

Y Goliat venció a David...

¿Se ha Logrado
Solucionar un
Conflicto Asimétrico?

Capitán de Corbeta IM Maximiliano D'Amico





Capitán de Corbeta de IM Maximiliano D'Amico.

Nacido en Bahía Blanca, el 02 de junio de 1976. Se recibió de Guardiamarina de Infantería de Marina en 1999. Ascendió a Capitán de Corbeta el 31 de diciembre de 2013. Prestó servicios en los Batallones de IM N°2 y N°3, Batallón de Comunicaciones N°1, Batallón Comando y Apoyo Logístico, Batallón de Seguridad del Estado Mayor General de la Armada, Dirección de Inteligencia de la Armada y en la Escuela Naval Militar. Fue destacado a Kosovo en 2003 bajo mandato de la Organización del Tratado del Atlántico Norte con la Compañía de Ingenieros Conjunta Kosovo 6 y en misión de paz a la República de Haití bajo mandato de las Naciones Unidas con el Batallón Conjunto Argentino 6 en 2007 y 17 en 2013. Desempeñó tareas docentes en la Escuela Naval Militar. En 2010 completó el curso de formación de la Escuela de Guerra Expedicionaria en la Universidad del US Marine Corps, en Quantico, Virginia (EEUU). Se desempeña actualmente como alumno del Curso de Comando y Estado Mayor de la Escuela de Guerra Naval y como alumno de segundo año de la Maestría en Estrategia y Geopolítica de la Escuela Superior de Guerra del Ejército Argentino.

Y Goliat venció a David...

¿Se ha Logrado Solucionar un Conflicto Asimétrico?

CC IM Maximiliano D'Amico

Resumen

El estudio de la piratería marítima somalí y su aparente solución por parte de la comunidad internacional es expuesta como un caso excepcional en épocas donde el componente débil de la asimetría ha logrado prevalecer o al menos sostenerse sobre el componente más fuerte, a fin de tomarlo como ejemplo para otros conflictos de similares características. Este caso nos permite entender y visualizar en la práctica conceptos tales como nuevas guerras, estado fallido, conflicto asimétrico, crimen organizado, amenaza transnacional, seguridad colectiva, alianzas y coaliciones. La situación en Somalía los agrupa y le dan contexto y concepto a la piratería en el país africano.

Palabras Clave: CONFLICTO ASIMÉTRICO - SEGURIDAD INTERNACIONAL - PIRATERÍA MARÍTIMA

Abstract

The study of the Somali maritime piracy and its apparent solution by the international community is exposed as an exceptional case in times where the weakest component of the asymmetry has achieved to prevail or at least keep on the strongest component. Thus, it can be taken as an example for other similar conflicts. This case allows us to understand and visualize in practice concepts such as new wars, failed states, asymmetric conflict, organized crime, transnational threat, collective security alliances and coalitions. The situation in Somalia grouped this concepts and give context and concept to the piracy in the African country.

Palabras Clave: ASYMMETRIC CONFLICT - INTERNATIONAL SECURITY- MARITIME PIRACY

Podemos considerar a la piratería marítima como una práctica delictiva tan antigua como la navegación misma. Los primeros antecedentes documentados provienen del Siglo V A.C., desde la que en su época se llamó “Costa de los Piratas”, una región cercana al Golfo Pérsico. Aproximadamente 2.700 años después y a unos centenares de millas de ese lugar, la piratería sigue siendo un fenómeno que pone en peligro la vida de marinos mercantes, sus naves y el comercio mundial. Según propone el especialista español Fernando Ibáñez Gómez¹, la piratería ha ingresado desde hace unos 10 años a la agenda de seguridad internacional a partir de tres vectores distintos.

El primero, la voluminosa respuesta dada por organismos internacionales, tanto en el aspecto estatal como privado de la cuestión. Segundo, el impacto y relevancia que los medios le han dado, normalmente con un enfoque sensacionalista y económico del fenómeno. Y tercero, el aspecto científico, donde estudiosos de las ciencias sociales lo han analizado desde las distintas facetas que ofrece.

Este renacer de la actividad se ha originado fundamentalmente en el Golfo de Adén, en aguas cercanas a Somalía, el Golfo de Guinea, en el estrecho de Bab el Mandeb y actualmente en aguas de Indonesia y el Estrecho de Malaca. Particularizando el problema, en Somalía se han dado la mayor cantidad de hechos documentados. Éstos incluyen el secuestro de tripulaciones y embarcaciones con la finalidad de solicitar un rescate millonario.

Según el Centro de Información sobre Piratería de la Oficina Marítima Internacional (IMB PRC por sus siglas en inglés)² de los 19 incidentes producidos en 2008, las cifras aumentaron a 80 en 2009, 139 en 2010 y el récord al momento en 2011 con 237 ataques. Sin embargo, y por motivos que desarrollaremos en el presente trabajo, ha habido una profunda disminución a partir de 2012 cuando se produjeron 75 asaltos, solamente 15 en 2013, 2 en 2014 y ningún ataque significativo en lo que va de 2015.

Para entender este decrecimiento y las medidas que le dan esta aparente solución es necesario conceptualizar el fenómeno, por ello y a partir de

¹ IBÁÑEZ GÓMEZ, Fernando: “La amenaza de la piratería marítima a la seguridad internacional: el caso de Somalía”, Tesis Doctoral, Ministerio de Defensa (España), Madrid, diciembre de 2012, pp. 36-37.

² El IBM PRC es un centro dependiente de la Cámara Internacional de Comercio creado en 1992. Opera las 24 horas del día con la finalidad de ser un punto de contacto global para aquellas embarcaciones en peligro o bajo ataque de piratas y confeccionar una base de datos con información gratuita para aquellas agencias que lo requieran (Información y datos disponibles en: <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre>).

la categorización de niveles de seguridad propuesta por Uday Bhaskar³ partimos de la base que se corresponde con el Nivel de Seguridad Micro. Es así que por sus características proponemos la dualidad de entenderlo bajo la luz de la teoría de los conflictos asimétricos⁴, a pesar de ser normalmente aplicable a conflictos terrestres, y como una amenaza transnacional⁵ asociada a las características propias del crimen organizado.

Consideramos relevante entonces el estudio de la piratería marítima somalí de los últimos 10 años y su aparente solución dado que puede exponerse como un caso excepcional en épocas donde el “componente débil”⁶ de la asimetría normalmente ha logrado prevalecer o al menos sostenerse sobre el componente más fuerte, a fin de tomarlo como caso testigo para otros conflictos de similares características

Definición legal de piratería marítima

Desde el punto de vista del Derecho Internacional, el primer antecedente de alcance global se produce en 1958 con la constitución de la Convención de Ginebra sobre la Alta Mar, donde en su artículo 14 se establece que “todos los Estados deberán cooperar en toda la medida de lo posible a la represión de la piratería en alta mar o en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún Estado”⁷. Posteriormente, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), firmada en Jamaica en 1982 y ratificada por nuestro país en 1994, sustituyó a la Convención de Ginebra pero mantuvo su definición de piratería. Tal es así que el artículo 101 de la CONVEMAR es similar al artículo 15 de su predecesora, que establece que:

“Constituyen actos de piratería los enumerados a continuación:

1. Todo acto ilegal de violencia, de detención o de depredación cometido con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada, y dirigido:

3 BHASKAR, Uday: “Post-Cold War Security”, *Strategic Analysis* XXI: 8, Noviembre de 1997, pp. 1135-1148.

4 WILSON G. I.; BUNKERS, Frank; SULLIVAN John P.: “Anticipating the Nature of the Next Conflict”, *Journal of Counterterrorism and Security International*, Volumen 7, primavera de 2001.

5 BARTOLOME, Mariano: “La seguridad internacional post 11-S: contenidos, debates y tendencias”, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2006, pp. 293.

6 LAMBAKIS, Steven J.: “Reconsidering Asymmetric Warfare”, *Joint Force Quarterly*, número 36, diciembre-marzo de 2005, pp. 107.

7 Convención de Ginebra sobre la Alta Mar, abril de 1958. (Disponible en: http://noticias.juridicas.com/base_datos/Admin/cgam.html)

- a) Contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos.
 - b) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes situados en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado.
2. Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo cometa tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata.
 3. Toda acción que tenga por objeto incitar o ayudar intencionalmente a cometer los actos definidos en los párrafos 1 y 2 de este artículo⁹⁸.

Surgen así los primeros obstáculos. Ambas convenciones hacen referencia al acto de piratería cometido sólo en alta mar debido a que asumen que los Estados costeros poseen la legislación pertinente para reprimir esta actividad en su mar territorial⁹. De acuerdo a la CONVEMAR si un acto de piratería es cometido en alta mar, la embarcación “pirata” sólo podría ser perseguida por una embarcación militar dentro de aguas territoriales de un tercer Estado si suceden tres cosas. Primero, si el Estado costero autoriza la persecución; segundo, si el Estado de la embarcación que persigue tiene tipificada la figura de piratería en su legislación y, finalmente, el Estado ribereño pueda efectuar el juzgamiento de los piratas de acuerdo a sus leyes, debiendo también estar tipificado.

Para nuestro caso de estudio, la situación interna somalí difícilmente permita el procesamiento de piratas en su territorio, generando originalmente una impunidad de la que los piratas se aprovecharon. Ante esta situación el Consejo de Seguridad de la ONU ha aprobado trece resoluciones referidas al problema de la piratería somalí, donde las medidas más importantes que se proclaman por su intermedio son:

- Permitir a los buques de guerra presentes en la zona del Cuerno de África entrar en las aguas territoriales de Somalía con el fin de reprimir actos

8 ONU: Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho en el Mar, Montego Bay, Jamaica, diciembre de 1982. (Disponible en: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf)

9 La CONVEMAR define al mar territorial en su artículo 2 como la franja de mar adyacente que se extiende más allá de su territorio y de sus aguas interiores donde se ejerce la soberanía del Estado ribereño. Para simplificar el entendimiento se menciona a la piratería como delito en general, pero según la CONVEMAR si el delito es cometido dentro del mar territorial la figura correcta es “robo a mano armada en la mar”

de piratería, así como usar, en las aguas territoriales de Somalia todos los medios necesarios.

- Condenar y deplorar todos los actos de piratería cometidos contra buques frente a la costa de Somalia y exhortar a todos los Estados a que desplieguen buques de guerra y aeronaves militares para luchar contra la piratería y a que cooperen con el gobierno somalí.

- Expresar su preocupación por el hecho de que el pago de rescates cada vez más cuantiosos produce un aumento de la piratería frente a las costas de Somalia y reclama que los Estados y las organizaciones internacionales presten a las naciones costeras del Cuerno de África, incluida Somalia, asistencia técnica para luchar efectivamente contra la piratería.

- Afirmar que el hecho de que no se enjuicie a las personas responsables de actos de piratería en el mar frente a las costas de Somalia menoscaba la lucha de la comunidad internacional por lo cual exhorta a todos los Estados, incluidos los de la región, a que tipifiquen la piratería en su legislación interna.

- Solicitar a los Estados y a diversos organismos nacionales e internacionales a que ayuden a las autoridades de Somalia a establecer un sistema de gobernanza, Estado de Derecho y control policial en las zonas sin ley donde tienen lugar actividades terrestres relacionadas con la piratería.

- Considerar urgente el establecimiento de tribunales especializados somalíes para juzgar a los presuntos piratas tanto en Somalia como en la región.

- Podemos resumir entonces que las principales dificultades que desde el punto de vista del Derecho Internacional se presentan para la disminución de esta amenaza transnacional son: definición del fenómeno acotada a aguas internacionales, dando por sentado que las legislaciones nacionales consideran este delito en sus aguas territoriales; ausencia de Cortes Internacionales que repriman la piratería y dificultad en el juzgamiento de los piratas en sus respectivos Estados, fundamentalmente como medida disuasiva para desanimar la actividad.

Contexto que propició su origen

Parafraseando a Susan Woodward, la primera amenaza a la seguridad internacional post Guerra Fría es la existencia de los “Estados Fallidos”. El terrorismo, la proliferación de armas nucleares, las violaciones masivas a los derechos humanos, la pobreza, los conflictos armados y los refugiados son responsabilidad de los Estados y la consecuencia de su debilidad¹⁰. El caso Somalia no es la excepción. La ausencia, en el mejor de los casos, o la irresponsabilidad, en el peor, de sus sucesivos gobiernos han motivado la proliferación indefinida de violencia étnica y religiosa, corrupción, tráfico ilegal de todo tipo (narcóticos, armas, personas, etc.), desplazados y refugiados con sus crisis humanitarias asociadas, contaminación extrema, fronteras terrestres y marítimas incontrolables, etc.

Es decir, se ha perdido el control del territorio debido a la cesión del monopolio del uso de la fuerza a diversas facciones y por motivos de toda índole, sumiendo al país en un conflicto que por sus características se corresponde con lo que Mary Kaldor denomina “Nuevas Guerras”¹¹.

Según su propuesta, para poder catalogarse como una “Nueva Guerra” la situación en Somalia debe reunir los siguientes requisitos: producirse en el marco de un Estado fallido o debilitado en su gobernabilidad, no ser exclusivamente interestatal o intraestatal (podemos llamarlo conflicto híbrido como Frank Hoffman¹²), reunir conflictos de identidad y estar sometido a una economía criminalizada.

Catalogar a un Estado como fallido no es una tarea simple. Uno de los índices más reconocidos es el realizado por Fund for Peace, que desde 2005 publica en Foreign Policy su índice elaborado a partir de tres tipos de indicadores: político, social y económico. Según el ranking 2014 Somalia se encuentra en el segundo lugar detrás de Sudán del Sur, estando entre los tres “peores” desde la creación del ranking¹³.

10 WOODWARD, Susan: “Fragile State: Exploring the Concept”, Fundación para las Relaciones Internacionales y el Diálogo Exterior, Madrid, 2006, pp. 4.

11 KALDOR, Mary: “New and Old Wars: Organised Violence in a Global Era”, Manifesto Challenge: Advancing Global Citizenship, Londres, octubre de 2006, pp. 6-8.

12 HOFFMAN, Frank: “Hybrid threats: reconceptualizing the evolving character of modern conflict”, Strategic Forum, Institute for National Strategic Studies, National Defense University, April 2009.

13 FUND FOR PEACE es una ONG dedicada a la prevención de los conflictos violentos y promover la seguridad sustentable. Información disponible en: <http://ffp.statesindex.org/rankings-2014>

Somalia carece de ingresos que le proporcionen sostenibilidad. La principal fuente la constituyen las remesas de sus emigrantes o diásporas las que envían alrededor de 1 millardo de dólares anuales según estimaciones de la Unión Europea. Somalia depende de la asistencia externa para subsistir e iniciar la senda del desarrollo económico y social. Asimismo, la desprotección de las aguas jurisdiccionales somalíes ha motivado que flotas extranjeras obtengan recursos indiscriminadamente a través de la pesca ilegal, eliminando aún más las posibilidades de trabajo en las poblaciones costeras. En este panorama de pobreza el empleo dado por actividades ilícitas es la fuente principal de empleo.

En este contexto y con la criminalización de la economía como último aspecto de esta “Nueva Guerra”, se ha generado el caldo de cultivo ideal para la eclosión de actividades como la piratería.

En el caso somalí aparece como una de las consecuencias de, entre otras causas, la inexistencia de una autoridad central en el país, la pobreza, la falta de empleo, los problemas medioambientales, los bajos ingresos, la inestable situación política y de seguridad, y la falta de los recursos marítimos.

Según explica Ibáñez Gómez, dos fueron los factores exógenos que alimentaron la piratería. Por un lado, el enorme volumen de carga comercial que se mueve por el mar y la necesidad de que los barcos circulen a través de ciertos cuellos de botella, que dan lugar a un tráfico congestionado y favorable al despliegue de emboscadas, tal es el caso del Golfo de Adén y las aguas cercanas a Somalia, por donde circula el 80% de la totalidad de las mercaderías que ingresan a Europa. Por otro lado, los armadores se mostraron dispuestos a pagar sumas de dinero cada vez mayores para recuperar a sus tripulaciones, sus buques y la carga que transportan¹⁴.

Para completar sus operaciones cuentan con el apoyo de algunos clanes locales y de una red transnacional de intermediarios que negocia el cobro de los rescates con los armadores y las compañías de seguros. El mayor pago conocido ocurrió en 2010 y fue pagado por el petrolero surcoreano *Samho Dream*, calculándose en alrededor de 9,5 millones de dólares.

14 IBÁÑEZ GÓMEZ, op. cit., pp. 121-122.

El dinero de los rescates se ha repartido entre los piratas, las organizaciones que funcionan como redes de apoyo y las poblaciones donde se refugian los piratas con lo que se aseguran su cobertura. Como dato ejemplificador, un secuestro medio representa unos 10.000 a 15.000 dólares por pirata, unas 50 veces más que el PIB per cápita de 300 dólares registrado en 2011 en Somalia¹⁵.

La piratería como conflicto asimétrico

Los primeros conceptos relacionados a la asimetría como característica de un conflicto surge de Andrew Mack, quien en 1975 la definió como “la disparidad significativa entre el poder de combate de dos actores enfrentados”¹⁶ refiriéndose exclusivamente al poder duro, es decir al componente militar. Su teoría se basaba en lo que había podido observar en la guerra de Vietnam, donde la superioridad abrumadora de los EEUU no fue suficiente para aplastar a las fuerzas vietnamitas, las cuales emplearon estrategias propias de las fuerzas irregulares de los conflictos coloniales.

A partir de allí, el concepto de conflicto asimétrico se ha ido perfeccionando pasando por expertos en asuntos estratégicos como William Lind y su definición de 1989 de la guerra de Cuarta Generación¹⁷, donde según el norteamericano el campo de batalla se traslada a la sociedad en su conjunto; el teórico militar israelí Martin Van Creveld quien en 1991 otorgó fundamento doctrinal a las guerras de Cuarta Generación¹⁸, al considerar que el conflicto del futuro no enfrentaría a los Estados sino que, al perder éstos el monopolio de la violencia, asistiríamos a conflictos de baja intensidad, protagonizados por guerrillas, organizaciones criminales, etc.; y finalmente por Steven Metz que define la Asimetría Estratégica¹⁹ en torno del uso de algún tipo de diferencia para obtener una ventaja sobre el adversario.

Considerando la dificultad de emplear un modelo teórico único que se adecúe a todas las aristas que se puedan presentar, emplearemos los indicadores

15 REAL INSTITUTO ELCANO: “El ABC de la misión en Somalia”, Madrid, diciembre de 2011.

16 MACK, Andrew: “Why big nations lose small wars: the politics of asymmetric conflict”, World Politics, Vol. 27, n.º 2, pp. 175-200 (Disponible en: <http://web.stanford.edu/class/polisci211z/2.2/Mack%20WP%201975%20Asymm%20Conf.pdf>)

17 LIND, William S. et al: “The Changing Face of War: Into the Fourth Generation”, Marine Corps Gazette, October 1989, pp. 22-26 (Disponible en: <https://www.mca-marines.org/files/The%20Changing%20Face%20of%20War%20-%20Into%20the%20Fourth%20Generation.pdf>)

18 VAN CREVELD, Martin: “The Transformation of War”, The Free Press, New York, 1991.

19 METZ, Steven: “Asymmetry and U.S. Military Strategy: Definition, Background, and Strategic Concepts”, Strategic Studies Institute, US Army War College, January 2001. (Disponible en: <http://www.strategicstudiesinstitute.army.mil/pubs/summary.cfm?q=223>)

más salientes que surgen de estos teóricos para conceptualizar la piratería marítima somalí dentro de un conflicto asimétrico:

1. Uno de los actores del conflicto no es estatal: los piratas somalíes responden a organizaciones netamente privadas, es decir, sin ningún tipo de responsabilidad estatal.

2. Empleo de tácticas no convencionales: con respecto a los medios que enfrentan, evitan el contacto contra fuerzas militares muy superiores ya que su objetivo no es la derrota de éstos sino alcanzar los navíos más rentables, es decir, los que están bajo la protección de las coaliciones internacionales, sean estos pesqueros, portacontenedores, tanqueros, etc. Emplean técnicas y tácticas para las que las fuerzas navales regulares no estaban adiestradas antes de la eclosión de este conflicto, tales como el empleo de pequeños botes o lanchas sin identificación, mimetizadas con pesqueros, sin uniforme, con armas pequeñas que pueden ser escondidas o arrojadas al mar en caso de requisa, etc.

3. Disparidad de medios: como mencionamos al fin del punto anterior, el contacto se trata de evitar pero en caso de suceder se enfrentan pequeños navíos desarmados con alrededor de seis piratas portando armas cortas, fusiles automáticos y RPG contra fuerzas aeronavales de las marinas más importantes del orbe. Esta disparidad es la que también les da la ventaja de poder ocultarse y disminuir las posibilidades de detección.

4. Distinción difusa entre combatientes y no combatientes: no es posible distinguir a los piratas de civiles pescadores comunes si no es que se los encuentra portando armas, las que ante la primera amenaza normalmente son arrojadas al agua, o cometiendo el acto de piratería in situ. No conforman una fuerza regular y son reclutados de la población civil, de la cual también reciben apoyo para el desarrollo de sus operaciones.

5. Límites poco claros entre guerra y paz: la situación difiere de lo que podemos entender como una guerra convencional donde la violencia se efectúa entre unidades políticas identificables. La violencia, en este caso, es sustentada en el tiempo pero materializada en hechos puntuales tales como los ataques a los navíos comerciales o los apresamientos de piratas en el mar.

6. Se basa en una aproximación indirecta sobre las vulnerabilidades del oponente: la piratería somalí busca desplegar ataques de forma coordinada para lograr desviar la atención de los efectivos militares y secuestrar un barco, aprovechando una de las mayores vulnerabilidades de las fuerzas navales que es la gran extensión de territorio a controlar y los pocos medios disponibles.

7. El campo de batalla no está definido e incluye la sociedad en su conjunto: la piratería opera también en tierra, a través de los puertos de donde se abastecen y donde esconden sus presas y rehenes, de los pequeños comercios que les venden insumos, los negociadores que tratan directamente con los armadores navales y compañías de seguros. Para el caso del mar, suelen ser los piratas los que eligen el campo de batalla y en qué área van a desarrollar sus ataques.

8. Se busca generar un impacto psicológico de magnitud: La gestión de los secuestros demuestra la existencia de una inteligente estrategia de comunicación, así como el uso de propaganda mediante la difusión de justificaciones para el desarrollo de su actividad fundamentadas en la pesca ilegal o en el vertido de productos tóxicos en aguas somalíes.

9. Se produce con mayor efectividad en el contexto de un Estado fallido: como ya mencionamos anteriormente, la condición de Estado



Figura 1. Piratas somalíes apresados por fuerzas navales holandesas. <http://soldadosdepaz.blogspot.com.ar/>

fallido facilita la propagación del fenómeno ya que las autoridades centrales somalíes reconocidas internacionalmente no controlan los territorios costeros donde se encuentran las bases piratas, por lo que el nivel de impunidad es prácticamente absoluto.

La suma de todos los indicadores expuestos nos lleva a la conclusión de que la piratería somalí puede ser catalogada dentro de los conflictos asimétricos debido a que reúne los aspectos más salientes de los teóricos reconocidos en esta materia.

La piratería como crimen organizado transnacional

La Convención de las Naciones Unidas contra el Crimen Organizado Transnacional (UNTOC, por sus siglas en inglés) no ha definido el término “crimen transnacional organizado” como tampoco ha incluido una tipificación de los delitos que podrían constituirlo. Según la propia opinión de la ONU en su página oficial “esta ausencia de definición fue pensada para permitir una aplicación más amplia de la UNTOC a los nuevos tipos de delito que emergen constantemente, a medida que las condiciones locales, regionales y globales se modifican en el tiempo”²⁰.

Sin embargo, en el artículo 2 especifica que un “grupo criminal organizado” es:

- Un grupo de tres o más personas que no fue formado de manera aleatoria.
- Que ha existido por un período de tiempo.
- Actuando de manera premeditada con el objetivo de cometer un delito punible con, al menos, 4 años de encarcelamiento.
- Con el fin de obtener, directa o indirectamente, un beneficio financiero o material.

La UNTOC cubre únicamente delitos que son “transnacionales”, un término bastante amplio. El Dr. Mariano Bartolomé define como amenaza

²⁰ Información extraída de la página oficial de la ONU, <https://www.unodc.org/ropan/es/organized-crime.html>

transnacional a aquella que es desplegada por un actor no gubernamental o no perteneciente a un organismo internacional, más allá de las fronteras nacionales, pudiendo alcanzar una escala global, y que afecta y requiere la intervención para su solución de más de un Estado²¹.

En este contexto, la definición tácita de “crimen transnacional organizado” incluye virtualmente a todas las actividades criminales serias con fines de lucro y que tienen implicaciones internacionales.

La piratería somalí ha evolucionado hasta alcanzar una compleja red de componentes. Desde los piratas propiamente dichos que operan en aguas internacionales hasta negociadores formados en universidades de primer mundo con conocimiento de idiomas de África o Europa, pasando por responsables de su abastecimiento, contadores, vendedores de armas, etc. Sus actividades incluyen entre otras el secuestro, la extorsión, homicidios, daños a bienes personales, delitos todos tipificados en las leyes de la mayoría de los países. Las operaciones incluyen una planificación detallada para la permanencia en el mar por largo tiempo de los piratas que llevarán a cabo los golpes, por lo que su organización es totalmente premeditada y sustentada en el tiempo. Por último, su fin ulterior es sin lugar a dudas lucrativo. Dinero que les permite corromper ámbitos judiciales y oficiales fundamentales para el desarrollo de la piratería.

En función de lo hasta aquí expresado podemos asegurar que la piratería reúne todos los requisitos para conceptualizarse como una actividad propia del crimen organizado, que afecta el comercio internacional y los intereses de un amplio número de países, exigiendo un nivel de respuesta como el que será ejemplificado en la cuarta parte de este trabajo. Por ello podemos agregar, además, el hecho de ser un fenómeno identificado con el carácter de transnacionalidad.

Hasta aquí podemos unificar algunos puntos para poder darle forma definitiva a la amenaza. La piratería marítima somalí es, en su concepción y finalidad, una organización criminal que se adecúa al modelo asimétrico de un conflicto bélico en sus técnicas de enfrentamiento contra un oponente preferentemente militar que busca reprimirlo y erradicarlo.

21 BARTOLOMÉ, op. cit.

La respuesta internacional

Como expresamos más arriba, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas consideró que la piratería en Somalia constituía un peligro para la paz y la seguridad internacional y en su resolución 1814 de 15 de mayo de 2008 solicitó a los Estados miembros que tomaran medidas para proteger la navegación, el transporte y el flujo de asistencia humanitaria a Somalia. La resolución 1816 autorizó a usar la fuerza bajo el Capítulo VII de la Carta y la 1846 permitió desplegar fuerzas, tomar y disponer de los medios empleados y penetrar en aguas territoriales para reprimir los actos de piratería de acuerdo con la CONVEMAR que establece, para sus Estados miembros, el deber de reprimir la piratería en alta mar o en cualquier lugar que no se halle bajo la jurisdicción de un Estado.

Amparados en este andamiaje legal internacional es que los Estados han incrementado exponencialmente y desde 2009 la presencia militar en las aguas del Golfo de Adén y la porción del Océano Índico que baña las costas de Somalia. Empleando el criterio de Ibáñez Gómez, las capacidades militares desplegadas pueden clasificarse en cinco categorías²²:

1. Las capacidades militares que poseen los países de la región, siendo la marina de Kenia (1350 efectivos) y la guardia costera de Seychelles (250 efectivos)²³ insuficientes pero las más relevantes.
2. Las bases militares extranjeras existentes en la región del Cuerno de África: Camp Lemonnier perteneciente a las fuerzas armadas de EEUU en Yibuti y la base de las fuerzas armadas de Francia en el mismo país.
3. Las misiones multinacionales establecidas para luchar específicamente contra la piratería: Operaciones de la Unión Europea, de la Organización del Tratado del Atlántico Norte y de las Fuerzas Marítimas Combinadas.
4. La participación de distintos países a título individual con el fin de proteger de modo preferente a buques de su propia nacionalidad: India, Irán, China, Rusia, Japón, Filipinas, Malasia, etc.

22 IBÁÑEZ GÓMEZ, op. cit., pp. 145-167.

23 Datos correspondientes a 2014. Se puede agregar que la marina de Kenia cuenta con dos patrulleras rápidas de ataque armadas con lanzamisiles y otras catorce embarcaciones de distinta envergadura, entre las cuales se encuentran patrulleras y buques de desembarco de construcción española. La guardia costera de Seychelles posee dos lanchas patrulleras, una pequeña ala aérea y un equipo de fuerzas especiales contra piratería.

5. El embarque de militares a bordo de buques mercantes y de pesqueros con el fin de suministrarles protección: Rusia, Bélgica y Francia han embarcado militares armados en sus navíos comerciales de bandera intentando una solución económica a la situación.

Nos interesa enfocarnos en el tercer punto ya que por su constitución y magnitud erige la respuesta de mayor magnitud al fenómeno de la piratería somalí. Respuesta que surge de la arquitectura de Seguridad Colectiva²⁴ afianzada fundamentalmente en el continente europeo.

Actualmente son cinco las operaciones internacionales más importantes en la zona, tres de las cuales pertenecen a la Unión Europea, una a la Organización del Tratado del Atlántico Norte y la quinta a una coalición de países en lucha contra el terrorismo encabezados por EEUU.

Operaciones de la Unión Europea

La EUNAVFOR “Atalanta” comenzó a operar en enero de 2009 bajo mandato de la Unión Europea, siendo la primera misión de carácter aeronaval de la organización. Su principal objetivo es proteger a los buques del Programa Mundial de Alimentos de las Naciones Unidas con destino al Cuerno de África, especialmente a Somalía, así como garantizar la seguridad del tráfico marítimo en el Golfo de Adén, previniendo y reprimiendo la piratería, y finalmente monitorear la actividad pesquera frente a las costas de Somalía²⁵.

La EUNAVFOR tenía una duración inicial de dos años, pero debido a la persistencia de la amenaza de la piratería, los países de la Unión Europea decidieron extenderla. En la actualidad, se encuentra vigente la extensión del mandato de la operación hasta diciembre del 2016, período en el cual se pretende finalizarla.

La Unión Europea también puso en marcha en 2010 una misión destinada a formar e instruir a las Fuerzas Armadas y de Seguridad de Somalía, que se denomina EUMT Somalía. Esta misión de entrenamiento se instaló en Uganda, ya que la inseguridad en Somalia no permitía llevarla a cabo allí con las garantías necesarias²⁶.

24 BARTOLOMÉ, op. cit., pp. 197.

25 Información extraída de la página oficial de la UE, http://eeas.europa.eu/csdp/missions-and-operations/eu-navfor-somalia/mission-description/index_en.htm

26 Ibidem, http://eeas.europa.eu/csdp/missions-and-operations/eutm-somalia/index_en.htm

La tercera misión de la organización se denomina EUCAP Néstor y tiene, desde su creación en 2012, su sede principal en Yibuti. De carácter civil, el objetivo es la asistencia, formación y asesoramiento a las autoridades de la región en materia judicial, policial y marítima con la finalidad de mejorar la seguridad marítima en la región del Cuerno de África y en los estados del océano Índico occidental²⁷.

Operación de la OTAN

La misión de la Alianza Atlántica contra la piratería se denomina Ocean Shield. Fue lanzada en agosto de 2009 y está compuesta por dos agrupaciones navales permanentes que rotan de manera alternativa en la zona. Busca proteger el tráfico marítimo mercante y actuar como fuerza de escolta y disuasión para impedir los ataques piratas.

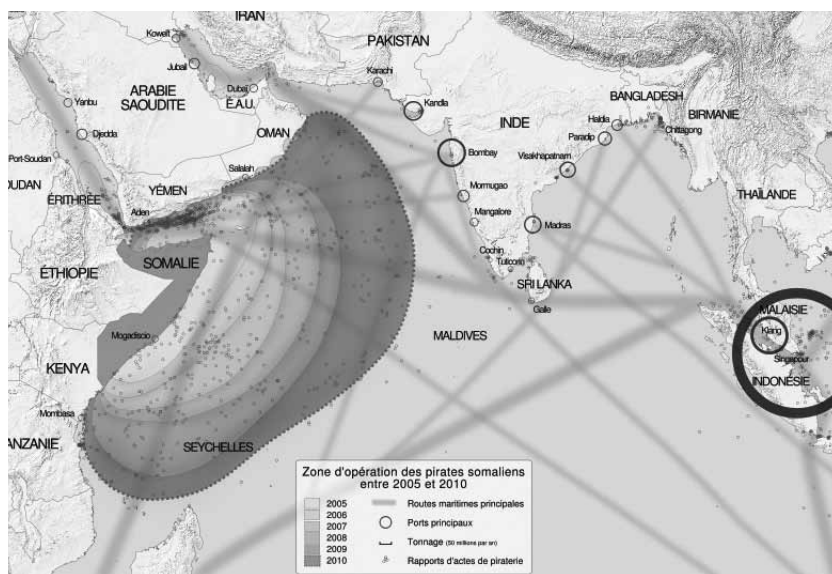


Figura 2. Área de Operaciones de Ocean Shield. <http://www.mesp.me/2012/06/21/somali-piracy-a-threat-and-an-opportunity-for-major-powers>

Las fuerzas aliadas que operan en el Golfo de Adén y el océano Índico hasta el estrecho de Ormuz, están autorizadas a entrar en aguas territoriales somalíes para perseguir a los piratas en coordinación con las autoridades del país. Además, colaboran en la formación de las guardias costeras y marinas militares de los países de la zona, con el objetivo último de que

²⁷ Ibidem, http://eeas.europa.eu/csdp/missions-and-operations/eucap-nestor/index_en.htm

en un futuro sean estos países quienes puedan encargarse de mantener la seguridad en la zona²⁸.

Operación de las Fuerzas Marítimas Combinadas

Las Combined Maritime Forces (CMF) incluyen tres principales Combined Task Forces (CTF): CTF 150, creada en apoyo de la Operación Libertad Duradera para luchar contra el terrorismo; CTF 151, cuya misión es enfrentarse específicamente a la piratería; y CTF 152, que pretende reforzar la seguridad marítima en el golfo Arábigo. En dichas Fuerzas Combinadas participan casi 40 navíos de más de 20 países, entre otros, Estados Unidos, Reino Unido, Alemania, Francia, Italia, España, Canadá, Dinamarca y Pakistán²⁹.

Aunando esfuerzos

La coordinación de las operaciones de la UE, OTAN, CMF y las de las marinas de terceros países en la zona se lleva a cabo mediante el mecanismo conocido como SHADE (Shared Awareness and Deconfliction) y el sistema Mercury de comunicaciones por Internet. En el mecanismo SHADE participan unas 40 naciones y organizaciones internacionales y se reúne bimestralmente en Bahrein, bajo la presidencia de CMF y la UE. Su adhesión es voluntaria y la conforman la gran mayoría de las naciones con fuerzas en aguas del Cuerno de África, a través de representantes navales, con objeto de evitar interferencias y coordinar las actuaciones de las diferentes fuerzas en el nivel táctico.

Su mayor logro ha sido la coordinación de la protección del corredor internacional recomendado del Golfo de Adén (IRTC en inglés), un “pasillo” protegido por el que circula el tráfico mercante en el Golfo de Adén, de 5 millas de ancho en cada sentido y 480 millas de largo.

La alternativa de las agencias privadas

Las agencias de seguridad privada o las también llamadas consultoras de seguridad han prestado sus servicios en Somalia mucho antes que la existencia de la piratería. Ya a partir de 1998 fueron contratadas por el gobierno central y

28 Información extraída de la página oficial de la OTAN, <http://www.mc.nato.int/about/Pages/Operation%20Ocean%20Shield.aspx>

29 Información extraída de la página oficial de la US NAVY, http://www.navy.mil/submit/display.asp?story_id=41687

Somalilandia para conformar una “guardia costera” que limite la explotación ilegal de la pesca en aguas jurisdiccionales. Además de personal extranjero, reclutaron somalíes con experiencia en trabajos en el mar, adiestrándolos en técnicas de registro y captura de embarcaciones. Algunos de estos “guardacostas” fueron apresados años más tarde en actos de piratería.

A partir de 2005 existen registros de contratos millonarios firmados por el gobierno con empresas de seguridad, ya no para custodiar los recursos naturales sino para apresar a los piratas que cada vez con mayor recurrencia operaban frente a sus costas. Esta nueva lucha le permitió a algunas empresas de seguridad privada que habían visto reducidas las posibilidades de hacer negocio en Afganistán e Irak encontrar un nuevo nicho de oportunidades. Pero la falta de seguridad jurídica y el poco éxito alcanzado propiciaron que las compañías desvíen su atención hacia la protección de los barcos atacados por medio de contratos firmados con las navieras y las compañías de seguros.

Pese a la presencia militar internacional ya descrita las navieras recurrieron a esta opción para minimizar el riesgo de su navegación por el Cuerno de África embarcando equipos de seguridad armada para hacer frente a los intentos de abordaje de los piratas.

Evolución del conflicto

De manera de analizar la evolución de este conflicto nos centraremos en los datos estadísticos llevados por el NATO Shipping Centre (NSC), agencia que constituye un punto de contacto entre las fuerzas navales de la Alianza con los navíos mercantes. Su objetivo principal es obtener y procesar información, desarrollando la situación imperante en las áreas marítimas de interés a fin de apoyar los requerimientos operacionales de las fuerzas navales, cualquiera sea su procedencia, y asesorar a los navíos mercantes sobre las amenazas reinantes en el área en la que se encuentran³⁰.

Se hace necesario exponer algunas definiciones para poder sacar conclusiones útiles a partir de las estadísticas de la piratería somalí. Son las siguientes:

Suspicious Activity (actividad sospechosa): es cualquier evento que genere dudas y que amerite la toma de medidas preventivas de seguridad, así como

30 Información obtenida de la página oficial de la NSC, <http://www.shipping.nato.int/Pages/aboutus.aspx>

la información del hecho al resto de la comunidad mercante. Por otra parte no tiene el “peso” suficiente como para constituir una aproximación/intento de abordaje, ataque o secuestro de un navío.

Approach (aproximación): cualquier evento definido como actividad sospechosa y que incluye la aproximación de una embarcación en curso estable hacia su probable objetivo y es evidente la portación de armas por parte de sus tripulantes. Por sí mismo este evento no constituye un ataque o secuestro.

Attack (ataque) es cualquier actividad de piratería que es claramente una amenaza contra un navío mercante. Puede haber escalado a partir de una actividad sospechosa y aproximación, pero aquí ya se ha hecho efectivo el uso de las armas y el intento de abordaje. En un ataque los piratas aún no se han hecho del control de la propulsión y timón de la embarcación atacada. No constituye un secuestro.

Pirated/Hijacked Vessel (navío secuestrado) es un ataque donde el navío ha sido abordado ilegalmente por piratas y la dotación ha perdido control de la propulsión y timón.

Disruption (interrupción) es cualquiera de las actividades anteriores, ya confirmada, e interrumpida por la acción de fuerzas militares.

En el siguiente gráfico podemos apreciar el estado de la cuestión para 2009, año en que comenzó a funcionar la Operación Atalanta de la UE para el Cuerno de África.

Los números al 2009 (figura 3) nos reflejan la falta de respuesta de las fuerzas navales ante la hostilidad de los piratas ya que del total de los incidentes (284) sólo el 16% pudo ser evitado (46).

A pesar de que el número de eventos mantuvo su tendencia alcista, para 2010 y 2011 la efectividad y el incremento de unidades aeronavales comenzaron a balancear los números. Recordemos que se habían incorporado a la región la CTF 151 y se incrementaba el número de países que unilateralmente desplegaba sus unidades para la protección de sus navíos de bandera.

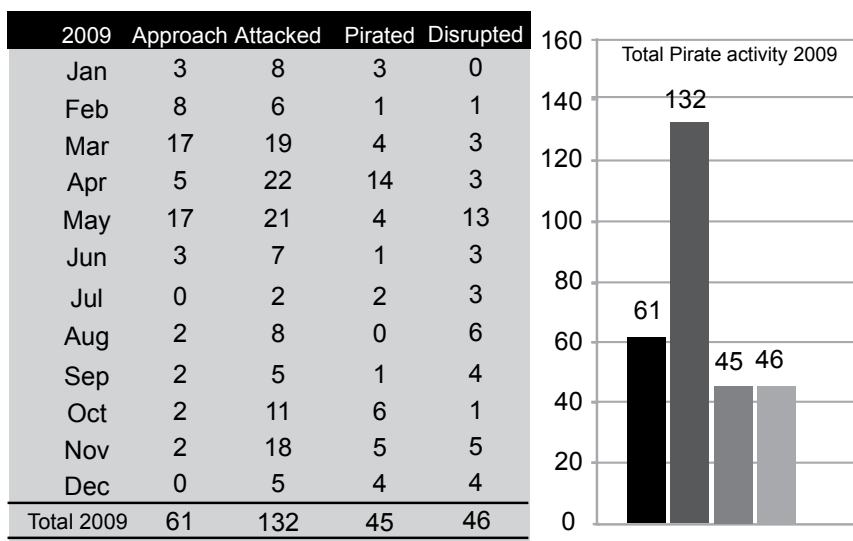


Figura 3. Actividades de piratería en 2009. <http://www.shipping.nato.int/Pages/Piracystatistics.aspx>

A modo de ejemplo revisamos el 2011 (figura 4), donde sobre el total de incidentes (327) el 30% pudo ser interrumpido, salvaguardando la seguridad de las dotaciones y navíos mercantes:

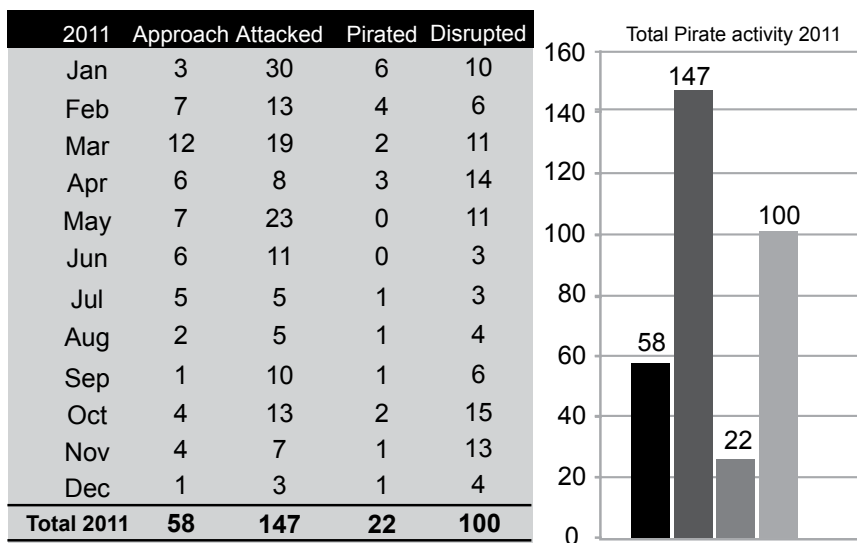


Figura 4. Actividades de piratería en 2011. <http://www.shipping.nato.int/Pages/Piracystatistics.aspx>

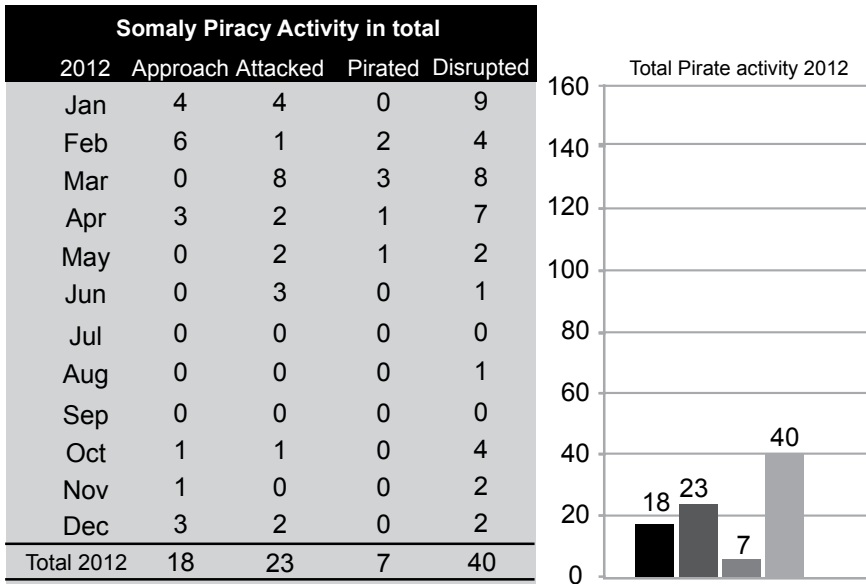


Figura 5. Actividades de piratería en 2012. <http://www.shipping.nato.int/Pages/Piracystatistics.aspx>

En 2012 se incrementa aún más el control de los espacios marítimos, lo cual se comprueba en las estadísticas de ese año (figura 5). Habiéndose reducido en un 75% el número de incidentes, del total (88) un elevado 45% (40) pudo ser neutralizado por el componente aeronaval.

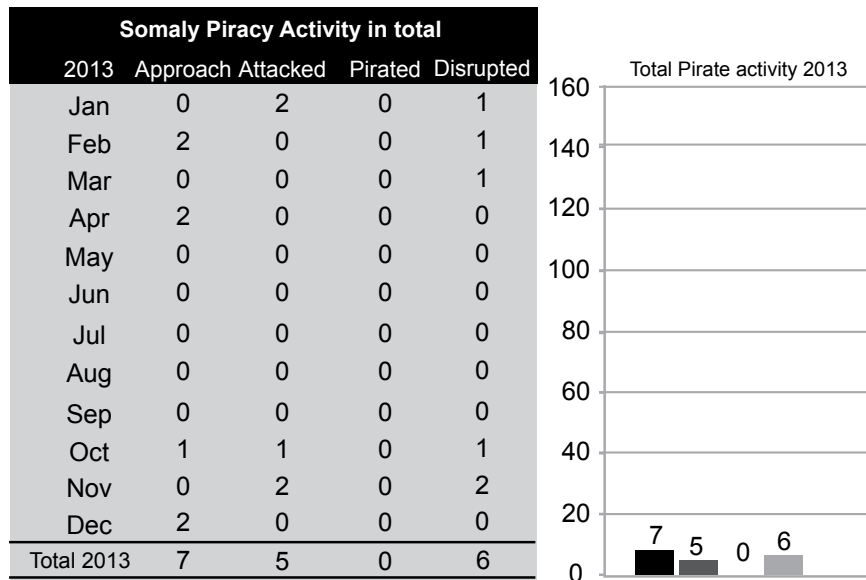
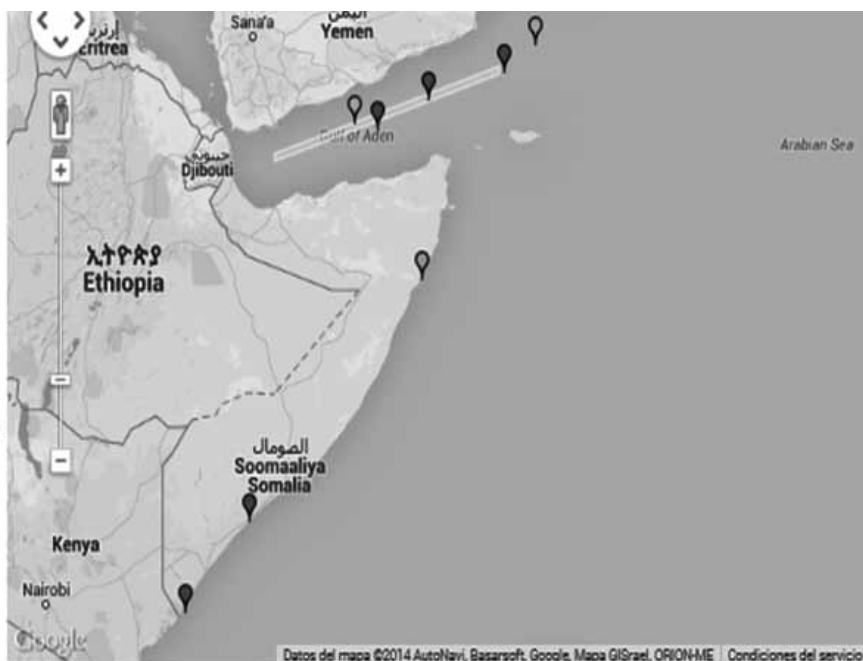


Figura 6. Actividades de piratería en 2013. <http://www.shipping.nato.int/Pages/Piracystatistics.aspx>

Ya para 2013 (figura 6), con todas las operaciones internacionales en desarrollo y el incremento de agencias de seguridad privada vemos una drástica disminución de este tipo de criminalidad.

Otros datos interesantes de ese año para mostrar son, primero, que es el primer año sin secuestros de embarcaciones y segundo, las aproximaciones superan en número a los ataques lo que nos da la pauta que los piratas al acercarse a los navíos mercantes y constatar que contaban con personal fuertemente armado abordo (agentes privados), renunciaban a su intento.

De esta manera, se ratifica la tendencia decreciente en aguas del Adén y Somalia. En la figura 7 vemos los incidentes registrados en 2014. Si excluimos las actividades sospechosas en gris oscuro, las que no fueron computadas en las estadísticas anteriores, sólo 2 ataques fueron llevados a cabo por piratas. En lo que va del 2015 no se han registrado casos, por lo que podremos afirmar con poco lugar a dudas que este año no ha habido piratería marítima, al menos oficialmente denunciada.



Legend

Pirated
 Attacked
 Approached
 Suspicious Activity
 Miscellaneous

Figura 7. Actividades de piratería en 2014. Nótese el rectángulo amarillo en el Golfo de Adén que representa el corredor IRTC. <http://www.shipping.nato.int/Pages/LargeAlertMap365.aspx>

Análisis de la solución del conflicto

Tanto las estadísticas de la IMB PRC mostradas como las ofrecidas por el NSC confirman la desaparición actual del conflicto, al menos en las aguas que son motivo de estudio. Según Donna Hopkins, coordinadora para asuntos contra la piratería y la seguridad marítima del Departamento de Estado de Estados Unidos, “la extraordinaria disminución de la piratería se debe principalmente a las operaciones contra de la piratería que han llevado a cabo distintas armadas nacionales, y a la mejor autoprotección de las embarcaciones comerciales que utilizan equipos de seguridad armados a bordo”³¹.

La pregunta que sigue es si se sigue justificando el gasto multimillonario de los Estados y coaliciones en sus respectivos despliegues (alrededor de 1.200 millones en 2014). Ibáñez Gómez asegura que “algunos países pueden haber llegado a la conclusión de que la seguridad privada es suficiente para evitar los secuestros y, en consecuencia, retirar gradualmente sus fuerzas. Así que la operación Atalanta podría no extenderse más allá de su actual mandato (diciembre del 2016). ¿Consecuencias del final de la operación Atalanta o de una reducción en la presencia militar en la zona? En mi opinión, tal vez más ataques, pero no más secuestros, gracias a la presencia de vigilantes privados armados”³².

La solución desde la teoría

El éxito de las acciones en su conjunto está demostrado, tanto en la práctica como a través de la opinión de los analistas. Sin embargo un análisis más exhaustivo nos va a permitir determinar qué componente de la respuesta internacional, si el estrictamente militar o las agencias de seguridad privada, ha contribuido con un mayor porcentaje a la eficiencia de la tarea. Mediante el empleo de la teoría propuesta por el estratega norteamericano Ivan Arreguín-Toft³³, referente a conflictos asimétricos, intentaremos lograrlo.

Como ya fue desarrollado, la criminalidad organizada y transnacional de la piratería emplea técnicas y tácticas del componente débil de los conflictos

31 MORSE, Jane: Artículo “Éxito de operaciones mundiales dirigidas a eliminar la piratería marítima”, Departamento de Estado de EEUU, febrero 2014. (Disponible en: <http://iipdigital.usembassy.gov/st/spanish/article/2014/02/20140225294040.html#ixzz3HOBnqZIB>)

32 Textual extraído de la entrevista efectuada por el suscripto al Dr. Fernando Ibáñez Gómez vía email el 06 de abril de 2015.

33 ARREGUÍN-TOFT, Ivan: comentario periodístico sobre “How the weak win wars. A theory of asymmetric conflict”. Cambridge University Press, diciembre 2005. (Disponible en: http://belfercenter.ksg.harvard.edu/publication/1961/how_the_weak_win_wars.html)

asimétricos para enfrentar a su contraparte fuerte. Según Arreguin-Toft en los conflictos asimétricos de los últimos 200 años el actor más fuerte es el que ha alcanzado la victoria (figura 9). Sin embargo esta afirmación se basa en un promedio sustentado en un período de tiempo (1800 – 2003) donde las características de los conflictos ha mutado, luego del fin de la Guerra Fría y fundamentalmente, luego del 11-S, transformando la agenda de seguridad internacional. Es así que podemos afirmar que si bien el promedio favorece al fuerte, en el último período considerado (1950 – 1999) el resultado es el opuesto (figura 10) con un 49% para el fuerte y un 51% de victorias para el bando débil.

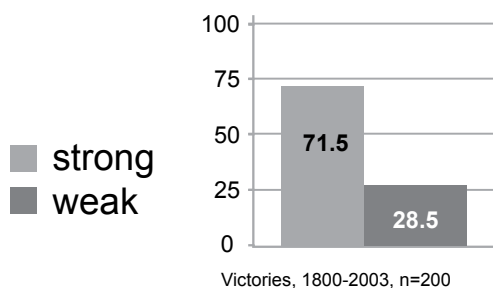


Figura 9. Porcentaje de victorias obtenidas entre 1800 y 2003. <http://www.niemanwatchdog.org/index.cfm?fuseaction=background.view&backgroundid=163>

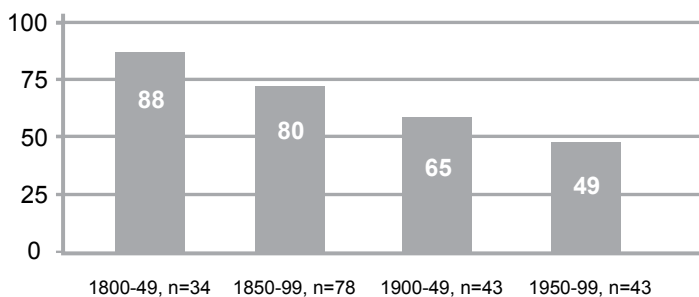


Figura 10. Porcentaje de victorias obtenidas por el actor fuerte en periodos de 50 años. <http://www.niemanwatchdog.org/index.cfm?fuseaction=background.view&backgroundid=163>

En su teoría, la clave está en la forma en que los actores decidan intervenir en el conflicto. Una aproximación directa pretende destruir la capacidad de lucha del adversario. Una aproximación indirecta busca anular su voluntad de luchar.

Llevado al conflicto que nos ocupa, las fuerzas internacionales han empleado la aproximación directa intentando la erradicación de la piratería mediante el empleo de tácticas navales tradicionales, tales como escoltas de convoy, registro y captura de embarcaciones, etc. Mientras tanto, la piratería encontró en la aproximación indirecta el éxito inicial.

Siguiendo a Arreguin-Toft, cuando la aproximación de ambos contendientes es distinta (directa-indirecta o indirecta-directa) termina habitualmente en una victoria del más débil, dado que puede intercambiar principios por tiempo, con lo que la ventaja del más fuerte es evitada y su voluntad de luchar se va erosionando según se prolonga el conflicto. Por otro lado, cuando la aproximación es la misma (directa-directa o indirecta-indirecta) el actor débil suele ser derrotado dado que comparten valores, objetivos, condiciones para obtener la victoria y no logra alterar la ventaja del actor fuerte. Empleando su análisis estadístico, cuando la aproximación es la misma el adversario más fuerte logra la victoria en un 76% de los conflictos. Cuando la aproximación es distinta es el adversario más débil quien vence en un 63% de los casos (figura 11).

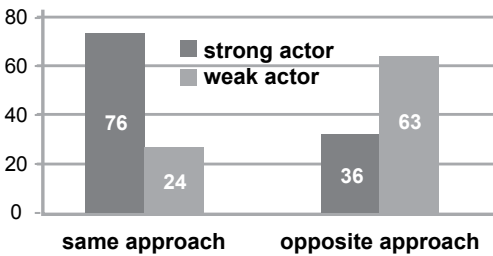


Figura 11. Porcentaje de victorias obtenidas en función de la aproximación al conflicto empleada entre 1800 y 2003. <http://www.niemanwatchdog.org/index.cfm?fuseaction=background.view&backgroundid=163>

Evidentemente es imposible que los piratas empleen la aproximación directa. Es aquí donde definimos a las agencias de seguridad privada como el elemento de la respuesta internacional que ofreció la porción de aproximación indirecta necesaria, a través de sus técnicas de empleo, tipo de armamento, la no necesidad de apego a las leyes de la guerra y

al Derecho Internacional Humanitario, rozando la ilegalidad en su accionar y el valor intimidatorio que esto significa para los piratas.

Finalizando con las aseveraciones obtenidas de Ibáñez Gómez en la entrevista ya citada, “amén de la importancia del papel de la presencia militar internacional, el factor crítico que explica la ausencia de secuestros

de buques mercantes por piratas somalíes es la presencia de equipos de seguridad privada armada en dichos buques. En 2011, el 35% de los buques atacados llevaba un equipo de seguridad armado. En 2012, esta cifra se elevó al 60% y desde 2013 más del 90%. Y, a mi juicio, hay una correlación entre la presencia de los equipos de seguridad y la dramática caída de los secuestros en aguas de Somalia. Desde mayo de 2012 los piratas no han sido capaces de secuestrar un mercante”.

Reflexiones Finales

El desarrollo del presente trabajo nos ha permitido entender y visualizar en la práctica conceptos tales como nuevas guerras, Estado fallido, conflicto asimétrico, crimen organizado, amenaza transnacional, seguridad colectiva, alianza, coaliciones, aproximación directa e indirecta, etc. La situación en el país africano los agrupa y le dan contexto y concepto a la piratería somalí.

Lo novedoso para nuestra convulsionada agenda de seguridad internacional es que en este conflicto actual se viven vientos favorables para su solución, hecho verificando a través de la exposición de datos estadísticos (IBM PRC – NSC) y teóricos (Arreguin-Toft).

Surgen algunas enseñanzas importantes de resaltar. Primero, la complejidad del contexto tiene que ser indefectiblemente analizada y entendida para poder interpretar cómo se desarrolla el crimen organizado y qué medidas pueden adoptarse para su aplicación y la neutralización de otros de similares características.

Segundo, el éxito alcanzado por la respuesta marítima internacional (Estatal y privada), es difícilmente sustentable en el tiempo, fundamentalmente por los costos que insume la primera. Al momento podemos considerar que disuade y previene, pero difícilmente erradique. Asimismo, su parte privada debe generar un llamado de atención con respecto a la cada vez menor eficiencia de los Estados en el combate de estas amenazas y la competencia que para éstos representan.

Es bueno aclarar que los medios empleados pueden ser similares pero los fines son diametralmente opuestos. Por último, no es fácil conocer la labor

real que las empresas de seguridad privada realizan para proteger a los barcos contra la piratería somalí, por lo que las consecuencias de sus actos aún no pueden ser medidos en relación a como ellos pueden influir en la seguridad internacional.

Entendemos así que se necesita una propuesta más profunda para terminar de raíz esta la actividad. Asociado con el punto anterior y como tercera enseñanza, las debilidades de gobernabilidad, y el caso extremo del Estado fallido, alimentan la propagación de fenómenos como la piratería al punto de institucionalizarlo. Vemos, por ejemplo, como las economías locales pasan a criminalizarse sin una intención manifiesta de hacerlo como consecuencia de su dependencia de la única actividad que la fomenta, el delito.

La mejora de la situación interna del país y la capacidad futura de Somalia como Estado para garantizar su propia seguridad son consideradas piezas clave en un futuro para acabar con las actividades de piratería en dicha zona.

Bibliografía

- Arreguín-Toft, Ivan:** comentario periodístico sobre How the weak win wars. A theory of asymmetric conflict. Cambridge University Press, diciembre 2005. Disponible en: http://belfercenter.ksg.harvard.edu/publication/1961/how_the_weak_win_wars.html
- Bartolome, Mariano:** La seguridad internacional post 11-S: contenidos, debates y tendencias, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2006.
- Bhaskar, Uday:** Post-Cold War Security, Strategic Analysis XXI: 8, Noviembre de 1997, pp. 1135-1148.
- Centro De Información Sobre Piratería De La Oficina Marítima Internacional (Imb Pre).** Información y datos disponibles en: <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre>
- Convención de Ginebra sobre la alta mar,** abril de 1958. Disponible en: http://noticias.juridicas.com/base_datos/Admin/cgam.html
- Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho en el mar, Montego Bay, Jamaica, diciembre de 1982.** Disponible en: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf
- Fund For Peace.** Información disponible en: <http://ffp.statesindex.org/rankings-2014>
- Hoffman, Frank:** Hybrid threats: reconceptualizing the evolving character of modern conflict, Strategic Forum, Institute for National Strategic Studies, National Defense University, April 2009.
- Ibáñez Gómez, Fernando:** La amenaza de la piratería marítima a la seguridad internacional: el caso de Somalia, Tesis Doctoral, Ministerio de Defensa (España), Madrid, diciembre de 2012.
- Kaldor, Mary:** New and Old Wars: Organised Violence in a Global Era, Manifiesto Challenge: Advancing Global Citizenship, Londres, octubre de 2006.
- Lambakis, Steven J.:** Reconsidering Asymmetric Warfare, Joint Force Quarterly, número 36, diciembre-marzo de 2005.
- Levergne, Marc:** Reconstrucción del Cuerno de África, El Atlas IV de le Monde Diplomatique: Mundos Emergentes, Capital Intelectual, Buenos Aires, 2012.
- Lind, William S. et al:** The Changing Face of War: Into the Fourth Generation, Marine Corps Gazette, October 1989, pp. 22-26. Disponible en: <https://www.mca-marines.org/files/The%20Changing%20Face%20of%20War%20-%20Into%20the%20Fourth%20Generation.pdf>
- Mack, Andrew:** Why big nations lose small wars: the politics of asymmetric conflict, World Politics, Vol. 27, n.º 2, pp. 175-200. Disponible en: <http://web.stanford.edu/class/polisci211z/2.2/Mack%20WP%201975%20Asymm%20Conf.pdf>
- Metz, Steven:** Asymmetry and U.S. Military Strategy: Definition, Background, and Strategic Concepts, Strategic Studies Institute, US Army War College, January 2001. Disponible en: <http://www.strategicstudiesinstitute.army.mil/pubs/summary.cfm?q=223>
- Morse, Jane:** Artículo Éxito de operaciones mundiales dirigidas a eliminar la piratería marítima, Departamento de Estado de EEUU, febrero 2014. Disponible en: <http://iipdigital.usembassy.gov/st/spanish/article/2014/02/20140225294040.html#ixzz3HOBnqZIB>
- Nato Shipping Centre,** <http://www.shipping.nato.int/Pages/aboutus.aspx>
- Organización de las Naciones Unidas,** <https://www.unodc.org/ropan/es/organized-crime.html>
- Organización Del Tratado Del Atlantico Norte,** <http://www.mc.nato.int/about/Pages/Operation%20Ocean%20Shield.aspx>
- Real Instituto Elcano:** El ABC de la misión en Somalia, Madrid, diciembre de 2011.

Resoluciones del Consejo de Seguridad de la ONU contra la piratería en: <http://www.interpol.int/es/Criminalidad/Pirateria-maritima/Pirateria-maritima>

Union Europea, http://eeas.europa.eu/csdp/missions-and-operations/eu-navfor-somalia/mission-description/index_en.htm

Us Navy, http://www.navy.mil/submit/display.asp?story_id=41687

Van Creveld, Martin: The Transformation of War, the Free Press, New York, 1991.

Wilson G. I.; Bunkers, Frank; SULLIVAN John P.: Anticipating the Nature of the Next Conflict, Journal of Counterterrorism and Security International, Volumen 7, primavera de 2001.

Woodward, Susan: Fragile State: Exploring the Concept, Fundación para las Relaciones Internacionales y el Diálogo Exterior, Madrid, 2006.