de Somalia y la aceptación de las Naciones Unidas. Esta situación se suma a la posición de los piratas, pues les deja ver la posibilidad de actuar como tales con total impunidad e ir de pirata de mar a presidente de su país.

Dieciocho años más tarde, el 15 de noviembre de 2008, el buque MV Sirius Star, un petrolero de grandes dimensiones fue capturado por los piratas somalíes a 450 millas náuticas al sureste de las costas kenianas, quienes lo liberaron luego de haber recibido un pago de 3 millones de dólares. El Behemot²⁶ llevaba un cargamento de 2.2 millones de barriles, carga valorada en más de 100 millones de dólares.

Los rescates pagados en el año 2008, totalizaron cerca de 50 millones de dólares de los Estados Unidos de América, cifra que se incrementó en el año 2009, por cuanto los piratas atacaron un buque al día, durante el primer semestre de ese año. Eventualmente, los piratas recolectaron 82 millones de dólares de los Estados Unidos de América, de acuerdo a las estimaciones de la Organización de las Naciones Unidas.

Con los costos de los rescates pagados, es indudable hacerse preguntas como: ¿Qué sucede con el dinero una vez que se paga el rescate?, ¿Cuál es su destino? De acuerdo a la investigación realizada, los inversionistas, los funcionarios del gobierno que protegen la operación y los líderes del pueblo en cuyas costas se ancla el buque mientras se hace la negociación del pago del rescate, todos obtienen su parte. Finalmente, los mayores inversionistas (los patrocinadores) de la operación (quienes aportan el dinero para armas, combustible, equipos de GPS, telefonía satelital y comida) obtienen un 30% del monto pagado por el rescate.

La distribución del dinero fuera del territorio de Somalia, se realiza a través del sistema de transferencia monetaria “Islamic Hawala”, que puede ser descrito de forma muy sencilla como una forma de transferir el dinero sin necesidad de moverlo. Una cadena de corredores hace pagos de dinero conforme a las instrucciones que les son enviadas y cada uno toma para sí

²⁶ Bestia mencionada en Job 40:15–24. Metafóricamente su nombre se utiliza para referirse a entidades extremadamente grandes y muy ponderosas. (Wikipedia, 2014)

una pequeña comisión. Hawala tiene corredores operando en el Medio Oriente, Norte de África, el Cuerno de África, Sur África y Australia. Hay razones fundadas para creer que el dinero llega a sitios tan lejanos como la comunidad somalí en Minnesota, Estado Unidos.

Alrededor de la piratería hay una constelación de otras actividades que, ilícitas o no, tienen a la piratería como una de las fuentes principales de financiamiento. Por un lado, el secuestro de un buque, requiere de una organización e inversión que no es realizada por los piratas en sí mismos.

Conforme señala Bruno Schiemy, quien fuera el encargado del panel de expertos de la Organización de las Naciones Unidas, para vigilar el embargo de armas contra Somalia, los piratas son el eje de una red de bajo perfil determinada a hacer de Somalia no solo un escondite para la locura, sino una plataforma para una yihad²⁷ de dimensiones globales. Hacerse de la vista gorda con el problema de la piratería, puede traer un desastre de proporciones terroríficas. Los piratas son hombres desesperados que harán lo que sea por dinero. Las conexiones con financistas a lo largo del planeta y el fanatismo religioso, dispuestos a inmolarse juntos a muchos otros, tras la promesa de un paraíso después de la vida, ha aumentado significativamente.

Parte del dinero del rescate, así como gran parte de la masa monetaria circulante en Somalia, ha sido destinado al financiamiento del grupo militante musulmán, Al-Shabaab²⁸, lo cual incluye la compra de armas. Así, por ejemplo, si una construcción financiada con el dinero de los piratas, se realiza en un

²⁷ Se refiere al decreto religioso de guerra, basado en el llamado por parte del Corán para extender la ley de Dios. (Wikipedia, 2005)

²⁸ Al-Shabab significa "El Joven" en árabe. Surgió como el ala joven radical de la –ahora extinta- Unión de Cortes Islámicas de Somalia, que controló Mogadiscio en 2006, antes de ser expulsadas por las fuerzas etíopes. Hay numerosos reportes de extranjeros que se dirigen a Somalia, para prestar ayuda a al-Shabab, y el grupo ha anunciado ser aliado de al-Qaeda. Está vetado como un grupo terrorista tanto por los Estados Unidos de América, como por el Reino Unido, y se cree que dispone de entre 7,000 y 9,000 soldados.

área controlada por Al-Shabaad, la constructora debe pagar una comisión al grupo islámico.

Según señala Peter Eichstaedt, en su libro *“Pirate State. Inside Somalia’s Terrorism At Sea”* aun cuando hasta la comunidad internacional está buscando una solución a la situación en Somalia, muchas personas desean que todo siga igual, pues están obteniendo grandes beneficios y ganancias económicas debido a la violencia. Los traficantes de drogas y armas son los mayores beneficiados, pues surten de armas y estupefacientes no solo a los piratas, sino también a los grupos extremistas islámicos, a los civiles y a los oficiales corruptos del gobierno.

Los actuales y potenciales vínculos entre la piratería y grupos insurgentes islámicos son otra de las razones de la preocupación mundial. El potencial enfoque y crecimiento de las relaciones de cooperación de los piratas con algunos miembros del grupo insurgente Al-Shabaab, es significativo, y puede contribuir a la inestabilidad en Somalia, la posibilidad de unos lazos de cooperación más profundos entre estos grupos es una amenaza a la seguridad del mundo entero.



Para que la piratería pueda surgir los financistas se mantienen tras bastidores, cuales titiriteros, los cuales incluyen comerciantes y políticos. Cuando los piratas secuestran un buque, si aún no tienen un patrocinador, emprenden la búsqueda de uno o más financistas para hacerse cargo de los costos, los cuales, incluyen un traductor/negociador, oficiales gubernamentales de la zona, los líderes (llamados “los viejos”) de las tribus y hasta oficiales de las fuerzas armadas, quienes adicionalmente proveen una

fachada y protección política así como lavadores de dinero, para movilizar a las cuentas bancarias en el exterior las cantidades obtenidas por el cobro de los rescates.

Una vez que el rescate es pagado a los piratas, mediante la entrega del mismo en la cubierta del buque secuestrado, el dinero es dividido en el mismo sitio. Las porciones pueden variar, pero conforme señala la Organización de las Naciones Unidas los piratas obtienen cerca del 30% del monto del rescate, el cual es dividido en partes iguales. El primer pirata en abordar el buque, recibe un bono por su valentía y quienes ocasionen problemas o riñan durante el secuestro del buque, son multados. Las familias de aquellos piratas que mueren durante el ataque o secuestro del buque, reciben una compensación. Quienes están encargados de la seguridad en el puerto reciben el 10%. La comunidad o tribu local, recibe otro 10%, lo cual incluye a los viejos de las tribus. Los financistas obtienen el 20%, el cual a menudo es compartido con sus aliados políticos. Los patrocinadores obtienen un 30% del monto del rescate. Inclusive la Organización de las Naciones Unidas ha descubierto que personal de seguridad de los puertos de Somalia y oficiales de seguridad contratados por el gobierno de Somalia, estaban directamente involucrados en los ataques piratas a los buques en el Golfo de Adén. Igualmente, el grupo de monitoreo del embargo de armas contra Somalia, ha reportado que en múltiples ocasiones, el dinero pagado por el rescate, ha sido usado para comprar armas, muchas de las cuales van a parar a las manos de gente inocente, ignorante y primitiva. Así como un ejemplo de los alcances de la piratería, algunas veces el dinero que se paga como rescate por las aeronaves secuestradas ha sido rastreado hasta como propiedades en Europa.

En febrero de 2010, los piratas tenían en su poder 10 buques y 159 rehenes. En 2011, los piratas obtuvieron 146 millones de dólares, un promedio de 4.87 millones de dólares por buque. Un estimado de 3000 a 5000 piratas operaban en febrero de 2012, 1000 piratas habían sido capturados y estaban

siendo juzgados en 21 países. De acuerdo con la Fuerza Naval de la Unión Europea, en febrero de 2012, lograron bajar la cantidad de ataques de piratas en el Océano Índico, y los movimientos de los piratas en la región fueron reducidos significativamente. Cerca de 25 buques militares de los Estados Unidos de América, la Unión Europea, los países de la Organización del Atlántico Norte, China, Rusia, India y Japón patrullaron aproximadamente 8300 kilómetros cuadrados de Océano, un área del tamaño de Europa Oriental. Un análisis del Instituto global de Gobernabilidad, con base en Bruselas, instó a la Unión Europea a comprometerse en tierra para prevenir la piratería.

Ahora bien, con tanto dinero en juego y las precarias condiciones de vida existentes en Somalia, la corrupción y el clientelismos no podrían quedar fuera del retrato general de la situación de la piratería. El gobierno de Puntlandia está estrechamente ligado a la piratería, los oficiales de mayor rango reciben y solicitan grandes sumas de dinero a los líderes de los clanes que manejan la piratería, a cambio protección. Gran parte del dinero termina en manos de financistas y patrocinadores, así como en la compra de bienes suntuosos.

Algunos reportes han señalado que oficiales y funcionarios públicos somalíes tienen lazos con la piratería y colaboran con estos, sin embargo, de acuerdo a lo señalado por el Secretario General de la Organización de las Naciones Unidas, Ban Ki Moon, tanto el gobierno anterior de Puntlandia, como el actual, han realizado esfuerzos para combatir la piratería. Las últimas medidas adoptadas por el gobierno incluyen redadas en los escondites de los piratas en tierra y la construcción de una nueva base naval, en conjunción con Saracen International, una empresa inglesa de seguridad.

La escala, la ubicación geográfica, y la violencia de las operaciones de la piratería somalí, han creado consternación pública en todo el mundo. Tantos como 3.741 tripulantes de 125 diferentes nacionalidades han caído presa de

estos piratas, con períodos de detención tan largos como 1.178 días y según ha sido reportado entre 82 y 97 marineros han muerto, bien sean durante los ataques, en detención luego de un trato inadecuado, o durante las operaciones de rescate.

La piratería no solo ha significado un impuesto fantasma en el comercio mundial, ha afectado severamente las actividades económicas de las naciones vecinas. Desde 2006, las naciones de África del Este han visto un marcado descenso en la llegada de turistas y los beneficios por la pesca. El creciente sector del turismo en el África de Este, ha experimentado una desaceleración en el crecimiento del 25%, en comparación con otras naciones africanas subsaharianas.

Ahora bien, por otro lado, los piratas somalíes han modificado sus formas de ataque. Una vez que la Fuerza de Tarea pudo reconocer a los buques que los piratas usaban como naves nodrizas, estos optaron por usar buques de pesca paquistaníes, como una simbiosis: *“Nosotros te dejamos pescar en las aguas de la Zona Económica Exclusiva de Somalia, te daremos protección y a cambio nos dejas flotar amarrados a tu nave, hasta tanto te digamos que nos sueltes”*²⁹. Esto ha permitido a los piratas inclusive ampliar su rango de acción, pues se han visto botes rápidos somalíes a la caza de buques en las aguas de la costa de Guyarat en la India. Resulta entonces que las compañías navieras que tiene actividades comerciales en India, se han visto en la necesidad de adquirir pólizas de seguro contra secuestros, lo cual afecta el comercio mundial pues aumenta los costos del transporte de mercancías, en aquellos buques que crucen el Canal de Suez.

Uno de los casos que más ha tenido repercusión en los medios de comunicación, fue el secuestro del buque Alabama de la compañía Maersk. El buque, con una tripulación de 20 hombres y una carga de 17.000 toneladas,

²⁹ Terry McKinght y Michael Hirsh. *Pirate Alley: Commanding Task Force 151 off Somalia*. 2012. Página 53

navegaba con rumbo a Mombasa - Kenia. El 8 de abril de 2009, cuatro piratas con base en un pesquero taiwanés atacaron el buque. Los cuatro piratas tenían entre 17 y 19 años. Durante el ataque al Maersk Alabama, el pirata que se presentó como el líder de la banda, dijo llamarse Abdiwali Abdiqadir Musi, de 18 años de edad.

Luego de una operación de rescate, que se extendió por 4 días, tres de los cuatro piratas que habían secuestrado el buque, resultaron muertos, lo que trajo como consecuencia fue que algunos piratas salieron en búsqueda de buques con bandera americana con la intención de asesinar a la tripulación, en retaliación a lo sucedido a los somalíes que secuestraron la referida nave.

En noviembre de 2009, piratas somalíes atacaron de nuevo el MV Maersk Alabama. El buque se encontraba a 600 millas náuticas de la costa noreste de Somalia, en una ruta regular desde Salalah a Djibouti y luego a Mombasa. Cuatro piratas en un bote rápido se acercaron a menos de 250 metros del buque y empezaron a disparar. En esa oportunidad, el buque llevaba fuertes medidas de seguridad, entre las cuales incluía ex militares de las fuerzas especiales del Ejército de los Estados Unidos de América y estaba equipado con modernos equipos acústicos que ensordecieron a los piratas.

CAPÍTULO VII. EFECTOS DE LA PIRATERÍA SOMALÍ SOBRE LA ACTIVIDAD ASEGURADORA MARÍTIMA

7.1. Costos de la piratería relacionados con los seguros

El mercado del seguro marítimo ha respondido a la piratería en el Oeste de África de una forma parecida a la del Este de África, con el Comité Conjunto de Guerra de Lloyd, designando el área como de alto riesgo y con un mercado emergente para el seguro de secuestro y rescate para complementar el seguro de este tipo que ha estado disponible en la región por años.

Calcular los costos de los seguros en el Oeste de África es una proposición bastante exagerada. Cálculos sugieren que tanto los costos como las prácticas son muy similares en el Este y en el Oeste de África. Así, conforme a las estimaciones de la Organización Océanos más Allá de la Piratería del 2011 para el Este de África, parece que 275 millones de dólares se gastan anualmente en pólizas adicionales sobre riesgos de guerra y entre 83 millones de dólares y 152 millones de dólares en pólizas adicionales por secuestro y rescate en el Oeste de África. El costo total del seguro para la región del Golfo de Guinea está estimado aproximadamente, para el año 2012, entre 423 millones y 437 millones de dólares. En 2010 y 2011, el costo de los rescates significó solo el 2% del costo total de la piratería; en 2012, siendo menos del 1% del costo total.

Tanto en número como en promedio del valor de los rescates han decaído. En 2011, 445 rescates fueron pagados para un total de 238 millones de dólares, con un promedio de más o menos 5.4 millones de dólares por rescate. En 2012, el número de rescates pagados se redujo a 31 y totalizó 159.62 millones de dólares con un promedio de pagos por rescates bajando a 4.97 millones de dólares, y en el 2013, el número de rescates pagados disminuyó aún más a solo 8, con un promedio de 3.97 millones de dólares,

totalizando 31.75 millones de dólares. Así, para el año 2013, el cambio en el costo total de los rescates, representa una disminución del 80%, en comparación con el 2011.

Muchos factores han contribuido a la reducción en los rescates pagados, incluyendo el incremento en el patrullaje naval, aumento de la cooperación internacional, acogida de las BMP para la protección del buque y el uso de guardias armados a bordo de los buques mercantes. Ninguna política aislada es la responsable de la reducción de la piratería en el Este de África. Solo un esfuerzo internacional concertado es la respuesta para combatir la piratería marítima, tanto en alta mar como en la Zona Económica Exclusiva de los estados rivereños del Océano Índico.

La piratería fuera de las costas de Somalia, continúa representando un riesgo para el tránsito de las embarcaciones, y los dueños de los buques continúan asegurándose contra ese riesgo. Como todas las compañías de seguros buscando mitigar el riesgo, los dueños de los buques pagan primas para cubrir las pérdidas económicas financieras en el caso de un evento. El incremento de la piratería marítima ha llevado a incrementar el costo de los seguros, reflejando el incremento en el riesgo debido a un posible secuestro.

Calcular los costos de los seguros relacionados con la piratería sigue siendo una tarea tan difícil. A pesar de los aportes recibidos por la industria de seguros el año 2012, ha demostrado ser duradero el debate en cuanto a la rentabilidad de seguros vinculada a la piratería. En este año, un estudio derivado de una lista de Lloyds, encontró que el 53% de los encuestados cree que la industria de los seguros se estaba "beneficiando" de la piratería, con un 24% en desacuerdo con esa afirmación y el 23% restante inseguro. Esta discrepancia está, sin duda, relacionada a la naturaleza privada e individualizada de los contratos de seguro, y es poco lo que se puede hacer para contrarrestar esas limitaciones informativas.

Las dos formas principales de seguros relacionados con la piratería son: 1) Riesgo de Guerra; y 2) Secuestro y Rescate (K & R). Aunque es posible que la amenaza de la piratería se ha traducido en un aumento de las primas de casco y carga, un aumento de dicho costo - si existe - sería un segundo costo fuera del alcance del estudio de la piratería.

7.2. Seguro de Riesgos de Guerra

Este tipo de seguro cubre principalmente el costo de lesiones a la tripulación y los daños en el buque durante el viaje en el interior del área de riesgo. Adicionalmente, algunas pólizas de Riesgos de Guerra cubren el pago del rescate.

Todos los buques que transiten por el área de riesgo de guerra deben adquirir un seguro para este evento. La zona de riesgo de guerra está determinada por el Comité Conjunto de Guerra de la Asociación del Mercado Lloyd, en Londres.

Hay tres maneras para que el asegurado pueda reducir su prima de riesgo de guerra. La primera es a través de un bono sin reclamaciones a disposición de los propietarios de buques que no presenten una reclamación relacionada con la piratería. El segundo es un descuento adicional para la compra de una póliza de secuestro y rescate. El tercero es un descuento disponible para aquellos que emplean guardias armados en defensa de su buque. Además, la conformidad en la aplicación de la última BMP4, que ha sido también un instrumento importante utilizado por la industria, para disuadir a los piratas, aunque es con frecuencia un requisito para la suscripción de la póliza.

7.3. Seguro de Secuestro y Rescate (Kidnap & Ransom - K&R)

Las políticas de K &R son independientes de las políticas de riesgo de guerra y cubren el pago del rescate junto con los costos adicionales asociados

con la negociación de rehenes, incluidos los honorarios de los consultores, gastos legales, y otros costos relacionados.

En la determinación de la prima de K&R de cada buque, las aseguradoras consideran factores tales como la velocidad, la altura de francobordo (incluyendo si está cargado o en lastre durante la travesía), y si hay guardias armados presentes a bordo.

En términos generales, la información sobre los cambios adicionales de tarifas ha sido mixtas. La industria de seguros no es monolítica, y las tasas se negocian individualmente. Como resultado, algunos analistas y comentaristas han reportado disminuciones de tasas resultantes de la reducción de los ataques reportados, mientras que otros han señalado incrementos en todo el conjunto de tasas debido al riesgo continuo y preguntas sin respuestas. Así, las estimaciones iniciales de 0,10% del valor del casco para el seguro de Riesgo de Guerra, y los USD12.500 y USD7.500 de base para K&R, han sido aplicados a buques "bajos y lentos" y "altos y rápidos", respectivamente, y se mantienen sin cambios. Tampoco se han modificado las suposiciones sobre el seguro de riesgo de guerra, en el que el 100% de los propietarios de buques asegurados reciben un bono sin reclamaciones del 50%, y que el 50% de los propietarios de buques asegurados reciben un descuento del 50% para la compra de la cobertura de secuestro y rescate.

Una cosa que sin duda ha cambiado, es el aumento de la presencia de los guardias armados a bordo de buques mercantes. Esto ha dado lugar a un mayor descuento disponible a los buques que emplean guardias armados, así como un aumento en la proporción de buques calificados para recibir un descuento. Se estima que en el 2011, aproximadamente el 25% de los buques que transitaban por la zona de alto riesgo recibió un 30% descuento en el costo de la prima de Riesgo de Guerra por el uso de guardias armados. Igualmente, se estima que en el año 2012, el 50% de los buques recibieron un descuento del 40% por el uso de guardias armados. Asimismo, que entre el 50% y el 60%

de todos los buques en tránsito por la zona de riesgo en el Este de África emplean guardias armados.

En 2012, los cálculos sugieren que la industria del transporte marítimo gastó alrededor de USD550.700.000 en la póliza de seguros de Riesgo de Guerra y K&R, un descenso del 13,26% de los USD 634.900.000, reportados en 2011.

El descenso "por tránsito" en el costo de los seguros relacionados con la piratería es aún más sorprendente a la luz de los cambios en la composición de los buques que transitan por la zona de alto riesgo, entre 2011 y 2012, que sirven para hacer subir el costo del seguro. De acuerdo con la revisión del transporte marítimo de la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD por su acrónimo en inglés) de 2011, el valor promedio del casco de un buque en tránsito por el Canal de Suez fue de USD 24,0 millones. Sin embargo, en 2012 la opinión de la UNCTAD de Transporte Marítimo, el valor medio del casco se estimó en USD26.6 millones, lo que representó un incremento de 10,8%.

Además de este aumento general de los valores de casco, la proporción de los buques más caros que los menos costosos fue significativamente más alta en 2012 que en 2011, por ejemplo, los petroleros, que son los más onerosos de todos los buques que transitan por el Canal de Suez, representaron el 19,7% de tráfico total en 2011 y el 21,6% del tráfico total en 2012. Del mismo modo, los buques a granel y los cargueros mixtos, representan la siguiente clase más cara de los buques, constituyendo el 15,6% del tráfico total en 2011 y 17,52% en 2012. En contraste con esto, encontramos las tasas de las naves más baratas, como los buques de carga general, porta contenedores, buques de pasajeros y los "otros" buques, que tuvieron disminuciones proporcionales de 11,04%, 5,33%, 8,17% y 22,91%, respectivamente, entre 2011 y 2012. Ambos factores ejercen presión al alza sobre el costo del seguro relacionado con la piratería. Esta presión al alza fue

más que compensado, por los descuentos relacionados con el aumento del uso de guardias armados. De hecho, después de los ajustes por los cambios en la composición de los buques mercantes en zona de alto riesgo, la disminución de los costos de los seguros entre 2011 y 2012 sería un total del 14,9%, en comparación con el reducción observada del 13,3%.

El costo del seguro relacionado con la piratería, representa una disminución desde el 2011. Esto a pesar de un aumento en el valor estimado de los bienes asegurados en zona de alto riesgo. La disminución global se debe principalmente a la mayor utilización de los guardias armados a bordo de los buques mercantes. Si la tendencia a la baja en los intentos y los secuestros reportados continúa, habrá que esperar que los costos de los seguros relacionados con la piratería continúen disminuyendo en el futuro.

Los costos no incluyen: el costo del seguro de casco en el apartado de seguros relacionados con la piratería, porque el seguro de casco es considerado como un costo normal de la industria del transporte marítimo. En función de la política específica de que se trate, la piratería puede tener un efecto directo sobre las primas de seguros de casco. Sin embargo, la Organización Océanos Más Allá de la Piratería, no era capaz de discernir de manera concluyente cuál es la proporción de la prima de seguro de casco dado que es directamente atribuible al riesgo de piratería.

7.4. Los efectos que tienen los piratas somalíes sobre las compañías aseguradoras

El seguro marítimo, como todo seguro de transporte, contempla una universalidad de riesgos, y aun cuando las compañías aseguradoras solo cubren aquellos expresamente pactados y cuyo detalle conste en la respectiva póliza, no hay duda de que los daños patrimoniales que sufran los intereses asegurados con ocasión a la navegación marítima y la intervención de la piratería sobre ésta juegan un rol importante al momento de determinar la protección de los riesgos por las compañías aseguradoras, siendo el riesgo en

la navegación marítima el elemento esencial e importante que califica el seguro marítimo.

A tal efecto, se entiende por riesgo, la posibilidad de que se materialice un daño que repercuta directamente sobre el interés asegurado, por lo tanto, si el riesgo no existe o es indeterminable, el seguro pierde todo sentido, pues es la posibilidad de la materialización del posible daño previsto, lo que define las condiciones de la póliza de seguro, es decir, no puede por ejemplo asegurarse el buque, la carga o la tripulación sin definir previamente cuáles son los posibles daños o situaciones que deben materializarse.

De igual forma, se entiende por riesgo marítimo *“aquellos casos fortuitos, de fuerza mayor o hecho inculpable para el que los sufre, que acaece con mayor o menor frecuencia y realidad, más o menos variable en la navegación y que tiene repercusiones en los intereses envueltos en una aventura marítima común, el buque, la mercancía y el flete y que además afecta otros intereses, afecta los intereses de los aseguradores, del asegurado, los consignatarios (...)”*³⁰.

Visto lo anterior, la piratería es, sin duda alguna uno de los riesgos propios de la navegación, pues es un hecho cuya ocurrencia es más o menos determinable –en ocasiones puede dependerá de condiciones socio políticas como en el caso de la piratería somalí-, y que afecta el interés asegurable.

Ahora bien, la piratería fuera de las costas de Somalia ha sido una amenaza para el comercio internacional desde la segunda fase de la guerra civil en Somalia a principios del siglo XXI. Desde el año 2005, muchas organizaciones internacionales, incluyendo el Comité Marítimo Internacional y el Programa Mundial de Alimentación, han expresado preocupación sobre el aumento de los actos de piratería, los cuales han impedido la entrega de cargamentos marítimos y ha aumentado sus costos, de un estimado de 6.6

³⁰ Javier Enrique Molina. Piratería Marítima y su Regulación Jurídica Nacional e Internacional. Universidad Central de Venezuela. 2013. Página 39

billones de dólares a 6.9 billones de dólares, de acuerdo a la organización Océanos Más Allá de la Piratería. De acuerdo al Instituto Alemán para los Estudios Económicos, un sector de la actividad comercial mundial se ha visto beneficiado del aumento de la piratería. Las compañías de seguros particularmente se han beneficiado de los ataques piratas, toda vez que las pólizas de seguros se han incrementado significativamente.

Las pólizas de seguros de las compañías navieras se han incrementado significativamente en los últimos años debido al aumento de los secuestros de buques mercantes por parte de piratas somalíes que actúan en el Golfo de Adén y en el Océano Índico, una zona que atraviesa cada año unos 20.000 buques comerciales. Según señalan en Lloyd's, la situación ha cobrado especial importancia desde mayo de 2008, debido a que los piratas modificaron su modus operandi, mediante el secuestro de embarcaciones pesqueras para usarlas como naves nodriza y así ampliar su rango de acción, más allá de las costas de Somalia, mucho más adentro en el Océano Índico. Pese al aumento del peligro las aseguradoras siguen cubriendo sistemáticamente el riesgo de piratería en el marco del seguro marítimo suscrito por los armadores o los fletadores de la nave. (Eichstaedt, 2010)

La mercancía es cubierta por una póliza que, en algunos casos, cubre riesgos derivados de la piratería, mas no lo concerniente al secuestro y el rescate. Este seguro no se ha encarecido tanto ya que a los piratas somalíes no les interesa la carga para venderlos, sino los buques para cobrar un rescate, lo cual dista del accionar de los piratas que operan un poco más al Oeste del África en el Golfo de Guinea, donde el botín es precisamente la carga de los buques, así como la mercancía de las tiendas de las naves y los objetos personales de la tripulación. La tripulación, que no siempre está cubierta, cuenta con otra póliza distinta.

Nada impide excluir explícitamente a la piratería de los contratos, "*pero eso no se hace*" (Eichstaedt, 2010), señalan en la correduría de seguros

marítimos Cap-Marine, aunque evidentemente si el buque atraviesa una zona peligrosa se aplica una sobreprima. Ésta se ha incrementado hasta tal punto que algunas navieras prefieren desviar sus buques hacia el Oeste de África y el Cabo de la Buena Esperanza, pese a que el trayecto sea más largo y por tanto más costoso. Pero prefieren evitar el riesgo de los piratas somalíes.

Una póliza de seguros con la cobertura de piratería incluye el pago del rescate, el punto más conflictivo, aunque no suponga más que la cuarta parte del gasto total ocasionado por el asalto; la intervención de un especialista de gestión de crisis, los costos de comunicación, los gastos de asistencia psicológica para los rehenes y los eventuales ingresos perdidos debido a la inmovilización temporal de la mercancía, que alcanza en promedio 50 días.

El total de la factura es entre 20.000 y 30.000 dólares por trayecto. Las primas se negocian caso por caso, según la aseguradora Hiscox, la más activa en el mundo en cobertura por "secuestro y extorsión" en naves, éstas se han disparado hasta 20 veces por los frecuentes ataques a buques frente a las costas de Somalia. El episodio que ha marcado esas espectaculares alzas ocurrió el 15 de noviembre de 2008, tras el asalto al *Sirius Star*, un superpetrolero saudí que tras pagar un cuantioso rescate a los piratas somalíes fue liberado en enero, casi dos meses después de que fue secuestrado con una carga de dos millones de barriles de crudo.

Los precios de los seguros dependen del tipo de buque, ya que mientras más rápido sea el buque y más grande la parte del casco a la vista, más difícil será de apresar por los piratas. Además, los armadores y propietarios de buques cisterna y de contenedores pagan hasta 40.000 dólares por travesía a guardias privados de seguridad a bordo (los pesqueros franceses llevan militares profesionales, aunque es la excepción). El grupo naviero español Albacora ha optado por contratar a antiguos militares británicos, a través de la empresa de seguridad Minimal Risk (que ha trabajado para el Gobierno del Reino Unido en Irak y en Afganistán), para proteger sus buques: cuatro por

nave, a 14.000 euros mensuales cada uno. Una medida que han adoptado también ocho atuneros españoles, aunque en sus naves ondee la bandera de conveniencia, en este caso de la Seychelles. (Eichstaedt, 2010)

Con relación al costo de las pólizas de seguro, el diario español El Mundo señala:

*"El aumento de la actividad delictiva en los mares **ha llevado a las compañías de seguros a aumentar considerablemente sus primas**. La principal aseguradora del mundo, la británica Lloyd's, ya ha anunciado que los riesgos de la piratería dejarán de incluirse en pólizas normales y se trasladarán a las pólizas especiales que cubren los daños de guerra, lo que supone multiplicar las tarifas actuales por más de 10.*

*Los buques pesqueros españoles aseguran que no tienen capacidad para pagar seguros especiales para cubrir potenciales actos de piratería. "En los últimos años **las primas han subido ya un 20%** – entre 150.000 y 200.000 euros cuesta actualmente el seguro de un buque pesquero– y nos tememos que, tras el fuerte incremento de los asaltos en 2008, las entidades anuncien nuevos incrementos de precios de cara al próximo año", apuntan en Cepesca.*

*Pero no sólo están sufriendo los barcos de pesca. **Por el Golfo de Adén pasan al año cerca de 16.000 embarcaciones** camino del canal de Suez. La industria petrolera es particularmente dependiente de esta ruta, un corredor energético, por el que se transportan diariamente 3,3 millones de barriles. Además, por estas aguas pasan buques de mercancías de Asia a Europa y EEUU –esta zona apenas es utilizada por barcos mercantes españoles–.*

El gran aumento de la piratería y el alza de la cuantía de los rescates han provocado que las navieras se enfrenten a dos opciones: pagar elevadísimos seguros o modificar sus rutas. Maersk, la naviera más grande del mundo, ha anunciado esta semana que sus buques evitarán el Golfo de Adén, lo que obligará a realizar costosos desvíos, incluso rodeando el cabo de Nueva Esperanza, lo que se traducirá en un encarecimiento del transporte que terminará repercutiendo en el consumidor" (Resaltado del original). (Diario El Mundo, 2008)

Desde 2008 más de 4.000 marinos han sido tomados como rehenes por los piratas de todo el mundo. En 2010, casi un millón de la gente de mar (más de 65% del total mundial de la gente del mar) firmó la petición "End Piracy Now". Dicha petición fue entregada a través del Secretario General de la Organización Marítima Internacional (OMI), al Secretario General de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), el Sr. Ban Ki-moon.

El Comité Marítimo Internacional recibió reportes de un total de 43 buques que fueron atacados en el Golfo de Guinea³¹ en 2012. Estos reportes

³¹ Si bien las actuaciones de los piratas somalíes se circunscriben al Golfo de Adén, y sus zonas adyacentes, las acciones de los piratas en el Golfo de Guinea, al Oeste de África, representan han servido a las compañías de seguros para llevar a cabo estudios de los riesgos propios de la piratería, y poder tomar las provisiones necesarias para determinar los costos

señalan que hubo 966 marineros atacados por piratas armados tanto con armas como con cuchillos, 800 de los cuales se encontraban en buques abordados por estos criminales. Aun cuando el secuestro y la toma de rehenes no son el objetivo principal de los piratas del Golfo de Guinea, 206 personas (21% de los atacados) fueron mantenidos cautivos por quienes buscaban robar combustible refinado. Hubo también reportes de 5 personas secuestradas en 2012 y mantenidas como rehenes hasta que un rescate fuese pagado.

La tasa de abordajes en el Golfo de Guinea es mucho más alta que en las costas de Somalia. En el Golfo de Guinea, 83% de los ataques llevan a un abordaje. Una porción de este alto porcentaje se debe a que un gran número de intentos infructuosos de abordajes no son reportados. Adicionalmente, esto puede deberse al hecho de que muchos buques son atacados mientras están anclados, a la deriva o mientras se realizan transferencias de buque a buque de carga de productos refinados. Solo el 33% de los buques fueron atacados mientras estaban en tránsito por la región del Golfo de Guinea. En Contraste, los ataques en las costas de Somalia, casi siempre ocurren mientras los buques están en camino. Más aún, la geografía de la Región del Golfo de Guinea y el hecho de que los buques deben detenerse en o cerca de un puerto para cargar y descargar, proporciona a los criminales una gran oportunidad para ganar el acceso a los buques. Esto también reduce la posibilidad de los buques de ser atacados o secuestrados mientras navegan a altas velocidades, lo cual es una de las maniobras recomendadas para evadir los ataques piratas, mientras transitan en el Golfo de Adén y el Oeste del Océano Índico.

7.5. Especuladores

de las primas de seguros, es decir, en ambos casos, tanto en la piratería frente a las costas de Somalia, como en el Oeste de África, los riesgos son relativamente así como los mismos y los intereses asegurables.

De acuerdo con el Instituto Alemán de Investigación Económica, por sus siglas en alemán en DIW, una verdadera industria de especuladores también ha aumentado en torno a la piratería. Las compañías de seguros, en particular, se han beneficiado de los ataques de los piratas, ya que las primas de seguros han aumentado significativamente. La DIW informa que, con el fin de mantener en alto los costos de las primas, las empresas de seguros no han exigido a los armadores que tomen las precauciones de seguridad que harían los secuestros más difíciles. Por su parte, las compañías navieras a menudo no cumplen con las directrices de guerra sobre la mejor manera de prevenir los ataques de piratas con el fin de reducir los costos. Además, los contratistas de seguridad y la industria armamentística alemana se han beneficiado de este fenómeno.

CAPÍTULO VIII. EFECTOS DE LA PIRATERÍA SOMALÍ SOBRE LA COMUNIDAD INTERNACIONAL Y LAS ACCIONES TOMADAS PARA ENFRENTARLA

8.1. Rutas de Navegación del Transporte Marítimo: Definiendo La exposición a la Piratería

La ruta por el Golfo de Adén entrando al Océano Índico es posiblemente la ruta marítima más importante del mundo, con un estimado de 30 mil buques que la navegan cada año, llevando la mayor parte de los productos comerciales consumidos a Europa, y todo el continente Americano. La estrechez del Golfo de Adén crea un cuello de botella para los behemot marinos, lo cual hace que el secuestro de un buque, sea como pescar pescados en un barril. Yemen y Somalia están separados por unas 170 millas náuticas en el punto más ancho en el Golfo y por no más de unas 100 millas náuticas en el resto de la zona. Agreguemos rescates por millones de dólares y la ausencia de castigos, y tenemos los ingredientes para la explosión de la piratería somalí.

Según ha manifestado la autoridad del Canal de Suez, el 8% del Comercio Marítimo mundial transita por las aguas de ese canal. Su posición geográfica lo hace la ruta más corta entre Oriente y Occidente, comparado con la ruta del Cabo de la Buena Esperanza. El tránsito por la ruta del Canal acorta las distancias entre los puertos ubicados al Norte y Sur del mismo, lo que se traduce en ahorros considerables en tiempo, combustible y costos operativos.



Ahora bien, como quiera que la ruta de acceso al Canal desde el Océano Índico está ubicada exactamente en la zona de riesgo afectada por piratas y debido a los costos de las primas de seguro que cubren los riesgos de secuestro y rescate (K&R), algunas embarcaciones deben desviar su ruta, bordeando el Cabo de la Buena Esperanza.

Al respecto, un informe de la Vicepresidencia Regional para África del Banco Mundial, señala precisamente este problema de la siguiente forma:

“...para este estudio se recogieron datos completos sobre (i) las corrientes comerciales bilaterales entre cada par de países en el mundo, por cada año (COMTRADE 2012); (ii) las variables geográficas para la distancia entre ellos y las fronteras comunes (CEPII 2012); y (iii) las medidas de si las rutas de envío para cada par se han visto afectadas por la piratería. El análisis abarca 2000-10. Hay 150 países en el análisis de línea de base. Las dos primeras categorías son estándar. La tercera categoría se construyó mediante la recopilación de las distancias de navegación entre los puertos principales en cada país a través de diferentes rutas. Para cada par de países se preguntó si la ruta marítima más corta entre ellos pasa a través de la región afectada. Si es así, el comercio entre ellos puede verse afectado por la piratería.

Aunque el comercio con los países del este de África obviamente está afectado, la afectación tiene un alcance mucho más amplio. Consideremos las opciones para navegar de Liverpool en el Reino Unido a Mombasa en Kenia. La ruta más corta, 6.363 millas náuticas, es vía Gibraltar y el Canal de Suez, que expone el navío al riesgo de piratería. La mejor alternativa es navegar alrededor del Cabo de Buena Esperanza, pero a 8981 millas náuticas, esta ruta es mucho más larga (...). Los países no necesitan estar lejos el Cuerno de África, (...), para que la piratería somalí afecte sus rutas de navegación (...).”³²

Lo expuesto por el Banco Mundial, puede verse con mayor claridad en el mapa que se encuentra al lado derecho de este párrafo. En el mismo, se aprecia como el desvío de la ruta del Canal de Suez, representa un aumento de 8.280 kilómetros en la distancia del trayecto. Para ponerlo en perspectiva, la distancia entre la ciudad de Caracas y la ciudad de San Cristóbal es de 819 kilómetros, lo que significa que la distancia que debe recorrer un buque, debido al desvío de la ruta del Canal de Suez hacia el Cabo



³² Vicepresidencia Regional para África del Banco Mundial. The Pirates of Somalia: Ending the Threat, Rebuilding a Nation. 2013. Pag.16

de la Buena Esperanza (rodeando Sudáfrica) es el equivalente a realizar 10 viajes desde Caracas hasta San Cristóbal, recorrido que por tierra representa un gasto en tiempo de 120 horas continuas (5 días) de viaje.

Estos desvíos para evitar el riesgo de la piratería, representan entonces un notable aumento en los costos del viaje: el combustible, el desgaste de la maquinaria, días de pago adicionales para la tripulación por cada viaje, primas de seguros más altas debido a la duración del viaje y, mayor exposición a los factores climáticos.

La piratería impone una distorsión en el comercio que tiene un alto costo absoluto. Cuando la ruta más corta de transporte marítimo entre dos países es a través de las aguas infectadas de piratas, el costo adicional del comercio entre ellas es equivalente a un aumento de 0,75 a 1,49 puntos porcentuales (con una estimación media de alrededor de 1,1) en los costos totales de comercio *ad valorem*. En términos absolutos, el impacto es grande: desde alrededor de 1.62 billones de dólares en el comercio mundial viajaron por las rutas afectadas por la piratería. En el año 2010, la piratería somalí costó a la economía mundial un estimado de USD18 mil millones, con un margen de error de más o menos 6 millardos de dólares. Si la piratería continúa perturbando el comercio mundial como lo ha hecho, se perderán cantidades similares cada año.

8.2. Beneficios de la Piratería

También se han observado algunos beneficios de la piratería. En los primeros años de este fenómeno en 2008, se informó que muchos residentes locales en centros de piratas, como Harardhere, percibieron el efecto revitalizante que tenía sobre la economía, el descontrolado gasto realizado por los piratas en los pequeños poblados en tierra, una presencia que a menudo proporciona puestos de trabajo y oportunidades. Aldeas enteras estaban en el

proceso de transformación en boomtowns³³, con los propietarios de tiendas locales y otros residentes que utilizan sus ganancias para comprar artículos, tales como generadores de electricidad. Sin embargo, la elección de un nuevo gobierno en el año 2009 en el noreste de Puntlandia, trajo una fuerte disminución de las actividades de piratería ya que las autoridades provinciales iniciaron una campaña contra la piratería global y establecer una fuerza de policía marítima oficial, siglas en inglés PMPF. Desde 2010, los piratas han operado principalmente desde Galmudug en Somalia.

Según un Informe somalí, el desarrollo de la infraestructura ha sido significativo en los centros urbanos de Puntlandia, debido principalmente a una combinación de programas de desarrollo del gobierno, la inversión interna de los residentes locales que regresan a sus regiones de origen, a raíz de la guerra civil en el sur, y especialmente los fondos de las considerables remesas enviadas por la diáspora somalí. Estas últimas contribuciones se han estimado en alrededor de 1,3 y 2 mil millones de dólares al año, y supera exponencialmente lo procedente de los rescates obtenidos por los piratas, que suman sólo unos pocos millones de dólares anuales y que son difíciles de seguir en términos de gastos.

Además, los pescadores pobres en el área de Malindi en Kenia, en la región de los Grandes Lagos de África suroriental han informado de sus capturas más grandes, desde hace cuarenta años, la captura de cientos de kilos de pescado y estar ganando cincuenta veces el salario diario promedio. Ellos atribuyen la reciente abundancia y variedad de especies marinas, a que los piratas han ahuyentado a los grandes buques de pesca extranjeros. Según los biólogos marinos, los indicadores son que la pesca local se está recuperando a causa de la falta de la pesca a escala comercial.

³³ Ciudad que experimenta un repentino y constante crecimiento económico y poblacional.

La piratería frente a las costas de Somalia también parece tener un impacto positivo en el problema de la sobrepesca en aguas somalíes por buques extranjeros. La comparación se ha hecho con la situación en Tanzania, más al sur, que también se ve afectada por la pesca predatoria por buques extranjeros y en general carece de los medios para proteger de manera efectiva y regular sus aguas territoriales. Allí, las capturas se han reducido a niveles dramáticamente bajos, mientras que en Somalia se han elevado a niveles más aceptables desde el comienzo de la piratería.

8.3. Víctimas

La piratería frente a las costas de Somalia ha producido algunas bajas. Según muchas empresas marítimas de seguridad entrevistadas, grupos de propietarios de buques, abogados y compañías de seguros, el miedo a los ataques de piratas ha aumentado la probabilidad de encuentros violentos en el mar. Guardias de los buques no capacitados o demasiado impacientes, han recurrido a disparar indiscriminadamente sin antes evaluar correctamente el nivel de amenaza real. En el proceso, han matado a los piratas y algunas veces a pescadores inocentes, así como han puesto en peligro la reputación de las empresas privadas de seguridad marítima con el uso imprudente de las armas.

De los 4.185 marinos cuyos buques fueron atacados por los piratas, 1090 fueron tomados como rehenes en 2010, de los cuales una tercera parte fueron objetos de abusos. Algunos cautivos también han indicado que fueron utilizados como escudos humanos por los piratas mientras eran mantenidos como rehenes. En un período de cuatro años, de 3500 rehenes capturados, 62 murieron. Las causas de muerte incluyen el suicidio y desnutrición, con 25 de las muertes atribuidas a asesinatos. En algunos casos, los cautivos también han denunciado haber sido torturados, y como parte de algunas consecuencias, muchos marinos también quedan traumatizados después de la liberación.

En febrero de 2012, los infantes de marina italianos apostados en el petrolero Enrica Lexie, presuntamente dispararon contra un buque pesquero indio, matando a dos de sus once tripulantes. Los Marineros supuestamente confundieron el buque pesquero como un buque pirata. El incidente provocó un conflicto diplomático entre India e Italia. El buque fue retenido en Kochi, India, donde su tripulación fue interrogada por funcionarios de la Policía de ese país.

Otro incidente similar se ha informado que ha ocurrido en el Mar Rojo entre las costas de Somalia y Yemen, que involucra la muerte de un pescador yemení a bordo de un buque con bandera de Noruega, presuntamente a manos de un grupo armado destacado en un buque ruso perteneciente a la Operación Atlanta de la Fuerza Naval de la Unión Europea para Somalia.

La comunidad internacional se ha movilizado para combatir el surgimiento de la piratería en las costas del Cuerno de África. Cerca de 40 países están involucrados en las operaciones militares antipiratería, bien sea en una iniciativa nacional o mediante tres grandes coaliciones: la Fuerza Naval de la Unión Europea para Somalia, a través de la operación Atlanta; el Grupo Naval Permanente de la Organización del Tratado del Atlántico Norte, a través de la Operación Escudo del Océano; y la Fuerza de Tareas Combinadas 151. Desde el año 2008, el Consejo de Seguridad de la Organización de las Naciones Unidas ha adoptado 13 resoluciones para apoyar las acciones antipiratería frente a las costas del Cuerno de África. Adicionalmente, la Unión Europea, la Unión Africana, la Liga de Estados Árabes y la Organización del Tratado del Atlántico Norte, han estado envueltas en la lucha contra la piratería en esa zona.

El Grupo de Monitoreo de las Naciones Unidas para Somalia fue creado por una resolución del Consejo de Seguridad de la Organización de las Naciones Unidas en 2003, para documentar las violaciones en contra del embargo de armas, y sus funciones han sido ampliadas al monitoreo de la

piratería. El Grupo de Contacto para la Piratería Frente a las Costas de Somalia fue creado en el año 2009, mediante resolución del Consejo de Seguridad de la Organización de las Naciones Unidas, para facilitar la coordinación entre 60 naciones y 20 organizaciones internacionales que trabajan de la mano para combatir la piratería. Muchas otras iniciativas nacionales (somalíes), internacionales, y regionales como el Código de Conducta Contra la Piratería adoptado en 2009 por la Organización Marítima Internacional y cuyo centro de adiestramiento está ubicado en la República de Yibuti³⁴; el Centro Regional de Fusión y Aplicación de la Ley para la Seguridad Marítima (anteriormente Centro Regional de Coordinación de los Servicios de Inteligencia y Fiscalía contra la Piratería), con sede en las islas Seychelles, y el programa de cooperación de la Comisión Antipiratería del Océano Índico, complementan la movilización internacional.

8.4. Antipiratería en el mar

La Organización de las Naciones Unidas (ONU) y la Unión Europea (UE) han respaldado el uso de la fuerza frente a Somalia "*...para mantener o restablecer la paz y la seguridad internacional*" (Carta de las Naciones Unidas, Capítulo VII, Art. 42) y fuerzas sustanciales han sido desplegadas. Tres coaliciones marítimas multinacionales: Operación Atalanta de la Fuerza Naval para Europea Somalia (EUNAVFOR), Operación Escudo del Océano de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN), y la Fuerza de Tareas Combinadas 151 (CFT-151), están presentes para proteger los buques en tránsito en el Cuerno de África. Al menos siete países, actuando individualmente, también han desplegado en la zona buques o aeronaves, tanto para proteger los buques en tránsito como para rescatar a los buques bajo ataque. En un momento dado las tres coaliciones tenían unos 20 buques desplegados en la zona. En 2011, los activos militares en el Cuerno de África

³⁴ Es un pequeño país ubicado en el Cuerno de África. Limita al Norte con Eritrea, al Oeste y al Sur con Etiopía, y con Somalia por el sureste. Sus costas están bañadas por el Mar Rojo y el golfo de Adén.

están compuesto por 32 buques, 4 aviones, y 1.800 personas. Las fuerzas internacionales han sido autorizadas para actuar en el territorio costero de Somalia y aguas territoriales para interrumpir el suministro de piratas (resolución del Consejo de Seguridad de la ONU 1851 [2008] 16 de diciembre de 2008; Decisión del Consejo de la UE 2012/174 / PESC, 23 de marzo de 2012).

Se estima que las operaciones militares internacionales en 2011 tuvieron un costo de por lo menos 1.27 millones de dólares. La estimación del costo específico de estas operaciones es difícil, aunque aproximadas proporcionan posiblemente un primer orden de magnitud de los costos involucrados.

8.5. Aplicación de la Ley. Apresar y encerrar a los Piratas Responsables

De acuerdo con las estimaciones de la Organización de las Naciones Unidas, más del 90 por ciento de los piratas aprehendidos en la costa de Somalia fueron puestos en libertad sin ser procesados. Bajo el liderazgo de la Oficina Política para Somalia de la Organización de las Naciones Unidas (UNPOS), la Oficina de la ONU contra la Droga y el Delito (ONUDD), el

Programa de Desarrollo de Naciones Unidas (PNUD) y la Organización Marítima Internacional (OMI), varias acciones para poner fin a la impunidad de piratas se han iniciado, entre ellas: endurecer las leyes nacionales en varios países,



la mejora de los sistemas de enjuiciamiento, y refuerzo de capacidad de detención. El respeto de los derechos humanos en toda la cadena de aprehensión por convicción es un principio rector de los programas.

La mayoría de los países afectados por la piratería se han comprometido a revisar sus legislaciones nacionales para garantizar que la piratería esté tipificada como un delito. La revisión legal se hace generalmente bajo la dirección de la Oficina de Asuntos Jurídicos de la OMI de las Naciones Unidas, y la ONUDD para asegurar que la legislación nacional cumpla con las normas jurídicas internacionales. Según la ONUDD, 21 estados regionales o internacionales actualmente tienen o procesan a los piratas que operan frente a Somalia. A partir de julio de 2012, sólo 582 piratas somalíes en 12 países habían sido condenados. Los centros regionales de la fiscalía se han abierto en la Seychelles, Kenia y Mauricio, y las agencias de la ONU están considerando la creación de tribunales especializados contra la piratería en Somalia, Seychelles, Kenia, Mauricio y Tanzania. Por último, la UNPOS, la UNODC y el PNUD están ayudando a los estados en la región para renovar las cárceles, construir otras nuevas, y entrenar oficiales de prisión, para asegurar que las instalaciones carcelarias cumplan con los estándares mínimos.

La ONUDD ha emprendido el programa de rehabilitación o construcción de cárceles en Seychelles, Isla Mauricio y Kenia, pero en la mayoría de las cárceles ya hay hacinamiento con los presos nacionales, y los programas actuales no serían suficiente para dar cabida a todos los presos. La ONUDD está planeando crear o renovar las prisiones con el fin de abrir un mil nuevas en Somalia y ha comenzado un programa de capacitación para el personal penitenciario. Sin embargo, mientras que cientos de piratas menores cumplen sus condenas en las prisiones de Puntlandia, los más altos líderes piratas/organizadores/inversores y negociadores, no han sido debidamente enjuiciados, y no han dejado de organizar y gestionar las operaciones de piratería. Una excepción notable es el notorio líder de los piratas Boya, quien fue detenido en mayo de 2010 después de la presión internacional que se aplicó a las autoridades de Puntlandia. Dado que, según su propio relato, Boyah encabezó una milicia de unos 500 piratas y era el responsable de entre

25 y 60 secuestros, su condena de tan sólo 5 años contrasta agudamente con penas de hasta 20 años otorgados a figuras de piratas junior y soldados de a pie.

8.6. Interrumpir los Flujos Financieros Ilícitos

Otra iniciativa es interrumpir o dismantelar los flujos financieros ilícitos en que se basa el modelo de negocio La piratería. El Grupo de Trabajo 5 del Grupo de Contacto Sobre la Piratería Frente a las Costas de Somalia se ha establecido para coordinar los esfuerzos de la comunidad internacional para identificar y desbaratar las redes financieras de los líderes piratas en tierra firme. La Oficina de las Naciones Unidas para el control de las Drogas y la Prevención del Delito (ONUDD) ha identificado lo que hay que hacer: desarrollar la capacidad de aplicación nacional y regional de la ley al construir y aprobar normativas sobre blanqueo de dinero, y elaborar un programa regional para interrumpir los flujos financieros. Las actividades, hasta el momento, son principalmente la capacitación y la tutoría por la ONUDD o la Organización Internacional de Policía Criminal (INTERPOL) en Etiopía, Kenia y Seychelles.

El Consejo de Seguridad de la Organización de las Naciones Unidas, ha identificado la capacidad de las autoridades de aplicación de Somalia para investigar y procesar a los patrocinadores y financiadores de la piratería como un desafío a largo plazo.

8.7. La Administración Central y Regional de Somalia y la Lucha Contra la Piratería

Políticas de erradicación se llevaron a cabo en el pasado durante el gobierno de la Unión de Cortes Islámicas (UCI). En 2006 la UCI brevemente tomó medidas enérgicas contra la piratería en Somalia central mediante el ataque a sitios clave de anclaje de buques, como Harardheere, Hobyoy y Ceel Dheer. Este sistema de persecución penal estaba en consonancia con una

interpretación estricta de la Ley Sharia. El enfoque tuvo éxito en parte porque la UCI tomó su capacidad para imponer la ley y el orden del apoyo popular. Más recientemente, sin embargo, la administración central de Somalia ha tenido un impacto limitado en los esfuerzos contra la piratería. La ONU a través de sus organismos ha iniciado un programa para capacitar las áreas de justicia, seguridad y derechos humanos. La Hoja de Ruta de Mogadiscio que organizó el final del período de transición³⁵, integró la protección marítima y la estrategia nacional de lucha contra la piratería como un elemento clave para estabilizar Somalia, pero no se tomaron las iniciativas antes de la transición.

Para agosto de 2012, al final del período de transición, el Gobierno Federal de Transición no había sido capaz de extender su influencia fuera unos pocos distritos de Mogadiscio. Las autoridades de transición fueron apoyadas por las fuerzas armadas y policiales que operan bajo la autoridad ya sea del Gobierno Federal de Transición o de grupos de milicias; el Gobierno Federal de Transición se basó principalmente en la Misión de la Unión Africana en Somalia (AMISOM) y las fuerzas de la comunidad internacional (Internacional Crisis Group). La falta de seguridad en el centro-sur de Somalia, sin embargo, ha afectado y deteriorado la formulación de un programa de lucha contra la piratería en esa zona.

Al tomar el poder en septiembre de 2012, Hassan Sheikh Mohamud³⁶, presidente del primer gobierno post-transición, llamó a poner fin a la piratería. Desde entonces una serie de rehenes han sido liberados sin pago de rescate:

³⁵ El período de transición dio inicio en el año 2004, con la formación del Gobierno Federal de Transición (GFT), el cual representa el décimo cuarto intento realizado en Somalia, para crear un gobierno funcional, desde el año 1991. En julio de 2007, luego de meses de negociaciones y dilaciones, el GFT logró realizar una conferencia de reconciliación, que incluyó algunos de los líderes islamistas más moderados, quienes decidieron hacer un boicót contra la conferencia. Hoy día, el GFT gobierna desde la capital de Somalia, Mogadiscio, donde la situación de la seguridad se mantiene delicada.

³⁶ Hassan Sheikh Mohamud nacido el 29 de noviembre de 1955, Jalalaqsi, Somalia. Educador, activista político de los derechos civiles y políticos. Es electo presidente de Somalia el 10 de septiembre de 2012.

22 rehenes de la MV Iceberg en diciembre de 2012 y 3 rehenes de la MV Orna en enero de 2013. Por otra parte, uno de los "padres" de la piratería, Mohamed Abdi Hassan, conocido como "Afweyne" (Boca Grande), renunció públicamente a la piratería en enero de 2013, haciendo un llamado a sus tripulaciones e instando a otros piratas a seguirlo en la jubilación. Estos son los primeros signos de éxito de la nueva administración para hacer frente a la piratería. Administraciones regionales de Somalia también han participado en los esfuerzos internacionales para frenar la piratería, a efecto variable. La administración de Puntlandia en 2009 inició una campaña mordaz y estableció un grupo de trabajo contra la piratería, aunque de nuevo hay preocupación por la corrupción de los funcionarios.

Por último, Somalilandia³⁷ ha sido un socio clave de la comunidad internacional en la lucha contra la piratería. En 2012, Somalilandia adoptó una nueva ley contra la piratería. El Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) ha iniciado un programa de tres años para que las autoridades de Somalilandia lleven a cabo juicios de piratería de conformidad con las normas internacionales. El PNUD también ha entrenado oficiales de policía sobre las investigaciones, los procedimientos operativos y las habilidades forenses básicas para la investigación de delitos de piratería. Somalilandia adoptó una ley sobre el traslado de reclusos que permite la reubicación de los piratas declarados culpables en otro país, para cumplir sus penas en Somalilandia. A finales de marzo de 2012, el primer grupo de 17 piratas condenados en Seychelles fueron trasladados a una prisión en Somalilandia.

³⁷ Luego del estallido de la guerra civil, parte del territorio de Somalia se dividió en varios autoproclamados estados. Somalilandia es uno de estos. Está ubicado al Oeste del llamado Cuerno de África, al Noreste de Somalia, y al oeste de la también autoproclamada República de Puntlandia

8.8. Intervenciones Socioeconómicas

La erradicación de la piratería requiere un enfoque integral que aborde la política, la seguridad y las causas de raíz socioeconómica en Somalia. Se ha hecho un llamamiento para proyectos de empleo y de generación de ingresos con base en tierra. El Grupo de Contacto Sobre Piratería en las Costas de Somalia (CGPCS por su sigla en inglés), señala que el Gobierno Federal de Transición ha iniciado un programa financiado por el fondo fiduciario del CGPCS, para informar a los somalíes, en particular a los varones jóvenes, sobre los riesgos involucrados en la piratería y las opciones de medios de vida alternativos disponibles.

La Oficina de las Naciones Unidas Contra la Droga y el Delito (UNODC por su acrónimo en inglés) participará en un programa de medios de vida sostenibles para informar a las comunidades locales acerca de oportunidades económicas como alternativas viables, proporcionar formación empresarial y capital inicial para poner en marcha actividades económicas, tomando en cuenta la mejora en la educación, la agricultura y el acceso a los servicios sanitarios, con el fin de mejorar la calidad de vida de los somalíes.

8.9. El aumento del riesgo de muerte y detención

Mayor despliegue militar y las respuestas judiciales han aumentado los riesgos de captura, detención y muerte para los piratas. Separar el efecto del aumento del riesgo de muerte/detención y aumentar el riesgo de falla absoluta (en la que una tripulación pirata podría regresar sanos y salvos, pero con las manos vacías), esto junto con la implementación de las BMP4 por parte de las compañías navieras, apunta a tener un impacto dramático en la visión que sobre la piratería tienen los piratas.

8.10. El aumento del costo de oportunidad de convertirse en un pirata

Algunas políticas en tierra firme tienen como objetivo cambiar el entorno económico de Somalia, ofreciendo opciones de medios de vida alternativos.

Su principal efecto es un aumento del salario de mercado. Si el ingreso promedio es más alto, será más difícil reclutar piratas debido a que el costo de oportunidad de ser un pirata es más alto. Según destaca la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura, el promedio de aumento anual del salario en Somalia, fue de 5 por ciento, entre 1996 y 2012. El salario medio anual de los trabajadores no calificados fue de USD738 en 2005 y USD1.287 en 2012. Otras iniciativas se centran en la sensibilización de la juventud. Aunque no hay manera inmediata para monetizar el estigma social de ser un pirata, campañas eficaces aumentarán los salarios que deben ofrecerse a los posibles piratas. Las simulaciones realizadas por la Organización Marítima Internacional (OMI) de cómo los aumentos salariales podría afectar el modelo de negocio de la piratería sugieren que tienen un impacto marginal. Se simularon dos escenarios diferentes. En uno el salario del trabajador no calificado se incrementó en un 20 por ciento y en el otro el 100 por ciento, resultando que el aumento de los salarios no cambiaría la distribución del rescate de manera significativa.

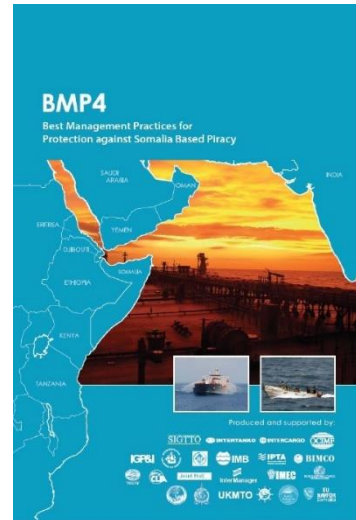
8.11. La reducción de las posibilidades de éxito de Secuestros

Los gobiernos y las compañías navieras afectadas por los piratas somalíes han llevado a cabo diversas medidas de lucha contra la piratería dirigidas directamente a disuadir secuestros y la reducción de su tasa de éxito en caso de que ocurran. Cerca de 35 marinas de guerra han patrullado la zona pirata. Flotas mercantes que pasan a través de las aguas afectadas por la piratería siguen cada vez más las Mejores Prácticas Gerenciales 4 (BMP4).

Se ha argumentado que estas medidas disminuyen la probabilidad de que los piratas somalíes tengan éxito, por lo que su modelo de negocio se vuelve menos rentable, y en efecto, hay una disminución notable de la tasa de éxito del secuestro a partir de 2008.

8.12. Las Mejores Prácticas Gerenciales (Best Management Practices – BMP). Prácticas de Sensibilización de la Industria

Con el apoyo de la Organización Marítima Internacional (OMI) y las autoridades de lucha contra la piratería, la industria naviera ha desarrollado las Mejores Prácticas Gerenciales, o como se les conoce por su nombre en inglés: The Best Management Practices (BMP). La cuarta versión publicada en 2011 (BMP4) ofrece recomendaciones para evitar o disuadir ataques piratas, proporciona información acerca de las áreas de alto riesgo y el modus operandi típico de un ataque, sugiere el curso de acción apropiado en respuesta; y establece procedimientos para informar a las fuerzas antipiratería. También hay recomendaciones prácticas para la evaluación de los riesgos previos al zarpe y la protección de buques, incluidas las medidas concretas que deben adoptarse en caso de ataque, secuestro con éxito, y la intervención militar.



Según la ONU, los buques que implementan las BMP se enfrentan a un menor riesgo de ser secuestrado, y de hecho ningún buque con guardias armados a bordo ha sido secuestrado aún. Cada vez más buques utilizan guardias armados, que además, parecen ser la principal BMP utilizada para disuadir eficazmente a los piratas.

Las Best Management Practices o BMP, se dividen en tres secciones, a saber: 1) implementar medidas físicas de protección a la nave; 2) registrar e informar el rumbo y progreso de la nave a medida que transita por la zona de alto peligro; 3) tomar acciones específicas cuando el buque es atacado.

Conforme a estas normas, hay que distinguir tres escenarios precisos: a) Un acercamiento es cuando el buque es sujeto de una aproximación agresiva por un buque pirata y se han hecho disparos en contra del buque, bien sea de granadas autopropulsadas o de armas de fuego, contra el puente de la nave; b) un embarque ilegal es cuando los piratas han embarcado en la nave pero no han tomado control de la misma; y c) un secuestro es cuando los piratas han embarcado y tomado el control de la nave, contra la voluntad de la tripulación.

Las Best Management Practices, identifican un número de esquemas para dificultar a los piratas el embarque de una nave. La medida más básica consiste en la colocación de alambre con hojillas a lo largo del carril de la cubierta. Algunos buques



adicionalmente agregan cercos eléctricos alrededor del buque. Algunos capitanes de buques mercantes chinos han preparado barriles de cocteles molotov, listos para ser encendidos y lanzados a los piratas, sin embargo, un capitán reportó que unos piratas no manifestaron temor a los barriles molotov encendidos, pero si a los vidrios rotos que habían colocado a los largo de la cubierta del buque pues no llevaban calzado.

Otra de las medidas recomendadas por las BMP4, es la colocación de mangueras de agua que disparen agua a alta presión a los lados del buque, de forma que dificulten a los piratas la colocación de las escaleras y, por ende, el



abordaje de la nave. Esta medida aplicada por sí sola, pareciera simple e inútil, pero su aplicación junto con el aumento de la velocidad del buque, y los virajes bruscos del timón, dificultan en gran medida el ataque de los piratas. No obstante, las BMP4 presentan algunos vacíos operativos en lo que se refiere a los grandes buques tanqueros. Estas fortalezas flotantes son especialmente vulnerables cuando llevan carga en sus tanques, debido a que la parte de obra viva del buque es considerable, y por ende el buque viaja más lento de lo normal, haciéndolo presa fácil de los piratas. Igualmente, estas fortalezas flotantes transportan materiales productos altamente inflamables, por lo que las medidas de seguridad condicionan la posibilidad de llevar guardias armados, pues la más mínima estática o chispa, podría ocasionar un incendio de dimensiones considerables.

8.13. Las Ciudadelas dentro de las Embarcaciones

En octubre de 2011, el ataque al buque italiano Montecristo, reportó los beneficios de construir las naves con una ciudadela que permitiera a la tripulación encerrarse en la misma y mantener el control del buque, así como pedir ayuda por radio. En este caso, la tripulación al ver que era inevitable que los piratas embarcaran de forma ilegal en el buque, decidieron encerrarse en la ciudadela tomaron control del timón y mantuvieron el buque navegando en círculos. Por alguna razón, la tripulación no disponía de contacto por radio. Sin embargo, lograron lanzar una botella con una luz estroboscópica en su interior y un mensaje que detallaba la situación del buque y las coordenadas del mismo. El mensaje fue recogido por el buque de la Flota Real Auxiliar Fort Victoria, el cual fue uno de los dos buques de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) que respondió a la solicitud de ayuda del buque italiano.

8.14. Seguridad Privada

Aquellos buques a favor del uso de armas obtuvieron un empuje significativo el 15 de febrero de 2011, cuando la Cámara Internacional de Transporte anunció un



cambio en su posición sobre los guardias armados, reconociendo que estos estaban siendo usados en las costas de Somalia. La Cámara también hizo un llamado a los militares para que tomaran acciones más contundentes sobre deshabilitar las naves nodrizas que eran secuestradas y usadas por los piratas.

Mientras que las BMP3 mantenían su posición sobre la recomendación de no usar guardias armados en las embarcaciones, los gobiernos de Reino Unido y Alemania, estaban revisando sus posiciones sobre el uso de guardias armados en los buques que enarbolaban las banderas de estos respectivos Países. Ambos Países habían estado en contra de la implementación de seguridad privada armada a bordo de los buques.

El único punto a favor del uso de guardias armados en los buques, es que cerca del 80% de los buques que transitan por el golfo de Adén, llevan consigo equipos de seguridad armados, y ninguna de las embarcaciones ha sido secuestrada. Aun cuando esta iniciativa ha sido duramente criticada durante los últimos años. Sin embargo, la escalada de violencia que podría generarse debido al uso de armas en los buques, ha sido uno de los argumentos esgrimidos en contra de la utilización de guardias armados a bordo de los buques.

Mediante el empleo de guardias armados, el dueño de un buque –o el



armador-coloca en la balanza los riesgos de ambas situaciones, percibiendo que la seguridad privada cuando comporta riesgos propios del uso de armas en alta mar, también deja como resultado una disminución significativa en el riesgo de que el

buque sea secuestrado, con las consecuentes pérdidas que esto genera.

Ahora bien, el asunto no sería tan complicado si el buque navegara desde Tampa hasta Texas. Pero tan pronto como el buque traspasa fronteras internacionales, las complicaciones crecen exponencialmente. Digamos que un buque norteamericano, con bandera chipriota, operado por una tripulación filipina bajo el mando de un capitán croata, lleva mercancía de una empresa italiana, con sede en Japón, la cual va dirigida a Mombasa, con una parada en India. El equipo armado solo necesita estar en el buque durante el tránsito del mismo por la zona de alto riesgo. ¿Dónde embarca el personal armado que protegerá el buque?, ¿Cómo llegan al buque?, ¿Traen las armas y municiones con ellos?, ¿Cuántos países deben aprobar el paso de estos guardias armados a través de sus aeropuertos y/o puertos?, ¿Qué pasa con sus armas una vez que entran en el puerto de parada en La India?, ¿Qué sucede cuando el buque entra en el Mar Rojo, el cual, si bien no pertenece a aguas internacionales, muchos países tienen jurisdicción sobre dichas aguas?, ¿Qué hacer con las autoridades del Canal de Suez?. Las autoridades egipcias, quienes controlan el Canal de Suez, requieren una certificación que los buques que transitan por el mismo, informen si llevan armas. En este caso, ¿Qué pasa con las armas y municiones?, ¿Puede el personal armado desembarcar antes de entrar al Canal y tomar un buque de vuelta a la zona de alto riesgo?, ¿Qué sucede si necesitan nuevas armas y municiones?. Más aún, ¿Qué pasa si el buque es atacado, los guardias responden y hieren a alguien dentro del buque,

o son heridos?, ¿Quién provee los servicios médicos, quién hace las investigaciones?

La compañía naviera Maersk³⁸, señala que el gobierno Egipcio está un poco alarmado por el uso de guardias armados en los buques que pasan a través del Canal de Suez, razón por la cual solicitan una certificación emitida por el país que abandera al buque, en la cual se establece que el uso de personal armado en el buque, está acorde con las normas del país de la bandera que lleva el buque. Esta situación se ve realmente complicada por las banderas de conveniencia. Las autoridades de los Estados Unidos de América han rehusado emitir la certificación debido a problemas burocráticos.

Adicionalmente, no hay manuales o leyes, que determinen el trato que se le debe dar a buques mercantes armados, pues en un principio, y conforme a las leyes internacionales, los buques mercantes no son buques de guerra y por lo tanto no están permitidos usar armas. Más aún, tal situación, resulta contradictoria con el principio de “Paso Inocente”³⁹, el cual permite a los buques mercantes navegar en las aguas interiores de cualquier país y entrar a puerto, bajo el supuesto de que son naves que no representan peligros para el estado ribereño. Es precisamente este principio el que colocaba en peligro a los buques, toda vez que iban por la zona roja desarmados y, debido al peso de la carga, la porción de obra muerta de las naves era muy poca y por lo tanto

³⁸ A.P. Moller–Maersk Group, también conocido como Maersk, es una corporación de origen danés, que tiene actividades comerciales en una gran variedad de sectores, principalmente en el ramo del transporte y la energía. Ha sido el operador de contenedores más grande del mundo desde 1996.

³⁹ Régimen previsto en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, según el cual los buques de todos los Estados pueden navegar por el mar territorial de otro, siempre que se trate de un paso rápido y sin detenciones. Se requiere además que el paso no sea perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño (un ejemplo de paso no inocente sería realizar actividades de pesca, o contaminar). Así, bajo la suposición de ausencia de peligro, los buques de guerra no son considerados como naves que pueden ser objeto de la aplicación del paso inocente, precisamente por su naturaleza bélica.

la cubierta de los buques quedaba tan baja que era fácil para los piratas trepar con una escalera enganchada a los costados de la nave.

En el caso de los Estados Unidos de América, la no expedición de la certificación coloca las naves de ese país en un dilema, pues las autoridades Egipcias han empezado a hacer cumplir sus leyes con relación a la restricción del paso de armas por el Canal de Suez. La compañía Maersk señala que las dificultades que presenta toda esta situación son aún mayores cuando deben bajar las armas en el extremo Sur del Canal y pasarlas recogiendo luego, lo cual, resulta además en una violación de las leyes de importación de armas de los Estados Unidos, tomando en cuenta el hecho de que en los buques de bandera estadounidense, deben cumplirse las leyes de ese país, siendo necesario que durante el embarque de las armas cuando estas son recogidas de nuevo se les deba hacer una inspección y verificar los permisos de las mismas, ¿Quién hace esa inspección sin el personal competente a bordo?. Asimismo, Maersk cuenta con una licencia de importación de armas por parte de los Estados Unidos de América, la cual permite el uso de armas en los buques de la compañía en el territorio de ese país, pero no permite que las mismas sean descargadas de la nave.

Ahora bien dejemos de lado lo anterior y pasemos al comando del personal armado dentro del buque. Como quiera que la máxima autoridad dentro del buque, es el Capitán, y por ende quien emite las órdenes, ¿Quién es el autorizado



para ordenar disparar o herir a un grupo de personas que se presume se acercan al buque con la intención de ejercer actos de piratería?, ¿Es el Capitán del buque la máxima autoridad de un grupo de comandos armados que, posiblemente provengan de fuerzas militares y por ende responden a una

estricta cadena de mando?, ¿Quién es el responsable de la muerte de un sospechoso de piratería: el Capitán o el jefe del grupo armado?.

Las compañías de seguridad han intentado introducir cláusulas en los contratos donde se señala que el capitán del buque no tiene injerencia ni comando sobre los guardias, y en consecuencia no es quien decide cómo hacer frente a un ataque. El capitán del buque sólo sería consultado sobre cuándo sería el momento indicado para comenzar el ataque. Ello ha sido



justificado en el hecho de que en el momento de un ataque prevalece el derecho que tienen los propios guardias

de defenderse a los fines de evitar una incursión en el buque por parte de piratas somalíes, que terminaría poniendo en peligro las vidas de todos los que se encuentren a bordo del buque. En otras palabras, el capitán del buque no tendría control total sobre un área fundamental de la seguridad del buque algo que impacta directamente en el resguardo del buque, la tripulación y la carga. De hecho, se ha pretendido introducir cláusulas donde el capitán deba obedecer las instrucciones de seguridad de los guardias, las cuales se extienden al manejo y direccionamiento del buque, posiblemente ignorando cualquier obligación contractual que determine la ruta que debe seguir la embarcación

El uso de una fuerza armada en una embarcación, afecta la seguridad de la tripulación, de la embarcación y el medio ambiente, por lo que el empleo de guardias armados por parte del propietario de la embarcación –o el armador-, puede estar forzando al capitán a desacatar las regulaciones del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (también conocida como SOLAS) el cual en su artículo 34-1 señala:

“El dueño, el fletador, la compañía que opera el buque tal como está definido en la Regulación 1X/1 o cualquier otra persona no prevendrá o restringirá al Capitán del barco de tomar o ejecutar cualquier decisión que, basadas en el juicio profesional del Capitán, sean necesarias para la seguridad de la vida en el mar y la protección del medio ambiente marino”.

Esto cobra mayor firmeza al ser concatenado con el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, el cual establece que *“En todo momento el capitán del buque tiene la responsabilidad por la seguridad del buque”*

Esto se vio reforzado luego del secuestro del Maersk Alabama en 2009, cuando el Capitán Phillips dijo al Comité de Relaciones Extranjeras de los Estados Unidos de Norteamérica, que no se sentía cómodo delegando su autoridad en manos de terceros. Sus comentarios parecen soportar la creencia de que los capitanes no estarían contentos con tener que abandonar cualquiera de sus facultades de comando a bordo. Los dueños, fletadores o cualquier otra persona, deberían pensar seriamente como lidiarían con los conflictos de autoridad a bordo, cuando contraten los servicios de guardias armados.

La tenencia de armas y su uso –como ya se ha visto- acarrea la violación de acuerdos y leyes internacionales que son propias de la actividad marítima. ¿Qué pasa entonces cuando guardias armados en un buque de carga destruyen un buque pirata dejando a media docena o más personas a la deriva, agarradas de los escombros del buque, en el mejor de los casos?. En tal sentido, el artículo 98 de la Convención Sobre Derechos del Mar, obliga a los Estados firmantes a que el capitán de aquellos buques que enarbolan su pabellón, deben prestar rápido auxilio a aquellas personas que se encuentren en el mar, bajo el peligro de extraviarse. Surge entonces un dilema, pues aquellas personas que minutos antes pensaban en secuestrar el buque y amenazar a la tripulación, deben ser rescatados y puestos a salvo, para preservar su vida.

El uso de armas, tanto por los piratas como por los guardias armados, ha traído una escalada de violencia en la zona de alto riesgo. En este sentido, los pescadores que transitan por el Golfo de Adén –sobre todo los de origen Yemení- han tenido enfrentamientos con los guardias de seguridad armados, debido a confusiones en las zonas de pesca, pues los buques, muchas veces arrastran las redes de los pescadores. En este intercambio de disparos, los guardias de seguridad llevan la ventaja debido a la configuración propia de los grandes buques mercantes.

Ahora bien, no se debe olvidar el hecho de que toda nave para zarpar en una aventura marítima debe estar apta para navegar, lo cual indica que el buque debe estar en condiciones que permita la seguridad de la tripulación, de la carga y de la nave misma. En este sentido, tras el auge del secuestro de buques en el Golfo de Adén y el Mar de Arabia, la tripulación de las naves que han sido secuestradas, han ejercido acciones judiciales en contra de los armadores y dueños de las naves, por cuanto no han adoptado medidas que permitan garantizar la seguridad de los tres elementos mencionados previamente. Estas acciones han tomado mayor auge luego de la publicación de la Best Management Practices 4 (BMP4), las cuales han demostrado que su aplicación reduce significativamente los secuestros de las naves, no así los ataques.

Se han notificado casos de piratas repelidos por la iniciativa privada. Uno de estos casos se habría producido a finales de 2008, por personal armado de empresario del transporte Barthe Cortes. “VSOS”, una compañía con sede en Seychelles fue autorizada en 2008 por las autoridades de Seychelles para operar los guardias de seguridad armados marítimos. A partir de este punto estratégico de la empresa amplía sus operaciones en todo el Océano Índico.

Otros propietarios de buques y empresas navieras también han contratado a empresas de seguridad privadas para recibir asistencia. Una de

estas empresas es Espada Logistics and Security Group con sede en San Antonio, Texas, cuyos agentes de seguridad brindan protección a bordo desde el punto de entrada de un buque a su punto de destino. También ofrecen formación antipiratería en ruta hacia el Golfo de Adén y se han unido con Líneas Navieras Africanas, una empresa líder de transporte marítimo internacional, para proporcionar seguridad a los buques que viajan a lo largo de la costa de África oriental. Otra iniciativa privada es la empresa de protección “MUSC”, que se especializa en contra de la piratería y la protección del buque.

Hasta el 21 de mayo de 2012, Nick Maroukis de Triton Riesgo MSS, afirma que ni un solo buque con contratistas armados de seguridad marítima contratados de forma privada ha sido secuestrado con éxito por los piratas. Una tabla de los incidentes de octubre a diciembre de 2011 muestra éxitos de piratas contra embarcaciones con y sin armas. Los piratas han incursionado de manera constante más allá de la designada zona de alto riesgo, siglas en inglés HRA, por el Comité de Guerra Conjunta de la Lloyd (JWC), con el fin de evadir las patrullas navales y búsqueda para objetivos más fáciles. Este es sólo un ejemplo de cómo los piratas adaptan sus tácticas a las medidas contra la piratería. Triton Riesgo MSS, ha producido un breve análisis que pone de relieve otros cambios probables en las tácticas de piratas, técnicas y procedimientos en el 2012 /13. La industria de la seguridad marítima ha estado tratando activamente de introducir la autorregulación de las empresas de seguridad privadas contratadas armadas (PCASP) desde el año 2010. Los agentes industriales principales son: Asociación de Seguridad para la Industria Marítima (SAMI) y la Asociación Internacional de Profesionales de la Seguridad Marítima (IAMSP). Iniciativas gubernamentales incluyen la Organización de las Naciones Unidas Marítima Internacional (OMI) y la iniciativa del gobierno suizo del Código del de Conducta Internacional (ICOC). A partir de la primavera de 2012, una de las mayores organizaciones de armadores/operadores, BIMCO, ha puesto en marcha otra iniciativa para

adaptar las normas a la industria de la seguridad marítima, como el uso de los contratos PCASP para sus miembros (llamados GUARDCON) y la acreditación ISO y las normas de certificación para PCASPs.

El uso de guardias armados se ha incrementado significativamente en los últimos años. Actualmente, se estima que 40 a 50 por ciento de las 40.000 embarcaciones que cruzan la zona los tienen (Océanos Más Allá de Piratería 2011). El rápido incremento en el uso de guardias armados se ha visto estimulado por el apoyo activo de algunos gobiernos y autoridades antipiratería, y un empuje de las entidades aseguradoras que incluyen el costo de los guardias armados en sus primas.

En septiembre de 2012, se reportó que el apogeo de la piratería en el Océano Índico, había terminado. Los responsables estaban ahora renuentes a financiar las aventuras piratas debido al bajo índice de éxito, por lo que los piratas no podían reembolsar a sus acreedores. De acuerdo con el Comité Marítimo Internacional, para octubre de 2012, los ataques de los piratas habían descendido a niveles de hace seis años, con solo un buque atacado en el tercer cuatrimestre, comparado con los 36 del mismo periodo en 2011.

8.15. Un poco de inventiva

En octubre de 2013, Bélgica arrestó al líder de un grupo de piratas somalíes, luego de atraerlo con la promesa de que se realizaría un documental sobre su vida y su forma para hacer dinero en el mar. El plan se puso en acción, luego de que dos piratas fueron arrestados y sentenciados por el secuestro de un buque belga en 2009. Los fiscales decidieron ir tras las personas que se encontraban detrás de los actos de piratería.

Mohamed Abdi Hassan (Boca Grande), fue detenido al arribar a Bruselas junto con otro sospechoso identificado como Mohamed M. A, exgobernador de la región somalí de Himan y Heeb y es sospechoso de apoyar y ayudar a la organización de Mohamed Abdi Hassan.



Los acusadores e investigadores señalaron que debieron tender una trampa al acusado, luego de que se determinó que la orden internacional y captura que pesaba sobre Mohamed Abdi Hassan, no podría ser ejecutada en Somalia.

8.16. Somalia (Puntlandia)

Entre 2009 y 2010, el gobierno de la región autónoma de Puntlandia⁴⁰, en el Noreste de Somalia promulgó una serie de reformas y medidas preventivas como parte de su campaña contra la piratería. Este último incluyó el arresto, enjuiciamiento y condena de las bandas de piratas, así como incursiones en supuestos escondites de piratas y confiscación de armas y equipo, la garantía de la adecuada cobertura de los esfuerzos contra la piratería de la autoridad regional, tanto por los medios de comunicación locales e internacionales, el patrocinio de carácter social por una campaña liderada por los eruditos islámicos y activistas de la comunidad, destinadas a desacreditar la piratería y destacando sus efectos negativos; y la asociación con la alianza de la OTAN para combatir a los piratas en el mar en mayo de 2010, también se comenzó la construcción de una nueva base naval en la ciudad de Bandar Siyada, situado a 25 km al oeste de Bosaso, la capital

⁴⁰ Luego del estallido de la guerra civil, parte del territorio de Somalia se dividió en varios autoproclamados estados. Puntlandia es uno de estos. Está ubicado al extremo del llamado Cuerno de África, al Noreste de Somalia, y al este de la también autoproclamada República de Somalilandia

comercial de Puntlandia. La construcción de la base está financiada por el gobierno regional de Puntlandia, en alianza con Saracen International, una empresa de seguridad con sede en Reino Unido, y tiene por objeto ayudar a luchar eficazmente contra la piratería. La base incluirá un centro de entrenamiento de los reclutas, y un puesto de mando de la fuerza naval. Estas numerosas medidas de seguridad parecen haber dado sus frutos, ya que muchos piratas fueron detenidos en 2010, incluyendo un líder prominente. Los informes señalan que las fuerzas de seguridad de Puntlandia, también lograron forzar la salida de las bandas de piratas de sus refugios tradicionales.

Durante la primera mitad del año 2010, el incremento de esfuerzos de vigilancia de las autoridades del gobierno somalí en tierra, y la presencia de buques de guerra internacionales, contribuyeron a disminuir los ataques de piratas en el Golfo de Adén, de 86 a 33, forzando a los piratas a dirigir su atención a otras áreas, tales como la Cuenca Hidrográfica de Somalia y el más ancho Océano Índico. Para finales de 2011, los piratas lograron agarrar solamente 4 buques fuera de las costas de Somalia, 22 menos que los 26 de los que habían capturado en cada uno de los años previos. También intentaron infructuosamente atacar 52 buques, 16 menos que el año anterior. Para el 18 de octubre de 2013, los piratas mantenían cautivo un buque y un estimado de 50 rehenes.

8.16.1. Los piratas somalíes se vuelven pescadores

Aun cuando la piratería somalí se ha vuelto un negocio muy rentable para quienes participan de esta, debido a las medidas que han sido adoptadas por los armadores y dueños de las embarcaciones para repeler los ataques, la incidencia de los ataques ha bajado dramáticamente:

Conforme a un reportaje publicado en el diario "El Confidencial", los somalíes señalan que "*La culpa la tienen los barcos de la OTAN que disparan contra los piratas. Muchos creen que no merece la pena jugarse la vida y han*

dejado de dedicarse a la piratería” (Pampliega, 2014). Ya no les resulta tan fácil como antes, debido a que ahora los buques llevan seguridad privada y mejor armamento.

Según señala el diario, El 70% de los piratas ha dejado el "oficio". En Somalia la pesca nunca ha sido una de las industrias más prósperas, pero debido a las distintas medidas adoptadas por las empresas navieras, la tendencia ha ido cambiando progresivamente de unos años para acá, cuando la mayoría de los piratas debieron retomar las redes y los aparejos de pesca. Conforme a las estimaciones presentadas por el diario, solo el 30% de los piratas continúa en el negocio de la piratería.

No obstante, señalan los mismos somalíes que, precisamente en razón de la disminución de los ataques de los piratas, los grandes buques pesqueros han regresado a las aguas somalíes y están extrayendo grandes cantidades de peces: *“Barcos de Corea o China realizan pesca ilegal en nuestras aguas. Sus barcos son tan grandes que parecen enormes ciudades, llenos de luces. Si la situación continúa como en los últimos meses los pescadores se acabarán cansando y volverán los ataques a los barcos. En definitiva, es mucho más rentable que salir todos los días a pescar y volver con las manos vacías (...) Otro de los principales motivos por los que la piratería ha caído en picada es por la intervención del Gobierno -el primer ejecutivo estable que ha tenido el país en décadas-. Más de 900 antiguos piratas han sido integrados en las Fuerzas Armadas de Somalia. Otros han obtenido cursos de capacitación como pescadores. Además, empresas locales han comenzado a explotar las fértiles aguas de Somalia. En febrero de 2013, el presidente Sheikh Hassan Mohamud ofrecía una amnistía a los piratas que decidan abandonar sus operaciones en aguas del Índico. ‘Hemos estado negociando con los bucaneros indirectamente a través de los ancianos de los pueblos. La piratería tiene que terminar’, aseguró el mandatario” (Pampliega, 2014).*

A medida que pasa el tiempo, Somalia poco a poco va saliendo de la decadente situación en la que se encontraba sumida desde 1991, el negocio de la pesca comienza cobrar vida nuevamente, y con él la estabilidad de un país conocido por sus piratas, la guerra civil, las hambrunas y la violencia, que por sus playas y sus aguas azules turquesa, -infestadas de peligrosos tiburones. Lejos quedan ya los tiempos de gloria de estos modernos piratas que armados con cuchillos, pistolas, rifles de asalto y lanza granadas, asaltaban superpetroleros de cientos de millones de dólares.

8.17. Secuestros de tanqueros

- Los productos y los tanqueros químicos son buscados por los piratas del Golfo de Guinea, con la intención de robar la carga de productos refinados para su reventa, a diferencia de los piratas somalíes quienes secuestran estas embarcaciones con la finalidad de pedir rescate por la tripulación, el buque y la carga.
- El secuestro de los tanqueros por parte de los piratas somalíes, ocurre en alta mar, mientras que los piratas del Golfo de Guinea realizan los secuestros tanto en alta mar, como en aguas territoriales, aunque los ataques más comunes por parte de estos últimos ocurren cerca de los puertos mientras el buque espera fuera del puerto o se encuentra en una operación de transferencias de carga de buque a buque.
- Cuando la información sobre los atacantes está disponible, esto indica que son originarios de Nigeria y Somalia.

8.18. Impacto sobre los marineros en el 2012

- Hubo 206 marineros en buques secuestrados.
- Los marineros han sido blanco de disparos con armas automáticas, incluyendo rifles de asalto, lanza granadas: 20 % de los ataques incluyeron este tipo de armas.

- Los marineros han sido mantenidos en confinamiento, bajo constantes amenazas de violencia de los piratas armados con cuchillos y/o armas, quienes, según fue señalado en algunas entrevistas, estaban drogados.
- En 2012 se reportó la muerte de 5 personas por o a causa de los piratas del Oeste de África, concordando con la tasa de mortalidad para víctimas de la piratería somalí durante el mismo año.
- 4 personas recibieron disparos por armas de fuego y murieron por los piratas del Oeste de África. Tres de estas víctimas eran personal de seguridad o personal naval y uno era el capitán de una embarcación. La violencia contra el personal de seguridad puede ser el reflejo de las tensiones en tierra entre los grupos criminales locales y el personal de seguridad, y puede no reflejar intentos de buscar a los marineros, pero subraya los retos de seguridad en el Oeste de África.
- Un marinero que recibió heridas fatales mientras trataba de huir de un ataque pirata, luego de ver que el capitán del buque fue asesinado. Cuatro de las muertes ocurrieron cuando los piratas armados con armas abordaron el buque y una ocurrió cuando el buque estaba bajo ataque por armas de fuego, por unos piratas en un bote rápido. No hubo marineros asesinados en buques secuestrados.

8.19. Secuestro y Rescate

Usualmente, los piratas tomarán la tripulación de un buque y los mantendrán en tierra mientras duren las negociaciones. Los buques de abastecimiento en alta mar son los más buscados, y hay evidencia de que algunos capitanes de buques pesqueros son secuestrados también para ser usados como naves nodrizas y así los piratas pueden aumentar su rango de acción. Los ataques a buques pesqueros son raramente reportados.

Los incidentes relacionados con los piratas del Golfo de Guinea, se concentran en la región del Delta de Nigeria, ocurren predominantemente en las aguas territoriales de Nigeria, y han estado relacionadas históricamente

con las actividades de los milicianos en el Delta de Nigeria, mientras que los piratas somalíes, realizaron ataques más allá de las costas de Somalia, llegando a secuestrar buques que se encontraban a 8 mil kilómetros de distancia de tierra firme.

8.20. Ataques armados

- Los atacantes buscan robar las tiendas de los buques, dinero, las pertenencias de la tripulación; la carga no es afectada, salvo en el caso de los piratas del Golfo de Guinea, donde la carga si constituye uno de los botines más preciados, cuando se trata de combustibles refinados o productos químicos.
- Estos ataques son perpetrados por grupos fuertemente armados, los atacantes son normalmente ex milicianos, o jóvenes que apenas llegan a la adolescencia.
- Violencia extrema es usada normalmente en este tipo de ataques.

8.21. Subsistencia de la piratería

- Piratas usando cuchillos y machetes buscan robar las tiendas de los buques y las pertenencias personales de la tripulación, así como secuestrar el buque para solicitar rescates o robar la carga.
- Los criminales huyen rápidamente para evitar ser capturados.
- Los incidentes ocurren en el Golfo de Guinea, en las aguas territoriales de los países del Oeste de África, en las costas de Somalia, el Mar Rojo y el Océano Índico.
- Estos no son fenómenos nuevos y no muestran aumentos significativos en los incidentes.

Los buques que son secuestrados por los piratas del Oeste de África son retenidos por un tiempo mucho menor, en promedio cuatro días, que los capturados por los piratas somalíes. Hay muchos factores que juegan en esta diferencia. Primero, los piratas del Oeste de África que toman a los marineros

de rehenes, rara vez lo hacen con la intención de cobrar un rescate. En la mayoría de los casos, solo buscan robar la carga (crudo refinado) para obtener beneficios. Segundo, cuando un rescate es demandado, los rehenes son llevados fuera del buque y retenidos en tierra firme mientras dura el proceso de negociación. Tercero, la habilidad de los piratas para mantener los buques en la región es limitada debido a la ausencia de escondites que permitan retener los buques por largo tiempo mientras duran las negociaciones, de la forma como se realizan en Somalia, vale decir, los piratas al Oeste de Somalia no disponen de los amplios espacios costeros con los que sí cuentan los piratas somalíes para anclar, esconder y vigilar los buques, mientras duran las negociaciones para el pago del rescate.

Muy poco se ha escrito acerca de los efectos económicos de la piratería al Oeste de África. Una gran parte de la razón para esta omisión es que hay muy poca documentación sobre los aspectos específicos de estos siniestros. Por lo tanto, esta sección toma un acercamiento extremadamente modesto y cauteloso. Luego de verificar la información disponible sobre el potencial impacto económico, se hizo claro que proveer un rango de costos específico podría ser imposible. En cambio, la información es descrita en términos de órdenes de magnitud. La piratería al Oeste de África y la piratería en las costas de Somalia, ha impuesto costos directos sobre las partes interesadas en altos cientos de millones de dólares y a las industrias afectadas en el billón de dólares.

8.22. Valor de la propiedad robada

De todos los costos impuestos por los piratas, el más obvio es el costo del rescate y las pólizas de seguro, así como el valor económico de la propiedad robada. Esta propiedad puede ser directa en la forma del robo de la carga y los objetos personales de la tripulación, o indirecta en el caso de los rescates.

En el curso de sus ataques, los piratas del Oeste de África han robado productos derivados del petróleo refinado por un valor estimado entre los 2 millones de dólares y los 6 millones de dólares en promedio, con valores que llegan tal alto como 10 millones de dólares. Con 7 incidentes de robo de crudo reportados, el valor del petróleo robado en 2012 fue estimado entre 14 millones de dólares y 24 millones de dólares.

De acuerdo a la Oficina de las Naciones Unidas Contra la Droga y el Crimen (UNODC), el valor de la propiedad robada a los marineros, tiendas de los buques, y efectivo de la compañía, se encuentra entre los 10.000 y 15.000 dólares por ataque. La Organización Marítima Internacional reportó 35 incidentes sobre robo de propiedad en 2012, resultando en un valor estimado entre 350.000 y 525.000 dólares en propiedad robada.

Los piratas del Oeste de África, también toman a los marineros como rehenes, pero la información a este respecto es muy limitada en lo que refiere sobre los rescates pagados en 2012, mayormente porque el secuestro se realiza mientras el cargamento del buque es transferido a otra nave.

Como tal, el valor reportado de los bienes robados multiplicado por la tasa de reportes realizados, es la mejor forma de medir el costo económico de la propiedad robada. Usando esta medición, el valor de la propiedad robada, para el año 2012, estuvo entre los 34 millones de dólares y los 101 millones de dólares.

8.23. La Respuesta Humanitaria: el Programa de Respuesta Humanitaria a la Piratería Marítima

El sector del transporte marítimo sigue estando plenamente unido en esta campaña para erradicar la piratería marítima y aplaude todas las iniciativas para llevar esto a cabo, incluidos el Grupo de Contacto de la ONU sobre la piratería frente a las costas de Somalia, la Organización Marítima Internacional (OMI) y otros. Desafortunadamente, sin embargo, a pesar de la

entrega de la petición en septiembre de 2010, la situación ha empeorado para la gente de mar que comercia en todo el mundo y especialmente en el Océano Índico y el Golfo de Guinea, Costa de África Occidental.

Teniendo en cuenta las numerosas preocupaciones debido a la piratería, una alianza industrial de armadores, sindicatos, directivos, agencias de contratación, las aseguradoras y asociaciones de asistencia social, se han unido para establecer el "Programa de Respuesta Humanitaria a la Piratería Marítima" (MPHRP por sus sigla en inglés), el cual tiene como objetivo implementar un modelo para ayudar a la gente del mar y sus familias con aspectos humanitarios de un incidente traumático causado por un ataque de piratería, robo a mano armada o ser tomados como rehenes.

8.24. Los resultados del programa:

- Apoyo regional a la gente de mar y sus familias en el sur de Asia, el sudeste de Asia, CISB países y en otros lugares.
- Guías sobre "buenas prácticas" para las empresas y organizaciones de bienestar marino a través de las tres fases de un incidente en la piratería.
- El acceso a una red de cuidados profesionales.
- La disponibilidad de la línea de ayuda telefónica para la gente de mar.

CAPÍTULO IX. VENEZUELA Y LA PIRATERÍA SOMALÍ

Tal como ha sido señalado a lo largo del presente trabajo de investigación, la navegación es uno de los elementos que hace posible el comercio internacional, el intercambio de bienes y servicios entre distintos países. Materias primas, bienes terminados, servicios especiales, etc., son transportados a lo largo y ancho del planeta, día tras día en un frenético ir y venir de embarcaciones.

Así, bajo este contexto por un lado tenemos a Venezuela, país ubicado al Norte de América Latina y por el otro, la República Popular China, ubicada en el continente asiático y que hoy día es uno de los países que mueve la economía mundial, debido a su gran apetito de materias primas y recursos, así como por la gran cantidad de bienes que son producidos en ese país para su exportación, y es precisamente a nuestro país, Venezuela, que han ido a parar gran cantidad de estos bienes.

El transporte de esa mercancía requiere el uso de una gran cantidad de embarcaciones, las cuales deben transitar obligatoriamente bien sea por el Canal de Suez, siempre y cuando las dimensiones de la embarcación lo permitan o por el Cabo de la Buena Esperanza, rodeando Sudáfrica y pasando por el frente de las costas de Nigeria, Omán y otros países africanos –zonas que han sido determinadas como de alto riesgo por el Mercado de Lloyd’s-, siendo precisamente esta situación la que afecta a nuestro país de una forma tanto directa como indirecta.

Cuando hablamos de una afectación directa, debemos pensar en lo costos derivados del seguro de Secuestro y Rescate (Kidnap & Ransom) que deben pagar las embarcaciones que pasan por las zonas de alto riesgo, costos que indudablemente serán transferidos al costo de las mercancías traídas a nuestro país y que termina pagando el consumidor final. Pongamos el

siguiente ejemplo: Un comerciante en la ciudad de Valencia, Venezuela, contacta a un vendedor de maquinarias en la ciudad de Hong Kong, para hacer la compra de una determinada cantidad de equipos para su empresa, cuyas dimensiones y peso ameritan su traslado vía marítima. En algunas ocasiones, las embarcaciones de gran calado pueden hacer varias paradas antes de llegar a su puerto de destino, para recoger o dejar mercancía, lo que nos podría hacer suponer que la embarcación que trae la maquinaria del comerciante Valenciano, podría ir hasta Arabia Saudita a dejar algunos bienes para luego seguir hasta América Latina, lo cual expondría la embarcación a las zonas de alto riesgo, siendo necesaria la contratación de una póliza de Secuestro y Rescate (K&R) para mitigar los riesgos propios de la travesía y por ende el armador o el fletador, trasladaría parte de esos costos a los dueños de las mercancías transportadas, haciendo así una cadena de traslado de costos, la cual es cancelada en el último eslabón por el consumidor final.

Por otro lado, cuando se habla de una afectación indirecta, refiere a todos aquellos bienes o servicios que, aun cuando no vienen a nuestro país, el producto final de estos es transportado a Venezuela, por ejemplo, los vehículos y/o partes provenientes de la República de Irán, Vietnam, Arabia Saudita, etc.

En fin, es indudable que el comercio mundial está afectado por esta situación y que nuestro país no escapa de ella, pues el hecho de que no tengamos un conocimiento directo sobre la situación, no quiere decir que la afectación no se encuentre en el tramado de nuestra economía, como bien ya se dijo antes, la piratería somalí se ha convertido en una especie de impuesto mundial para el intercambio de mercancías y servicios.

CONCLUSIONES

La piratería y el robo a mano armada son unas de las amenazas más importantes que enfrenta la comunidad internacional del comercio marítimo, ya sea en aguas de Somalia, en el Océano Índico occidental, el golfo de Guinea, el mar del sur de China o en otros lugares.

La piratería es apenas uno de los problemas que se derivan de la situación que afecta no solo a Somalia, sino a gran parte del continente africano: la pobreza, la responsable de que un grupo de jóvenes que apuestan por un futuro mejor, y condiciones de vida menos precarias, arriesguen sus vidas por un puñado de dólares.

De igual forma, tal como quedó demostrado en el presente trabajo, la pobreza Somalia, ha sido la excusa para que grupos extremistas islámicos, hagan de ese país un trampolín para el caos mundial, tomando la piratería como un medio de financiamiento para sus actividades que atentan contra la paz del mundo y posiblemente, hasta amenazar la propia existencia de la raza humana.

Es incorrecto entonces considerar la piratería frente a las costas de Somalia, como un crimen contra la humanidad, cuando más bien debería pensarse que ese país ha sido golpeado por la avaricia de la comunidad mundial: por un lado, la pesca indiscriminada, que ha devastado el ecosistema marino; y por el otro, la deposición criminal de desechos tóxicos y radioactivos frente a las costas de Somalia.

Ahora bien, no obstante lo anterior, no puede justificar la actuación de los piratas contra la vida y la propiedad privada.

La comunidad internacional ha hecho grandes esfuerzos para darle una solución al problema de la piratería. La Organización de las Naciones Unidas, la Unión Europea, la Unión de Naciones Africanas, entre otras, han aglutinado

recursos para hacer frente a esa situación, logrando grandes resultados, pero desafortunadamente, la que pareciera ser la solución más eficaz, es precisamente producto de la violencia: el uso de guardia armados. Sin embargo, se pudo observar cómo se han desarrollado programas que permitan crear soluciones a largo plazo, las cuales, indefectiblemente pasan por el desarrollo económico y social de Somalia.

Si bien, en la actualidad los ataques y secuestros han mermado considerablemente, debido al empleo de los guardias armados; mientras no se ataque la raíz del problema, podría pensarse que en cualquier momento, estos “empresarios del terror” podrían conseguir adaptarse a las medidas adoptadas por los dueños –o armadores- de los buques, evolucionando en su modus operandi, de forma que les permita lograr su objetivo: el secuestro del buque, bien sea para solicitar un rescate por la nave con su tripulación y la carga, o para robar la carga y las pertenencias personales de la tripulación.

Se hace necesario entonces la creación de mecanismos que permitan atacar las raíces del problema de la piratería, y cortar el importante flujo de recursos que confluye hacia el “lucrativo” negocio de la piratería.

Uno de los problemas que se presentan para poder hacer frente a la situación de la piratería, y que debe ser atacado lo antes posible, es la falta de regulación del delito de piratería en sus legislaciones respectivas, por parte de los países que colaboran en la cruzada antipiratería, pues conforme ya se señaló, el Derecho Internacional dispone que el sospechoso de piratería deberá ser juzgado en el país que hubiese efectuado la captura del mismo.

A pesar de las numerosas iniciativas diplomáticas, militares y de otro tipo emprendidas por muchos gobiernos, organizaciones gubernamentales y ONGs, en particular en el Océano Índico, así como las medidas de protección adoptadas por los armadores de la nave, gerentes y sus representantes, los buques son atacados regularmente, resultando en un riesgo latente cuya mitigación corresponde en gran medida a las empresas aseguradoras, no solo

con la implementación de las respectivas pólizas de seguros, sino también alentando a las empresas del sector naviero a implementar las medidas de seguridad y prevención que permitan disminuir la exposición de los buques, la tripulación y/o la carga a los ataques de los piratas, bien se trate del Oeste de África o del Este del continente.

En fin, mucho queda por ver de esta situación, mientras la pobreza y las precarias condiciones de vida sigan haciendo de Somalia un lugar donde sus ciudadanos tratan de sobrevivir, en lugar de vivir dignamente.

De igual modo, Venezuela como miembro de la Organización Marítima Internacional (OMI), responsable de adoptar medidas para mejorar la seguridad del transporte marítimo internacional y prevenir la contaminación del mar por buques, que incluye además de la seguridad de las embarcaciones y del personal a bordo, la protección contra los actos de Piratería Marítima y demás hechos ilícitos producidos en el mar, en razón de ser éstas amenazas a la seguridad marítima internacional, es responsable por la implementación de los Convenios de la Organización Marítima Internacional.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aduana News. (s.f.). Obtenido de Periódico Jurídico, Aduanero, Transporte y Comercio Exterior:
<http://www.aduananews.com.ar/index.php/juridica/doctrinas>
- Agencia Central de Inteligencia de Los Estados Unidos de América (C.I.A). (2013). Obtenido de
<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/so.html>
- Aljazeera. (14 de octubre de 2013). Obtenido de
<http://www.aljazeera.com/news/africa/2013/10/somali-pirate-big-mouth-arrested-belgium-2013101416231617270.html>
- Álvarez Ledo, T. (2007). **Derecho Marítimo**. Tomo I. Caracas: Tulio Álvarez Ledo.
- Autoridad del Canal de Suez. (2014). Obtenido de
<http://www.suezcanal.gov.eg/sc.aspx?show=11>
- Balestrini, M. (2002). **Como se Elabora el Proyecto de Investigación**. BL Consultores Asociados, Sexta Edición. Caracas.
- Banco Mundial. (11 de abril de 2013).
<http://www.worldbank.org/en/news/feature/2013/04/11/ending-somali-piracy-go-after-the-system-not-just-the-pirates>
- Dario El Mundo. (1 de diciembre de 2008). Obtenido de
<http://www.elmundo.es/mundodinero/2008/11/28/economia/1227900686.html>
- DC: International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank.
- Eichstaedt, P. (2010). **Pirate State. Inside Somalia's Terrorism At Sea**. Chicago: Lawrence Hill Books.
- Freire, M^a Jesús & González-Laxe, F. (2003). **Economía del Transporte Marítimo**. Instituto Universitario Estudios Marítimos. A Coruña.
- Graterol Guzmán, E. (2012). **Criterios para la elaboración del trabajo especial y de grado**. IUTA. Caracas, Venezuela.
- Heaver, T.D. (1995). **The implications of increased competition among ports for port policy and management**. Maritime Policy and Management vol. 22(2).
- Hernández Sampieri, R.; Fernández Collado, C. y Baptista Lucio, P. (2003). **Metodología de la Investigación**. Editorial McGraw Hill. México.

- Ibañez Gómez, F. (septiembre de 2012). www.cidob.org. Obtenido de http://www.cidob.org/en/content/download/32658/525515/file/159-178_FERNANDO+IBA%C3%91EZ.pdf
- International Union of Marine Insurance. (s.f.). Obtenido de <http://www.iumi.com/>
- International Maritime Organization. (14 de septiembre de 2011). Obtenido de <http://www.imo.org/MediaCentre/HotTopics/piracy/Documents/1339.pdf>
- Maritime Piracy Humanitarian Response Programme. (s.f.). Obtenido de <http://www.mphrp.org>
- McKnight, T., & Hirsh, M. (2012). ***Pirate Alley. Commanding Task Force 151 Off Somalia***. Annapolis: Naval Institute Press.
- Otero, L., & Sanz, E. (5 de noviembre de 2009). Muy Interesante. Obtenido de <http://www.muyinteresante.es/historia/articulo/la-historia-del-pirata-barbanegra>.
- Organización de las Naciones Unidas. ***Reporte del Secretario General sobre la Resolución 1897 del Consejo de Seguridad***. (2010).
- Pampliega, A. (15 de marzo de 2014). Diario El Confidencial. Obtenido de http://www.elconfidencial.com/mundo/2014-03-15/los-piratas-somalies-se-vuelven-pescadores_101070/
- Programa de Respuesta Humanitaria Contra la Piratería Marina. (s.f.). Obtenido de <http://www.mphrp.org/>
- Programa de Respuesta Humanitaria Contra la Piratería Marítima. (2011). Obtenido de Good Practice Guide for Shipping Companies and Manning Agents for the Humanitarian Support of Seafarers and their Families: <http://www.mphrp.org/publications/MPHRP-Good-Practice-Guide.pdf>
- Reporte del Secretario General sobre la Resolución 1897 del Consejo de Seguridad. Organización de Naciones Unidas. (2010).
- The World Factbook: Agencia Central de Inteligencia de los Estados Unidos de América. (2014). Obtenido de Agencia Central de Inteligencia de los Estados Unidos de América: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/so.html>
- Transparencia Internacional. (2014). Obtenido de Transparencia Internacional: Corrupción por País: <http://www.transparency.org/country#idx99>

- Unión Internacional de Seguros Marítimos. (s.f.). Obtenido de <http://www.iumi.com/>
- UNCTAD (1995). Comparative analysis of deregulation, commercialisation and privatisation of ports. Report by the UNCTAD Secretariat.
- Universidad Pedagógica Experimental Libertador (2006). Manual de Trabajos de Grado de Especialización y Maestría y Tesis Doctorales. Fondo Editorial de la Universidad Pedagógica Experimental Libertador. Caracas.
- Vice-Presidencia Regional para África del Banco Mundial. (s.f.). Obtenido de Banco Mundial: <http://www.worldbank.org/en/region/afr>
- Vice-Presidencia Regional para África del Banco Mundial. (2013). THE PIRATES OF SOMALIA: Ending the Threat, Rebuilding a Nation. Washington.
- Wikipedia. (6 de septiembre de 2003). Obtenido de Somalia: <http://es.wikipedia.org/wiki/Somalia>
- Wikipedia. (20 de agosto de 2004). Obtenido de Partido Verde Europeo: http://es.wikipedia.org/wiki/Partido_Verde_Europeo
- Wikipedia. (30 de julio de 2005). Obtenido de Henry Morgan: http://es.wikipedia.org/wiki/Henry_Morgan
- Wikipedia. (27 de octubre de 2005). Obtenido de Congreso Unido Somalí: http://en.wikipedia.org/wiki/United_Somali_Congress
- Wikipedia. (5 de mayo de 2005). Obtenido de Dhow: <http://es.wikipedia.org/wiki/Dhow>
- Wikipedia. (21 de enero de 2005). Obtenido de Yihad: <http://es.wikipedia.org/wiki/Yihad#Ahmadiyya>
- Wikipedia. (29 de diciembre de 2006). Obtenido de Gobierno de Transición de Somalia: http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Gobierno_de_transici%C3%B3n_de_Somalia&action=info
- Wikipedia. (22 de febrero de 2011). Obtenido de SV Quest: http://en.wikipedia.org/wiki/SY_Quest_incident
- Wikipedia. (22 de mayo de 2013). Obtenido de Capitán Phillips: http://es.wikipedia.org/wiki/Capit%C3%A1n_Phillips
- Wikipedia. (22 de septiembre de 2014). Obtenido de Behemoth: <http://en.wikipedia.org/wiki/Behemoth>

Trabajo Especial de Grado

Molina, J. (2013). ***Piratería Marítima y su Regulación Jurídica Nacional e Internacional***. Universidad Central de Venezuela. Caracas.

ANEXOS

Anexo 1 Best Management Practices 4.

Anexo 2 Resolución 1816 del Consejo de Seguridad de la Organización de las Naciones Unidas.

Anexo 3 Resolución 1846 del Consejo de Seguridad de la Organización de las Naciones Unidas.

Anexo 4 Pirate State. Inside Somalia's Terrorism at Sea. (Portada)

Anexo 5 Pirate Alley. Commanding Task Force 151 Off Somalia. (Portada)