

UNIVERSIDAD DE LA DEFENSA NACIONAL
FACULTAD DE LA ARMADA
ESCUELA DE GUERRA NAVAL

**CURSO DE COMANDO Y ESTADO MAYOR (CUCOM)
ESPECIALIZACIÓN EN CONDUCCIÓN TÁCTICA Y OPERACIONAL NAVAL
(ECTON)**

MATERIA: TALLER DE TRABAJO INTEGRADOR FINAL



TRABAJO INTEGRADOR FINAL

**La lucha contra a la amenaza de la piratería en el mar. Un caso, la fuerza naval en
África**

Autor: CC ANDERSON DIOGO MELO (Marina de Brasil)

Tutor: CL (RE) JULIO GRAF

Lugar y Fecha: Buenos Aires, 25 de octubre de 2021

RESUMEN

La piratería marítima resurge en el siglo XXI, en África. Desde 2008, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas emite resoluciones en las que expresa su preocupación por los crecientes registros de ataques piratas en el Golfo de Adén y el Golfo de Guinea, ambos en el continente africano, tanto en la costa oriental como occidental respectivamente. Los países y las organizaciones internacionales pusieron en marcha, a partir de ese año, numerosas iniciativas para luchar contra la piratería en el mar. Las acciones que requieren más atención en esta investigación son las de las fuerzas navales multinacionales que comenzaron su operación también a partir de 2008 y se despliegan hasta la actualidad en África.

Sin embargo, existen similitudes y diferencias en la lucha contra la piratería llevada a cabo en África Oriental y Occidental. En la costa oriental las fuerzas navales multinacionales son desplegadas permanentemente y hay mejores resultados. Mientras que los logros son menores en la costa occidental donde los países extranjeros desarrollados llevan a cabo ejercicios multinacionales en períodos breves y el mayor protagonismo en el combate es de los países del Golfo de Guinea.

En este sentido, el objetivo general de este trabajo es analizar las principales contribuciones de las fuerzas navales multinacionales en el continente africano en la última década, además identificar también aquellas acciones que puedan contribuir más eficazmente en cualquier escenario en la lucha contra la piratería.

Según los análisis realizados, fue posible confirmar la hipótesis del trabajo. La lucha contra la piratería en el continente africano requiere de la cooperación internacional con el despliegue permanente de fuerzas navales multinacionales combinadas. Las fuerzas brindan medios en cantidad y calidad adecuados, dado que los países africanos carecen de instituciones estatales y fuerzas navales consolidadas para impedir el crecimiento de este delito.

Palabras clave

Piratería marítima - Golfo de Adén - Golfo de Guinea - Fuerzas navales multinacionales

Tabla de contenido

	Pág.
RESUMEN	I
Palabras Clave	I
INTRODUCCIÓN	1
Capítulo 1: LA SITUACIÓN DE LA PIRATERÍA EN EL GOLFO DE ÁDEN Y EL GOLFO DE GUINEA EN ÁFRICA	5
Capítulo 2: FUERZAS NAVALES MULTINACIONALES EN LA LUCHA CONTRA LA PIRATERÍA EN ÁFRICA	13
Capítulo 3: PRINCIPALES CONTRIBUCIONES DE LAS FUERZAS NAVALES MULTINACIONALES EN ÁFRICA	22
CONCLUSIONES	29
BIBLIOGRAFÍA	33

INTRODUCCIÓN

La piratería marítima está presente en la historia desde la antigüedad, no es una práctica nueva de la actualidad, sino que ha cobrado mayor relevancia en distintos períodos. Hay informes sobre ella en libros como La Ilíada y La Odisea, en el 78 AC. Las grandes navegaciones, a partir del siglo XV, marcaron la historia de la piratería marítima y también del comercio marítimo internacional, ya que en esa época los barcos mercantes transportaban las riquezas coloniales (ALEJANDRO, 2011).

Este delito, que marca la historia de la antigüedad, resurge en el siglo XX, debido a la intensificación del comercio marítimo internacional y a la importancia económica de la carga que se hace más atractiva. En África, estos delincuentes inician los ataques en el mar y desarrollan sus bases en el continente, en países con graves problemas sociales. A partir de 2004, los barcos comenzaron a ser atacados en un número alarmante frente a las costas de Somalia y otras cercanas (VENANCIO, 2012).

De acuerdo con la nota de la adopción por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas (CSNU) de la Resolución 1816 (2008), en la que se expresa la preocupación por los informes trimestrales recibidos de la Organización Marítima Internacional (OMI) desde 2005, se proporcionan pruebas de la subsistencia de la piratería y el robo a mano armada en las aguas situadas frente a la costa de Somalia.

La situación de la piratería en el Golfo de Adén y el Golfo de Guinea, ambos en el continente africano, requiere atención internacional debido al elevado número de incidentes registrados en la última década, los daños a las vidas humanas y las pérdidas económicas para el comercio exterior.

Los países vecinos de las regiones de África Oriental y Occidental son atacados por piratas y necesitan apoyo para combatir este delito. En este sentido, la cooperación internacional es necesaria para lograr el éxito.

Actualmente, varios actores han operado en la región en acciones antipiratería para contribuir a la reducción de los ataques piratas. Además de las Armadas y las instituciones estatales de los países africanos, existen organizaciones internacionales como la OMI, las compañías navieras y varios Estados utilizando fuerzas navales

La lucha contra a la amenaza de la piratería en el mar. Un caso, la fuerza naval en África

multinacionales o buques de guerra que actúan de forma independiente para cooperar en la lucha contra la piratería.

Las fuerzas navales multinacionales operan en la zona y es interesante estudiarlas en detalle para comprender su contribución y el modo de operación antipiratería para resolver el problema.

El continente africano ha atraído la atención internacional desde 2008 con la advertencia de la OMI sobre la piratería en su entorno. El aumento de los casos de piratería supuso una amenaza para la comunidad internacional, que exigió una respuesta de los Estados. Las fuerzas navales multinacionales surgen con la misión de reducir y combatir este delito.

Esta investigación pretende responder al siguiente interrogante: teniendo en cuenta el aumento de los registros de piratería en el mar en África durante la última década, ¿cómo puede el uso de las fuerzas navales multinacionales contribuir a la solución de este delito en la zona en estudio y en otras áreas?

En el presente trabajo se compara la participación de las fuerzas navales multinacionales en la lucha contra la piratería en el mar del Golfo de Adén y Golfo de Guinea a partir de 2008 y se analizan las principales contribuciones militares navales durante la última década.

Se enfoca en este período de tiempo porque a partir de 2008, se han sucedido diversas iniciativas de lucha contra la piratería en cumplimiento de las resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. Entre ellas, la del establecimiento de fuerzas navales multinacionales en África. El objeto del presente estudio estará en torno a esta medida en particular.

El estudio se realiza con la intención, en el ámbito operacional, de identificar cómo emplear una fuerza naval multinacional en la lucha contra la piratería en el mar de manera eficaz. El conocimiento adquirido por el poder militar, en esta última década, en el combate a la piratería en África debe ser estudiado para evaluar la adhesión del uso de los mismos conceptos en otras áreas marítimas del mundo en la solución de este problema tan complejo.

La lucha contra a la amenaza de la piratería en el mar. Un caso, la fuerza naval en África

También cabe mencionar que la solución de este problema ayuda a reducir los inconvenientes económicos generados al comercio exterior marítimo y a las víctimas de daños físicos y mentales al enfrentar un ataque pirata.

Se utiliza una metodología cualitativa y descriptiva para identificar las singularidades y similitudes en los dos espacios seleccionados del continente africano. Se analiza bibliografía de fuentes de datos primarios y documentales seleccionadas – tales como reglamentos, resoluciones y convenciones– buscando comparar las acciones militares en el Golfo de Adén y en el Golfo de Guinea; y se identifican las principales contribuciones de las fuerzas navales multinacionales para la continuidad de la conducción de manera eficaz de la lucha contra la piratería marítima.

El objetivo general de la investigación es analizar cuáles son las principales contribuciones de las fuerzas navales multinacionales en la lucha contra la piratería en el mar de África, teniendo en cuenta los registros de ataques en el Golfo de Adén y el Golfo de Guinea durante la última década e identificar las acciones que pueden utilizarse como buenas prácticas en cualquier área marítima que presente el mismo problema. Al mismo tiempo, los objetivos específicos son señalarlas singularidades y similitudes de la piratería en el Golfo de Adén y en el Golfo de Guinea; y cómo actúan las fuerzas navales multinacionales en las dos zonas con mayores registros de piratería en África en la última década.

La respuesta provisoria al problema es que la lucha contra la piratería en el continente africano requiere la cooperación internacional con el despliegue permanente de fuerzas navales multinacionales combinadas, dado que los países africanos carecen de instituciones estatales y fuerzas navales consolidadas para impedir el crecimiento de este delito.

La investigación se estructura en una introducción, tres capítulos y una conclusión. En el capítulo 1, se presenta la situación de la piratería en el Golfo de Adén y en el Golfo de Guinea en la última década, los compromisos internacionales asumidos por los Estados para hacer frente al problema y las bases jurídicas adoptadas para combatir este delito, que permiten la comprensión de la investigación, así como los conceptos adoptados en ella.

La lucha contra a la amenaza de la piratería en el mar. Un caso, la fuerza naval en África

En el segundo capítulo se presentan las fuerzas navales multinacionales que en la última década actuaron en la lucha contra la piratería en el Golfo de Adén y en el Golfo de Guinea y se identifican las estrategias adoptadas y el modo de operar de las fuerzas navales multinacionales en estos escenarios.

En el tercer capítulo, se analiza cómo llevar a cabo acciones efectivas por medio de una fuerza naval multinacional, tomando como base la comparación de las medidas más exitosas y que contribuyeron positivamente a la reducción de los ataques de los piratas en las regiones del Golfo de Adén y del Golfo de Guinea en la última década.

Finalmente, el último capítulo contiene las conclusiones de la investigación, sus implicaciones y sugerencias para futuras líneas de investigación.

CAPÍTULO 1

LA SITUACIÓN DE LA PIRATERÍA EN EL GOLFO DE ÁDEN Y EL GOLFO DE GUINEA EN ÁFRICA

En este capítulo se presentan tanto la situación de la piratería en el Golfo de Adén y en el Golfo de Guinea en la última década como las bases jurídicas adoptadas por la comunidad internacional para combatir este delito, que permiten la comprensión de la investigación, junto a los conceptos adoptados en ella. También se identifican el impacto de esta actividad delictiva, las diferencias legales y los compromisos internacionales asumidos por los Estados para hacer frente al problema. Al mismo tiempo, se plantea una explicación de cómo se ha comportado la intensidad de este delito en la última década, en ambas regiones, a la luz de las acciones adoptadas.

Se tiene en cuenta la definición de piratería del artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)¹, donde se señala que piratería solo puede cometerse en alta mar o en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado. A la vez se cita el artículo 105², de dicha Convención, que los Estados que incauten un barco pirata tendrán jurisdicción para procesarlo. La Convención, en su artículo 100, considera que "[...] todos los Estados cooperarán en la mayor medida posible en la represión de la piratería [...]". Por lo tanto, se evidencia la necesidad urgente en la lucha contra este delito, que es la búsqueda de la cooperación de todos los Estados.

¹“Constituye piratería cualquiera de los actos siguientes:

- a) Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos:
 - i) Contra un buque o una aeronave en la alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;
 - ii) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;
- b) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den 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” (CONVEMAR, 1982).

²“Todo Estado puede apresar, en la alta mar o en cualquier lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, un buque o aeronave pirata o un buque o aeronave capturado como consecuencia de actos de piratería que esté en poder de piratas, y detener a las personas e incautarse de los bienes que se encuentren a bordo. Los tribunales del Estado que haya efectuado el apresamiento podrán decidir las penas que deban imponerse y las medidas que deban tomarse respecto de los buques, las aeronaves o los bienes, sin perjuicio de los derechos de los terceros de buena fe” (CONVEMAR, 1982).

La lucha contra a la amenaza de la piratería en el mar. Un caso, la fuerza naval en África

Es importante destacar que existe una sensible diferencia entre la piratería y el robo a mano armada³, ya que básicamente, lo que diferencia a la piratería del robo a mano armada contra los barcos es la ubicación geográfica del hecho. El tratamiento legal del robo a mano armada es responsabilidad de cada país. Sin embargo, ambos están estrechamente relacionados, ya que son cometidos por los mismos tipos de delincuentes y tienen operaciones similares. A la luz de esto, existe un factor que complica la lucha contra esta amenaza, ya que los piratas pueden operar en zonas fronterizas para beneficiarse. Estos criminales pueden utilizar la CONVEMAR a su favor, por ejemplo, al entrar en los mares territoriales de diferentes países evitando el apresamiento de buques de guerra de un país, ya que el buque de guerra, en esta ocasión, se vería impedido de ejercer su soberanía en el mar territorial de otro Estado. Salvo en situaciones extremas, debidamente autorizadas por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, un Estado podría violar la soberanía de otro, ejerciendo su legislación en el mar territorial ajeno.

Desde 2008, se han establecido adopción por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas de las Resoluciones 1816 (2008), 1838 (2008), 1846 (2008) y 1851 (2008), las cuales se aplican únicamente a la situación en Somalia, e indican la necesidad de instar a todos los Estados a que, en cooperación con la OMI, luchen activamente contra la piratería y el robo a mano armada. Se insta y autoriza a los Estados, con previa solicitud al país, a entrar en el mar territorial de Somalia, que se encuentra frente al Golfo de Adén, para aprehender a los piratas.

A su vez, la piratería queda contemplada legalmente y tipificada, según la CONVEMAR. Se trata de un delito cometido en aguas sin jurisdicción soberana de ningún Estado, ya que en caso de que se produzca en mares territoriales, no habría delito de piratería, sino de robo a mano armada, que debe ser tratado por el propio Estado. En tal caso, teóricamente, ningún otro Estado debe actuar para resolver dicho problema. Sin embargo, algunos Estados del continente africano, como Somalia y la región del Golfo de Guinea, son incapaces de hacer frente a la situación. La

³“El robo a mano armada contra un buque consiste en cualquier acto ilícito de violencia, detención o depredación, o amenaza, que no sea un acto de piratería, cometido con fines de lucro y dirigido contra un buque o contra las personas o los bienes a bordo de dicho buque, en el mar territorial, las aguas interiores o las aguas archipelágicas de un Estado. Disponible en: <<http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/A1025.pdf>>. Acceso en: 25 may. 2021.”

La lucha contra a la amenaza de la piratería en el mar. Un caso, la fuerza naval en África

cooperación internacional es necesaria y ha sido ampliamente difundida por la ONU a través de la OMI y registrada en resoluciones con iniciativas legales para solucionar este delito. Los Estados disponen de sólidas herramientas legales para fundamentar y adaptar sus leyes internas para apoyar las acciones de sus instituciones en la lucha contra la piratería.

Teniendo en cuenta la crítica situación que prevalece en Somalia, que se expresó en 2008, con respecto a la falta de interceptación de piratas o al patrullaje y la seguridad de las vías navegables internacionales cercanas a su costa, surgieron reclamos de las organizaciones internacionales relacionadas con el tráfico marítimo. Se han puesto en marcha iniciativas para combatir la piratería con mayor eficacia debido a los graves peligros que supone para los buques, las tripulaciones, los pasajeros y la carga, las compañías navieras, las aseguradoras y los gobiernos.

El 29 de enero de 2009, 20 países firmaron el Código de Conducta de Djibouti⁴ con el fin de adoptar un instrumento para reprimir la piratería y el robo a mano armada contra buques en la zona del Océano Índico Occidental, el Golfo de Adén y el Mar Rojo. El código reconocía el problema entre los Estados firmantes y declaraba sus intenciones de compartir información a través de un sistema de puntos focales y centros de información, y de fomentar la cooperación para detener a los barcos sospechosos de piratería. También existen incentivos para llevar a cabo operaciones combinadas entre las marinas signatarias y las no signatarias. Otros puntos claves fueron la oferta de formación para las guardias costeras de los países de la región con el fin de crear condiciones nacionales para combatir los delitos en sus aguas jurisdiccionales, reforzando su legislación, la justicia y el intercambio de información.

El Golfo de Adén es una de las regiones con mayor tráfico mercante del mundo, debido principalmente a una importante ruta comercial marítima que conecta el Océano Índico con el Mar Mediterráneo, pasando por el Canal de Suez, por el que pasan petroleros y otros buques. Según datos del *Suez Canal Authority*⁵, la media mensual de buques es de unos 1.600 al mes. Estas cifras ponen de manifiesto la importancia estratégica del Golfo de Adén en el contexto de la economía mundial.

⁴ Disponible en: <https://au.int/sites/default/files/documents/30848-doc-.djibouti_code_of_conduct_0.pdf>. Acceso en 01 may. 2021.

⁵ "Designación conferida al organismo estatal egipcio responsable de la explotación y el mantenimiento del Canal de Suez (SCA, 2020)". Disponible en: <https://www.suezcanal.gov.eg>. Acceso en: 07 ago. 2021.

La lucha contra a la amenaza de la piratería en el mar. Un caso, la fuerza naval en África

Para comprender toda la gama de cuestiones que se plantean en el Golfo de Adén es necesario estudiar algunos de los países del entorno estratégico, como los países fronterizos. Esta investigación se centra en Somalia porque es el Estado que históricamente ha contribuido más a la aparición de la piratería en la región.

Somalia tiene una importancia fundamental en el Golfo de Adén, ya que es el país costero que más piratas y conflictos ha acumulados en los últimos 15 años. Considerado un Estado fallido, con acciones de varias milicias que se disputan los territorios y con un gobierno oficial ineficaz, crea un ambiente propicio para el desarrollo de delitos transnacionales. A pesar de los numerosos esfuerzos internacionales, los conflictos internos han generado guerra civil, miseria y hambre. Los líderes de las milicias se dieron cuenta de lo favorable y rentable que era la actividad de la piratería y crearon amplias redes criminales, que ayudaron a financiar su arsenal. El rescate promedio pagado en 2010, por ejemplo, se estimó en más de 5,4 millones de dólares y, con más de 50 secuestros reportados en 2009, esto sitúa los ingresos por rescate de los piratas en 2010 en más de 250 millones de dólares (PLOCH, BLANCHARD, O'ROURKE, MASON & KING, 2011).

La piratería en el Cuerno de África, que es la región al noreste de África que incluye a Somalia, Etiopía, Djibouti y Eritrea, costó aproximadamente, en 2010, entre 7 y 12 mil millones de dólares, son estos valores de la suma con el pago de los rescates, el aumento de los seguros, el consumo de combustible, el pago de las empresas de seguridad privada, la estructura de defensa de los buques, es decir, todos los costos para minimizar esta actividad criminal (GUEDES, 2019).

En 2012, gracias a las iniciativas de la comunidad marítima internacional y a los compromisos asumidos por los Estados que firmaron el Código de Djibouti, los costes de la lucha se redujeron entre 5.700 y 6.100 millones de dólares. En 2017, se redujeron a 1.400 millones de dólares, aproximadamente una cuarta parte del gasto de 2012. A nivel mundial, en 2017, los costes fueron de 2.250 millones de dólares (GUEDES, 2019).

En vista de las repercusiones de esta actividad, se hizo imperativo actuar para contribuir a la seguridad marítima en el Cuerno de África. Acciones como las resoluciones de la ONU y la OMI legitimaron la actuación de las fuerzas navales

La lucha contra a la amenaza de la piratería en el mar. Un caso, la fuerza naval en África

multinacionales, a partir de 2008, en la lucha contra la piratería, que se detallará mejor en el próximo capítulo, y contribuyeron a la reducción de esta actividad delictiva en África Oriental.

Mientras se intensificaban las acciones para acabar con la piratería en África Oriental, otra región del mundo despertaba el interés de los piratas. En octubre de 2011, los miembros del Consejo de Seguridad, reunidos por la Resolución 2018, expresaron su declaración de repudio a la piratería y el robo a mano armada en el mar en el Golfo de Guinea, región del continente africano localizada en África Occidental, zona costera que se encuentra entre los países de Cabo Verde y Angola. Sin embargo, en esa región no autorizó a los buques de guerra extranjeros a entrar en los mares territoriales de esos países. Subrayó que los Estados deberían aumentar sus esfuerzos para combatir el problema, incluso mediante patrullas, como las de la República de Nigeria y Benín frente a la costa de Benín.

La Resolución 2018 también exhortó a los miembros de algunos acuerdos ya firmados entre Estados africanos a desarrollar estrategias más amplias en la lucha contra la piratería. Estos acuerdos tienen como uno de sus objetivos comunes la promoción de la seguridad marítima en la región, así como su desarrollo socioeconómico. Los más relevantes son la Comunidad Económica de Estados de África Central (ECCAS), la Comunidad Económica de Estados de África Occidental (ECOWAS), la Comisión del Golfo de Guinea, la Organización Marítima de África Occidental y Central (MOWCA) y la Cumbre de Yaundé.

Las estrategias por adoptar, utilizando la cooperación y las iniciativas ya empleadas por sus miembros de forma general, son desarrollar leyes y reglamentos nacionales que penalicen la piratería y el robo a mano armada; un marco regional para combatir la piratería y el robo a mano armada; y reforzar las leyes y reglamentos nacionales de manera adecuada para aplicar los acuerdos internacionales pertinentes que abordan la seguridad de la navegación de acuerdo con el derecho internacional (Resolución 2018/2011).

Al año siguiente, en 2012, la Resolución 2039, que actualizaba las actas de las citadas reuniones de 2011, señalaba que las amenazas de la piratería afectan a los países litorales y sin litoral de la región. A su vez, abordaba la cuestión desde una

La lucha contra a la amenaza de la piratería en el mar. Un caso, la fuerza naval en África

perspectiva global, reconociendo que es necesario el apoyo internacional, pero señalando que la responsabilidad principal recae en los Estados del Golfo de Guinea. También reconocía la necesidad urgente de adoptar medidas eficaces para combatir la piratería y el robo a mano armada en el mar. Asimismo, resaltaba la gran necesidad de apoyo internacional en el marco de una estrategia de apoyo a las iniciativas nacionales y regionales destinadas a ayudar a los Estados de la región en sus esfuerzos por combatir la piratería y el robo a mano armada en el mar en el Golfo de Guinea.

Golfo de Guinea es una región estratégica en Sudamérica y para las rutas marítimas de los Estados del centro y suroeste de África, ya que representa el 25% del tráfico marítimo africano y cuenta con casi 20 puertos comerciales. En cuanto a la fuente de energía, posee el 60% de la producción de petróleo de África, almacena el 4,5% de las reservas probadas de petróleo del mundo y el 2,7% de las reservas probadas de gas natural. Dos tercios de estas reservas se concentran en la ZEE de Nigeria, el centro de gravedad de la región, cuyo sector petrolero representa el 75% de los ingresos del Estado y el 90% de las exportaciones totales. Además de la fuente de energía, cuenta con una de las zonas pesqueras más ricas del mundo y representa casi el 4% de la producción pesquera mundial, y este sector representa una cuarta parte de los puestos de trabajo en África Occidental (MORCOS, 2021).

La región de África Occidental cuenta con una capacidad militar razonable, fomentada por los diferentes acuerdos firmados entre los Estados desde 2011. Se puede mencionar como ejemplo de ello a la Marina nigeriana, que opera en su territorio contra la piratería; a la Armada de Camerún que también ha participado en la vigilancia y respuesta a los ataques, al igual que la Armada de Gabón, que cuenta con buques costeros. Esto es distinto en la región oriental de Somalia, que no ofrecía ninguna oposición militar por parte de los Estados vecinos.

Sin embargo, si bien hay una importancia estratégica de la región de África Occidental que despierta el interés extranjero, en relación con el ansiado apoyo de seguridad internacional, todavía existe una participación muy incipiente y limitada entre las fuerzas navales de los demás Estados fronterizos o no, donde se percibe la falta de gran apoyo externo y de operaciones multinacionales permanentes.

La lucha contra a la amenaza de la piratería en el mar. Un caso, la fuerza naval en África

Relativamente controlada la situación de la piratería en el Golfo de Adén, a partir de 2012, el mayor problema en África se encuentra actualmente en el Golfo de Guinea. Desde 2015, se ha notificado un aumento de los casos de ataques piratas cada año. La región que requiere más atención es el delta del río Níger. En 2017, un centenar de tripulantes fueron secuestrados en las proximidades de las aguas jurisdiccionales de Nigeria. Los objetivos prioritarios de los piratas en esta región son los secuestros de tripulantes de buques extranjeros. Otra práctica delictiva habitual en la región es el robo de cargamentos, concretamente de petróleo, para su venta en el mercado paralelo (GUEDES, 2019). En 2019 se comunicaron 88 ataques piratas en el Golfo de Guinea. Cifras registradas en los últimos años indican que la piratería en la región requiere medidas más eficaces para ser reducida (UNITED NATIONS, 2019).

La lucha contra esta práctica en la región se ha desarrollado en los últimos años mediante una cooperación destinada a mejorar las capacidades de los países del Golfo de Guinea para que puedan hacer frente al aumento de la criminalidad en sus aguas jurisdiccionales. Las potencias occidentales han tratado de utilizar una versión menos militarizada de la intervención naval, centrándose más en las medidas de construcción del Estado. Estas medidas son importantes no solo para mejorar las capacidades del Estado, sino también para que las comunidades locales se sientan incluidas en un proceso que les concierne directamente. Aunque en muchos países de la costa oeste todavía no se comprende en el nivel político la importancia del dominio marítimo, la región tiene la ventaja de ser uno de los bloques políticamente más coherentes de África subsahariana, compuesto por comunidades locales que comprenden las repercusiones económicas de la inseguridad marítima en la región (GUEDES, 2019).

A pesar de los esfuerzos de los países del Golfo de Guinea por combatir la piratería en la región, este delito aún no ha sido erradicado. Aunque la aplicación de medidas de cooperación a nivel regional denota un compromiso internacional contra la piratería, sigue siendo difícil ponerle fin a este problema.

Teniendo en cuenta la actual situación de la piratería en el continente africano, en la última década, se observa una disminución de los casos en la costa oriental y un aumento de los registros de ataques en la costa occidental. También se aprecia que la lucha contra la piratería en ambos lados tiene similitudes y diferencias que deben ser estudiadas para entender cómo deben emplearse las fuerzas navales multinacionales

La lucha contra a la amenaza de la piratería en el mar. Un caso, la fuerza naval en África

para contribuir positivamente a la solución de este problema que es objeto de estudio en el próximo capítulo.

CAPÍTULO 2

FUERZAS NAVALES MULTINACIONALES EN LA LUCHA CONTRA LA PIRATERÍA EN ÁFRICA

En este capítulo se hace una presentación de las fuerzas navales multinacionales que desde la última década actúan en la lucha contra la piratería en el Golfo de Adén y el Golfo de Guinea. Se identifican las estrategias adoptadas y el modo de operar de las fuerzas navales multinacionales en estos escenarios. Se observan, a través de los registros y datos estadísticos disponibles, las similitudes y diferencias en la lucha contra la piratería en ambas regiones tanto en la cantidad e intensidad de apoyo por parte de los Estados, como en el tamaño y la permanencia de las fuerzas involucradas.

Al mismo tiempo se resalta que, a la vista de los aspectos observados en el capítulo anterior, resultaba imperativo actuar para contribuir a la seguridad marítima en el Golfo de Adén. Las resoluciones de la ONU y la OMI legitimaron las acciones de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN), *European Union Naval Force* (EUNAVFOR) y *Combined Maritime Force* (CMF) (GUEDES, 2019).

Desde 2008, se han establecido varias operaciones militares multinacionales en la región del Golfo de Adén, para combatir la piratería, apoyadas por distintos acuerdos entre los Estados. Los pioneros fueron la EUNAVFOR y la OTAN, seguidos por la CMF. La Fuerza Tarea (FT)-465 de EUNAVFOR, Operación ATALANTA, que opera frente a las costas de Somalia contra la piratería, se activó en 2008 (EU NAVAL FORCE, 2021). La OTAN también estableció operaciones en la región a partir de 2008, con operaciones denominadas *Allied Provider* y *Allied Protector*. A estas dos, tan pronto como se completaron, les siguió la Operación *Ocean Shield*, con una duración mayor, desde agosto de 2009 hasta diciembre de 2016 (ALLIED MARITIME COMMAND, 2021). La *Combined Task Force* 151 (CTF-151), que es una Fuerza Tarea (FT) de la CMF, está activa desde 2009 en la lucha contra la piratería en la zona que abarca el sur del Mar Rojo, el Golfo de Adén, el Golfo de Omán, la costa de Somalia (Cuerno de África) y el Mar (COMBINED MARITIME FORCES, 2021).

La lucha contra a la amenaza de la piratería en el mar. Un caso, la fuerza naval en África

EUNAVFOR sigue operando en la región desde 2008, de conformidad con las resoluciones pertinentes del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, para prevenir, disuadir y reprimir la piratería y proteger los buques vulnerables y los envíos humanitarios del Programa Mundial de Alimentos (PMA) de las Naciones Unidas frente a las costas de Somalia. La zona de operaciones abarca el sur del Mar Rojo, el Golfo de Adén y gran parte del Océano Índico, incluidas las Seychelles, Mauricio y las Comoras. La zona de operaciones también incluye el territorio costero de Somalia, así como sus aguas territoriales e interiores. Esto representa un área de unas 4.700.000 millas náuticas cuadradas (aproximadamente 8.700.000 kilómetros cuadrados) (EU NAVAL FORCE, 2021).

El Cuartel General Operativo de EUNAVFOR se encuentra en Rota (España). A través de su Centro de Seguridad Marítima del Cuerno de África (MSCHOA), situado en Brest (Francia), la operación mantiene una estrecha relación con el sector marítimo, proporciona asesoramiento y asistencia a los marinos y supervisa los buques que operan en el Océano Índico, lo que permite dar una respuesta militar combinada con los agentes militares internacionales a los actos de piratería (EU NAVAL FORCE, 2021).

Según la información oficial de la Operación, los datos obtenidos desde 2008 muestran que la EUNAVFOR, en cooperación con sus colaboradores en la lucha contra la piratería, ha sido muy eficaz en la prevención de ataques (EU NAVAL FORCE, 2021).

En conjunto, las operaciones lideradas por los servicios de inteligencia, la presencia proactiva de las fuerzas navales, así como los esfuerzos continuos para apoyar a la industria y a la comunidad marítima en la aplicación de medidas de autoprotección, han disminuido el índice de éxito de los ataques piratas. Los buques de guerra y las aeronaves de patrulla y reconocimiento marítimo (MPRA) realizan operaciones de reconocimiento y vigilancia. Ocasionalmente, los buques de guerra y sus equipos de abordaje realizan visitas a buques sospechosos y llevan a cabo controles visuales o físicos para detener a los presuntos piratas (EU NAVAL FORCE, 2021).

La lucha contra a la amenaza de la piratería en el mar. Un caso, la fuerza naval en África

En el punto álgido de la piratería en Somalia, en enero de 2011, los piratas retuvieron a 736 rehenes y 32 barcos. En octubre de 2016, esa cifra redujo a ningún rehén y los barcos retenidos (EU NAVAL FORCE, 2021).

Desde el lanzamiento de la Operación en 2008, la Operación ATALANTA de la EUNAVFOR tiene un índice de éxito del 100% en la protección de los buques del PMA que entregan ayuda alimentaria a la población somalí y de los envíos de la ONU, esenciales para el éxito de la operación de la Unión Africana en Somalia; ha contribuido a la disuasión, prevención y persecución de los actos de piratería y robo a mano armada en el mar frente a las costas de Somalia; y ha trasladado a los presuntos piratas a las autoridades competentes para su enjuiciamiento y condena como resultado de su estrecha cooperación con gobiernos regionales como los de la República de Seychelles, Mauricio y Kenia (EU NAVAL FORCE, 2021).

La EUNAVFOR está compuesta por los Estados miembros de la UE. Además de los países de la UE, Noruega fue el primer país no comunitario que contribuyó a la operación con un buque de guerra en 2009. Posteriormente, Montenegro, Serbia y Ucrania proporcionaron oficiales para el Cuartel General de la Operación. Ucrania y Nueva Zelanda también han aportado medios navales en apoyo de la misión. Los países participantes aportan eventualmente diversos medios navales para contribuir a la misión de la operación como buques de guerra, MPRA, sistemas aéreos no tripulados (UAS) y militares. Normalmente, participan permanentemente unas 600 personas, de 1 a 3 buques de guerra y de 1 a 2 MPRA que patrullan la zona de operaciones (EU NAVAL FORCE, 2021).

Además de las unidades de la EUNAVFOR de la UE, en la zona hay desplegada una considerable presencia militar marítima internacional, compuesta por la CMF y por unidades nacionales independientes de países como China, India, Japón, Corea y Rusia, entre otros, todos ellos comprometidos con la lucha contra la piratería, pero con mandatos y objetivos de misión diferentes (EU NAVAL FORCE, 2021).

La CMF es una coalición de las marinas de varios Estados, 34 en total, entre los que se encuentran los Estados con las marinas más poderosas del mundo, como Estados Unidos de América, Reino Unido, Japón, Francia, España, Canadá, Turquía, Alemania, Italia, Brasil, Portugal y Corea del Sur, entre otros bajo el mando de un

La lucha contra a la amenaza de la piratería en el mar. Un caso, la fuerza naval en África

vicealmirante estadounidense, que ejerce los Comandos acumulados de la 5ª Flota de los Estados Unidos de América y del Comando Central de los Estados Unidos de América (USNAVCENT), y tiene su sede en la Actividad de Apoyo a la Armada (NSA), Manama - Bahrein, establecida en 2002 (COMBINED MARITIME FORCES, 2021).

La misión de la CMF es combatir el terrorismo, los delitos internacionales que amenazan la libre navegación, garantizar la seguridad marítima en la zona de operaciones y contribuir al desarrollo de las capacidades de los guardacostas y las marinas de los países limítrofes a la zona de operaciones para disuadir los delitos transnacionales en las aguas bajo la soberanía de esos Estados (COMBINED MARITIME FORCES, 2021).

La zona de operaciones de CMF incluye algunas de las rutas marítimas más transitadas del planeta y se extiende por más de 3,2 millones de millas cuadradas, abarcando el Mar Rojo, el Golfo de Adén, el Océano Índico, el Golfo Pérsico y el Golfo de Omán. Las principales reservas de petróleo crudo del mundo se encuentran en esta zona siendo una arteria vital del comercio mundial desde Extremo Oriente hasta Europa y Estados Unidos de América, con miles de movimientos marítimos al año. Además, contiene tres grandes estrechos, el de Ormuz, Bab El Mandeb y el Canal de Suez (COMBINED MARITIME FORCES, 2021).

La CMF está compuesta por tres FT: CTF-150; CTF-151; y CTF-152. La CTF-150 lucha contra el terrorismo, delitos como el tráfico de armas y drogas y el contrabando de carbón, habitual en la región. La misión de la CTF-152, establecida en el Golfo Pérsico, es proteger la infraestructura de las plataformas petrolíferas locales contra el terrorismo (COMBINED MARITIME FORCES, 2021).

La CTF-151 combate la piratería en la zona de operaciones que comprende el área sur del Mar Rojo, el Golfo de Adén, el Golfo de Omán, la costa de Somalia (Cuerno de África) y el Mar Árabe. Se creó en 2009, con las tareas de disuadir y neutralizar los ataques de los piratas a los buques en la zona de operaciones. La operación de la CTF-151 y CMF está respaldada por las resoluciones del Consejo de Seguridad de la ONU sobre la situación en Somalia (COMBINED MARITIME FORCES, 2021).

Debido a las acciones de las fuerzas navales multinacionales, tal y como se ha presentado en este capítulo y en el anterior, el número de ataques piratas en el Golfo

La lucha contra a la amenaza de la piratería en el mar. Un caso, la fuerza naval en África

de Adén se ha reducido significativamente a partir de 2012. Sin embargo, a pesar de la reducción de los ataques de piratería con éxito en los últimos años, como en el Golfo de Adén en 2017 –donde solo se abordó un barco y se secuestraron tres (GUEDES, 2019)– el delito aún no se ha extinguido. La comunidad internacional puede estar satisfecha, pero sigue siendo necesario tomar precauciones y no reducir la presencia militar en la región. Datos del 2018 de la *International Maritime Bureau* (IMB) informan que tres barcos sufrieron intentos de ataque y disparos con armas de fuego por parte de piratas, aunque, la acción no tuvo éxito.

En 2019, no se registra ningún ataque de piratería reportado en el Golfo de Adén. Sin embargo, el propio informe de la IMB recomienda que los buques militares permanezcan en la región, ya que la amenaza de la piratería en África Oriental aún no ha sido erradicada y los piratas siguen siendo capaces de reanudar rápidamente su actividad.

Se puede observar que ambas Fuerzas de Tarea Multinacionales, EUNAVFOR y CMF, están compuestas por Estados importantes en la escena mundial. Las Armadas más poderosas y modernas del mundo participan de alguna manera en estas coaliciones, aportando medios navales o aéreos y personal para ayudar en la lucha contra la piratería. Estas FT comparten operaciones en una zona similar, que abarca el Golfo de Adén. En consecuencia, comparten información, contribuyen a la presencia y disuasión en la región y coordinan los esfuerzos de apoyo mutuo. Gracias a estos aspectos, la lucha contra la piratería en el Golfo de Adén ha logrado resultados significativos. Cabe señalar que la disminución de los índices de incidentes de piratería en la región no debe analizarse por separado para cada FT, ya que ambos operan en la misma localidad. De hecho, está claro que la acción combinada es un multiplicador del éxito de las fuerzas navales multinacionales que operan permanentemente, 24 horas al día y 365 días al año, desde 2008.

Aunque el continente africano oriental ha progresado en la cooperación internacional para combatir las amenazas a la seguridad marítima mundial, el esfuerzo de las fuerzas navales internacionales es menor en el continente africano occidental, concretamente en el Golfo de Guinea, que es ahora el foco de la piratería mundial.

La lucha contra a la amenaza de la piratería en el mar. Un caso, la fuerza naval en África

En este contexto, algunos Estados han tomado conciencia de la importancia de apoyar a la región. Estados Unidos de América han llevado a cabo ejercicios combinados con otras fuerzas navales, que se activan durante un periodo determinado anualmente, denominados *Obangame Express*, desde 2011, cuyo objetivo es aumentar la defensa y la seguridad marítima de los Estados africanos. Aún hoy en día, en estos ejercicios se llevan a cabo operaciones de control del mar, búsqueda y rescate, lucha contra el terrorismo y otras operaciones (UNITED NATIONS, 2019).

El propósito del ejercicio *Obangame Express* es poner a prueba a las fuerzas navales internacionales en diversas tareas, aumentando la capacidad de llevar a cabo operaciones de seguridad marítima (patrulla), así como permitir a los países africanos proporcionar seguridad marítima de la zona del Golfo de Guinea contra las amenazas marítimas en la región. De esta manera, se realizan ejercicios de operaciones de interdicción marítima, técnicas de aproximación y entrenamiento médico para probar y evaluar la interoperabilidad regional, la relación multinacional de Comando y Control y la competencia marítima de los países africanos con sus socios regionales en el Golfo de Guinea, junto con los países extranjeros participantes (UNITED STATES AFRICA COMMAND, 2021).

A lo largo de las ediciones, los ejercicios han contado con la participación de las armadas de Alemania, Angola, Bélgica, Benín, Brasil, Cabo Verde, Camerún, Canadá, Costa de Marfil, Dinamarca, Francia, Gabón, Gambia, Guinea Ecuatorial, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Italia, Liberia, Marruecos, Namibia, Países Bajos, Níger, Nigeria, Portugal, República del Congo, STP, Senegal, Sierra Leona, Togo y Estados Unidos de América (AFRICOM, 2021).

Tras la Cumbre de Yaundé de 2013, Francia puso en marcha los ejercicios Gran African NEMO, destinados a reforzar la cooperación de los Estados ribereños del Golfo de Guinea para luchar contra la inseguridad marítima en esta zona. Desde septiembre de 2013, la Marina francesa organiza ejercicios marítimos (una media de 3 a 4 al año) para entrenar a todas las marinas y centros de coordinación marítima de los países del Golfo de Guinea. Finalmente cuenta, a medida que se cursan las invitaciones a los Estados, con la participación de las Armadas de Brasil, Estados Unidos de América, Francia e Italia, así como de las Armadas de los países del continente africano:

La lucha contra a la amenaza de la piratería en el mar. Un caso, la fuerza naval en África

Senegal, Guinea, Togo, Benín, Nigeria, Gabón, Congo y República Democrática del Congo (BLEUS, 2021).

Los ejercicios tienen una duración media de entre una semana y diez días, y se desarrollan tanto en el mar, en una zona que comprende el Golfo de Guinea, como en tierra, con la participación de los distintos centros de operaciones marítimas (COM) nacionales. El objetivo es capacitar a las Armadas de los países africanos de la Costa Oeste para hacer frente a la inseguridad marítima en la región, a través de acciones de represión de amenazas marítimas y asistencia a buques en peligro, aumentando así la interoperabilidad y los lazos de cooperación entre las Armadas de varios países del continente americano, África y Europa (BLEUS, 2021).

Brasil es otro país que contribuye activamente a la Seguridad Marítima en el Atlántico Sur y participa en todas las Fuerzas de Tarea Multinacionales y ejercicios mencionados en este trabajo, excepto EUNAVFOR. En agosto de este año, la Marina brasileña comenzó a realizar la Operación GUINEX-I, con una duración de aproximadamente tres meses, que consiste en un Grupo de Tarea compuesto por la Fragata Independencia, un helicóptero Wild Lynx y un equipo de Buzos de Combate (TÉLA NÓN, 2021).

La misión de GUINEX-I es realizar entrenamientos y ejercicios combinados en el mar, en el Golfo de Guinea, y en puerto con las Armadas y Guardacostas de Cabo Verde, Camerún, Guinea Ecuatorial, Nigeria y Santo Tomé y Príncipe, con el fin de reforzar los lazos de confianza y aumentar recíprocamente la capacidad de Brasil y estos países en actividades de seguridad marítima (TÉLA NÓN, 2021).

La Operación GUINEX-I es la materialización del convencimiento de que los países de la costa africana, junto con Brasil, desempeñan un importante papel en la escena internacional para mantener la estabilidad, la seguridad y la prosperidad del Atlántico Sur (TÉLA NÓN, 2021).

Las operaciones y ejercicios citados en los párrafos anteriores fueron los más importantes organizados por países no africanos en la última década. En general, todos tienen objetivos y propósitos similares, como contribuir a la seguridad marítima en el Golfo de Guinea y proporcionar formación y entrenamiento combinado con las marinas de los países de la región. Otro factor común a estas operaciones es su carácter

La lucha contra a la amenaza de la piratería en el mar. Un caso, la fuerza naval en África

temporal, ya que no se realizan de forma permanente. Además, no existe una estructura de Comando y Control unificada. Los Estados actúan bajo una estructura de Comando centrada en los intereses de sus países, aunque realizan operaciones que contribuyen a la seguridad de la región. Sin embargo, los Estados de África Occidental han respondido y también han desarrollado una serie de iniciativas para impulsar la lucha contra la piratería. De los numerosos acuerdos firmados en la región entre los países de África Occidental, el que más se destaca desde el punto de vista de la seguridad marítima para la situación actual fue la Cumbre de Yaundé (2013), que desarrolló una estrategia marítima para la región basada en la gestión de la información, la vigilancia colectiva mediante la detección y el intercambio de información, la armonización jurídica y funcional de las acciones de los Estados en el mar, la autofinanciación mediante la contribución de los Estados de la región, el apoyo logístico, y la institucionalización de una conferencia marítima para África Central (GUEDES, 2017).

Como resultado militar de los acuerdos anteriores firmados por los países de África Occidental, se crearon el Centro Regional de Seguridad Marítima para África Central en el Congo y el Centro de Coordinación Marítima en Camerún, que actualmente están operativos y cooperan entre sí. El Golfo de Guinea, según su estrategia de seguridad, se ha dividido en zonas de seguridad con capacidad estratégica de coordinación marítima e intercambio de información (GUEDES, 2017).

Nigeria es el país que más ha cooperado a través de las acciones de su Armada y de los informes de las agencias de inteligencia establecidas en la región. Los demás países ribereños del Golfo de Guinea tienen menos capacidad militar naval de intervención.

A pesar de los esfuerzos de los países del Golfo de Guinea por combatir la piratería en la región, este delito aún no ha sido erradicado. Aunque la aplicación de medidas de cooperación a nivel regional denota un compromiso internacional contra la piratería, sin la ayuda de una fuerza multinacional permanente compuesta por países de otros continentes seguirá siendo difícil ponerle fin a este problema.

Teniendo en cuenta la actual situación de la actuación de las fuerzas navales multinacionales de países extra-regionales o de los propios países regionales, se

La lucha contra a la amenaza de la piratería en el mar. Un caso, la fuerza naval en África

observan iniciativas importantes en la región del Golfo de Guinea. La estrategia marítima adoptada y los centros de coordinación marítima son excelentes para aumentar el conocimiento de la situación y desarrollar la sinergia entre los Estados africanos. Sin embargo, como ya se apreció en el capítulo anterior, las acciones siguen siendo insuficientes, dado que el número de ataques piratas en Occidente crece cada año. A pesar del gran número de organizaciones existentes en Occidente, los aspectos de la seguridad marítima distan mucho de estar controlados eficazmente.

Se concluye que la operación de las fuerzas navales multinacionales en África Oriental ha sido la más exitosa en la lucha contra la piratería en África. Aunque los Estados desarrollados también están contribuyendo a la lucha en Occidente, su operación aún no ha sido decisiva. Los Estados de África Occidental aún no son capaces de proporcionar seguridad en la región. En el próximo capítulo se analizan las similitudes y diferencias y las principales contribuciones empleadas por estas fuerzas navales para resolver el problema de la piratería en el continente africano.

CAPÍTULO 3

PRINCIPALES CONTRIBUCIONES DE LAS FUERZAS NAVALES MULTINACIONALES EN ÁFRICA

En este capítulo se presenta cómo llevar a cabo acciones efectivas por medio de una fuerza naval multinacional, tomando como base los conceptos internacionales vigentes, la comparación y el análisis en los capítulos anteriores de las medidas consideradas, por este autor, como las más exitosas y que contribuyeron positivamente a la reducción de los ataques de los piratas en las regiones del Golfo de Adén y del Golfo de Guinea en la última década. Por último, se analiza si las principales acciones implementadas en África en la lucha contra este delito pueden ser estandarizadas para otras zonas marítimas que comparten el mismo problema.

Esto puesto,

La piratería moderna amenaza la seguridad de algunas de las líneas de comunicación más importantes del mundo, restringe el pasaje libre y ordenado del comercio marítimo que sostiene el orden mundial actual, eleva los costos de los seguros, aumenta las tensiones locales y ponen en riesgo la vida de las personas[...] Aunque la piratería y el terrorismo puedan atacarse con frecuencia mediante trabajo policial normal en tierra, son importantes las respuestas navales a estas amenazas al tráfico marítimo. (TILL, 2007, p. 391)

La piratería amenaza la seguridad, el comercio exterior y restringe el uso de las líneas de comunicación marítimas internacionales. Alrededor del 90% del comercio exterior mundial se realiza por mar (TILL, 2007). El daño financiero a la sociedad mundial es grave. Aunque existe la posibilidad de solucionar este problema con acciones policiales en tierra, las acciones más importantes son las que se realizan en el mar, como la protección del tráfico marítimo. Según la CONVEMAR, la piratería ocurre en zonas marítimas que no son soberanas de un Estado y hace que la lucha sea compleja debido a la necesidad de cooperación entre países limítrofes o no limítrofes con la zona afectada. Las iniciativas de la ONU, a partir de 2008, instando a los Estados a cooperar mediante resoluciones, fueron el motor para que las fuerzas navales multinacionales actuaran en la lucha contra la piratería con legitimidad.

La formación de una fuerza naval combinada requiere un esfuerzo político y económico por parte de los países participantes, así como el reconocimiento de un

La lucha contra a la amenaza de la piratería en el mar. Un caso, la fuerza naval en África

marco jurídico internacional que legitime su finalidad. Sin embargo, la participación de un Estado en una coalición con un propósito globalmente reconocido contribuye al prestigio dentro de la comunidad internacional. La acción de la fuerza naval combinada, en estas condiciones, con una fuerte presencia disuade e influye significativamente en la opinión nacional y mundial, logrando así el respeto y la autoridad necesarios para actuar en la escena internacional para intervenir y lograr sus objetivos.

El Código de Conducta de Djibouti, firmado por 20 países, el 29 de enero de 2009, por ejemplo, fue una iniciativa de los países signatarios en respuesta a las resoluciones de la ONU de 2008 que establecían objetivos importantes y concretos para combatir la piratería en la zona del Océano Índico Occidental, el Golfo de Adén y el Mar Rojo. Los puntos importantes fueron la intención de compartir información a través de un sistema de puntos focales y centros de información, y de fomentar la cooperación para detener a los barcos sospechosos de piratería. También, llevar a cabo operaciones combinadas entre las marinas signatarias y las no signatarias. Otros puntos claves fueron la oferta de formación para las guardias costeras de los países de la región con el fin de crear condiciones nacionales para combatir los delitos en sus aguas jurisdiccionales, reforzando su legislación, la justicia y el intercambio de información.

Como se presenta en el capítulo 2, dado que los países ribereños del Golfo de Adén carecen de capacidad para combatir este delito, se necesitan fuerzas navales multinacionales. Las fuerzas navales de la OTAN, EUNAVFOR y CMF se han desplegado en África Oriental durante los últimos diez años. Aunque estas fuerzas combinadas tienen algunos aspectos de misión y áreas de operaciones distintas, en términos generales, operan en un entorno similar y tienen un objetivo superior, que es librar a África Oriental de la piratería. La misión de las fuerzas navales multinacionales es disuadir y neutralizar los ataques de los piratas a los buques en la zona de operaciones; y contribuir al desarrollo de las capacidades de los guardacostas y las armadas de los países fronterizos a fin de garantizar la seguridad marítima en la región.

Las principales tareas y contribuciones de las fuerzas navales multinacionales en el continente africano oriental, identificadas en la investigación en el capítulo 2, son las siguientes:

La lucha contra a la amenaza de la piratería en el mar. Un caso, la fuerza naval en África

- Disuadir a los piratas con la presencia de medios navales con un poder de combate relativamente superior;
- Proteger el tráfico marítimo en la zona de operaciones mediante patrullas marítimas o escoltas a buques y embarcaciones realizadas por buques o aeronaves;
- Proteger con medios navales los Estrechos y Canales vitales para el comercio marítimo mundial;
- Visitar y abordar buques sospechosos con equipos de abordaje de buques de guerra para aprehender a los buques y a los piratas para llevar a la justicia;
- Proporcionar asistencia y asesoramiento sobre medidas de seguridad y protección a la Comunidad Marítima para el tránsito por la zona de operaciones con medios navales y Centro de Seguridad Marítima;
- Obtener información y transmitirla a los servicios de inteligencia locales;
- Realizar vigilancia y el reconocimiento de la zona de operaciones con los medios navales, aeronavales y UAS;
- Coordinar y cooperar con otros medios navales que operan en la región, pero que no son miembros de la coalición, los esfuerzos necesarios en la lucha contra la piratería; y
- Proporcionar formación a los guardacostas de los países de la zona de operaciones para que desarrollen capacidades esenciales en la lucha contra la piratería.

Los medios navales utilizados en estas operaciones son buques de guerra de diversos tipos y tamaños, aeronaves de patrulla marítima y UAS, así como instalaciones de Comando y Control y equipos en tierra para apoyar a las fuerzas navales combinadas.

También se destaca la participación de las armadas más poderosas y experimentadas del mundo en estas operaciones combinadas como la de Estados Unidos de América, Reino Unido, Japón, Canadá, Turquía, Alemania, Brasil, Corea del Sur y Estados miembros de la Unión Europea.

Las fuerzas navales multinacionales en África Oriental operan permanentemente en la zona de operaciones y mantienen un número importante de activos en la región durante todo el año. Su presencia constante contribuye a la disuasión permanente. El número de ataques piratas en el Golfo de Adén se ha disminuido significativamente a

La lucha contra a la amenaza de la piratería en el mar. Un caso, la fuerza naval en África

partir de 2012. Sin embargo, pese a que en los últimos años se han reducido los ataques de piratería con éxito, el delito aún no se ha extinguido. La comunidad internacional puede estar satisfecha, pero sigue siendo necesario tomar precauciones y no reducir la presencia militar en la región.

Aunque el número de ataques piratas ha acortado en los últimos años en África Oriental; en la región del Golfo de Guinea desde 2011, la ONU advierte a la comunidad internacional de la necesidad de combatir la piratería también en Occidente debido al aumento de los casos. También insta una vez más a los Estados a apoyar las iniciativas regionales.

A diferencia del Golfo de Adén, el Golfo de Guinea abarca una región de países que, a pesar de no destacar en la escena económica mundial, son países con mejores condiciones financieras, policiales y militares para luchar contra la piratería. Existe una respuesta local en la lucha contra la piratería, pero sigue siendo deficiente debido al elevado número de ataques piratas en la región. El combate contra esta práctica en el continente occidental africano se ha desarrollado en los últimos años mediante una cooperación destinada a mejorar las capacidades de los países del Golfo de Guinea para que puedan hacer frente al aumento de la criminalidad en sus aguas jurisdiccionales. Las potencias occidentales han tratado de utilizar una versión menos militarizada de la intervención naval, centrándose más en las medidas de construcción del Estado. El esfuerzo de las fuerzas navales internacionales es menor en el Golfo de Guinea, que es ahora el foco de la piratería mundial.

Algunos Estados no africanos han liderado iniciativas navales en la región, con ejercicios multinacionales. Los más importantes identificados en la investigación fueron: *Obangame Express*, Gran African NEMO y GUINEX-I.

Aunque estos ejercicios combinados presentan algunos aspectos de misiones y áreas de operaciones distintas, de forma genérica, actúan en un entorno similar y también tienen un propósito mayor que es librar a Occidente de la piratería.

Las principales tareas y contribuciones que dan las fuerzas navales multinacionales en el continente africano occidental, identificadas en la investigación en el capítulo 2, son las siguientes:

La lucha contra a la amenaza de la piratería en el mar. Un caso, la fuerza naval en África

- Formar a las fuerzas estatales locales en operaciones de control marítimo, búsqueda y rescate, patrullaje marítimo, técnicas de abordaje de buques y lucha contra la piratería; y

- Formar a las fuerzas locales en los procedimientos de operación de los Centros de Operaciones Marítimas y en el intercambio de información.

Los medios navales utilizados en estos ejercicios son buques de guerra de diversos tipos y tamaños, aviones de patrulla marítima y UAS, además de instalaciones y equipos de Comando y Control en tierra para apoyar a las fuerzas navales combinadas.

En estas operaciones combinadas hay una menor participación de las armadas más poderosas y experimentadas del mundo, y una mayor presencia de los Estados africanos, que se benefician del aprendizaje, pero aportan pocos medios navales.

Las fuerzas navales multinacionales en África Occidental no operan permanentemente en la zona de operaciones. Su presencia tampoco contribuye a la disuasión permanente. Se concluye que, a pesar de las iniciativas de algunos Estados como Estados Unidos de América, Francia y Brasil, todavía no es suficiente para reducir significativamente el número de ataques piratas en la región. La comunidad marítima internacional no está satisfecha y sigue siendo necesario tomar precauciones y no reducir la presencia militar en la región.

El mayor logro de la región del Golfo de Guinea en los últimos años como resultado militar de los acuerdos firmados por los países de África Occidental fue la creación del Centro Regional de Seguridad Marítima para África Central en el Congo y el Centro de Coordinación Marítima en Camerún, que actualmente están operativos y cooperan entre sí. El Golfo de Guinea, según su estrategia de seguridad, se ha dividido en zonas de seguridad con capacidad estratégica de coordinación marítima e intercambio de información.

En resumen, la contribución de las fuerzas navales multinacionales en África Occidental se centra en el desarrollo de capacidades y la formación de los países africanos, así como en la disuasión, pero de forma limitada, ya que no operan de forma permanente. Se concluye que la operación de las fuerzas navales multinacionales en África Oriental ha sido la más exitosa en la lucha contra la piratería en África. Sin embargo, hay que tener en cuenta que el objeto de la investigación se centró en la

La lucha contra a la amenaza de la piratería en el mar. Un caso, la fuerza naval en África

actuación de las fuerzas navales y que para resolver el problema de la piratería se requiere la intervención de otros organismos internacionales, como la OMI, y de instituciones de los diferentes países, como las judiciales, políticas, militares y económicas, que apoyen la intervención militar de forma eficaz. Por lo tanto, las acciones llevadas a cabo en el Golfo de Adén fueron favorables a la actuación de la fuerza naval multinacional de forma permanente, que actualmente es una solución más eficaz, teniendo en cuenta que los países limítrofes aún no cuentan con instituciones estatales capaces de combatir la piratería en la región.

A la vista de los hechos expuestos, las principales contribuciones de las fuerzas navales multinacionales son las de dotar al planificador o comandante de una operación antipiratería de medios navales y aeronavales, asociados a su estructura de apoyo y Comando y Control, en cantidad, al contar con varios países que pueden aportar material militar, y también en calidad de estos medios por la tecnología militar aplicada y el personal profesional de alto nivel de adiestramiento involucrado. En general, las fuerzas multinacionales están altamente cualificadas en sus países y ya tienen experiencia operativa en ejercicios combinados. La interoperabilidad deseada se consigue también con la permanencia de la operación que debe ser obligatoria. Los medios militares también tienen un mayor poder de combate en relación con la amenaza de los delincuentes piratas, que por lo general tienen un armamento muy inferior, así como embarcaciones más pequeñas y poco equipadas.

Un factor muy importante que hay que tener en cuenta a la hora de resolver un problema marítimo es el tamaño de la zona en cuestión y la capacidad de controlar ese espacio. El mar es un entorno inmenso y para establecer un control eficaz de la zona marítima se necesitan grandes cantidades de medios navales y aéreos para tener éxito. Dependiendo del tamaño de la zona a controlar, no sería posible para una gran armada lograr este control. La sinergia y medios de una fuerza naval combinada permiten aumentar las posibilidades de obtener un control adecuado para disuadir la presencia criminal.

El delito de piratería sólo puede cometerse en el mar y es otro indicador de que no hay otro medio tan cualificado para resolver este problema como los medios navales, que son los únicos capaces de detener a los delincuentes en el acto delictivo para llevarlos a juicio. Las Armadas o Guardacostas de los países están entrenadas para

La lucha contra a la amenaza de la piratería en el mar. Un caso, la fuerza naval en África

realizar las tareas que se aplican a la lucha contra la piratería y lo hacen de manera eficiente, como se presenta en la investigación. Sin embargo, se observa en la lucha llevada a cabo por las marinas africanas en el continente occidental que es necesaria una sinergia entre los países. La lucha debe llevarse a cabo de forma combinada y permanente. Además, estos países no sólo necesitan formar a su personal, sino también obtener la cantidad y calidad de medios necesarios.

Teniendo en cuenta que la actuación de las fuerzas navales multinacionales en la lucha contra la piratería en África ha conseguido resultados positivos, especialmente en África Oriental, que ha logrado en los últimos años una importante reducción de los ataques piratas, se concluye que este modelo puede y debe ser copiado en otros lugares del mundo que también sufren el mismo problema. Obviamente, es necesario un análisis del entorno operativo. Sin embargo, incluso operando en entornos complejos, cerca de países con gran inestabilidad e inseguridad en torno a la zona de operaciones, las fuerzas navales son capaces de cumplir su misión. Cabe recordar que la fuerza naval tiene la capacidad de obtener una considerable permanencia en el medio marítimo que es una alternativa a un medio dependiente de una base de apoyo cercana. Las bases de apoyo a las operaciones de la CMF están en Oriente Medio y la EUNAVFOR en España, y sus medios pueden apoyarse en otros países no africanos, en el caso de la operación contra la piratería en el Golfo de Adén. Estos son ejemplos que demuestran la flexibilidad de la fuerza naval para actuar en diferentes escenarios.

Por último, la fuerza naval multinacional no sólo es esencial, sino que es el centro de poder que tiene las capacidades necesarias para cumplir el objetivo de reducir o eliminar la piratería de una zona marítima determinada.

CONCLUSIONES

Esta investigación pretende analizar, teniendo en cuenta el aumento de los registros de piratería en el mar en África durante la última década, ¿cómo puede el uso de las fuerzas navales multinacionales contribuir a la solución de este delito en la zona en estudio y en otras áreas? Para ello, se utilizan los conocimientos teóricos, las convenciones y las resoluciones sobre el tema para guiar el análisis.

El objetivo general de la investigación es analizar cuáles son las principales contribuciones de las fuerzas navales multinacionales en la lucha contra la piratería en el mar de África, teniendo en cuenta los registros de ataques en el Golfo de Adén y el Golfo de Guinea durante la última década e identificar las acciones que pueden utilizarse como buenas prácticas en cualquier área marítima que presente el mismo problema. Al mismo tiempo los objetivos específicos es identificar las singularidades y similitudes de la piratería en el Golfo de Adén y el Golfo de Guinea; y cómo actúan las fuerzas navales multinacionales en las dos zonas con mayores registros de piratería en África en la última década.

En el primer capítulo se examina la situación de la piratería en el Golfo de Adén y en el Golfo de Guinea durante la última década. El continente africano es objeto de constantes ataques piratas. Se destaca la labor de la OMI, que lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mundo. A través de las resoluciones del Consejo de Seguridad de la ONU, se instó a los países a combatir la piratería en África Oriental y Occidental. Además de las resoluciones, los Estados también iniciaron varios acuerdos de cooperación con objetivos diferentes, pero con cláusulas en común, como la represión de la piratería. Estas iniciativas dieron apoyo y legitimaron la acción de los países para emplear el Poder Naval para actuar en las regiones afectadas. Sin embargo, teniendo en cuenta la actual situación de la piratería en el continente africano, se ha observado una disminución de los casos en la costa oriental y un aumento de los registros de ataques en la costa occidental.

En el segundo capítulo, se concluye que la operación de las fuerzas navales multinacionales en África Oriental ha sido la más exitosa en la lucha contra la piratería en África. Las fuerzas navales de la OTAN, EUNAVFOR y CMF se instalaron en África

La lucha contra a la amenaza de la piratería en el mar. Un caso, la fuerza naval en África

Oriental en la última década. Si bien los Estados desarrollados también contribuyen a la lucha en Occidente, su intervención no ha sido aún decisiva. Las iniciativas navales más comunes en la región son ejercicios multinacionales. Los más importantes identificados en la investigación son *Obangame Express*, Gran African NEMO y GUINEX-I.

En el tercer capítulo, se analiza cuáles son las principales contribuciones de las fuerzas navales multinacionales en la lucha contra la piratería en el mar de África, teniendo en cuenta los registros de ataques en el Golfo de Adén y el Golfo de Guinea durante la última década con el objetivo de identificar las acciones que pueden utilizarse como buenas prácticas en cualquier área marítima que presente el mismo problema.

Las principales tareas y contribuciones destacadas que las fuerzas navales multinacionales en el continente africano, presentadas en el capítulo 3, y seleccionadas por este autor, son las que siguen:

- Disuadir a los piratas con la presencia de medios navales;
- Proteger el tráfico marítimo realizando patrullas marítimas o escoltas a buques y embarcaciones;
- Visitar y abordar buques sospechosos con equipos de abordaje para aprehender a los buques y a los piratas para llevar a la justicia;
- Proporcionar asistencia y asesoramiento sobre medidas de seguridad y protección a la Comunidad Marítima con medios navales y Centro de Seguridad Marítima;
- Obtener información y transmitirla a los servicios de inteligencia locales;
- Realizar vigilancia en la zona de operaciones con los medios navales, aeronavales y UAS;
- Coordinar y cooperar con otros medios navales que operan en la región, pero que no son miembros de la coalición, los esfuerzos necesarios en la lucha contra la piratería; y
- Proporcionar formación a los guardacostas y Armadas de los países regionales para que desarrollen capacidades esenciales en la lucha contra la piratería.

La lucha contra a la amenaza de la piratería en el mar. Un caso, la fuerza naval en África

También se destaca la participación de las armadas más capacitadas del mundo en las operaciones multinacionales combinadas estudiadas como las de Estados Unidos de América, Reino Unido, Japón, Canadá, Turquía, Alemania, Brasil, Corea del Sur y Estados miembros de la Unión Europea. Sin embargo, en los ejercicios combinados en África Occidental hay una menor participación de los Estados desarrollados, y una mayor presencia de los Estados africanos, que se benefician del aprendizaje, pero aportan pocos medios navales.

A la vista de los hechos expuestos, en respuesta al planteo del problema, las principales contribuciones de las fuerzas navales multinacionales son las de dotar de medios navales y aeronavales, asociados a su estructura de apoyo y Comando y Control, en cantidad y calidad por la tecnología militar aplicada y el personal profesional de alto nivel de adiestramiento involucrado. Además de la obligatoriedad de una operación permanente hasta que los países del entorno tengan las condiciones de llevar a cabo las acciones antipiratería.

También se pudo confirmar la hipótesis del trabajo que sostenía que “La lucha contra la piratería en el continente africano requiere la cooperación internacional con el despliegue permanente de fuerzas navales multinacionales combinadas, dado que los países africanos carecen de instituciones estatales y fuerzas navales consolidadas para impedir el crecimiento de este delito”.

Considerando la relevancia de la necesidad de capacitar a las Armadas para combatir las nuevas amenazas; y el hecho de la proximidad del continente africano occidental, más precisamente, el Golfo de Guinea, que ha reportado crecientes ataques de piratería, y que forma parte del Atlántico Sur, se extrae como implicación para los países costeros del Atlántico Sur que es de vital importancia de mantener el monitoreo de las actividades en África; la profundización del estudio de los conceptos contenidos en ella; y la participación de ejercicios operacionales para probar los procedimientos del uso limitado de la fuerza en actividades de piratería.

Se sugiere, como posibilidad de investigación futura, investigar si las acciones implementadas en el Golfo de Adén y en el Golfo de Guinea en la lucha contra a la amenaza de la piratería pueden tener más adhesiones de países latinoamericanos, ya que se identificó que sólo Brasil contribuye actualmente con personal y medios navales

La lucha contra a la amenaza de la piratería en el mar. Un caso, la fuerza naval en África

en coaliciones multinacionales para combatir la inseguridad marítima en el Atlántico Sur.

BIBLIOGRAFÍA

- Alejandro, J. (2011). *Piratería en el siglo XXI: nuevos escenarios para el derecho internacional*. Buenos Aires: CARI.
- Cols Bleus. Marine Nationale. (28 de junio de 2017). *African NEMO (Navy's Exercise for Maritime Operations)*. Obtenido de: <https://www.colsbleus.fr/articles/9762>.
- Combined Maritime Forces. (2021). Obtenido de: <https://combinedmaritimeforces.com/>.
- EU Naval Force. Somalia. Operation ATALANTA. (2021). *Mission*. Obtenido de: <http://eunavfor.eu/mission/>.
- Guedes, H. P. (2017). Pirataria Marítima alavanca arquitetura de segurança marítima na África Occidental e Central. *Revista Marítima Brasileira*, pp. 61-71.
- Guedes, H. P. (2019). Quanto tem custado manter a pirataria marítima controlada. *Revista Marítima Brasileira*, pp. 91-96.
- International Maritime Organization. IMO. (2019). Obtenido de: <https://www.imo.org>.
- Morcos, P. (01 de febrero de 2021). A transatlantic approach to address growing maritime insecurity in the Gulf of Guinea. *Center for Strategic and International Studies*. Obtenido de: <https://www.csis.org/analysis/transatlantic-approach-address-growing-maritime-insecurity-gulf-guinea>
- Allied Maritime Command. *Missions*. Obtenido de: <https://mc.nato.int/missions>.
- ONU. Asamblea General de las Naciones Unidas. (2008). *Resolución 63/111*. Sobre el Océano y el derecho del mar.
- ONU. Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. (2008). *Resolución 1816*.
- ONU. Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. (2008). *Resolución 1838*.
- ONU. Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. (2008). *Resolución 1846*.
- ONU. Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. (2008). *Resolución 1851*.
- ONU. Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. (2011). *Resolución 2018*.
- ONU. Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. (2012). *Resolución 2039*.
- Ploch, L., Blanchard, C. M., O'Rourke, R., Mason, R. C., King, R. O. Piracy off the Horn of Africa. (27 de abril de 2011). *Congressional Research Service*. Obtenido de: <https://fas.org/sgp/crs/row/R40528.pdf>.
- Téla Nón. (21 de agosto de 2021). *Militares de STP e do Brasil realizaram operações combinadas*. Obtenido de: <https://www.telanon.info/politica/2021/08/21/35012/militares-de-stp-e-do-brasil-realizaram-operacoes-combinadas/>
- Till, G. (2007). *Poder Marítimo - Um guia para el siglo XXI*. Londres: Instituto de Publicaciones Navales IPN Editores.
- United Nations. Security Council. (8 de noviembre de 2019). *The situation with respect to piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia*. Obtenido de: https://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/s_2019_867.pdf.

La lucha contra a la amenaza de la piratería en el mar. Un caso, la fuerza naval en África

United States Africa Command (2021). *Obangame Express*. Exercise Obangame Express 2021 took place March 14-27 in the Gulf of Guinea and Atlantic Ocean. Obtenido de: <https://www.africom.mil/what-we-do/exercises/obangame-express>.

Venancio, D. S. (2012). A definição de pirataria marítima e as implicações para a segurança na navegação. *Revista da Escola de Guerra Naval*, p. 135-157.