



Sede Educativa
Escuela Superior de Guerra
"Tte Grl L. M. Campos"



**TRABAJO FINAL DE LICENCIATURA EN
RELACIONES INTERNACIONALES CON ORIENTACIÓN EN ESCENARIOS
DE CONFLICTOS INTERNACIONALES, MISIONES DE PAZ Y DESARME**

Título:

**"Dimensión Geopolítica de la Inseguridad Marítima
en el Cuerno de África – Golfo de Adén"**

Que para acceder al título de Licenciado en Relaciones Internacionales con orientación en Escenarios de Conflictos Internacionales, Misiones de Paz y Desarme presenta el alumno Carlos Esteban Gouk

CABA, 06 de Noviembre de 2018.

RESUMEN

El presente trabajo final de carrera intenta ofrecer un análisis sobre la dimensión geopolítica que ha alcanzado la inseguridad marítima en el área denominada “Cuerno de África”, lugar donde se encuentra un estratégico “cuello de botella” atravesado por la importante Línea de Comunicación Marítima Euroasiática.

A ambas costas de dicha área, se encuentran países cuya constitución política presentan signos de gran inestabilidad: Yemen y Somalia. Este último, ubicado sobre la costa africana, es uno de los Estados fallidos de más larga data. Durante la última década, han surgido allí bandas de crimen organizado devenidas en piratas. Sobre la Península Arábiga, Yemen es el lugar de refugio del movimiento terrorista Al-Qaeda y uno de los países de mayor pobreza en el mundo.

El objetivo que persigue este trabajo es determinar la relevancia de la dimensión geopolítica de la inseguridad marítima en torno al Cuerno de África – en la zona acotada entre el Estrecho de Bab el Mandeb y Golfo de Adén.

Asimismo, identificar las acciones emprendidas por la comunidad internacional y analizar la influencia que ejercen los Estados fallidos en la piratería en deterioro de la seguridad marítima de la región.

El colapso del Estado de Somalia en 1991, derivó en una guerra civil que expandió el caos por el país. Este contexto de máxima inestabilidad, caracterizado por la lucha entre grupos de poder, señores de la guerra y milicias islamistas, dio lugar al surgimiento del fenómeno de la piratería. Indudablemente la combinación de dicho colapso, con la situación de hambruna y guerra civil en Yemen desde 2015, ha cumplido un rol determinante en este tipo de acciones como el desarrollo de la piratería marítima en la zona, caracterizando en cierta manera al fenómeno.

Las medidas adoptadas para la reconstrucción de las instituciones del Estado han sido y continúan siendo la mejor estrategia a largo plazo, aunque urgen indispensables medidas directas de corto y mediano plazo tendientes a un control inmediato.

La comunidad internacional ha debido considerar importantes aspectos para la restitución del orden, desde la seguridad, la situación política y económica, las características sociales de estos dos Estados, hasta la certeza de la capacidad y voluntad de los involucrados en el proceso de reconstrucción y reinstauración del orden institucional, para lograr contrarrestar eficientemente el movimiento resurgente de la piratería.

Palabras claves: Piratería Marítima, Estados Fallidos, Líneas de Comunicación Marítimas.

Listado de abreviaturas y siglas

| | |
|------------------|--|
| AQPA | Al Qaeda de la Península Arábiga |
| CONVEMAR | Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar |
| ESPA | Empresa de Seguridad Privada Armada |
| ESPM | Empresa de Seguridad Privada Militar |
| EU NAVFOR | Fuerzas de Navales de la Unión Europea |
| EUA | Estados Unidos de América |
| FFP | Fundación Para la Paz |
| ICoC | Código Internacional de Conducta para Proveedores de Seguridad Privada |
| ICRC | Comité internacional de la Cruz Roja |
| IMO | Organización Marítima Internacional |
| IMB | Bureau Marítimo Internacional |
| ISO | Organización Internacional de Estandarizaciones |
| LCM | Líneas de Comunicación Marítimas |
| MSC | Consejo de Seguridad Marítimo |
| ONU | Organización de las Naciones Unidas |
| OTAN | Organización Tratado Atlántico Norte |

| | |
|------------|---------------------------------------|
| UE | Unión Europea |
| VPD | Destacamentos de Navíos de Protección |
| WFP | Programa Mundial de Alimentos |
| ZAR | Zona de Alto Riesgo |
| ZEE | Zona Económica Exclusiva |

Índice

| | |
|---|----|
| Resumen | 2 |
| Listado de abreviaciones y siglas | 4 |
| Contenidos | 5 |
| | |
| 1. Introducción | |
| 1.1 Antecedentes sobre el problema a investigar | 8 |
| 1.2 Inseguridad marítima, un problema global | 10 |
| 1.3 Formulación del problema | 11 |
| 1.4 Justificación del problema | 11 |
| 1.5 Objetivos | 11 |
| 1.6 Marco Teórico Metodológico | 12 |
| 1.7 Área de Estudio, limitación geográfica | 13 |
| 1.8 Apreciación de la importancia geopolítica del tema seleccionado | 14 |
| 1.9 Teoría geopolítica basada para el análisis | 16 |
| | |
| 2. Definiciones | |
| 2.1 Piratería | 18 |
| 2.2 Estados Fallidos | 21 |
| 2.3 Cuellos de botella | 22 |
| 2.4 Seguridad Marítima | 25 |
| | |
| 3. Piratería en la zona del Cuerno de África | |
| 3.1 Orígenes de la piratería en Somalia | 26 |
| 3.2 Facilitadores de la Piratería | 27 |
| 3.3 Piratería y Terrorismo Marítimo | 29 |
| 3.4 Peligros asociados | 31 |
| 3.5 Medidas para contener la expansión de la piratería marítima | 32 |
| 3.6 Síntesis | 38 |
| | |
| 4. El conflicto en Yemen torna la región más inestable | |
| 4.1 Yemen | 39 |
| 4.2 Consecuencias | 41 |
| 4.3 Síntesis | 41 |

| | |
|--|----|
| 5. Yibuti | |
| 5.1 Enclave de enorme valor geoestratégico | 42 |
| 5.2 Consecuencias | 44 |
| 5.3 Síntesis | 44 |
| | |
| 6. Conclusiones finales | 45 |
| | |
| 7. Bibliografía | 48 |

“...El dominio del mar no es solo “Naval”. Es política nacional, de seguridad nacional y una obligación nacional...”

Alfred T. Mahan ¹

1. Introducción

1.1 Antecedentes sobre el problema a investigar

La actual situación geopolítica internacional ha conducido al sistema político internacional hacia un estado de atomización de las tensiones y de conflictos regionales, con especial incidencia en las llamadas “Zonas Pivote Geopolíticas” (Brzezinski, 1998, p. 49).

Los hechos de piratería del siglo XXI encuentran sus razones en la combinación de varios factores, entre los cuales la actual relevancia de la logística y el transporte marítimo para el comercio internacional, el surgimiento de “Estados Fallidos”, los recortes presupuestarios en materia de defensa a nivel internacional y la presencia de zonas sensibles “cuellos de botella” en las principales Líneas de Comunicación Marítima (LCM). Esta confluencia de factores, ha sido determinante en el aumento de la incidencia de ataques en el área comprendida entre las costas de Somalia y Yemen, conocida como Zona de Alto Riesgo (ZAR).

Este trabajo ofrece un análisis de la dimensión geopolítica que ha alcanzado la inseguridad marítima en el “Cuerno de África”, área geográfica situada en la región oriental del continente africano, al norte del Ecuador, que se asemeja a una forma de cuerno adentrándose en el Océano Indico.

El foco de estudio comprende la zona delimitada entre el Estrecho Bab el-Mandeb y el Golfo de Adén, área geográfica extremadamente sensible y que ha sido escenario de la mayor cantidad de ataques piratas cometidos hasta el año 2012, movilizándolo a la comunidad internacional, a Estados soberanos y a la industria privada para encontrar una solución a estos hechos de incidencia en la soberanía y en contra de los intereses comerciales de distintos países.

¹ Mahan A.T. (1911) The importance of Command of the Sea: for an adequate Navy and more, Scientific American, volumen 105, nro. 24, p. 512.

El fenómeno de la piratería en el Cuerno de África ha tomado estado público a nivel mundial. Esto se debe en gran medida a la difusión de la película “El Capitán Philips”. La zona del Golfo de Adén ha sido el escenario de la mayor cantidad de asaltos en el mundo. Entre el 2007 y 2008, se vieron aumentados de 51 a 111 casos. Durante el 2009, se duplicaron hasta alcanzar la cifra anual de 217 ataques (UNODOC, 2015).

Este aumento exponencial, despertó la especial atención de parte de la comunidad internacional, en especial de la UE, llegando a considerar esta área como la zona marítima más peligrosa del mundo. El crimen organizado, devenido en bandas de piratería marítima, ha concretado sus ataques empleando distintas tácticas y procedimientos, las cuales han generado mayores confrontaciones accidentales y disputas internacionales, debido a las intervenciones de carácter legal y consular entre los países involucrados.

Por su parte, el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas consideró que dichas prácticas ilegales en la zona constituían un peligro para la paz y la seguridad internacional, solicitando a los Estados miembros por medio de su Resolución 1814 del 15 de mayo de 2008 que tomaran medidas tendientes a proteger la navegación, el transporte y el flujo de asistencia humanitaria a Somalia (ONU, 2008).

A partir del 2010, varios países, entre los cuales los principales de la UE, comenzaron a implementar medidas para contrarrestar dichos ataques, a efecto de mantener libres sus LCM. Sumado al envío de una flota naval, se realizaron los primeros intentos para el empleo tanto de Empresas de Seguridad Privada Militar (ESPM) como de Empresas de Seguridad Privada Armada (ESPA).

En esta lucha asimétrica, es posible identificar actores involucrados en diversos niveles, desde el pirata y su contraparte, el guardia de seguridad, hasta organizaciones de crimen organizado, organizaciones terroristas, regionales (como la OTAN o UE), los propios Estados (entre otros EEUU, Reino Unido, Francia, India, Japón, China y Rusia entre otros), organismos Internacionales (ONU), gubernamentales, no gubernamentales, empresas marítimas, compañías de seguros y empresas de seguridad.

Este esfuerzo mancomunado dio sus buenos frutos, ya que a partir del 2013 se ha observado un claro declive de actos de piratería, tendiendo a ser casi nulos. Lamentablemente y en contraposición, han resurgido en la región ciertas condiciones para que la piratería vuelva a escena, como

la gran sequía y hambruna que acosa a Somalia, la retirada de la operación “Ocean Shield” por parte de la OTAN, la relajación en las medidas de seguridad por parte de las empresas navieras, todo esto sumado a la guerra civil en Yemen, que produce que inversores yemeníes aprovechen el caos reinante en su país para patrocinar últimos nuevos ataques con armas, combustibles y apoyo logístico, lo que ha hecho recrudecer la inestabilidad en la denominada ZAR.

1.2 Inseguridad marítima, un problema global

Es muy interesante apreciar como naciones como Somalia, Yemen y Yibuti gozan de un potencial único. Dejando de lado que, siendo países del tercer mundo económicamente débiles, tienen su potencial en su ubicación estratégica, por estar ubicados a lo largo de una la principal LCM Euroasiática, una de las rutas marítimas más altamente transitadas del mundo, por donde pasa gran parte del petróleo crudo mundial y todo tipo de mercaderías.

En esta región se caracteriza por ser una zona caliente de la piratería moderna, modalidad delictiva que le cuesta a la industria naviera mundial más de 16 billones de dólares anuales.

Si bien la piratería marítima es un problema global, en esta región se ha dado un trío de factores que catalizaron este problema:

- Escasas oportunidades económicas de las poblaciones locales,
- vacío de seguridad y
- su ubicación geográfica que facilita amplias oportunidades a la piratería.

Todos estos factores son muy aparentes, y si elimináramos cualquiera de ellos, veremos como la piratería sufriría una notable merma.

La solución alcanzada en la primera década del siglo XXI ha sido la creación de fuerzas navales combinadas. Gracias a estos esfuerzos mancomunados se logró reducir drásticamente los ataques piratas haciendo la navegación por los distintos mares más segura.

Pero sabemos bien que la piratería marítima es un evento cíclico. Si bien hasta 2013 en la ZAR se logró mantenerla bajo control, es cuestión de tiempo hasta que surja una nueva ola de ataques a mediada que la inestabilidad política en Yemen se siga deteriorando.

1.3 Formulación del problema

La lucha contra la piratería y el terrorismo marítimo en el Golfo de Adén es materia trascendente de estudio dado que por el Cuerno de África circula la segunda LCM más importante del mundo, en la que por sobre los inconvenientes provocados en el transporte de mercancías, el traslado del petróleo cobra una cuestión preponderante.

¿Cuáles son las causales del resurgimiento de la piratería marítima y las medidas y nuevas estrategias adoptadas por la comunidad internacional en respuesta a dicho fenómeno?

1.4 Justificación del problema

El presente trabajo pretende describir y analizar la incidencia que tienen los Estados Fallidos como Somalia y Yemen en el accionar de la piratería y terrorismo marítimo, siendo su proyección una amenaza tanto para la seguridad marítima como global.

La misma es de tal magnitud que hizo movilizar no solo a la comunidad internacional y a las grandes potencias, sino también a la industria marítima y de seguridad privada quienes en forma mancomunada enfrentaron el problema creando legislaciones, desplegando sus flotas e incrementando medidas de protección para sus buques a fin de asegurar la LCM y la navegación segura a través del Cuerno de África.

1.5 Objetivos

Objetivo General

El presente trabajo pretende describir la dimensión e impacto en la geopolítica mundial del resurgimiento de la inseguridad marítima en la zona del Cuerno de África- Golfo de Adén desde un análisis de sus posibles causales en correlación con las medidas adoptadas por los distintos actores en respuesta a tal fenómeno.

Objetivos Específicos

- Establecer la relación existente entre la piratería y terrorismo marítimo con la aparición de los denominados "Estados Fallidos" de Somalia y Yemen.
- Determinar el impacto geopolítico de la piratería marítima en la economía global

- Describir las alternativas adoptadas en materia de seguridad marítima para garantizar el flujo de las LCM y evitar su proyección especialmente en los pasos interoceánicos.
- Enumerar las estrategias surgidas en el marco de la lucha contra la inseguridad marítima.

1.6 Marco Teórico Metodológico

La naturaleza académica de este trabajo final exige realizar breves acotaciones previas, de carácter teórico y metodológico, dado que no es posible abordar la realidad política internacional sin contar con una serie de herramientas teóricas resultantes de una racionalización y posterior generalización, que derivan de la recopilación de evidencia histórica acumulada, permitiendo establecer patrones de comportamiento de los Estados, actores políticos internacionales por excelencia.

Marco Teórico

Es materia del presente análisis establecer la dominante influencia del factor geoestratégico-militar en la complejidad multisectorial de la seguridad marítima en la ZAR, en consideración de la asimetría de fuerzas de los actores involucrados y la compensación geoestratégica.

El régimen de seguridad regional alcanzado al día de la fecha en la zona del cuerno de África, es un fenómeno que permite explorar el surgimiento del accionar de grupos armados devenidos en piratas, en un marco de profunda inestabilidad política y vacío de poder. En consecuencia, los mecanismos racionales de seguridad internacional surgidos de la escuela realista de la teoría política internacional, que sostienen las estructuras económico-productivo, tecnológico-industrial y militar nacional como determinantes del éxito de las políticas exteriores de un determinado Estado.

La influencia de “Estados Fallidos”, sumado a la aguda modificación de la geografía económica mundial con un cambio de eje hacia los océanos Índico y Pacífico, como consecuencia del apogeo de las economías asiáticas en el comercio marítimo y el flujo de recursos energético procedente del Golfo Pérsico.

A partir de un enfoque estructural-realista de la política internacional, que afirma el carácter anárquico de las relaciones de poder y desde el supuesto que toda solución en materia de seguridad internacional debe contemplarse necesariamente en forma coyuntural, en coherencia con las condiciones estratégicas y espacios temporales, con objetivos políticos definidos por los actores de poder.

Marco Metodológico

El punto de partida medio para arribar a las conclusiones del presente trabajo, es una apreciación científico-causal del fenómeno geopolítico, estratégico y militar.

Basado en los supuestos sobre el origen de los conflictos, que se adaptan al caso a analizar: el equilibrio geopolítico y estratégico derivado de la competencia entre Estados por el control de recursos energéticos y rutas comerciales. Enmarcado en una metodología de selección y procesamiento de la información buscando el sentido lógico, la coherencia y eficiencia en la relación dato/teoría, al tiempo que posibilita extraer elementos útiles de la realidad en función de la investigación.

Finalmente, entendiendo que los fenómenos geopolíticos, como la geo estrategia y la seguridad regional y marítima, son manifestaciones político internacionales de carácter multifactorial y que la ambición científica en el área de las ciencias sociales es la explicación causal con un sentido probabilístico (Sartori, 2000, pp.58-62), en tanto se indaga, observa, procesa y se exponen datos reales, aplicando el método empírico-analítico con el objeto de alcanzar conclusiones que nos aproximen al significado del fenómeno de estudio.

1.7 Área de Estudio, ubicación geográfica

El cuerno de África es la región de África Oriental situada en la confluencia del mar Rojo con el Océano Índico, en el sur del golfo de Adén y frente a la Península Arábiga. Integrada por Eritrea, Etiopía, Somalia y Yibuti, es una de las áreas más pobres del mundo, con recurrentes sequías que provocan grandes crisis alimentarias, con hambrunas que han sido crónicas en su historia. La región se caracteriza por una notable inestabilidad política, social y económica, que se traduce generalmente en el estallido de guerras.

Allí se encuentra el estrecho de Bab el Mandeb, que separa la costa africana de la Península Arábiga por una distancia de tan solo 32 km. Desde el punto de vista geopolítico, representa un “cuello de botella” del Mar Rojo. Su ubicación estratégica, siendo ruta de tránsito obligado para muchos petroleros y buques de carga, hace que sea una región de especial interés geopolítico y geoestratégico para las distintas potencias.

Figura1

Área de estudio, limitación geográfica del trabajo final



Fuente: <http://www.kidsmaps.com/gulf-of-aden-map/>, consultado el 12-04-2018

1.8 Apreciación de la importancia geopolítica del tema seleccionado

El presente trabajo hace foco en la injerencia y la modalidad de la piratería en la zona del cuerno de África, respecto a la geopolítica de la inseguridad marítima internacional. Remontados en el tiempo, históricamente la navegación ha sido jaqueada por diversos actos ilícitos que obstaculizan el uso común de los espacios marítimos. Esta amenaza constante a la libertad de navegación surgió con las primeras embarcaciones que surcaron los mares, conociendo distintas formas y modos a lo largo de la historia del comercio marítimo.

En las últimas décadas, estos ilícitos han resurgido con nuevos estilos y modalidades, tal el caso de la piratería. El resurgimiento de este fenómeno comienza a observarse a partir de la década de

los noventa, con mayor magnitud en la zona del cuerno de África, coincidentemente con graves conflictos en países de la zona a causa del derrumbe de sus gobiernos.

Algunos de los factores que se presentan como predominantes son la condición y conformación política de los países circundantes. Los “Estados Fallidos” de Somalia y Yemen, ubicados en la zona de estudio, se caracterizan por no garantizar la seguridad, los servicios básicos y libertades ciudadanas. Este tipo de Estados, son considerados por la comunidad internacional como una plataforma facilitadora de actividades ilícitas lucrativas y un albergue ideal para organizaciones terroristas o criminales.

En la actualidad, ningún Estado se encuentra libre de sufrir ataques terroristas o de piratería en sus buques mercantes con la relevancia que ha adquirido el transporte marítimo en las economías nacionales. En contra de ello, resulta imperiosa la cooperación entre los mismos países para lograr la protección de sus LCM, así como la asunción de responsabilidades en lo que hace a la seguridad marítima internacional, para lograr la coparticipación de los beneficios económicos devenidos del comercio marítimo.

A medida que el poder geopolítico fue mutando, del Atlántico hacia el Pacífico, la vasta extensión marítima del Océano Índico obtuvo mayor atención. No solo las grandes potencias, sino también las economías emergentes como las BRIC’S (Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica) y otros países de Asia, comienzan a tener la imperiosa necesidad de controlar sus flujos de intercambio y asegurar sus LCM, de las que depende el desarrollo de su comercio marítimo internacional. Este necesario control obliga a que, en ocasiones, se deba utilizar la fuerza para denegar o permitir el acceso a dichos espacios vitales.

Ante la actual crisis de recursos energéticos tales como el petróleo, los estrategas europeos, rusos, chinos, indios, japoneses y estadounidenses consideran más vigente que nunca la sentencia del geógrafo inglés Halford Mackinder: “...Quien controle el Oriente Cercano y Medio, controlará la línea del flujo del petróleo necesaria para la supervivencia del mundo industrializado y por lo tanto controlara el mundo...”

Lo hasta aquí enunciado permite comprender algunas de las razones por las que la seguridad marítima es intrínsecamente materia geopolítica, determinado no solo por el factor geográfico y la ubicación de los Estados en la escena, sino también por sus proyecciones de poder, terrestres

o marítimas. Justamente es en el escenario marítimo donde se ponen en juego las relaciones internacionales del siglo XXI, en pos de controlar el comercio internacional, los recursos naturales y proyectar así su poder.

1.9 Teoría geopolítica basada para el análisis

El enunciado del presente trabajo adhiere a la definición de Saúl B. Cohen sobre la geopolítica, caracterizado por concentrar su atención en las cuestiones de Medio Oriente:

“... La interacción entre la configuración geográfica y perspectivas y procesos políticos. La configuración se compone de las características geográficas y patrones y regiones varias. Los procesos políticos incluyen las fuerzas que operan a nivel internacional y aquellos en la escena nacional que influyen en el comportamiento internacional” (LRRII-Geopolítica, 2018).

A partir de esta definición, Cohen elaboró una configuración u ordenamiento geopolítico del mundo según varias jerarquías, algunas de ellas con incidencia directa en la temática de este trabajo.

- Las rutas comerciales marítimas de mayor frecuencia de navegación,
- Los espacios geográficos ocupados por los países de lenguas y etnias comunes, donde se encuentran los Cinturones de Quiebre “Shatterbelts”, tales como el Medio Oriente cuyo gas y petróleo provocan incertidumbre y juegos de poder entre las actuales potencias, que actúan como “cinturas” de fragmentación política, económica y diplomática,
- Las jerarquías que presentan los Estados- Nación.

Según esto, Cohen clasificó a los países en cinco niveles de poder y los ubicó sobre el planeta, donde además estableció áreas de influencia y regiones de inestabilidad política. Cohen también alertó sobre el surgimiento de numerosas potencias de primer, segundo, tercer orden etc., que podrían amenazar el equilibrio entre las más poderosas naciones, incluso aun asociándose a algunas de ellas o influyendo sobre las regiones inestables. Esto significa que, entre las así establecidas cinco jerarquías de poder, los riesgos pueden originarse aun en aquellas con niveles más débiles y pobres de recursos, las cuales fueron denominadas por el autor como “Shatterbelts”. Esta situación se reproduce claramente en la región comprendida del cuerno de África con Somalia y Yemen.

¿Que es un Shatterbelt?

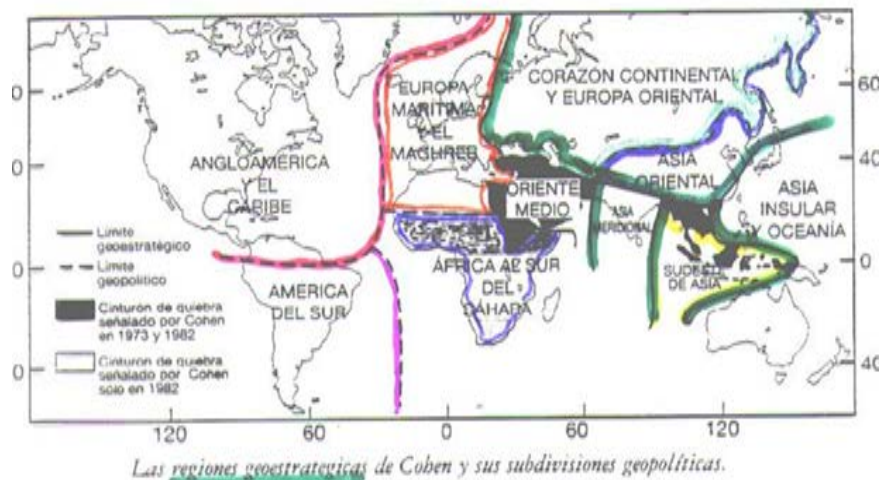
Los denominados “Shatterbelt” son "generadores de inestabilidad", que diseminan la inseguridad a las regiones circundantes, amenazando y alterando el flujo del comercio internacional. Asimismo, son escenarios geopolíticos en los cuales las grandes potencias compiten para obtener ventajas a través de estos Estados. En términos geopolíticos, tanto Somalia como Yemen conforman un Shatterbelt, por ser regiones muy fragmentadas y propensas al conflicto

El cuerno de África es el epítome de un Shatterbelt. Hace una década, esta región era relativamente estable para los estándares de la actualidad. La mayoría de los países regionales estaban dominados por regímenes autocráticos de larga duración, que habían impuesto una frágil forma de estabilidad interna.

Tras la primavera árabe y a principios de 2011, se vio una ola progresiva de fragmentación del orden regional, característica definitoria de la geopolítica de Medio Oriente. Esto fracturó profundamente el orden geopolítico regional en formas fundamentales y aparentemente irreparables, causando el derrocamiento de gobernantes autocráticos de larga data. A partir de 2015, con el surgimiento de la guerra civil en Yemen, esta zona geoestratégica por excelencia cobro una mayor inestabilidad.

Por ultimo nos referimos a la advertencia de Cohen: “...no son pocos los países que en niveles intermedios han alcanzado la tecnología más peligrosa o la capacidad para alterar las regiones más sensibles...” tiene en la actualidad gran vigencia, observando cómo las amenazas modernas no provienen de sujetos estatales claros y definidos, sino de enemigos poco definidos y de actores no estatales, conformados por redes criminales globales.

Figura 2



Fuente: LRRII, Materia Geopolítica, La Geopolítica Contemporánea, Unidad 3, p.3, consultado el 25-03-2018.

Esto produce que los grupos transnacionales delictivos tomen ventaja de sus conexiones alrededor del mundo, sirviéndose de los avances tecnológicos para desarrollar empresas ilícitas transnacionales, coordinadas y eficientes. Estas mismas son aprovechadas, tanto por grupos terroristas como por grupos criminales, para cometer actos de piratería en contra de buques de distintas banderas.

2.2 Definiciones

2.1 Piratería

La piratería marítima es un fenómeno de larga data que se remonta a la aparición de las primeras embarcaciones. En la actualidad, esta actividad se reproduce de maneras diversas, componiendo un grave problema principalmente para la navegación comercial, pesquera y, en menor medida, para la navegación deportiva. Se observa como la evolución de la piratería, tanto del concepto como de las reglas y legislaciones, ha ido mutando y evolucionando a lo largo de cientos de años.

En la actualidad, el término ha sido interpretado de un modo que satisfaga las diversas demandas culturales y políticas. Por lo que la definición de la palabra “piratería” puede ser comprendida de diferentes formas por distintas personas y referirse al hecho ilícito del asalto cometido en jurisdicción de aguas internacionales.

En cualquier caso, es necesario una explicación en términos legales que clarifique el concepto de dicha palabra.

De acuerdo al artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas Respecto a la Ley del Mar de 1982 (UNCLOS, siglas en inglés), al igual que la CONVEMAR en su artículo N-101 del año 1994 que definen a la Piratería Marítima como:

- a) Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometido 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 proporcionen a 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.

Es importante destacar la distinción entre piratería y “robos a mano armada perpetrados contra buques” según la Resolución A.1025(26) (Anexo, párrafo 2.2) de la OMI, que, en su Código de prácticas para la investigación de estos casos, diferencia a los hechos de robo a mano armada perpetrados contra buques con las siguientes definiciones:

1. Todo acto ilícito de violencia o de detención, o cualesquiera actos de depredación o de amenaza de depredación, que no sean actos de piratería, cometidos con un propósito personal y dirigidos contra un buque o contra personas o bienes a bordo de éste, dentro de las aguas interiores, archipiélagos y mar territorial de un Estado.
2. Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos anteriormente o facilitarlos intencionalmente (OMI, 2018).

Una nueva definición de piratería enuncia Martin N. Murphy: “La piratería, es muy simple, es la depredación ilegal cometida en el mar que involucra el uso de amenazas o violencia, pero no necesariamente que involucren al robo... La piratería, mientras no sea un crimen político, esta

invariablemente conectada a la política y a las expresiones de poder de un Estado, o más comúnmente a sus debilidades...” (Murphy, 2009).

El mayor inconveniente que se presenta ante la comunidad internacional, es el hecho de que los ataques piratas se produzcan dentro de las 12 millas náuticas (Mar Territorial) o bien dentro de las 200 millas náuticas (Zona Económica Exclusiva), principal obstáculo a efectos de poder reprimir adecuadamente dicho delito.

Cabe mencionar algunas otras cuestiones:

- Falta de uniformidad en la definición de piratería en las legislaciones de los distintos Estados
- No todos los Estados posee legislaciones anti-piratería,
- La ausencia de medios de represión en el Derecho Internacional,
- Los problemas de todo tipo que surgen para perseguir, detener y enjuiciar a los piratas.

El fenómeno de la piratería moderna exige desde una perspectiva geopolítica, no solo examinar las limitaciones que enfrentan los Estados en su lucha, sino también las características operativas que permitan que la misma prospere.

En términos geopolíticos, la disuasión de los delitos se torna cada vez más compleja, especialmente cuando los esfuerzos destinados a enfrentar problemas internacionales, a menudo, originan conflictos de soberanía estatal.

Según el Derecho Internacional, la piratería es un delito que tiene lugar en alta mar, sujeto al principio de jurisdicción universal, por el cual todos los Estados poseen el derecho y el deber de detener a cualquier pirata.

Sin embargo, no hay norma internacional que obligue a los Estados a incluir en sus legislaciones nacionales el “deber” de procesar judicialmente a los piratas. Es por ello que la aplicación práctica de esta definición legal, depende de la forma en que los Estados incorporen el delito de piratería en sus legislaciones, sumado a la propia voluntad política de cada país.

Asimismo, el Derecho Internacional no posee medios propios para juzgar y castigar a los responsables de los actos de piratería, limitándose a establecer tan solo una definición generalmente

aceptada, en virtud de la cual un Estado puede actuar en coherencia para reprimirla, sin que pueda por ello ser condenado por un otro Estado.

2.2 Estados Fallidos

En los últimos años, se ha extendido la creencia que el origen de muchas de las amenazas proviene de actores no estatales o que se desarrollan a consecuencia de la debilidad política de los Estados fallidos. Es por ello que la problemática de los Estados Fallidos y su abordaje son prioridad en el tratamiento del fenómeno de la piratería (Newman, 2007, pp. 463-468).

Por lo que no es un hecho casual la directa relación entre el resurgimiento de la piratería en la zona denominada como el Cuerno de África con que los países aledaños, Somalia y Yemen, ostenten el 2do. y 4to lugar según el Ranking 2017 de Estados Fallidos respectivamente.

El término “Estado fallido” nació tras el atentado a las Torres Gemelas en Nueva York, el 11 de septiembre de 2009. En la guerra contra el terrorismo, se estableció el concepto de “guerra preventiva”, política promovida por los Estados Unidos que trata de ataques preventivos preparados desde la política y/o la fuerza en contra de aquellos Estados sospechados de fomentar, apañar o colaborar con organizaciones terroristas.

De acuerdo a “The Fund for Peace” – FFP (Fundación para la Paz) uno de los atributos más comunes de un Estado fallido es la pérdida del control físico de su territorio y del monopolio del uso legítimo de la fuerza. Y suma algunos otros factores: “...la erosión de la autoridad legítima para tomar decisiones colectivas, la incapacidad de proporcionar servicios públicos razonables y la incapacidad de interactuar con otros estados como un miembro de pleno derecho de la comunidad internacional...”

La incapacidad de los Estados para garantizar la seguridad y la estabilidad, se ha convertido en la actualidad en un asunto crucial de política internacional. El desorden en los Estados frágiles, propaga sus ondas de choque -criminalidad transnacional, terrorismo, migraciones, hambrunas, tráfico ilegales de armas, personas y mercancías- hasta el corazón de las distintas metrópolis.

Figura 3



Fuente: FFP, <https://global4cast.org/2017/06/12/fragile-states-population-growth-and-terrorist-attacks-the-fragilityterrorism-trap/>, consultado el 15-04-2018

Por dicho motivo, la comunidad internacional ha incluido este tema en su agenda como una de sus prioridades estratégicas, considerando cada vez más a los “Estados Fallidos” uno de los retos más graves de la seguridad internacional de las primeras décadas del siglo XXI.

2.3 “Cuellos de Botella”

El Océano Índico detecta en su geografía cuatro de los internacionalmente denominados “cuellos de botella” o “puntos de encuentro”, pasos estratégicos sensibles para la seguridad energética mundial. Estas áreas son: el Estrecho de Hormuz, el Estrecho de Malaca, el Canal de Mozambique y el Estrecho de Bab-el Mandeb, este último a analizar en el presente trabajo.

El Estrecho de Bab-el Mandeb compone un enlace estratégico que conecta al Océano Índico con el Mar Mediterráneo, a través del Mar Rojo y el Canal de Suez, uniendo la Península Arábiga con el cuerno africano. Compone una de las arterias energéticas clave, cuyos puertos más importantes son Adén en Yemen, y Berbera en Somalia.

Es paso obligado del 50% del tráfico marítimo comercial y su importancia se incrementa concretamente con el transporte de petróleo, dado que por sus aguas se movilizan hasta 4 millones de barriles de petróleo al día.

Es posible concluir que el manejo y control de dichas “zonas de alta sensibilidad” es la clave geoestratégica fundamental, pues quien ejerza un dominio hegemónico en los llamados “cuellos de botella”, tendrá el poder de obligar a los Estados rivales a sus propias reglas o en su defecto a tomar rutas alternativas que conlleven incrementos en los costes de transporte, convirtiéndolos en menos rentables.

Figura 4



Fuente: <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=32352>, consultado el 08-05-2018

Desde los albores de la civilización, el manejo de los océanos ha sido parte de la historia humana. A través de la navegación se han llevado a cabo los procesos de colonizaciones, el enriquecimiento e intercambio comercial, el esparcimiento de ideas e inclusive ha sido escenario de guerras. En términos de geografía y desde una perspectiva antropológica, el estudio del desarrollo de la humanidad se enfoca primeramente en la superficie terrestre: los asentamientos, los desplazamientos de un territorio a otro y sus impactos. Sin embargo, los mares y por extensión los océanos, han jugado un papel mucho más importante, dado que han sido y son las rutas naturales de conexión entre continentes, personas y culturas.

Los océanos se encuentran con la tierra formando penínsulas y estrechos, delineando áreas que, por su morfología geográfica, posibilitan un mayor control y/o eventuales restricciones para el tránsito y actividad para beneficio propio. Dichos puntos han sido denominados como “cuellos de botella”, puntos geoestratégicos cruciales tanto para las relaciones comerciales como diplomáticas internacionales. Si uno de ellos sufre alguna alteración, todo el sistema podrá sufrir un agudo desequilibrio en el funcionamiento del mismo.

El 80% del comercio internacional se efectúa a través de los mares y océanos, por lo que la mayoría de los lugares estratégicos en el mundo son las ciudades portuarias y las rutas de navegación. A nivel mundial, dos tercios de la producción de petróleo es transportada en barcos que atraviesan diariamente dichas rutas estratégicas, expuestos a los peligros de la inmensidad del océano. En esta secuencia de transporte de mercancías de altísimo valor e importancia, los puntos críticos son los reconocidos “cuellos de botella”, enclaves donde el tráfico marítimo converge, congestionándose y obligando a los barcos a ‘hacer fila’ para proseguir su ruta.

Es posible afirmar que el mundo actual funciona gracias al comercio. El libre comercio es uno de sus pilares fundamentales de la actual economía de mercado. El talón de Aquiles del modelo global “Justo a Tiempo”, se encuentra en la interrupción de las cadenas de suministro de todo tipo de mercadería. Esto significa que gobiernos, comerciantes, productores y consumidores quedan cada vez más expuestos a interrupciones imprevistas en el suministro y a la volatilidad asociada con los precios de estos productos. Si el flujo comercial global se detuviera o experimentara algún altercado, empresas, gobiernos y países sufrirían graves problemas económicos. Para evitarlo y garantizar el correcto funcionamiento del sistema, es primordial proteger LCM y los principales puntos comerciales del mundo.

Como sucede con la mayor parte de los pasos estratégicos marítimos del mundo (a excepción de Suez, Panamá y Bósforo-Dardanelos) cada uno de estos estrechos está bajo el control de uno o más Estados.

Uno de los principales bienes en el centro de la lucha por el poder internacional que ha provocado una gran cantidad de conflictos internacionales y fragmentarios, es sin duda la búsqueda del control petrolero como así también de las principales LCM. Sin embargo, ésta lucha por la obtención

del oro negro no sólo implica el control de las fosas petroleras, sino también la intervención en los principales canales de comunicación internacionales de comercio.

2.4 Seguridad Marítima

La “seguridad marítima” es una expresión bastante reciente que en la última década se ha comenzado a citar en el marco de las relaciones internacionales y más especialmente entre la comunidad marítima. Los principales actores de la comunidad internacional han comenzado a incluir a la “seguridad marítima” dentro de sus mandatos y respectivas legislaciones.

El término puede entenderse como un concepto que refiere a la seguridad y el control del espacio marino o como un conjunto de políticas, regulaciones, medidas y operaciones para asegurar el dominio marítimo. Se basa principalmente en diversos tipos de amenazas de diversa índole que acechan y producen disputas marítimas inter-estatales, terrorismo marítimo, piratería, tráfico de drogas ilícitas, de personas, de armas y de todo producto ilícito, pesca ilegal, contaminación del medio ambiente, accidentes marítimos y desastres naturales que ocurren en dicho ámbito.

Ante tal amplitud de riesgos, existe una alta demanda de respuesta a estos nuevos y diferentes desafíos, que a su vez dan cuenta de la necesidad del abordaje especial necesario en cada caso. Pese a ello, aún no se ha logrado llegar a un consenso internacional sobre la definición del término “seguridad marítima”, dando lugar a discrepancias que a su vez originan conflictos políticos en la cuestión.

Por lo que es posible asentir que la “seguridad marítima” resulta la combinación de medidas preventivas y correctivas, dirigidas a proteger el ámbito marítimo frente a amenazas y actos ilegales deliberados, o bien desde el enfoque alternativo expuesto por Bueger en 2015, que se trata de la identificación de las relaciones y cuestiones que tratan de la gobernanza del espacio marítimo, estableciendo una relación entre cuatro conceptos vitales: el poder del mar, la seguridad marítima, la seguridad humana de las poblaciones costeras y la economía azul².

² Economía Azul, Concepto creado por el economista y emprendedor belga Gunter Pauli, activista por una concepción sostenible de los recursos del planeta y en este caso particular reconociendo la importancia de los mares y los océanos como motores de la economía por su gran potencial para la innovación y el crecimiento mundial.

3. Piratería en la zona del Cuerno de África

3.1 Orígenes de la piratería somalí

En 1991 se produjo una rebelión contra el régimen de Sid Barre que condujo a Somalia en una guerra civil. Las UN llevaron a cabo dos misiones para tratar de estabilizar la situación en Somalia, pero fracasaron y en 1995 debieron de retirar sus fuerzas (Sorenson, 2008, p. 11).

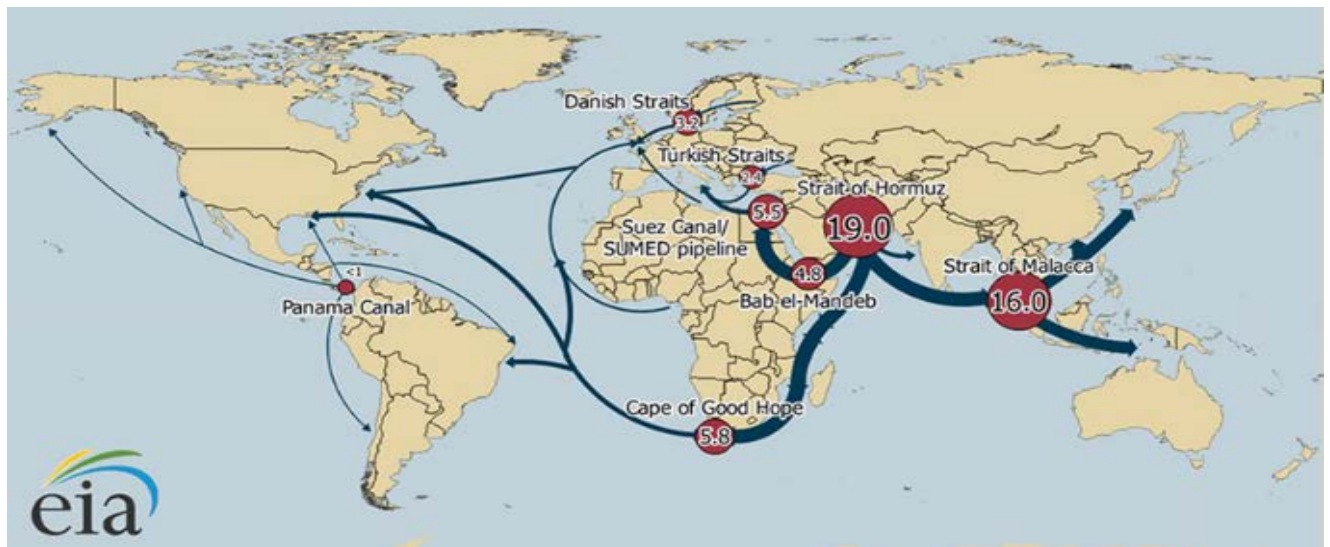
Este escenario de inestabilidad política y de niveles de pobreza muy elevados, condujeron a la aparición de los primeros incidentes de la moderna piratería somalí a partir de 1989. Según un informe del Grupo de Monitoreo de la ONU, los primeros ataques poseían la característica de robos armados cometidos en el mar, considerando que las demandas provenían mayoritariamente a causa de la rotura de redes de pesca, robo de combustible o pescado. Pero no fue hasta el comienzo del siglo XXI en que la piratería tomara su forma organizativa tal como la conocemos en la actualidad, con el claro objetivo de la demanda de dinero (Murphy, 2011, p. 18).

A su vez, los piratas somalíes han atribuido el surgimiento de su accionar en la región a la presencia de grandes buques extranjeros que esquilaban los recursos pesqueros sin ningún control y culpando a las compañías extranjeras de que aprovechar la falta de controles para arrojar residuos tóxicos frente a las costas somalíes, acabando así con su medio tradicional de vida, la pesca. Estas comunidades costeras de pescadores no tardaron en darse cuenta lo que sucedía frente a sus costas en el Golfo de Adén: el paso de más de 20.000 buques por año. (Siendo la cuarta ruta marítima más importante del mundo por donde transita el 75% del petróleo mundial)

La organización de partidas armadas para atacar a los buques que contaminaban sus mares y el posterior secuestro de embarcaciones seguido de pedido de rescate, resultaron practicas mucho más rentables, deviniendo en una extensa red criminal, con inversores que financiaban a los clanes piratas a cambio de un porcentaje de los futuros beneficios.

Sin embargo, este contexto de causales y consecuencias pudo haber servido sólo como una explicación válida para el inicio de la piratería somalí. En la actualidad, es imposible mantener tales argumentos, dado que los ataques piratas se han extendido más allá de su mar territorial y de Zona Económica Exclusiva (ZEE) hacia las aguas del océano Indico (Haywood R, 2012, p. 14).

Figura 5



Flujo estimado en millones de barriles por día. Incluye petróleo crudo y líquidos derivados del petróleo. Data basada en 2016.

Fuente: US Energy Information Administration, <https://www.eia.gov/beta/international/regions-topics.cfm?RegionTopicID=WOTC>, consultado el 12-05-2018

3.2 Facilitadores de la piratería

No es posible refutar la estrecha relación que existe entre la composición de un Estado Fallido y los posteriores actos de piratería. Los ataques encuentran lugar en connivencia con la situación fallida del Estado, debido a la debilidad legal y jurisdiccional que reduce las capacidades de combatir a la piratería.

Otro hecho interesante de destacar en estos Estados sin gobernanza, es que poseen un sector pesquero desarrollado, el cual por falta de oportunidades laborales, se ve reducido y es propenso a incursionar en prácticas piratas, considerando a que los pescadores poseen ya los instrumentos y los conocimientos náuticos necesarios para llevarla a la práctica.

La investigación realizada por Murphy afirma que esta actividad criminal, de bajo riesgo y de alta recompensa, encuentra lugar principalmente en el oportunismo. No es la pobreza la que la

conduce ni la argumenta. Dicha conclusión sería simplificar un problema mucho más complejo, en el que se combinan variados factores. De allí que el autor identifique siete condicionantes principales que permiten que la piratería se convierta en un negocio lucrativo, a detallar:

- Debilidad legal y jurisdiccional
- Geografía favorable
- Conflicto y desorden
- Insuficiencia en el cumplimiento de la ley / seguridad inadecuada
- Entornos políticos permisivos
- Aceptabilidad cultural
- Promesa de recompensa (Murphy, 2007, p. 14).

En el abordaje de las siete causas principales identificadas por Murphy, se observa la presencia de la mayoría de dichos condicionante en el recorte geográfico de marras.

Desde una base legal, la piratería ha sido considerada por siglos como un crimen que tal la definición de UNCLOS, solo puede ocurrir en alta mar. Esto se debe a que en alta mar, cualquier Estado posee el derecho legal y la obligación de tomar acciones contra cualquier acto de piratería, mientras que en ataques similares que se lleven a cabo dentro de las aguas territoriales o dentro de la ZEE, se les caratula como “robo a mano armada en el mar” y por ende son sometidos a la ley específica de la jurisdicción del Estado en el que se ha cometido dicho acto criminal.

En el caso de Estados Fallidos como Somalia, país que carece de un sistema legal funcional, donde cualquier intento de juzgamiento a piratas es casi inexistente (Murphy, 2007, p. 123).

Este desorden, al cual le siguió el colapso del régimen, fue sin dudas factor determinante de la piratería en Somalia, que proporcionó un ambiente ideal en el cual los piratas podían actuar libremente y sin ningún riesgo de ser juzgados, sumando la carencia del Estado que dejaba libre de acción por no contar con ningún tipo de capacidad de intervención policial en sus aguas aledañas.

A pesar de no ser culturalmente aceptada en la mayor parte de Somalia debido al impacto negativo en los ciudadanos que desean llevar a cabo una vida digna, esta actividad delictiva favoreció la introducción de grandes niveles de alcohol, prostitución y drogas tales como el Khat (Planta con un poderoso efecto narcótico que, al ser mascada, genera un estado de euforia leve seguido

de un largo período de estupor), con un considerable incremento en la cantidad de adictos, alcanzando niveles extremadamente preocupantes (ocho de cada diez hombres somalíes sean adictos a esta droga).

En consecuencia, el Khat se fue transformando en uno de los principales pilares de la economía de Somalia, generando un beneficio anual de más de 50 millones de dólares, una cifra superior al presupuesto nacional del gobierno somalí (ABC, 2018). En dicha situación, la piratería fue finalmente aceptada socialmente, en directa proporción a las oportunidades de hacer dinero fácil en un país donde las chances laborales escasean. Basta citar el ejemplo de la ganancia obtenida por un pirata de bajo rango, unos 10.000 U\$S anuales, cuya cifra se encuentra muy por encima del ingreso medio per cápita del país (Haywood y Spivak, 2012, pp 16 19).

Es posible concluir que la debilidad jurídica y jurisdiccional hayan colaborado considerablemente en el aumento del riesgo de la piratería y que en contraposición el principal obstáculo haya sido la soberanía de cada Estado, dado que los países en general son reacios a permitir que fuerzas de guardacostas o de policía operen dentro de sus aguas territoriales. Asimismo, es de destacar las limitaciones existentes en el derecho internacional sobre piratería como parte del aspecto de debilidad jurídica.

Específicamente en cuanto a la zona en cuestión, se observa que la combinación de la geografía favorable y la inestabilidad política han hecho posible que los ataques de piratería se produzcan generalmente en la zona próxima al estrecho de Bab el Mandeb, donde las embarcaciones se ven obligadas a navegar cerca de la costa, brindando una mayor oportunidad de éxito y aumentando en proporción a la mayor densidad de tráfico marítimo.

3.3 Piratería Marítima y Terrorismo

Dada la compleja naturaleza del fenómeno de la piratería y del terrorismo marítimo, no se hace posible plantear una solución sencilla para este problema tan complejo caracterizado por un factor multifacético, que requiere de medidas amplias y abarcativas desde el nivel político, militar y legal.

Es oportuno señalar que la guerra contra el terrorismo planetario resulta cualitativamente distinta de cualquier otra de la era moderna, en razón del grado al que ha llegado la “enemistad”. Estamos

en presencia de una contienda cruzada por una “enemistad absoluta”, término ya utilizado hace ya cincuenta años por Carl Schmitt en su “Teoría del Partisano”.

El ejercicio del terror no es ya más patrimonio de Estados con nombre y apellido, sino de fuerzas desnacionalizadas, capaces de obrar como piratas, terroristas o partisanos, según cuadre a su estrategia. Entre Estados soberanos, la enemistad no debiera escalar hasta máximos absolutos, porque aun en la contienda más cruda, se impone el respeto a los acuerdos y tratados internacionales (Derecho Internacional de los conflictos armados DICA). La “enemistad absoluta” no refiere entonces a la criminalización de las fuerzas en pugna, sino la imposibilidad de ponerse de acuerdo en el respecto de dichos acuerdos que limitan el conflicto a las fuerzas adversarias y minimizan la posibilidad que personas que no participan en el conflicto se conviertan en víctimas.

La pasión terrorista posee múltiples causas. Quizás una de las más importantes sea aquella que hace hincapié en la definición del enemigo como la encarnación del mal. En lugar de relacionarse con un concepto variable del interés, esta clase de enemistad percibe al oponente como una suerte de manifestación demoníaca que debe ser necesariamente eliminada de la faz de la tierra.

Más allá del uso político y biográfico que pueda dar Schmitt a su análisis, su ensayo resulta pertinente por la actualidad que mantiene, lo que queda ejemplificado en los niveles alcanzados por el terrorismo internacional que nos sacude y por la forma en la que es combatido por la comunidad internacional que lo padece, dado que ambas partes han adoptado la forma de guerra del partisano, convirtiendo al ciudadano de a pie en una víctima necesaria y justificada, rehén de estas disputas.

En ambos lados del Golfo de Adén, se identifican asentamientos terroristas. Al Shabaab en Somalia, filiación del grupo al Qaeda con ramificaciones en todo el territorio, recientemente expandida en el norte de Kenia, país vecino. En tanto en Yemen se encuentran los rebeldes hutíes, patrocinados por Irán, también conocidos como Ansar Allah (Partidarios de Dios), que adhieren a una rama del islam chiita como el Zaidismo. También se encuentra el grupo Al Qaeda de la Península Arábiga (AQPA), que aprovechando las condiciones creadas por la guerra civil, continúa su expansión además de apoyar a distintas facciones en contra de los hutíes.

El terrorismo representa la clara segunda mayor amenaza a la seguridad marítima internacional. Posee varias similitudes con la piratería marítima, ambos asociados a la erosión de la gobernanza

en las regiones litorales, lo que crea un vacío de seguridad explotado por las organizaciones terroristas.

Si bien al día de hoy, las amenazas provenientes del terrorismo marítimo son de bajo nivel, poseen por otro lado, un potencial de alto impacto. El terrorismo marítimo abarca amenazas secundarias que van desde la criminalidad marítima hasta agrupaciones mejor organizadas de insurgentes o militantes, que aprovechan la presión ejercida sobre los Estados litorales para explotar sus recursos marítimos, así como abusan de los confusos márgenes entre la gobernanza nacional e internacional de las vías navegables y las rutas marítimas. Si bien los incidentes acaecidos han sido relativamente menores, presentan un reto de importancia a la cadena mundial de suministros y al sistema logístico, tornándolo vulnerable a actores no estatales que tienen acceso a armamento sofisticado y que operan en aguas internacionales, afectando su explotación (Kraska y Wilson, 2009, pp 74 y 75).

3.4 Peligros Asociados

Además de los peligros asociados a la piratería contemporánea y al terrorismo marítimo y lo compleja de su multifacética situación, existe una peligrosidad de nivel básico secundario que traduce estos ataques en una amenaza directa a las vidas y el bienestar de los tripulantes de los buques de las distintas banderas.

En el aspecto económico, la piratería marítima posee una importante incidencia en una industria cuyo costo actual es de 16.000 millones de Dólares Estadounidenses, aunque las cifras verdaderas son mucho mayores.

En lo político, la piratería posee una incidencia muy importante que alcanza el debilitamiento de la legitimidad de un gobierno, fomentando la corrupción entre los políticos electos y los miembros de la burocracia estatal. La problemática enquistada en Somalia remite un buen ejemplo, siendo considerado uno de los países más permisivos en cuanto a la piratería marítima.

Con relación al medio ambiente, tanto la piratería como el terrorismo poseen la capacidad potencial de atentar en su contra, en especial cuando se trata de ataques a buques cisterna cuya capacidad de transporte llega a 500.000 toneladas de crudo. Esto no solo posee un efecto inmediato en la vida marina, sino que conlleva graves consecuencias a futuro en la vida fértil de las costas

marinas donde la marea deposita el petróleo expandido, ocasionando graves consecuencias económicas para cualquier Estado, lo que se acrecienta si existe una dependencia directa con el océano y por ser la primera fuente de alimentos de consumo doméstico y de exportación.

3.5 Medidas adoptadas para contener la expansión de la piratería marítima

Ante la escalada de la piratería en dicha zona marítima y vital espacio geoestratégico, dominado por el terrorismo islámico, la comunidad internacional no encontró otra alternativa que la de reaccionar. Contrarrestando la amenaza, la respuesta no fue realizada en forma conjunta sino separada, siendo la EUA, NATO y EU las principales organizaciones que tomaron la iniciativa, con el respaldo legal de la ONU.

Esta lucha asimétrica y fraccionada se llevó a cabo en un momento en el que en el mundo se daban importantes recortes en materia de gastos para la defensa. Paralelamente y ante la creciente problemática las empresas navieras acudieron a sus respectivos gobiernos en busca de soluciones. Ante el considerable aumento de la amenaza, la combinación de hechos produjo que los distintos países, en especial los de la UE, adoptaran medidas descoordinadas unilaterales como reacción frente a los delitos de piratería marítima ocurridos.

Al escenario de recortes financieros, se sumó el hecho de que varios de aquellos países dueños de las más importantes flotas mercantes, se vieron confrontados con las limitaciones de sus propias legislaciones nacionales, las que no permitían el empleo de ESPA ni de ESPM en sus buques.

Para ofrecer una idea gráfica de la extensión de la zona a controlar, refiero a lo expresado por el Comandante de Operaciones de la NAVFOR UE (Fuerza Naval de la Unión Europea) General Buster Howes (2010-2011): "...Para poder ejercer de modo correcto la labor de policía en el Océano Indico y para tener la capacidad de respuesta a un ataque pirata, en cualquier lugar del mismo y en la denominada "hora de oro", se debería contar con ochenta y cinco porta helicópteros, algo impensable, ya que en la actualidad la Unión Europea no cuenta con más de diez navíos de estas características..."

En contraposición a estos dichos y vinculado a las reformas de austeridad presupuestaria de la Unión Europea, la cantidad de buques militares desplegados en la zona ha sido de aproximadamente 30, en una inmensa extensión geográfica, lo que se traduce en una escasa presencia en proporción a lo vasto de la zona de conflicto. Reaccionando contra esta limitación, los gobiernos se vieron forzados a acudir al sector privado, mientras que al mismo tiempo ostentaban la imperiosa labor de actualizar sus legislaciones para así permitir así la presencia de guardias armados en sus embarcaciones de bandera.

En un primer momento, muchos países europeos contribuyeron con buques de guerra para formar una especie de corredor seguro en la denominada ZAR y algunos países adoptaron la modalidad de proveer a las empresas navieras de VDP. Los VDP son embarcaciones tripuladas por personal militar del país propio de bandera del buque. Sin embargo, pronto los costos se vieron excesivamente aumentados, sumado a los conflictos que comenzaron a surgir por la poca flexibilidad que caracteriza a este tipo de protección y los plazos interminables para lograr los correspondientes permisos.

Mientras tanto, la competencia marítima se hizo cada vez más feroz, lo que hizo que los grupos de poder involucrados forzaran a los gobiernos a orientarse con mayor premura hacia la regularización y legislación en la utilización y empleo de ESPA/ESPM.

En este sentido, en el 2008 fue elaborado el documento de Montreaux (ONU, 2018), primer acuerdo internacional que describe el Derecho Internacional aplicado a las actividades de ESPA/ESPM en el contexto de un conflicto armado. Si bien dicho documento fue elaborado originalmente para otro tipo de conflictos, pudo ser adaptado para establecer su uso en el marco de la piratería.

Finalmente, en noviembre de 2010 y de manera conjunta, los gobiernos de Suiza, Gran Bretaña y EEUU elaboraron el “Código Internacional de Conducta para Proveedores de Seguridad Privada” – ICoC (ICoC, 2018), cuyo objetivo fue clarificar los estándares internacionales para las ESPA/ESPM que operaban en ambientes complejos como el de Somalia.

Estos estándares estipulaban a los proveedores de seguridad privada marítima las normas en el empleo del uso de la fuerza, prevención de violaciones a los derechos humanos y la metodología a emplear en la selección del personal y la forma de reportar incidentes. A comienzos de diciembre de 2012, más de 550 compañías ya habían firmado este nuevo código.

Tras su nonagésima sesión, el MSC solicitó a la ISO la elaboración de estándares internacionales para ser aplicados para ambas ESPA/ESPM. El estándar elaborado por la ISO fue publicado a comienzos de 2013, estableciendo los requisitos que debían cumplir las empresas para poder operar. A partir de estas disposiciones, algunos gobiernos autorizaron la contratación de ESPA/ESPM para brindar protección a sus buques mercantes. Otros países, en cambio, solo autorizaron el empleo de personal militar a bordo de los buques de bandera o bien la utilización de navíos escoltas para sus embarcaciones.

Ante esta escalada de inseguridad, a causa de los delitos de piratería que amenazaban con interrumpir la principal LCM que permitía el abastecimiento del continente europeo, diversos países comenzaron a intervenir en el asunto, a fines de garantizar la seguridad de sus buques y de suministros, adoptando diferentes medidas:

Alemania

El 31 de diciembre de 2012, el gobierno alemán introdujo una ley que regulaba la utilización/contratación de ESPA para la protección de los buques de bandera alemana. Al menos desde 2002, los soldados alemanes utilizan de manera permanente una base con un amplio puerto para operaciones de control del cuerno de África. Al menos 1.000 soldados alemanes han sido desplegados en Yibuti (Globalsecurity, 2018).

Bélgica

El 30 de enero de 2013, se publicó en el boletín oficial belga una nueva ley contra la piratería marítima, estipulando los aspectos legales para sus buques y la contratación de los servicios de ESPA a bordo. La misma, impuso una serie de condiciones en la utilización/contratación de empresas privadas de seguridad marítimas.

Italia

El 12 de abril de 2013, el gobierno italiano comenzó a implementar el decreto 107/2011. Este decreto permitió la utilización de fuerzas militares, como así también bien de ESPA a bordo de buques de bandera italiana (Licciardello, 2012, 215).

Dinamarca

En junio de 2012, el Ministerio de Justicia de Dinamarca ordenó el uso de guardias civiles armados en los buques de carga daneses. Este hecho permitió el otorgamiento de permisos generales

a las compañías navieras para la utilización de guardias privados armados a bordo de sus buques, como medida de autodefensa.

Países Bajos

De acuerdo a la KVNR, a consecuencia de los actos de piratería, se produjo una importante disminución en la cantidad de buques neerlandeses transitando el Golfo de Adén (aprox. De 450 a 300). Por tal motivo, desde 2011 el gobierno neerlandés facilitó el uso de VPD, bajo la órbita de su Ministerio de Defensa.

Según declaraciones realizadas en marzo de 2015 por del Vice Almirante de la Marina Real Neerlandesa Rob Verkerk, “...lo más importante para los Países Bajos en la participación de la Operación Atlanta es destacar la necesidad de tomar medidas para combatir la piratería para evitar que los barcos deban desviar sus derroteros, caso contrario correrán el riesgo de que su carga caiga en otras manos. Productos como el petróleo, electrónica y ropa se encarecerían haciendo sufrir el efecto en el bolsillo de los consumidores holandeses. Por tal motivo, lo que hace la Marina es materia de vital interés para Holanda” (Ministerio de Defensa Neerlandés, 2018).

Al día de la fecha, se sigue debatiendo en el parlamento neerlandés sobre la introducción de un instrumento legal que habilite a la utilización de guardias armados a bordo de buques mercantes neerlandeses.

Reino Unido

Actor preponderante en la lucha contra la piratería, siendo uno de los principales referentes en cuanto a su rol de iniciativas reguladoras por parte de empresas de seguridad privada, además de ser el país sede de la antigua y emblemática compañía de seguros marítimos Lloyd 's.

Se ha caracterizado por ser el país elaborador del ICoC para las empresas proveedoras de seguridad privada, que vio la luz en junio de 2010, previo al anuncio del Ministro de Seguridad británico sobre la autorización del empleo de guardias de seguridad armados a bordo de los buques ingleses desde el 30 de octubre de 2011.

Japón

A comienzos de año en febrero de 2013, el gobierno japonés anunció medidas para introducir modificaciones en su legislación hasta entonces vigente, con el fin de permitir la utilización de guardias armados a bordo de sus buques de bandera. Además, desplegó una significativa fuerza naval y medios aéreos contra la piratería en aguas del Golfo de Adén a fin de asegurar sus LCM vitales. Japón ha recientemente inaugurado su primera base militar en Yibutí.

India

En el aspecto geopolítico, India prevalece en la región del Océano Índico y toma el control completo del corredor marítimo Este – Oeste, vía arterial de la economía global por lo que mantiene una importante fuerza naval en la región para proteger sus LCM vitales.

Rusia

Vuelve a la región del Océano Indico por la intensificación de actividades como el transporte marítimo. Por tal motivo, incrementa las condiciones navales para una efectiva protección soberana, a fin de limitar las actividades foráneas e incrementar la cooperación con naciones asiáticas para atacar amenazas comunes como el contrabando, piratería, tráfico de drogas y desastres naturales.

UE

Desde el 2009, despliego en la ZAR la NAVFOR UE “Operación Atlanta”, que durante este período de nueve años mantuvo el cumplimiento de cuatro objetivos:

- 1-proveer una escolta cercana a sus navíos de guerra con los cargamentos de alimentos que enviados desde Mombasa a Somalia por la WFP
- 2-Desalentar e interrumpir los actos de piratería frente a las costas de Somalia.
- 3-Proteger a los distintos buques cargueros a lo largo de la LCM del Golfo de Adén y de las costas de Somalia.
- 4-efectuar el monitoreo de las actividades pesqueras de la región.

Los objetivos propuestos superaron las expectativas, las cuales incluyeron el establecimiento de un reconocido corredor marítimo internacional en el Golfo de Adén. Asimismo, lograron el enjuiciamiento regional de los piratas y que las fuerzas navales regionales se asociaran con la UE, NATO, o las fuerzas marítimas combinadas (Defense Web, 2018).

El 24 de junio de 2014, el Consejo de Asuntos Generales de la Unión Europea aprobó la «Estrategia de seguridad marítima de la Unión Europea» (EUMSS), siguiendo el mandato de los Jefes de Estado o de Gobierno de la UE. Dicha estrategia estuvo basada en “un dominio marítimo global abierto y seguro”, promulgada en un momento de considerables transformaciones en “el último campo común del mundo”: el mar (EPC, 2018).

OTAN

De forma permanente y bajo las órdenes del comando marítimo aliado basado en Nápoles, desplegó en el Océano Índico dos grupos navales multinacionales de su Fuerza de Reacción Rápida. La operación “Ocean Shield” se extendió entre 2009 hasta 2016, con una fuerza marítima multinacional compuesta por 36 navíos de guerra con apoyo aéreo y bajo las órdenes del componente naval del Comando Central estadounidense en Bahrein, con la misión de combatir el terrorismo y la piratería en las aguas internacionales del Oriente Medio.

China

Es el país que enfrenta el mayor dilema estratégico en el Océano Índico. Las grandes distancias entre sus puertos y bases aéreas, la obligan a desplegar una fuerza naval de importancia para proteger sus intereses nacionales y su principales LCM, en lo que respecta a la línea de abastecimiento de petróleo desde Oriente Medio hasta el Estrecho de Malaca.

Por dicha razón, China, segunda potencia económica mundial y superpotencia emergente, inauguró en agosto de 2017 su primer base militar de ultramar en Yibuti a efectos de ganar presencia en dicho enclave estratégico, ubicado en una de las rutas marítimas y de abastecimiento de energía más importantes del planeta y esencial para el comercio chino.

El gigante asiático juega el papel más importante en la región, siendo el primer socio comercial del continente africano con una inversión de miles de millones de euros en infraestructuras en dicho continente, financiando la construcción del puerto de Dolareh, un aeropuerto, gasoductos, oleoductos y la línea ferroviaria que conecta la capital de Yibuti con Etiopía. Cabe mencionar que, al haber perdido Etiopía su salida al mar durante la guerra de Secesión con Eritrea, se ve obligada a realizar sus exportaciones e importaciones por el puerto de Yibuti.

De la misma manera, el intercambio comercial entre China y Oriente Medio no es nuevo para los residentes de la Península Arábiga, que creció entre 2004 y 2014 más de seis veces, según estadísticas del Foro Económico Internacional. Al mismo tiempo, se observan intentos de China para evitar la confrontación directa con EUA, reduciendo factores de riesgo para la paz mundial y tratando de expandirse comercialmente de la forma más discreta y eficaz posible.

EUA

EUA ha trabajado en forma conjunta con el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas para aprobar más de una veintena de resoluciones, relacionadas con la represión de la piratería en las costas del Cuerno de África. Además, colaboraron en la creación del grupo de contacto internacional sobre la piratería frente a las costas de Somalia, destinado a coordinar y ampliar los esfuerzos nacionales de lucha contra la piratería. Asimismo, apoyaron la Operación Ocean Shield de la OTAN y la Operación ATALANTA de la EU NAVFOR.

De la misma manera, apoyaron las iniciativas para lograr un mayor desarrollo regional en el sector de seguridad marítima, junto a agencias de la ONU tales como la Organización Marítima Internacional, la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito y otros socios.

Desde 2012 y con una nueva estrategia geopolítica, estableció en Yibuti la mayor base militar permanente en África: “Camp Lemonnier”. Hogar de 4000 miembros de la Fuerza de Tareas Conjunta Combinada - Cuerno de África, es la base a cargo de las operaciones contra terroristas, incluyendo a los terroristas de Al Shabaab en Somalia. A su vez, colabora con operaciones humanitarias y de paz en ese país, siendo un nodo para todo tipo de misiones, inclusive aquellas en que opera junto con otras fuerzas aliadas.

3.6 Síntesis

Es posible concluir que la piratería en la zona del cuerno de África confirma un cierto número de presunciones sobre dicho fenómeno.

En primer lugar, se trata de una actividad organizada que involucra diversos grupos, quienes a su vez presentan una modalidad similar de trabajo, pero que son independientes el uno del otro. En segundo lugar, los indicadores expresan la disminución de los índices de ataques en el período comprendido entre el 2012 y el 2015, debido a cuatro factores:

- Operaciones Navales
- Elaboración del Código de Conducta de Yibuti (IMO, 2018)
- Medidas de autoprotección elaborados por la industria naviera
- Programas y proyectos regionales de cooperación con las autoridades civiles y militares, apoyando la reconstrucción de sus capacidades de seguridad marítimas.

Por lo que es posible afirmar que en cierta manera si bien el colapso del Estado central tanto en Somalia como en Yemen explica el resurgimiento de la piratería, está lejos de ser una argumentación suficiente. Las causas son de naturaleza multifacéticas, desde políticas, económicas hasta sociales. Consisten en una combinación de factores como la pobreza, la inexistencia de ley y seguridad, del oportunismo de los actores claves. Aquellos Estados que son débiles y poseen estructuras corruptas, contribuyen a la amplificación de este fenómeno en lugar de su disminución.

Por lo que es muy importante para la comunidad internacional, ante los indicios de una verdadera reconstrucción de un estado central en Somalia y Yemen, evaluar cuidadosamente la confiabilidad de los actores que tomaran parte del proceso, sabiendo que la solución se encuentra tanto a nivel internacional como regional.

Es de suma relevancia entender que, por sobre los esfuerzos por contribuir con la reconstrucción de ambos estados, es necesario hacerlo en un marco de comprensión y respeto por la cultura e idiosincrasia de ambos países y no bajo con imposiciones de preceptos e ideas del mundo occidental, que solo provocaran que el desorden se expanda y arraigue en la región.

4. El conflicto en Yemen torna la región más inestable

4.1 Yemen

Mientras que Somalia ha liderado el ranking de Estados Fallidos desde 2005, por su parte Yemen de manera lenta y progresiva, ha ido escalando considerablemente a través de los años: mientras que en 2008 obtenía el puesto 21, dos años más tarde pasaba al 15 y ya en 2017 obtuvo el 4to. entre 177 países (FFP, 2018).

Yemen es uno de los países menos desarrollados del mundo y el más pobre de Oriente Medio. Con una tasa de natalidad del 3 % anual, se espera que para el 2050 su población alcance a 60 millones de personas. En la actualidad, su producción agrícola ya no alcanza a satisfacer las necesidades de su población, por lo que el país dependen de manera crucial de la importación de alimentos (Bouthe, 2014, p. 2).

La población vive sumida en un profundo conflicto político y militar, agravado tras la toma por parte de los Hutís, que ya controlaban el norte del país y su capital Saná, bajo el reclamo de una mayor participación en el poder e intentar forzar la dimisión del presidente Hadi y la disolución del Parlamento. Hadi, su hasta entonces reconocido presidente, logró huir del arresto domiciliario hacia Adén y luego a Riad. El ex presidente Ali Abdullah Saleh, en el poder desde 1978 al 2012 y derrocado por el levantamiento popular del 2011, estableció una alianza con sus antiguos enemigos, los Hutis, con el apoyo de Irán y maniobró dentro del Ejército para jugar sus cartas con la intención de recuperar el poder.

Dividida entre un norte controlado por los Hutis y un sur dominado por los aliados del presidente, Yemen es el escenario de una lucha regional que amenaza con empujar a su empobrecida población hacia el abismo, mientras se ensancha la división sectaria. El país más pobre del mundo árabe se desangra en un vacío político sin ningún tipo de liderazgo formal: no hay Gobierno, la seguridad se deteriora y la economía está al borde del colapso.

La historia de Yemen es la de un territorio con muchas contradicciones, con una fuerte estructura tribal y mucha proliferación de armas, que se enfrenta desde hace más de 30 años a múltiples problemas y guerras que han mermado el Estado y su capacidad para ejercer su autoridad, lo que ha impedido atender a las necesidades básicas de su población.

El país ha sufrido una drástica transformación en el último tiempo que causa preocupación a la comunidad internacional, con un Estado a punto del colapso, con el grupo terrorista AQPA, que se transformó de local a regional, el tráfico de personas, armas, drogas y de todo producto ilegal que sea posible imaginar. De hecho, la posesión y el contrabando de armas han sido el mayor problema desde hace mucho tiempo, sumado al difícil control de su extensa costa de aproximados 2000 km de extensión. El importante flujo de armas hace que Yemen, desde muchos años a la fecha, siga infringiendo el embargo de armas impuesto a Somalia, contrabandeando armamento en ambas costas de la zona del Golfo de Adén, a favor tanto de los grupos insurgentes islamistas como así también para las organizaciones piratas (Atarodi, 2010, p. 11).

La situación actual de Yemen se ha convertido en una seria amenaza para la seguridad marítima en la ZAR, a pesar de las medidas impuestas desde mayo de 2016 por la ONU. Dichas medidas establecieron un mecanismo de inspección y verificación de los puertos yemeníes, a efectos de elevar los estándares de seguridad en la región.

A pesar de ello, las embarcaciones que transitan por esta ZAR siguen enfrentando importantes riesgos de seguridad. En octubre de 2016, los rebeldes hutis llevaron a cabo tres ataques con misiles a embarcaciones militares que transitaban el estrecho de Bab el Mandeb. Paralelamente, una embarcación de la Guardia Costera embistió una mina dentro de las aguas territoriales yemeníes.

En cuanto a la seguridad marítima, sus fronteras porosas y con falta de capacidad gubernamental, han hecho de las costas yemeníes un escenario vulnerable a la piratería, al terrorismo y al contrabando, amenazando las vitales LCM que provocan que las embarcaciones se mantengan lo más lejos posibles de la costa yemení ante el denso tráfico marítimo, tanto militar como mercantil, que incentiva las oportunidades de proyección mediática de muchas organizaciones terroristas.

4.2 Consecuencias

El colapso del Estado en ambas costas del Cuerno de África, tanto en Somalia como en Yemen facilitaron el flujo desestabilizador de personas, dinero, materiales y armas entre ambos países convirtiéndose en una amenaza a tanto regional como internacional para la seguridad marítima.

A medida que la guerra civil en Yemen se expande se va intensificando hace que el conflicto se desborde a ambos lados de las costas del estrecho de Bab el Mandeb, amenazando al tráfico marítimo del cuarto paso estratégico más importante del mundo.

Según Abdi Hassan Hussein, quien fuera el director de Inteligencia en la región de Putlandia, Somalia, el conflicto en Yemen está contribuyendo al resurgimiento de la piratería en la región (Stratford, 2018). Tanto los piratas como los grupos terroristas se estén apoyando mutuamente a los efectos de obtener dinero, personas, armas, mantener espacios de territorio o secuestrar embarcaciones. Esto hizo que en 2016 se produjeran los primeros ataques a embarcaciones desde el 2014 cuando la piratería en la zona pareció haber desaparecido gracias al esfuerzo mancomunado de la comunidad internacional.

4.3 Síntesis

La confrontación dentro del mundo musulmán ha llevado a un realineamiento de lealtades en la región. El conflicto en Yemen ha generado preocupación sobre la seguridad del comercio que

transita sus costas. Asimismo, la difusión generalizada de una interpretación más purista del islam en la región, ha sacudido las suposiciones sobre la cohabitación entre las comunidades a lo largo del cuerno de África.

En términos geopolíticos, Yemen es el patio trasero del mundo musulmán. Confrontado por sus propios conflictos, estos últimos han decidido asegurar sus propios intereses y continúan haciéndolo activamente. Los países que conforman el cuerno de África enfrentan importantes desafíos para crear un sentido duradero de identidad nacional y de desarrollar la capacidad de administrarse por sí mismos; su imposibilidad al momento repercute en la región. Cuando este proyecto colapsa, se generan nuevos conflictos internos, los cuales generalmente arrastran como una onda expansiva a los países de la región.

Por lo que es posible afirmar que si el interés de las potencias occidentales fuera acabar con la inseguridad en ambas costas del Golfo de Adén, será necesario encontrar la forma de impulsar la estabilidad y coherencia para encontrar las adecuadas soluciones al conflicto en Yemen, cuya fragmentación del Estado está infectando no solo la seguridad del cuerno de África.

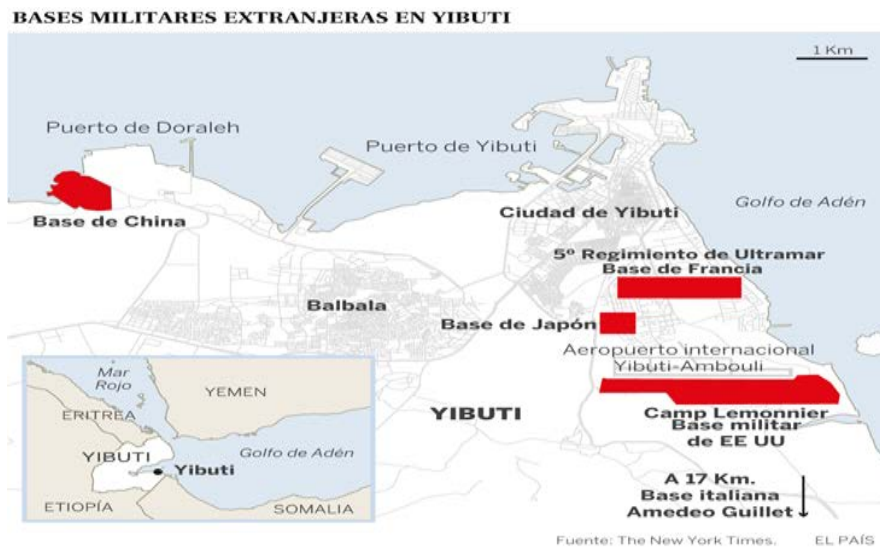
5. Yibuti

5.1 Enclave de valor geoestratégico

Este Estado Nación es el segundo país más pequeño de África, con una superficie de tan solo 23.000 km² y una población de unas 900.000 personas, sin recursos naturales de especial mención, es débil en el plano económico y militar, siendo uno de los países más pobres del mundo en términos del Producto Interno Bruto per cápita. Su Índice de Desarrollo Humano en 2016 lo ubica en el puesto 168 entre 183 países (UNDP 2016).

Es considerado como un raro oasis en el cuerno de África en el que sus gobernantes poseen una especial afinidad hacia occidente, algo que el resto de los países del cuerno de África carecen, permitiendo la presencia de numerosas fuerzas extranjeras en su territorio. Más de la mitad de los empleos de Yibuti están relacionados con el tráfico marítimo de mercancías, los ingresos que generan el puerto y las bases militares extranjeras suman en torno al 80% de su PIB.

Figura 6



Fuente: Diario El País, <https://elpais.com/internacional/2017/08/15/actual>, consultado el 10-04-2018

No obstante, Yibuti adolece de muchos males comunes en el continente africano. Casi un tercio de las 900.000 personas que habitan el país es analfabeto, tres cuartas partes viven en la pobreza y el restante cuarenta por ciento vive en la pobreza extrema. Estos porcentajes serían todavía aún peores de no ser por los ingresos occidentales.

Sin embargo, pese a estos débiles indicadores este pequeño país se ha convertido en un importante actor en la arena de la seguridad internacional, siendo el único en el mundo en albergar instalaciones permanentes de cinco ejércitos distintos EUA, Francia, Italia, Japón y China. A su vez, Turquía, Rusia y la India han mostrado interés y están negociando con el Gobierno de Yibuti para construir bases militares en este país, así como en Arabia Saudita.

Considerado por la Comunidad Internacional como el país más estable de la zona, ha sido elegido para lugar de acogida de muchas Organizaciones Internacionales. Junto con Eritrea y Yemen, tiene la llave de paso del estrecho de Bab el Mandeb, paso que debe ser protegido por su importancia estratégica debido a que su cierre obligaría a un cambio de ruta marítima hacia el sur de África incrementándose los costes del transporte marítimo de forma significativa, con las consecuencias que ello ocasionaría a nivel mundial.

Por otra parte, está lo suficientemente próximo, sin estarlo, de puntos y /o países considerados conflictivos por la Comunidad internacional, lo que favorece la seguridad de las tropas allí desplegadas.

5.2 Consecuencias

Yibuti se ha convertido en la punta de lanza de varias potencias, en su introducción en África y parte de Oriente Medio. Los descubrimientos de grandes reservas de petróleo en territorio africano han colocado sobre el tablero de ajedrez de la política energética mundial a pueblos y países del continente africano que durante gran parte del siglo XX han sido marginados e ignorados

El lento pero sostenido avance como zona productora de petróleo ha provocado un reposicionamiento de las potencias mundiales en el continente africano en defensa y apoyo de sus corporaciones energéticas. En la actualidad, África produce petróleo de muy buena calidad alcanzando al 12% del consumo mundial, siendo Angola y Nigeria las zonas productoras más importantes. Los nuevos yacimientos se encuentran en el mar, lo que disminuye el costo del transporte y mejora relativamente la seguridad de los sitios de extracción que resultan más fáciles de proteger.

Los últimos 10 años, tanto los EUA como China se han vuelto más dependientes del continente africano. El petróleo de África significa el 25 % de las importaciones de los EUA mientras que Pekín importó 53 millones de toneladas de petróleo africano, convirtiendo a Angola en su principal proveedor extranjero, por delante de Arabia Saudita, mientras que las exportaciones de Sudán representan el 6 por ciento de las importaciones petroleras (Rel-Uita, 2018).

China ya obtiene de África más del 30% del petróleo que consume y asegura su posición en el mercado con una sutil y heterodoxa estrategia de ayuda de carácter tecnológico, social, financiera y diplomática, a cambio representa para los países de este continente una opción diferente a las estrategias coercitivas implementadas por los europeos y norteamericanos hasta ahora.

5.3 Síntesis

La importancia geoestratégica de este diminuto país, brinda un sinnúmero de oportunidades para aquellas potencias que consigan posicionarse en su territorio, desde donde podrán controlar no solo el tránsito

de la LCM que atraviesa el estrecho de Bab el Mandeb, la situación de Yemen y Somalia sino también de los posibles actos de piratería y terrorismo en el cuerno de África.

Es una atalaya perfecta para el control y dominio de la zona del cuerno de África para aquellas potencias que deseen proyectar y asegurar su seguridad económica y energética tal como lo expresaran de algún modo Mahan o Mackinder y más recientemente el estadounidense Robert D. Kaplan para quien "...El Océano Indico va a ser el verdadero nexo de las potencias mundiales y de conflicto en los años venideros. Es aquí donde la pelea por la democracia, energía, independencia y libertad religiosa será ganada o perdida".

La presencia de importantes potencias, cada una con su propia base militar, ha traído rivalidades extranjeras en la zona del cuerno impulsando a que otros países quieran competir también en esta región. Por lo cual Yibuti se presenta como un reto para aquellos países que buscan mantener de la paz en combinación con el beneficio a sus intereses nacionales.

6. Conclusiones finales

Los casos de Yemen y Somalia brindan así estudios premonitorios sobre cómo la disminución de recursos y la ausencia comparativa de alternativas productivas pueden complicar las transiciones socioeconómicas e interactuar erosionando la legitimidad política en Estados que ya no pueden redistribuir recursos para cooptar el apoyo político. Queda expuesto así que lograr satisfacer las necesidades de las comunidades, garantizando el acceso justo y regular de productos básicos esenciales, debe convertirse en esencial en cualquier arquitectura de seguridad sostenible. Re-equilibrar las relaciones entre Estado y sociedad, reformulando la naturaleza del contrato social y los marcos redistributivos, son vitales para garantizar la transición a economías políticas sostenibles. Solo así podrán estas sociedades, abordar las tensiones entre la necesidad de reformas en las estructuras de gobierno y las jerarquías de poder, como así los problemas sistémicos más profundos y distorsiones del mercado.

También abarcaría las amenazas a la seguridad de las comunidades y a las personas a largo plazo, derivadas de la conjunción del agotamiento de los recursos naturales con patrones desiguales de desarrollo y distribución, cambios demográficos y generacionales y el corrosivo impacto del cambio climático y degradación ambiental

La fragilidad política e institucional sumada a la crisis de autoridad en ambos países, ha puesto de manifiesto la problemática interconectada y transnacional de la seguridad regional y mundial en el siglo XXI. Las causales de la inseguridad en cada región actúan como multiplicadores de amenazas y riesgos, que se retroalimentan dentro de la esfera doméstica y poseen efectos secundarios relevantes que se agregan por sobre la situación desestabilizadora reinante en la zona. Originalmente surgido como contra-respuesta interna, el fenómeno de la piratería y las fuerzas militantes somalíes y yemeníes han demostrado sus posibilidades para atacar más allá de sus fronteras. Esto ha provocado un cambio en la dinámica de seguridad regional, en la estrecha relación entre los conflictos localizados en el Cuerno de África y su considerable influencia en la seguridad energética y marítima internacional.

Por, sobre todo, exige que los actores involucrados desarrollen una vocación de verdadero cambio para la transformación de las regiones afectadas por conflictos de gobernanza y desarrollo, en lugar de centrarse meramente en contrarrestar los conflictos causados por actos de piratería marítima o ataques de militantes islamistas.

El esfuerzo mancomunado de la comunidad internacional, organismos regionales y la industria naviera, ha logrado una disminución de actos delictivos y de piratería con la implementación de medidas abarcativas que incluyeron desde cambios en sus legislaciones, hasta el empleo de ESPA/ESPM para proteger sus buques de bandera, sumando al conjunto de las respectivas marinas de guerra en aquellas áreas amenazadas, logrando así disminuir drásticamente los ataques a los distintos buques de bandera.

La campaña de lucha contra la piratería en ambos sentidos, creó asimismo una oportunidad estratégica para un gran número de países que identificaron oportunidades y expresaron su interés en aumentar su radio de influencia y proyección de poder. Con el establecimiento de bases militares, en la puesta en práctica de la diplomacia pública, llevando a cabo obras claves de infraestructura y logística, han acrecentado su presencia en determinadas áreas estratégicas, obteniendo así el control del estrecho Bab el Mandeb, de la LCM que lo atraviesa y demás países de la región, en respuesta a intereses de proyección de seguridad extraterritoriales y con el claro objetivo de alcanzar y garantizar el acceso a vitales recursos energéticos, extendiendo a su vez su dominio marítimo global, definiendo zonas de interés que se extiendan más allá de las propias zonas legales de competencia.

Palabras finales

La seguridad marítima debe ser considerada como un conjunto de prácticas de dimensión geopolítica. Los costos del accionar marítimo delictivo son humanos, económicos, políticos y medio ambientales, constituyendo una amenaza significativa y directa a la paz, a la seguridad y al desarrollo económico, a nivel mundial.

7. Bibliografía

- Atarodi A.** (2010), "Yemen in Crisis: Consequences for the Horn of Africa.", Estocolmo, FOI (Agencia Sueca de Investigaciones de Defensa), p. 11
- Bouthe M.** (2014), "Advanced Staff Course Policy Brief on Yemen", Bruselas, Academia Real Militar, parte 2, p. 2
- Brzezinski Z.** (1998), El Gran Tablero Mundial, La supremacía estadounidense y sus imperativos geoestratégicos, Barcelona, Paidós, p. 49
- Haywood R y Spivak R.** (2012), Maritime Piracy, Oxon, Routledge, p. 14
- LRRII, Unidad D. 3, Materia Geopolítica, La Geopolítica Contemporánea, p. 1, 2018
- Mahan A.T.** (1911), The importance of Command of the Sea: for an adequate Navy and more, Scientific American, Vol 105, nro. 24, p. 512
- Murphy M.N.** (2007), Contemporary Piracy and Maritime terrorism - The threat to international security, Oxon, Routledge, p. 13
- Murphy M.N.** (2009), Small boats, weak states and dirty money: Piracy and maritime Terrorism in the modern world, New York, Columbia University Press, p. 9
- Murphy M.N.** (2011) Somalia the new Barbary? Piracy and Islam in the Horn of Africa, New York, Columbia University Press, p. 18
- Newman E.** (2007), Weak States, state failure and terrorism. Terrorism and political violence, pp. 463-468
- Sartori G.** (2000), La Política. Lógica y método en las ciencias sociales. México. Fondo de Cultura Económica, pp. 58-62
- Sorenson K.** (2008), Failure on the high Seas-Reviewing the Somali Piracy, Estocolmo, FOI (Agencia Sueca de Investigaciones de Defensa), informe 3, p. 11

Sitios Web

ABC.es, El Khat, la droga que alimenta el conflicto en Somalia, http://www.abc.es/hemeroteca/historico-18-07-2009/abc/Internacional/el-khat-la-droga-que-alimenta-el-conflicto-en-somalia_922647220825.html#, consultado 02-04-2018

Defense Web, Nine years of counter-piracy ops off the Horn of Africa, http://www.defence-web.co.za/index.php?option=com_content&view=article&id=50193:nine-years-of-counter-piracy-ops-off-the-horn-of-africa&catid=108:maritime-security&Itemid=233, consultado el 02-04-2018

EPC, http://www.epc.eu/pub_details.php?pub_id=4569, consultado el 20-05-2018

EU NAVFOR, Artículo, "Fuerzas Navales Europeas someten duro golpe a piratas Somalíes que operan desde las Costas", boletín de prensa, oficina de asuntos públicos, 15 de mayo de 2012. Disponible: <http://eunavfor.eu/eu-naval-force-delivers-blow-against-somali-pirates-on-shoreline/>, consultado 08-04-2018

Fundación África. Fernando Ibañez Gomez, artículo "Análisis de los Ataques piratas Somalíes en el Océano Indico (2005-2011): evolución y modus operandi" Disponible: <http://www.africa-fundacion.org/spip.php?article13765>, consultado el 09-04-2018

FFP, Fund For Peace, Fragile States Index –Annual Report 2017, <http://fund-forpeace.org/fsi/2017/05/14/fragile-states-index-2017-annual-report/>, consultado el 02-04-2018

Globalsecurity.org, Operation Enduring Freedom - Horn of Africa (OEF-HOA), <https://www.globalsecurity.org/military/ops/oef-djibouti.htm>, consultado 20-04-2018

ICoC, Código de Conducta Internacional para Empresas de Seguridad Privada, https://www.icoca.ch/sites/all/themes/icoca/assets/icoc_spanish3.pdf, consultado el 15-04-2018

IMO, Código de Conducta de Yibuti, adoptado el 29 de enero de 2009, acuerdo internacional clave en el incremento de la capacidad y la habilidad de los Estados para juzgar a aquellas personas sospechadas de piratería, mejorando las legislaciones nacionales a los efectos que estos actos sean juzgados de una misma manera, entre demás disposiciones legales, <http://www.imo.org/es/OurWork/Security/PIU/Paginas/DCoC.aspx>, consultado el 20-05-2018

IMO, Guía para el sector de compañías de seguridad marítima, acordado por la 90ª sesión del MSC. Disponible: <http://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/17-msc-90-piracy.aspx#.VYmcYqN99FU>, consultado el 11-05-2018

ISO, Norma ISO / PAS 28007: 2012. Disponible: <http://www.cemiot.com/inicio/directrices-de-iso-para-las-guardias-maritimas-armadas-iso-pas-28007/>, consultado 11-05-2018

Licciardello S. (2012), Le autorizzazioni di polizia, Milan, Giuffrè Editores, p. 215, consultado 13-06-2018

Ministerio de Defensa Neerlandés, Antipiraterij, Zeerovers denken wel 2 keer na. disponible: <https://www.defensie.nl/actueel/nieuws/2015/03/23/antipiraterij-%E2%80%9Czeerovers-denken-wel-2-keer-na%E2%80%9D>, informe de prensa 23-03-2015, consultado el 12-04-2018

Mike Pflanz, Piracy Attacks drop to zero for first full month in five years, periódico The Telegraph, 8 de Agosto de 2012, disponible:<http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/piracy/9462185/Piracy-attacks-drop-to-zero-for-first-full-month-in-five-years.html>, consultado el 13-05-2018

OMI, Organización Marítima Internacional, Piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, <http://www.imo.org/es/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Paginas/Default.aspx>, consultado el 15-05-2018

ONU, Consejo de seguridad, Resolución 1814 (2008) Situación en Somalia, [http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/1814%20\(2008\)](http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/1814%20(2008)), consultado 13-04-2015

ONU, Asamblea General del Consejo de Seguridad, <https://www.icrc.org/spa/assets/files/other/montreux-document-spa.pdf>, consultado el 15-04-2018

UNDP, <http://hdr.undp.org/en/countries/profiles/YEM#>, consultado el 10-04-2018

UNODOC, Oficina Lucha contra las Drogas y Crimen organizado de las naciones Unidas, artículo de prensa, “La piratería ocurre en el mar, las soluciones pueden estar en tierra firme”. Disponible: <http://www.unodc.org/unodc/en/press/releases/2012/September/piracy-occurs-at-sea-solutions-may-be-on-dry-land.html>, consultado el 20-05-2018

UNODOC, Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, Seguridad Marítima, documento, http://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/tocta/9.Maritime_piracy.pdf, p. 195, consultado 13-04-2015

Rel-Uita, Internacional, Chiflet G. (2010) La Fiebre por el Petróleo de África, http://www6.rel-uita.org/internacional/fiebre_por_petroleo_africa.htm, consultado el 20-04-2018

Stratford, Worldview, Somalia: Is Yemen Behind the Pirate Problem? <https://worldview.stratford.com/article/somalia-yemen-behind-pirate-problem>, consultado el 10-04-2018

The Economist, “Qué pasó con los piratas Somalíes”, fecha 19 de mayo de 2013, Disponible:<http://www.economist.com/blogs/economist-explains/2013/05/economist-explains-11>, consultado el 06-05-2018

La totalidad de las traducciones realizadas del idioma Inglés y Neerlandés al Castellano son de libre interpretación del autor.