

# EL USO DE LA FUERZA EN LA PREVENCIÓN Y PERSECUCIÓN DE LA PIRATERÍA MARÍTIMA FRENTE A LAS COSTAS DE SOMALIA\*

**JOSÉ MANUEL SOBRINO HEREDIA**

*Catedrático de Derecho Internacional Público  
Universidad de A Coruña*

Recepción: 15 de junio de 2011

Aprobado por el Consejo de Redacción: 15 de julio de 2011

**RESUMEN:** La piratería marítima es un delito internacional ancestral y actual. La diferencia con el pasado es que ahora este delito se presenta no sólo bajo su forma tradicional: actos ilegales de violencia cometidos en alta mar con un propósito de lucro o personal; sino, también, como actos de violencia, detención o depredación en aguas territoriales y/o por motivos políticos, dificultando tanto su prevención, como su represión. Esto sucede, de forma particularmente grave, frente a las costas de Somalia. Donde se multiplican los incidentes que implican el uso de la fuerza por las operaciones militares internacionales desplegadas en la zona. El propósito de este trabajo es examinar, cuál es la base jurídica que permite el empleo de la fuerza, en qué situaciones esto es posible y quiénes están facultados para ello.

**PALABRAS CLAVES:** Piratería marítima. Robo a mano armada. Uso de la fuerza. Operaciones militares internacionales. Fuerzas armadas privadas.

**ABSTRACT:** Maritime piracy is an ancestral and current international crime. These days this crime is not based only on its original practice – illegal and violent acts portrayed in high sea with a financial or personal objective.–, but also on acts of violence, detention or predatory in territorial waters and/or under political issues, hindering its prevention as well as its repression. This succeeds particularly serious in front of coasts of Somalia, where they

---

\* Este trabajo se enmarca dentro del proyecto de investigación titulado "La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar frente a los cambios acaecidos en la sociedad internacional: propuestas de desarrollo y de revisión" (DER2010-21732/JURI), financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación.

multiply incidents involving the use of force by international military operations deployed in the area. The purpose of this paper is to examine which is the legal base for the use of force, in what situations it is possible and who is entitled to it.

**KEYS WORDS:** Maritime piracy. Armed robbery. Use of force. International military operations. Private armed forces.

SUMARIO: I. INTRODUCCIÓN. II. LA BASE JURÍDICA PARA PREVENIR Y REPRIMIR LOS ACTOS DE PIRATERÍA EN SENTIDO ESTRICTO. III. LA PREVENCIÓN Y REPRESIÓN DEL BANDIDAJE Y LOS ROBOS A MANO ARMADA EN EL MAR. IV. EL CONSEJO DE SEGURIDAD DE LAS NACIONES UNIDAS FRENTE A LOS ACTOS DE PIRATERÍA Y ROBO A MANO ARMADA FRENTE A LAS COSTAS DE SOMALIA. V. LA ACTUACIÓN DE OPERACIONES MILITARES INTERNACIONALES Y DE FUERZAS PRIVADAS PARA PREVENIR Y REPRIMIR LA PIRATERÍA Y EL ROBO A MANO ARMADA EN EL MAR. VI. CONSIDERACIONES FINALES.

## I. INTRODUCCIÓN

La piratería, uno de los delitos más antiguos del Derecho de Gentes y uno de los primeros en ser de foro universal, no es vestigio de un pasado marítimo, ni un epifenómeno geográfico, sino que constituye, como es fácilmente constatable, una cruda y recurrente realidad. Piratas aislados o estructuras criminales organizadas, actuando frecuentemente con absoluta impunidad y, a veces, en connivencia con las autoridades locales, están tras el incremento, en los últimos diez años, en un 500% de los ataques a buques de transporte, de pesca y de recreo en zonas localizadas, actualmente, en el corazón del tráfico marítimo internacional y, entre otras, en el Océano Índico frente a las costas de Somalia.

La diferencia con el pasado, es que, hoy en día, este delito se presenta no sólo bajo su forma tradicional, esto es la de actos ilegales de violencia, detención o depredación cometidos desde un buque privado en alta mar, o en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, por motivos de provecho personal, contra un buque o contra personas o bienes a bordo de ellos<sup>2</sup>; sino, también, en formas renovadas, ya que con frecuencia estos actos ocurren en aguas territoriales y no siempre con fines privados y ánimo de lucro, sino por motivos políticos, o por razones en las que el *animus ferendi* y el objetivo político se confunden, haciendo imposible o muy difícil el separarlos.

Ello explica que en los foros internacionales y en diversos textos de distinto alcance jurídico se estén acuñado nuevas expresiones y nuevas figuras como las de "piratería y robo armado en el mar", "piratería por analogía", "para-piratería" o, con carácter más genérico, "actos contra la seguridad marítima de los Estados"<sup>3</sup>.

Pero, al mismo tiempo, esta situación se complica desde el momento en que estas categorías se entremezclan y alían. En efecto, la piratería, para alcanzar una mayor eficacia, se asocia frecuentemente con el bandidaje, situaciones en las que delitos internacionales y de derecho común se flanquean y, además, pueden, a su vez, acompañarse con acciones terroristas, intersosteniéndose logística y financieramente. Todo ello hace que jurídicamente

2 Artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10.12.1982.

3 Sobre esta evolución, he tenido la ocasión de pronunciarme en otros trabajos, en particular, Sobrino, J.M.: "Piratería marítima y terrorismo en el mar", *Cursos de Derecho Internacional Vitoria-Gazteiz*, Bilbao, 2009, pp. 80-147.

estas situaciones tengan un difícil acomodo y se vea dificultada su prevención y represión tanto desde una perspectiva internacional como nacional.

La industria marítima, la principal afectada, ha tenido que poner en marcha medidas de autoprotección en los buques, hacer frente al crecimiento de las primas de los seguros y utilizar rutas alternativas más largas, como la del cabo de Buena Esperanza, para evitar las aguas infestadas de piratas, todo ello en un contexto de crisis económica, con el mercado de fletes a la baja<sup>4</sup>. Si lo anterior es importante, hay que resaltar que los principales perjudicados por la piratería son los profesionales de la mar que ven en peligro su vida o su libertad.

Justamente, para tratar de combatir estas actividades ilegales y, ante la ausencia de un gobierno efectivo en Somalia capaz de hacerlo<sup>5</sup>, y con el propósito de proteger la navegación marítima en esta zona se han desplegado en ella fuerzas aeronavales de distintas Organizaciones internacionales y, también, de Estados que están actuando individualmente<sup>6</sup>. En efecto, bajo el paraguas jurídico de las resoluciones del Consejo de Seguridad de las NU en particular y del Derecho internacional en general, se han desplegado en el Océano Índico tres importantes operativos militares aeronavales: uno, formado por una coalición de Fuerzas Marítimas Combinadas, capitaneada por los EE.UU. y, en la actualidad representada por la *Fuerza Combinada de Operaciones 151*; otro constituido por operaciones aeronavales desarrolladas por la OTAN (las operaciones *Allied Protector* y *Ocean Shield*); y, otra, finalmente, por la U.E., la llamada operación *Atalanta*. En el desarrollo de su misión, estas operaciones militares internacionales están utilizando todos los medios necesarios para ello, incluido el uso de la fuerza, lo que les ha llevado a intervenir en numerosas ocasiones, deteniendo piratas, aprehendiendo embarcaciones o hundiéndolas, resultando, a veces, heridos y muertos en estas acciones.

El propósito, precisamente, de este trabajo, es mostrar, brevemente, dónde se localiza el sustento jurídico del uso de la fuerza por las operaciones militares internacionales desplegadas en aguas frente a las costas de Somalia. Para ello, abordaré, en primer lugar, el fundamento jurídico internacional que permite perseguir con carácter universal el delito internacional de piratería, esto es aquellos actos ilegales que se producen en alta mar, en ZEE o en aguas no sujetas a la jurisdicción de ningún Estado (II). Para, en un segundo momento, situarme ante aquellos casos de piratería y robo a mano armada (III) que, al poner en peligro la paz y la seguridad de la región, han llevado al Consejo de Seguridad, desde 2008 hasta hoy, a adoptar, sobre la base del Capítulo VII de la Carta de las NU, una serie de resoluciones donde autoriza a los Estados miembros y Organizaciones regionales e internacionales interesadas a utilizar todos los medios necesarios para combatir estos

---

4 Polere, P.: "La piraterie maritime aujourd'hui", *Droit Maritime Français*, nº659, 2005, p.391. En las zonas más peligrosas, las compañías de seguros han identificado ciertos países a riesgo, de manera que han incrementado las pólizas de seguro, lo que repercute sobre el coste del transporte marítimo y sobre el precio de las mercancías transportadas.

5 Sobre este Estado fallido, véase, Jiménez Piernas, C.: "Los Estados fracasados y el Derecho internacional: el caso de Somalia", *REDI*, nº 1, 2010, pp.17-59.

6 Treves, T.: "Piracy, Law of the Sea and Use of Force: Developments off the Coast of Somalia", *EJIL*, nº 20, 2009, pp. 412 ss.

actos en aguas territoriales de Somalia e, incluso, si fuera necesario, en el propio territorio de Somalia (IV). Si bien, la protección de la navegación marítima se está llevando a cabo, esencialmente, por fuerzas armadas provenientes de distintos Estados y Organizaciones internacionales. Lo cierto es que, el incremento de la piratería y los robos a mano armada en el mar, han llevado a algunos Estados de pabellón a autorizar que sus barcos lleven fuerzas armadas privadas a bordo, e, incluso a que se destinen buques privados a estos fines, como si la vieja institución del corso hubiera resucitado, tal y como veré para finalizar mi presentación (V).

## II. LA BASE JURÍDICA PARA PREVENIR Y REPRIMIR LOS ACTOS DE PIRATERÍA EN SENTIDO ESTRICTO

Los actos de violencia, detención o depredación cometidos con fines personales por las tripulaciones de los esquiifes privados somalíes, realizados en el alta mar o en la ZEE contra los buques mercantes, de pesca y de recreo y las personas y bienes que se encuentran a bordo de los mismos, son actos de piratería según el Derecho internacional. Su prevención y represión concierne a todos los Estados y no sólo a los Estados ribereños del Océano Índico. En relación con ello, cabe destacar que, históricamente, la piratería marítima ha sido uno de los primeros delitos en considerarse como delito internacional y uno de los primeros en ser de foro universal.

En efecto, desde tiempo inmemorial se ha calificado al pirata de enemigo del género humano, y al delito de piratería como un crimen de Derecho de Gentes<sup>7</sup>, cuya persecución, en principio, interesa, como decía, a todas las naciones, para salvaguardar el principio de libertad de los mares y el bien jurídico de la seguridad en la navegación. Se caracteriza, pues, esta práctica por afectar a la Comunidad internacional en su conjunto y obliga a los Estados a prevenir y sancionar su ejecución, y a cooperar para ello<sup>8</sup>. De ahí que se justifique el reconocimiento de la competencia universal que autoriza a cualquier Estado a reprimir los actos de piratería, capturar el navío pirata, detener a los piratas, juzgarlos y en su caso encarcelarlos. Pudiendo, para alcanzar tales fines utilizar, de forma compatible con el Derecho internacional, todos los medios necesario para ello, véase, el uso de la fuerza.

Estamos, por tanto, ante una excepción de raigambre consuetudinaria al principio también clásico de libertad de navegación en alta mar y ZEE que sujeta, como es sabido, a los buques que en ella navegan a la única jurisdicción del Estado de su pabellón (art. 92 CNUDM). En aplicación de tal excepción, cada Estado se ve investido de un poder de policía y de una competencia represiva para hacer frente a la piratería. Tratándose de un delito de foro universal, cualquier Estado, como recoge el art. 105 de la CNUDM, puede apresarse en

7 Veáanse, aproximaciones a esta cuestión diferenciadas en el tiempo: García Arias, L.: « La piratería como delito del Derecho de Gentes », *Estudios de Derecho internacional marítimo*, Zaragoza, 1963, pp. 29-65; Voelckel, M. : « La piraterie est-elle un crime de droit des gens ? », *Annuaire du droit de la mer*, T. V., 2000, pp. 93-121.

8 Rodríguez-Villasante y Prieto, J.L.: "Aspectos jurídico-penales del crimen internacional de piratería", *La persecución de los actos de piratería en las Costas Somalíes* (Castillejo Manzanares, R. Coord.), Ed. Tirant, Valencia, 2011, 113-144.

el alta mar o en ZEE, a cualquier buque pirata así como a cualquier buque capturado y en poder de los piratas, detener a las personas implicadas en esta clase de actos e incautarse de los bienes que se encuentren a bordo.

Ello no quiere decir que la actividad de piratería desnacionalice el navío (art. 104), lo que provoca es la pérdida de la protección del Estado del pabellón. En este sentido, cualquier buque de guerra o las aeronaves militares, u otros buques o aeronaves que lleven signos claros identificándolos al servicio de un gobierno tendrán derecho de visita cuando haya motivos razonables para sospechar que un buque se dedica a la piratería [art. 110, a) CNUDM] y a llevar a cabo apresamientos por causa de piratería (art. 107 CNUDM).

A todo ello, se une una obligación de cooperación, en el sentido de que todos los Estados, tanto ribereños como no, deben cooperar de conformidad con lo dispuesto en el art. 100 de la CNUDM 82, y en toda la medida de lo posible en la represión de la piratería en alta mar o en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún Estado. En el Derecho internacional actual el Estado tiene la obligación de cooperar en toda la medida de lo posible en la represión de la piratería en estos espacios marinos, lo que no significa que esté obligado a trasladar al territorio nacional para que sean juzgados por sus tribunales a los presuntos piratas. La obligación es la de combatir la piratería, no la de juzgar a los piratas. En otros términos puede optar por entregarlos a otro país donde esté tipificado el delito de piratería para que sean allí juzgados<sup>9</sup>.

Por tanto, el fundamento del uso de la fuerza contra un buque o personas que realizan actividades de piratería en sentido estricto se encuentra en el Derecho internacional consuetudinario y en la propia Convención de las N.U. sobre el Derecho del Mar de 1982. No va a ser, pues, precisa ninguna autorización a mayores. Pero puede ocurrir que en esta labor de policía marítima universal, un buque de un tercer Estado deba perseguir a la embarcación pirata desde las aguas internacionales o no jurisdiccionales a las aguas territoriales del Estado ribereño, o incluso alcanzar a los piratas una vez que hayan desembarcado en tierra. Frente a tales eventualidades, el Consejo de Seguridad mediante una batería de resoluciones adoptadas sobre la base del Capítulo VII de la Carta de las N.U. desde 2008 hasta la fecha, autoriza expresamente esta actuación, con el consentimiento de las autoridades de Somalia, al considerarla necesaria para garantizar la paz y seguridad internacionales amenazadas en esta región y, particularmente, para combatir la amenaza que tales actos representan para el suministro rápido, seguro y efectivo de ayuda humanitaria a Somalia y la región, para la navegación internacional y la seguridad de las rutas marítimas comerciales, y para otros buques vulnerables, así como para las actividades pesqueras realizadas de conformidad con el derecho internacional.

9 Sobre esta cuestión, pueden consultarse, entre otros: J. L. Rodríguez Villasante y Prieto: "Aspectos jurídico-penales del crimen internacional de piratería", *La persecución de los actos de piratería en las Costas Somalíes* (R. Castillejo, Coord.), Ed. Tirant, Valencia, 2011, pp. 113 y ss; J. J. Martín-Casallo López: "Doctrina de la Fiscalía en la persecución de los actos de piratería", *ibid.*, pp. 11 y ss.

### III. LA PREVENCIÓN Y REPRESIÓN DEL BANDIDAJE Y LOS ROBOS A MANO ARMADA EN EL MAR

No siempre los actos ilegales de violencia, detención o depredación se producen en aguas internacionales o en ZEE. Frecuentemente estas acciones de pillaje y violencia en el mar tienen como escenario los puertos, aguas cercanas a las costas, navíos en aguas interiores o en mar territorial. Se trata de actos que desde un punto político constituirían piratería, pero que desde una perspectiva jurídica internacional sería de puro bandidaje perseguible por el derecho interno del Estado. En el caso que estamos examinando, por el derecho interno de Somalia. Pues es este país el que, al menos formalmente, ejerce su soberanía territorial sobre estos espacios.

De una lectura conjunta de los arts. 100 y 107 de la CNUDM de 1982, cabría extraer que los Estados no pueden rechazar sin justificación alguna toda intervención para reprimir la piratería en sus costas. Pensamos que la discrecionalidad de tal decisión, está limitada por el deber de cooperar en la represión de la piratería e incluso podría interpretarse que tal consentimiento está implícito, salvo declaración expresa de dicho Estado manifestando lo contrario.

¿Pero qué ocurre, cuándo, tal y como sucede en Somalia, las autoridades nacionales no están en condiciones de asumir la prevención y represión de estos actos ilegales? Y al respecto, no es necesario recordar que Somalia carece de gobierno efectivo desde 1991, que es un país dividido, donde el caos político y la miseria favorecen múltiples prácticas ilegales, como el vertido de tóxicos en sus aguas por terceros países, la pesca ilegal, o lo que ahora nos preocupa los robo a mano armada en sus aguas y las actividades de piratería<sup>10</sup>.

¿Dónde se encuentra, entonces, el fundamento legal para usar la fuerza en estos casos? Lo localizamos en las antes citadas resoluciones del Consejo de Seguridad que al reconocer la crítica situación reinante en Somalia y atender las diversas solicitudes formuladas por el Gobierno Federal de Transición de ese país para que se le preste asistencia para luchar contra la piratería frente a su costa y estimando que la situación en estas aguas constituye una amenaza para la paz y seguridad internacionales en la región, viene autorizado desde 2008<sup>11</sup>, en el ejercicio de sus potestades en materia de seguridad colectiva, y previo consentimiento de las autoridades somalíes, la adopción de las medidas necesarias, incluido el uso de la fuerza, por buques y aeronaves militares de todos aquellos Estados y organizaciones regionales (la OTAN y la UE) interesadas en colaborar con el Consejo de Seguridad para restablecer la paz y la seguridad en esta región y combatir la piratería y los robos a mano armada en esos espacios marinos.

10 Sobre estas cuestiones, véase, el libro colectivo: Castillejo Manzanares, R.: *La persecución de los actos de piratería en las Costas Somalíes*, Ed. Tirant, Valencia, 2011.

11 Uno de los primeros análisis sobre esta actividad del Consejo de Seguridad en Somalia, puede verse en: D. Guilfoyle: "Piracy of Somalia: UN Security Council Resolution 1816 and IMO regional counter-piracy efforts", en *ICLQ*, vol LVII, 2008. Véase, también, Jorge Urbina, J.: "La contribution du Conseil de Sécurité à la coopération internationale pour la lutte contre la piraterie dans le Golfe d'Aden et au large des côtes de la Somalie », *Sûreté maritime et violence en mer. Maritime Security and Violence at Sea* (Sobrino Heredia, J.M., dir.), Ed. Bruylant, Bruxelles, 2011, pp. 283-300.

De esta forma, las resoluciones del Consejo de Seguridad, que tiene competencia para determinar cuando existe una amenaza contra la paz y seguridad internacionales y emprender acciones al respecto, se ha convertido en la principal fuente de justificación legal del uso de la fuerza por las operaciones militares internacionales desplegadas en las aguas del Océano Índico frente a Somalia. Estas resoluciones han sido adoptadas al amparo del Capítulo VII de la Carta de las N.U., cuyo art. 39 establece que *"El Consejo de Seguridad determinará la existencia de toda amenaza a la paz, quebrantamiento de la paz o acto de agresión y hará recomendaciones o decidirá qué medidas serán tomadas de conformidad con los artículos 41 (medidas que no implican el uso de la fuerza armada) y 42 (medidas realizadas por fuerzas armadas aéreas, navales o terrestres) para mantener o restablecer la paz y la seguridad internacionales"*. Pues bien, conforme a estas resoluciones, previa notificación de Somalia al Secretario General de la ONU, los buques o aeronaves militares de países que colaboran en la lucha contra la piratería con el gobierno de transición somalí pueden entrar en aguas territoriales somalíes con la misma autoridad con que actúan en alta mar o en ZEE, estando autorizados a emplear todos los medios necesarios para reprimir los actos de piratería y robo armado, en el respeto de las normas internacionales sobre derechos humanos y Derecho internacional humanitario. Ahondando en esta línea, incluso se permite la intervención en el propio territorio de Somalia.

#### **IV. EL CONSEJO DE SEGURIDAD DE LAS NACIONES UNIDAS FRENTE A LOS ACTOS DE PIRATERÍA Y ROBO A MANO ARMADA FRENTE A LAS COSTAS DE SOMALIA**

El agravamiento de la situación en Somalia, el recrudecimiento de los actos de violencia en el mar frente a sus costas ha llevado al Consejo de Seguridad a adoptar una serie de resoluciones. Veamos, brevemente, qué es lo que autorizan.

La primera resolución que hace mención a la piratería es la 1814 de 15 de mayo de 2008, en la que, además de apelar a la resolución del problema somalí, pidió a los Estados y Organizaciones regionales interesadas que tomaran medidas –sin especificar cuales– para proteger la navegación y el suministro de asistencia humanitaria a Somalia.

La siguiente Resolución del Consejo de Seguridad, centrada, ahora ya, en la piratería y robo a mano armada en el mar, la 1816 de 2 de junio de 2008, dispone que los Estados que estén interesados en el uso de las rutas comerciales situadas frente a la costa de Somalia aumenten y coordinen sus esfuerzos para desalentar los actos de piratería y, en este sentido, autoriza, con anuencia de las autoridades de Somalia (en concreto, la de Gobierno Federal de Transición), un derecho para persecuciones en alta mar hacia las aguas territoriales somalíes en caso de delito flagrante, así como la posibilidad de intervenir en las aguas territoriales de este país recurriendo a todos los medios necesarios de conformidad con el Derecho internacional.

Unos meses más tarde, en octubre del mismo año, el Consejo de Seguridad, tras observar con preocupación que se cometían actos de piratería cada vez más violentos y con armas más pesadas en una zona más amplia frente a las costas de Somalia, empleando

medios de gran alcance como buques nodriza, muestra todo ello de una organización y unos métodos de ataque más perfeccionados, emitió la Resolución 1838 donde exhorta a los Estados interesados en la seguridad marítima a que participen activamente en la lucha contra la piratería en alta mar frente a la costa de Somalia, desplegando buques de guerra y aeronaves militares, de conformidad con el derecho internacional, al tiempo que elogia la planificación de una posible operación naval militar de la Unión Europea con miras a dar aplicación a las Resoluciones 1814 y 1816, y que se sigan adoptando medidas para proteger los convoyes marítimos del Programa de Alimentos.

Estas medidas fueron prorrogadas para un período de 12 meses más por la *Resolución 1846 (2008)* del Consejo de Seguridad, de 2 de diciembre de 2008. En esta Resolución, donde se constata el incremento de la piratería propiciado por el pago de rescates cada vez más cuantiosos, se añadía un punto importante en su párrafo 15, enfatizando la necesidad de que los Estados asumieran la persecución legal de los piratas de acuerdo con la Convención para la Supresión de Actos ilegales contra la Seguridad de la Navegación Marítima de 1988 y de que cooperasen con la Organización Marítima Internacional a fin de crear la capacidad jurídica necesaria para el eficaz enjuiciamiento de las personas sospechosas de actos de piratería.

Estas Resoluciones, se ven, además, complementadas por la *Resolución 1844 (2008)* del Consejo de Seguridad, de 20 noviembre de 2008, por la que se solicita a los Estados congelar los activos financieros de las personas o entidades vinculados a los piratas que actúan frente a las costas de Somalia.

El 16 de diciembre de 2008 el Consejo de Seguridad adopta la Resolución que, por ahora, tiene un mayor alcance, se trata de la *Resolución 1851 (2008)* que establece medidas de coordinación y acciones que permiten intensificar las actividades que los Estados y organizaciones regionales llevan a cabo contra la piratería, en colaboración con el Gobierno Federal de Transición de Somalia, para asegurar el tráfico marítimo internacional y los transportes efectuados por el Programa Mundial de Alimentos. Autorizando, lo que es sobresaliente, el uso de la fuerza contra los piratas y bandidos en el territorio somalí y en su espacio aéreo suprayacente, con el fin de perseguirles en sus bases y disuadirles de actuar, mediando por parte del Gobierno Federal de Transición una notificación previa al Secretario General sobre los gobiernos que cooperan con él y están por tanto legitimados para llevar a cabo esos actos de fuerza. En esta Resolución el Consejo se muestra sumamente preocupado porque los ataques piratas se han vuelto más complejos y audaces ampliado su alcance geográfico. También, alienta a todos los Estados y Organizaciones que luchan contra la piratería para que se establezca en la región tanto un mecanismo de cooperación internacional que sirva de punto de contacto sobre todos los aspectos de la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar, como un centro de coordinación de información de la piratería con todos los instrumentos jurídicos pertinentes, a fin de investigar y enjuiciar el delito de piratería y robo a mano armada en el mar. Por tanto esta Resolución autoriza a adoptar todas las medidas que sean necesarias, incluso el uso de la fuerza, en Somalia, siempre que sean compatibles con el Derecho internacional humanitario y las normas internacionales de derechos humanos aplicables.

En el año 2009, se siguieron adoptando por el Consejo de Seguridad resoluciones sobre la situación en Somalia, algunas de las cuales se refieren, concretamente, al problema de la piratería y el robo a mano armada en el mar. De ellas destaca la Resolución 1897 (2009) de 30 de noviembre de 2009. En ella, ante la crítica situación reinante en Somalia y la dificultad de este país para enfrentarse a estas actividades ilegales, se decide la prórroga por 12 meses más de las resoluciones 1846 (2008) y 1851 (2008). Además se acoge con beneplácito la aprobación del Código de Conducta de Djibouti relativo a la represión de la piratería y el robo a mano armada contra buques en el Océano Índico occidental y el Golfo de Adén, y el establecimiento del Fondo Fiduciario del Código de Djibouti de la OMI, así como el Fondo Fiduciario Internacional del Grupo de Contacto para apoyar sus iniciativas, y reconoce los Esfuerzos de los Estados signatarios por elaborar marcos normativos y legislativos adecuados para luchar contra la piratería, aumentar su capacidad de patrullar las aguas de la región, interceptar los buques sospechosos y enjuiciar a los presuntos piratas.

En fin, unas últimas resoluciones, que tienen interés en la materia, son la Resolución 1918 (2010) de 27 de abril de 2010, en la que, el Consejo de Seguridad, se manifiesta gravemente preocupado por la amenaza que los actos de piratería y robo a mano armada representan, todavía, para la situación en Somalia y otros Estados de la región, así como para la navegación internacional y la seguridad de las rutas marítimas comerciales. Y, en particular, por el hecho de que se libere a personas sospechosas de piratería sin comparecer ante la justicia, lo que supone un menoscabo en la lucha de la comunidad internacional contra la piratería. Avanzando la posibilidad, entre otras, de crear salas nacionales especiales, con componentes internacionales, o un tribunal regional o un tribunal internacional, dotados de medios jurídicos, materiales y humanos para evitar estas situaciones. Y la Resolución 1976 (2011) de 12 de abril de 2011, en la que el Consejo de Seguridad vuelve a apoyar la idea de crear tribunales especializados, incluso un tribunal extraterritorial somalí, para juzgar actos de piratería, tanto en Somalia como en otros países de la zona, además se hace hincapié en la necesidad de que los países ribereños de la región criminalicen la piratería en sus legislaciones nacionales y promuevan la investigación y el enjuiciamiento de aquellas personas que financian, organizan o se benefician de estos actos de piratería frente a las costas de Somalia, finalmente, se insta al Secretario General de las NU para que examine e informe sobre la viabilidad de esos mecanismos de enjuiciamiento, incluida la participación del personal internacional y otros tipos de apoyo y asistencia.

En estas resoluciones se reitera el necesario respeto de las disposiciones aplicables del Derecho internacional a estas actuaciones. El principio de la prohibición del uso o amenaza de la fuerza forma parte del Derecho internacional consuetudinario, y tiene como únicas excepciones los dos supuestos autorizados por la Carta de las Naciones Unidas. En primer lugar, el Consejo de Seguridad, de acuerdo con los artículos 24 y 25 y el Capítulo VII de la Carta, puede autorizar acciones colectivas para mantener o restablecer la paz y la seguridad internacionales. En segundo lugar, el artículo 51 reconoce el derecho de legítima defensa al afirmar que "*Ninguna disposición de esta Carta menoscabará el derecho*

*inmanente de legítima defensa, individual o colectiva, en caso de ataque armado contra un Miembro de las Naciones Unidas*". En este caso, estaríamos dentro del primer supuesto.

De manera que a la hora de hacer uso de la fuerza habrá de respetarse los principios y normas internacionales que, con carácter excepcional, lo permiten. En primer lugar se tratan de excepciones, por consiguiente, deben interpretarse de manera restrictiva. Debe tenerse además en cuenta que el fin último de todo sistema que colectivice el uso de la coerción y reduzca las posibilidades de autotutela es evitar que siempre prevalezcan los intereses de aquellos que están en mejores condiciones de emplear la fuerza. De aquí se deriva que deben evitarse interpretaciones de las normas que regulan el uso de la fuerza que socaven el principio de igualdad jurídica de los Estados.

Por otro lado, deben aplicarse a estas actuaciones de las fuerzas armadas que integran estas operaciones militares los principios de temporalidad y proporcionalidad. De manera que la acción de estas fuerzas debe guardar relación con la piratería y el robo a mano armada, distinguiéndose al efecto las aguas territoriales, las aguas internacionales y ZEE y, por supuesto, la tierra firme donde se encuentran los puertos y bases desde las que operan los piratas y bandidos, escenario cada vez más frecuente a la búsqueda de debilitar la retaguardia de estas bandas armadas, como muestra la llamada operación "puño de acero" de la U.E. en 2010 con el objetivo de controlar los puertos somalíes. Y, estas actuaciones que emplean la fuerza, han de guardar proporción con el riesgo existente, lo que no siempre resulta evidente dada las características de la piratería y robo armado en la zona, donde puede ser muy difícil distinguir un presunto pirata de un pescador o de un marinero, donde los piratas inmediatamente se camuflan dentro de la población civil, donde, en fin, la piratería se despliega transversalmente afectando a toda la sociedad, incluidos, con frecuencia, los propios gobernantes.

De esta dificultad dan pruebas, por ejemplo, el hundimiento en noviembre de 2008, por parte del *INS Tabar*, fragata de pabellón indio, de un pesquero tailandés, al que confundió con una embarcación pirata, falleciendo quince de sus dieciséis tripulantes. Aquí, como es evidente, no hubo proporcionalidad entre riesgo, respuesta y consecuencias. Cabe referirse, también, a la acción en tierra somalí de los comandos franceses con ocasión del secuestro del buque de recreo "Le Ponant" en 2008 que se saldó con el rescate de varios rehenes y la muerte de cinco captores. Otro episodio controvertido fue la operación a través de la cual efectivos militares norteamericanos liberaron en abril de 2009 al capitán del mercante *Maersk Alabama* de esa nacionalidad, que llevaba cinco días de cautiverio en un bote salvavidas custodiado por cuatro piratas, tres de los cuales fueron abatidos. La práctica nos ofrece otros casos, también, para ilustrar esta dificultad, por referirme solo a algunos: la liberación el 6 de mayo de 2010 el petrolero de bandera ruso *Moscow University*, secuestrado el 5 de mayo de 2010 por piratas frente a las costas del Yemen con 23 marineros rusos a bordo, por militares de la fragata rusa *Marshal Sháposhnikov*, durante cuya acción murió un pirata y otros 10 fueron detenidos. O, la actuación, el 23 de marzo de 2010, de militares españoles de la fragata *Navarra*, integrada en la Operación Atalanta, deteniendo a seis piratas en el Océano Índico cuando intentaban asaltar un buque panameño, resultando muerto un séptimo pirata según

parece por los disparos de la seguridad privada del barco panameño. O, en fin, el incidente ocurrido en marzo de 2011 en que se vieron envueltos dos buques de la armada india y el palangrero Vega-5 de bandera de Mozambique que, previamente había sido capturado por piratas somalíes<sup>12</sup>, utilizándolo como buque nodriza y que fue abordado cuando intentaba un nuevo acto de piratería, en el incidente en el que fue hundido este barco, fallecieron varias personas. Como se ve, son bastante frecuentes los operativos, donde empleándose la fuerza se podría poner en tela de juicio su proporcionalidad.

Desde otra perspectiva, en sus resoluciones el Consejo de Seguridad advierte repetidamente, que estamos ante un caso de especie y no cabe generalizar la autorización a otras situaciones y otros países distintos, afirmándose expresamente en sus resoluciones que esta autorización sólo es aplicable a la situación imperante en Somalia y no afectará a los derechos, obligaciones o responsabilidades que incumban a los Estados Miembros en virtud del derecho internacional, incluidos cualesquiera derechos u obligaciones en virtud de la Convención, respecto de cualquier otra situación, y recalca particular que no se considerará precedente del derecho internacional consuetudinario. En mi opinión la prudencia y contención del Consejo de Seguridad, justificada, sin duda, por la búsqueda del consenso, es un flaco favor al necesario ajuste de la noción de piratería marítima. Pues lo que ahora ocurre de forma especialmente llamativa en Somalia, también sucede o puede llegar a suceder en otras aguas del mundo, como, por ejemplo las que bañan el Golfo de Guinea.

¿Qué hacer con los piratas después de arrestarlos? Si nos remitimos a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar el abordaje de embarcaciones piratas es una acción policial, aunque se realice con medios militares. Los arrestos deben realizarse en presencia de oficiales de la policía judicial y las personas detenidas deben comparecer ante la jurisdicción competente para ser sometidos a un juicio justo. El problema es que nadie sabe cuál es la jurisdicción competente. La mayoría de las legislaciones nacionales estipulan que sus tribunales no pueden juzgar a extranjeros que no hayan cometido infracciones dentro del territorio nacional. En la práctica, no queda entonces más remedio que ponerlos en libertad o entregarlos a un Estado con el que exista un acuerdo ad hoc. Así que a menudo se entregan los piratas capturados a Kenya o a Seychelles, que condena a los ejecutores y se abstiene de buscar a los promotores de la piratería.

El problema derivado de la falta de capacidad material para juzgar a los piratas ha llevado a algunos autores a defender posibilidad de aplicación en el caso de la piratería el derecho de legítima defensa recogido en el artículo 51 de la Carta de Naciones Unidas que establece la base legal para el empleo de la fuerza en caso de un ataque armado o de amenaza inminente y cuya aplicación significaría la extensión de este derecho a la represión por fuerzas militares de una actividad de naturaleza privada. A este respecto. El punto de arranque, sería la consideración de que la piratería en sentido estricto es una violación del

---

12 El Vega 5, era un palangrero mozambiqueño, propiedad de Pescamar (filial de la empresa española Pescanova en Mozambique), que secuestrado el 28 de diciembre de 2010 y usado como buque nodriza por los piratas somalíes hasta su hundimiento. El capitán y contramaestre, ambos de nacionalidad española, no iban en el barco cuando se produjo este incidente. Estaban secuestrados en Somalia y no fueron liberados hasta mayo del 2011.

Derecho internacional y un crimen universal que se ejecuta por medio de la agresión armada, por lo que en este caso podría ser de aplicación, tanto para la protección de los propios ciudadanos e intereses nacionales, públicos o privados, como los de otros Estados cuya defensa sea encomendada por el Consejo de Seguridad. Esta vía estaría también apoyada por las resoluciones del Consejo de Seguridad que autorizan "todas las medidas necesarias" para combatir la piratería.

En principio, los elementos que configuran el ejercicio de la legítima defensa dentro de los marcos de la Carta son tres: existencia de un ataque armado, adopción provisional de medidas de autodefensa y remisión del asunto al Consejo de Seguridad. En relación con el concepto de ataque armado, el artículo 3 de la Definición de la Agresión, aprobada por la Resolución de la Asamblea General 3314 (XXIX) recoge diversas actuaciones realizadas por las fuerzas armadas, entre los que se encuentran la invasión o el ataque, el bombardeo, el bloqueo de puertos o costas o el ataque contra las fuerzas armadas de otro Estado. También se definen como actos de agresión utilizar las fuerzas armadas propias, que se encuentran en otro Estado por un acuerdo con el mismo, fuera de los términos de dicho acuerdo; o permitir que un Estado emplee el territorio propio para agredir a otro. La CIJ ha intentado clarificar, en el caso *Nicaragua contra Estados Unidos*, a partir de qué nivel de intensidad el uso de la fuerza puede calificarse como ataque armado, afirmando que debe tratarse de auténticos ataques y no de incidentes menores. Un último supuesto recogido por la Definición de la Agresión es el envío o participación en el ataque de grupos irregulares, mercenarios o bandas armadas, cuando los actos sean de tal entidad que puedan equipararse a los anteriores. Aquí, cabría considerar a los piratas como bandas armadas organizadas, dotadas de armamento y capaces de colapsar el tráfico marítimo internacional.

Como consecuencia de la utilización del artículo 51 de la Carta de las Naciones Unidas, a los piratas se les aplicaría el Derecho de los conflictos armados y el Derecho internacional humanitario, que sustituiría la aplicación de las diferentes legislaciones y procedimientos nacionales por las pertinentes Convenciones. Esta forma de proceder se completaría con un tribunal regional, autorizado por Naciones Unidas, al que serían transferidos los piratas detenidos para su enjuiciamiento, en tanto no se restablezca el estado de derecho en Somalia. Para el consiguiente cumplimiento de penas sería necesaria una institución penitenciaria regional establecida bajo el mismo marco.

## **V. LA ACTUACIÓN DE OPERACIONES MILITARES INTERNACIONALES Y DE FUERZAS PRIVADAS PARA PREVENIR Y REPRIMIR LA PIRATERÍA Y EL ROBO A MANO ARMADA EN EL MAR**

### **1. La presencia de operaciones militares en el Océano Índico**

La actividad de los piratas y bandidos no ha dejado de crecer en los últimos años en el Océano Índico. Según la Oficina Marítima Internacional, en 2006 se registraron 17 ataques y seis secuestros de buques, 46 y 10 en 2007, 122 y 48 en 2008 y 202, 47 en 2009, y 53 en

2010 respectivamente, lo que constata el auge de la piratería<sup>13</sup>. En los últimos años no sólo se han incrementado los ataques sino también su área de acción y durante los períodos inter-monzón de septiembre a diciembre de 2009 y a partir de marzo de 2010 los piratas han expandido su campo de operaciones a todo el área del Índico Noroeste, llegando a atacar y secuestrar buques mercantes navegando a más de 1.200 millas náuticas de las costas somalíes. Cualquier buque que ahora navegue por el Índico Noroeste, Golfo de Adén o Mar de Omán es una víctima potencial de la acción de los piratas.

Preocupado por esta situación el Consejo de Seguridad de las NU, como hemos visto, ha exhortado en sus resoluciones sobre la situación en Somalia a los Estados y a las Organizaciones regionales e internacionales que tengan capacidad para ello a que participen en la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar frente a las costas de Somalia, desplegando buques de guerra, armas y aeronaves militares

Atentos a este llamamiento distintos Estados, bien a título individual (como es el caso de China, Japón, Rusia, India y Malasia), o bien integrados en operaciones internacionales de la OTAN, o de las Fuerzas Marítimas Combinadas o, en fin, de la U.E. están vigilando estos espacios marítimos. De este modo, más de 30 barcos y aviones de 17 nacionalidades patrullan las aguas de la costa somalí. Tal concentración de fuerzas navales implica graves riesgos. Un Grupo de Contacto sobre la Piratería frente a las Costas de Somalia (CGPCS, siglas en inglés) se creó en Nueva York bajo los auspicios de la ONU. Tiene como objetivo clarificar las reglas jurídicas de la lucha contra la piratería. Además, a iniciativa de los EE.UU. se organizaron en Bahrein varias reuniones sobre la toma de conciencia compartida y de prevención de conflictos, entre los oficiales de enlace de las diferentes marinas de guerra implicadas.

La presencia de estas operaciones internacionales militares ha provocado un desplazamiento o una ampliación de los espacios afectados. Así, los piratas, al notar que el Golfo de Adén está demasiado vigilado, han ampliado su radio de acción a casi 1.000 kilómetros, en especial la Cuenca de Somalia, con lo cual, la dispersión geográfica de los ataques, se está convirtiendo en un problema añadido para estas operaciones. Pero, a pesar de estas dificultades, parece ser que el esfuerzo aeronaval internacional ha conseguido reducir la tendencia al crecimiento de actividad pirata en el Golfo de Adén, especialmente desde que a principios de 2009 se comenzó a coordinar la protección al tráfico mercante en el área. Así, y desde enero a junio de 2010 se han producido cinco secuestros de buques en esa zona frente a los 15 desde enero a junio de 2009. Ahora bien, el incremento del número de ataques y secuestros en todo el Índico Noroccidental en 2009 y 2010 prueba que el fenómeno de la piratería es el mismo en toda la región y que la actividad pirata se desplaza entre las diversas zonas según donde las oportunidades de éxito sean mayores y resulte más fácil operar. Como consecuencia, se mantiene todavía un número de secuestros que indica

---

13 La Oficina Marítima Internacional ha informado que en 2010 se registró un récord de 53 embarcaciones y 1.181 personas secuestradas por piratas. Ocho marineros murieron en los ataques. Alrededor de 92% de los incidentes se produjeron cerca de las costas somalíes. Actualmente, 31 naves con más de 700 personas a bordo están en manos de piratas

que la piratería dista mucho de ser un fenómeno controlado a pesar del incremento del número de ataques frustrados por el despliegue naval en la zona.

#### A. La acción de la U.E.

El fundamento cercano de la presencia de fuerzas aeronavales de la UE en el Océano Índico, lo encontramos en la Acción Común PESC del Consejo, de 19 de septiembre de 2008, en respuesta y apoyo a la Resolución 1816 (2008) del Consejo de Seguridad, y en la Acción Común PESC del Consejo, de 10 de noviembre de 2008<sup>14</sup>, en respuesta y apoyo a la Resolución 1838 (2008) del Consejo de Seguridad, adoptadas ambas acciones comunes en aplicación del Título V del TUE. Estas acciones, respetan estrictamente las prescripciones del Consejo de Seguridad y del Derecho internacional en la materia y pretenden colaborar con la ONU contribuyendo a la disuasión, prevención y represión de los actos de piratería y de robo a mano armada frente a las costas de Somalia<sup>15</sup>.

Resultado de ello fue el lanzamiento de la Operación Atalanta, llevada a cabo por agrupación aeronaval denominada Eunavfor, con la finalidad de contribuir a la protección de los buques del Programa Mundial de Alimentos, a la protección de las embarcaciones que naveguen por el Golfo de Adén y frente a las Costa de Somalia, más la disuasión, prevención y represión de los actos de piratería y de robo a mano armada en esa zona, empleando todos los medios necesarios, incluido el uso de la fuerza. También se previó que las personas detenidas por la comisión de estos actos ilícitos o sospechosas de ellos queden bajo la autoridad del Estado (miembro) del pabellón del buque que los haya detenido o de otro Estado miembro que desee ejercer su jurisdicción sobre ellas.

Esta operación que se desarrolla dentro de los parámetros jurídicos de los artículos 100 y siguientes de la CNUDM, y al amparo de las Resoluciones 1814, 1816 y 1838 del Consejo de Seguridad, fue inicialmente programada para un período de 12 meses que se cumplieron el 8 de diciembre de 2009, y que ha sido siendo ampliado por otros 12 meses posteriormente, primero, por decisión de los ministros de Asuntos Exteriores de todos los Estados miembros de la UE, reunidos el 16 de junio de 2009 en Luxemburgo<sup>16</sup>, más tarde, mediante la Decisión 2010/766/PESC del Consejo de 7 de diciembre de 2010, estableciéndose que esta Operación terminará el 12 de diciembre de 2012<sup>17</sup>. Actualmente las Armadas que contribuyen permanentemente con unidades de superficie en la Operación Atalanta son

14 Acción Común 2008/851/PESC, del Consejo de 10 de noviembre de 2008, relativa a la operación Militar de la Unión europea destinada a contribuir a la disuasión, prevención y la represión de los actos de piratería y del robo a mano armada frente a las costas de Somalia, DO L 301, 12.11.2008, p. 33.

15 Sobre la actuación de la UE en la lucha contra la piratería marítima frente a las costas somalíes, pueden, entre otros, consultarse: Cudennec, A.: "Terrorisme et piraterie maritime: l'affirmation du statut de l'U.E. sur la scène internationale", *Sûreté maritime et violence en mer...*, cit., pp. 191-209; Garat Caramé, J.: "La Operación Atalanta para la lucha contra la piratería en aguas del Índico", *La persecución de los actos de piratería...*, cit., pp. 25-32.

16 Decisión 2009/907/PESC del Consejo de 8 de diciembre de 2009, do l 322, 9.12.2009, p. 33.

17 Decisión 2010/766/PESC del Consejo, de 7 de diciembre de 2010, por la que se modifica la Acción Común 2008/851/PESC relativa a la Operación Militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la disuasión, prevención y la represión de los actos de piratería y del robo a mano armada frente a las costas de Somalia, DO L 327, 11.12.2010, p. 49

Alemania, Francia, Grecia, Italia, Suecia y España. Bélgica y los Países Bajos tienen previsto enviar buques en un futuro próximo y Noruega, aunque no forma parte de la UE, ha prometido también su participación. A pesar de ello, el número de unidades navales en la zona es totalmente insuficiente para tan vasto escenario, por lo que se espera incrementar el número de buques en un 25%.

La operación *Atalanta* tiene la misión de combatir la piratería en aguas próximas a Somalia y garantizar la seguridad de la navegación en la ruta hacia el canal de Suez. El mandato recibido se refiere, particularmente a:

- Brindar una protección a los buques fletados por el PMA (Programa Mundial de Alimentos) inclusive mediante la presencia a bordo de los buques de que se trate de elementos armados de *Atalanta*, en particular cuando naveguen por las aguas territoriales de Somalia;
- Proteger a los buques mercantes que naveguen en las zonas en que esté desplegada, apreciando las necesidades en cada caso;
- Vigilar las zonas frente a las costas de Somalia, incluidas sus aguas territoriales, que presenten riesgos para las actividades marítimas, en particular el tráfico marítimo;
- Tomar las medidas necesarias, incluido el uso de la fuerza, para disuadir, prevenir e intervenir para poner fin a los actos de piratería o a robos a mano armada que puedan haberse cometido en las zonas en que esté presente;
- Con vistas a un eventual ejercicio de procedimientos judiciales por los Estados competentes en las condiciones previstas en el artículo 12, podrá capturar, retener y entregar a las personas que hayan cometido o sean sospechosas de haber cometido actos de piratería o robos a mano armada en las zonas en que esté presente y embargar los buques de los piratas o de los ladrones a mano armada o los buques capturados después de un acto de piratería o de robo a mano armada y que estén en manos de los piratas, así como los bienes que se encuentre a bordo;
- Establecer un enlace con las organizaciones y entidades, así como con los Estados que actúan en la región para luchar contra los actos de piratería y los robos a mano armada frente a las costas de Somalia, en particular la fuerza marítima "Combined Task Force 150" actuando en el marco de la operación "Libertad Duradera".

Las facultades que se atribuyen a las fuerzas aéreas y navales que participan en esta operación son amplias, tanto por la zona que abarca desde las aguas marítimas que bañan las costas de Somalia (incluidas sus aguas territoriales) hasta las 500 millas hacia el alta mar frente a dichas costas (el área comprende el Mar Rojo, el Golfo de Adén y la parte del Océano Índico que llega hasta las Islas Seychelles, todo ello supone un millón de millas náuticas cuadradas aproximadamente, lo que representa un área similar a todo el Mediterráneo), como por las competencias en dicho espacio pues podrán desde vigilar el tráfico marítimo y proteger a los buques que naveguen por él, hasta usar la fuerza para disuadir, prevenir

e intervenir para poner fin a los actos de piratería o robos a mano armada, incluyendo la detención y entrega de los presuntos piratas, así como el embargo de los buques y bienes utilizados por ellos.

La flota europea podrá, además, perseguir a los piratas dentro de las aguas territoriales de los países de la zona, según los acuerdos que acaba de suscribir la Unión Europea con los gobiernos de Kenia, Somalia y Yibuti

En una Reunión informal de ministros de Defensa en Mallorca en febrero de 2010, la UE decidió ampliar la operación Atalanta contra la piratería en el Índico y comenzar el adiestramiento de Fuerzas de Seguridad somalíes. En este sentido, acordaron ampliar los objetivos de la operación Atalanta para incluir el control de los puertos somalíes de donde parten los barcos piratas y la posibilidad de "neutralizar" a los buques nodriza que permiten a los piratas actuar a más de mil kilómetros de la costa. Estas dos nuevas funciones se pusieron en marcha a finales de marzo, al acabar la época del monzón de invierno. La misión Atalanta ha lanzado en Marzo 2010 una nueva operación denominada "puño de acero" que pretende reforzar la vigilancia de la cuenca sur de la costa somalí. Precisamente, es ésta la zona donde suelen faenar los pesqueros españoles y la que resulta más difícil de vigilar. Además, los ministros convinieron profundizar en la cooperación y colaboración con la OTAN y otros países que realizan tareas de vigilancia en esa zona del Indico, acordando mejorar la aplicación de los acuerdos existentes con Kenia y Seychelles para el procesamiento judicial de los piratas que sean detenidos, e intensificar los esfuerzos por lograr acuerdos similares con otros países de la zona como Tanzania, Mauricio y Sudáfrica. Por otra parte, en la reunión también se abordó la aprobación y puesta en marcha de una operación de adiestramiento de las Fuerzas de Seguridad somalíes que se llevaría a cabo en Uganda.

La Operación Atalanta tiene la originalidad de ser la primera operación naval de la UE conducida dentro del marco de la PESD y desde el Cuartel Operacional de Northwood, en el Reino Unido, siendo por esta razón su comandante un oficial general de la Royal Navy. España inicialmente participó con la fragata *Victoria* y un avión de patrulla marítima Orion P-3 del Ejército del Aire, y luego ha ido rotando sus unidades a medida que se iba ampliando los períodos de actuación.

Además la EUNAVFOR debe coordinarse con las otras fuerzas navales presentes en la zona, tanto de la OTAN como las norteamericanas CTF-150 y CTF-151, además de los buques que Rusia, la India, China, Malasia y otros tienen desplegados en este teatro marítimo.

Los comandantes de los navíos europeos presentes en la zona tienen autoridad para arrestar o detener, y transferir personas sospechosas de haber cometido actos de piratería a mano armada en su área de responsabilidad<sup>18</sup>. Asimismo, pueden apresarse las embarcaciones

---

18 Por lo que se refiere a la entrega de los presuntos piratas, la Decisión 2010/766/PESC del Consejo de 7 de diciembre de 2010, modificó el art. 12 de la Acción Común 2008/981/PESC del Consejo de 10 de noviembre de 2008, en el sentido que: "Basándose en la aceptación por Somalia del ejercicio de su jurisdicción por Estados miembros o terceros Estados, por una parte, y en el artículo 105 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, por otra, las personas sospechosas de tener la intención de cometer, en el sentido de los artículos 101 y 103 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de estar cometiendo o de haber cometido actos de piratería o robos a mano armada en aguas territoriales de Somalia o en alta mar que sean capturadas y retenidas

piratas cualquiera que sea su desplazamiento y por supuesto liberar a los que han apresado, y requisar las mercancías y material peligroso. Los prisioneros pueden ser juzgados por un Estado miembro de la UE o ser desembarcados en Kenia y Seychelles para ser juzgados por tribunales locales tras la firma de los acuerdos correspondientes entre la UE y esos países. Además, la UE ha establecido un Centro de Seguridad Marítima par el Cuerno de África (MSCHOA) que depende del citado mando de la Operación Atalanta en Northwood y que se gestiona con personal de las naciones participantes en Eunavfor. El Centro ofrece información y orientación al sector civil del transporte marítimo de forma segura a través de su portal de Internet, mediante el cual mantiene un estrecho diálogo con las navieras, capitanes de los buques mercantes transitando por la zona y patrones de buques de pesca y embarcaciones de recreo, proporcionando y actualizando el informe de la situación de las aguas por las que navegan y sus accesos.

La Operación Atalanta viene ocasionando un aumento de detenciones de piratas y un descenso del número de ataques que acaban en secuestro. De este modo ha permitido a en 2010 desarticular 50 bandas de piratas, detener a 300 piratas y apresar 117 embarcaciones, entre naves nodriza y esquifes y se ha reducido a la mitad el número de secuestros y se ha detenido a más de 800 piratas. De manera que, los buques mercantes transitan con mayor seguridad, la ayuda del Programa Mundial de Alimentos de Naciones Unidas está llegando a su destino y los pesqueros cuentan con mayor protección para faenar en esas aguas. Aunque, como resulta evidente, la inmensidad del Océano Índico, y lo limitado del despliegue marítimo-aéreo de la UE relativice, en buena medida, esta afirmación.

### *B. Otras operaciones militares*

No han sido estas las únicas agrupaciones navales occidentales presentes en el área del Índico y Cuerno de África, ya que por iniciativa estadounidense se establecieron dos Fuerzas marítimas combinadas: la *Combined Task Force 150* (CTF-150) y 151 (CTF-151) dentro de una Coalición Multinacional dedicada a prevenir el terrorismo y los delitos internacionales en la mar. En agosto de 2008 la CTF-150 y sus buques establecieron un área de patrulla y control de seguridad marítima en el Golfo de Adén para hacer más seguro el tráfico marítimo en la zona. En enero de 2009, el mando Central Norteamericano (*US Central Command*, USCENTCOM) y su componente naval NAVCENT establecieron una nueva agrupación naval, la CTF-151, compuesta no sólo por buques norteamericanos sino también por los de sus aliados, con la única misión de de conducir operaciones contra la piratería en el Golfo de Adén y en las aguas frente a la costa de Somalia en el Océano Indico. En abril de 2009, la CTF 151 llegó a estar formada por buques de 20 naciones del entorno europeo,

---

para el ejercicio de procedimientos judiciales, así como los bienes que hayan servido para cometer esos actos, serán entregados:

- a las autoridades competentes del Estado miembro o del tercer Estado que participe en la operación cuyo pabellón enarbole el buque que haya realizado la captura, o
- si dicho Estado no puede o no desea ejercer su jurisdicción, a un Estado miembro o a un tercer Estado que desee ejercerla sobre las personas o bienes mencionados.»

norteamericano y asiático, todos ellos aliados de EEUU, que tuvo inicialmente el mando para entregarlo en mayo de 2009 a un contralmirante turco, que sería posteriormente relevado por otro norteamericano. Actualmente el Comandante de la CTF-151 es un contralmirante de la marina de Singapur. La TF-151 incorpora unidades navales de naciones aliadas de EEUU constituyendo un mecanismo para integrar fuerzas de naciones de fuera del ámbito de la Alianza Atlántica, como Singapur, Pakistán, Australia y Corea en las operaciones en el área.

Por su parte, la OTAN desplegó, en marzo de 2009, al Grupo Naval Permanente (*Standing Naval Maritime Group*, SNMG) 2, en el marco de la Operación *Allied Protector*, para llevar a cabo la protección de las derrotas de tráfico mercante en las proximidades de Somalia. Esta operación se transformó en agosto de 2009 en la Operación *Ocean Shield*, que continúa actualmente y en la que se turnan los Grupos Navales Permanentes de la OTAN 1 y 2. Estas operaciones siguen la estela de la denominada *Active Endeavour*, que fue lanzada por la OTAN en el año 2001 inmediatamente después de los atentados terroristas del 11-S como una de las ocho medidas en apoyo de los Estados Unidos, después de la invocación por primera vez en la Historia de la cláusula de Defensa Colectiva recogida en el Artículo 5 del Tratado. El objeto de la Operación es demostrar la solidaridad de la OTAN y su resolución en la lucha contra el terrorismo, ayudando a detectar y neutralizar la actividad terrorista en el Mediterráneo. Su misión se ha ido adaptando a la evolución del escenario siendo hoy un elemento efectivo en la lucha contra el terrorismo internacional y la proliferación del mismo, que ayuda de manera efectiva al control del tráfico y a preservar la libertad de navegación. En el primer despliegue en las costas de Somalia, realizado en octubre de 2008 dentro de la Operación *Allied Provider*, la agrupación naval aliada SNMG2 sirvió como fuerza de protección temporal para los buques que transportaban un cargamento del Programa Mundial de Alimentos (WFP), desde el puerto keniano de Mombasa hasta la capital somalí de Mogadiscio. Esta responsabilidad fue transferida por la OTAN en diciembre de 2008 a los buques de la UE, que participaban en la Operación Atalanta. En marzo de 2009, la OTAN lanzó su segunda operación denominada *Allied Protector*, esta vez con la agrupación SNMG1. En esta ocasión, la agrupación naval SNMG1 tenía como misión disuadir, defender y evitar las actividades piratas realizadas contra el tráfico marítimo en la región del Cuerno de África hasta finales de junio de 2009. El 1 de julio de 2009, la OTAN puso en marcha la operación *Ocean Shield* ("Escudo Oceánico") con una duración inicial de 12 meses.

### *C. La necesidad de una cooperación regional militar*

Visto el importante número de actores navales que operan en aguas próximas a Somalia, la primera necesidad aparente sería coordinar, o al menos ordenar, sus actividades, algo imprescindible si se pretende ser eficaz con los limitados medios disponibles, para una zona de operaciones de tamaño casi cuatro veces el Mar Mediterráneo. El principal foro para ello es el SHADE, acrónimo inglés de *Shared Awareness and Deconfliction*, en el que participan unas 40 naciones y organizaciones internacionales y que se reúne bimestralmente en Bahrein, bajo la presidencia de CMF y la UE. En el mecanismo SHADE participan de forma voluntaria 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. Hasta la fecha, SHADE ha constituido un éxito y en el foro se han acordado iniciativas tales como la coordinación de la protección del corredor internacional IRTC del Golfo de Adén, 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.

Enfrentarse a la piratería en Somalia no puede ser tarea exclusiva de operaciones militares de terceros Estados u Organizaciones internacionales en la zona. Es necesario, como ha ocurrido en otros escenarios regionales, buscar un marco de actuación coordinado, que incluya a la multitud de actores estatales, e internacionales interesados en solucionar el problema. En este campo ya se han puesto en marcha iniciativas muy importantes, empezando por la Organización Marítima Internacional<sup>19</sup>, que desde 2005 promueve la cooperación y coordinación regional entre las naciones del área del Índico Occidental, Mar Rojo y Mar de Omán, siguiendo la experiencia del exitoso modelo establecido para el Estrecho de Malaca y Sudeste de Asia, ReCAAP. Como resultado, se estableció en Singapur el *ReCAAP Information and Sharing Centre* para el intercambio de información y coordinación operativa entre sus partes y también para la cooperación en iniciativas de construcción de capacidades para la lucha contra la piratería. Claro está, existen diferencias de peso entre ambas regiones, en la primera nos encontramos con una serie de naciones capaces y dispuestas a terminar con la lacra de la piratería, mientras que en el área de África Oriental, Somalia es un Estado fallido con un gobierno incapaz de sostener su autoridad sobre el territorio y con unas naciones vecinas con capacidades judiciales, navales y policiales claramente insuficientes para la magnitud del problema.

Para facilitar esta cooperación, en junio de 2006 se estableció en la sede de Naciones Unidas otro grupo de contacto, el *Internacional Contact Group* (ICG) para apoyar el proceso de paz y reconciliación en Somalia, con el fin de conseguir el restablecimiento del Estado somalí. En él participan naciones occidentales, regionales y organizaciones internacionales como la Unión Africana, la UE y la Liga Árabe. Actualmente el ICG enfoca sus esfuerzos al apoyo de la implementación de los Acuerdos de Yibuti, firmados por el GFT y la Alianza para la Liberación de Somalia el 19 de agosto de 2008.

En enero de 2009 y en la línea de apoyo a la cooperación regional, la OMI convocó en Yibuti a 17 naciones del área para acordar la adopción de un código de conducta, en adelante Código de Conducta de Yibuti (CCD)<sup>20</sup>, para luchar contra la piratería y el asalto a mano armada a buques en aguas del Índico Occidental y el Golfo de Adén. El CCD establece el principal marco de cooperación para las actividades de construcción de capacidades regionales para la lucha contra piratería, estableciendo cuatro pilares principales: (1) la puesta

---

19 Sobre la importante labor de la OMI a la hora de prevenir y reprimir la piratería y el robo a mano armada en el mar, véase, Sánchez Ramos, B.: "Action undertaken by the International Maritime Organization in the struggle against maritime piracy and armed robbery", *Sûreté maritime et violence en mer.*, cit., pp. 211-233.

20 Code of Conduct concerning the Repression of Piracy and Armed Robbery against Ships in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden, firmado en Djibouti el 19 de enero de 2009, por Djibouti, Etiopía, Kenia, Madagascar, Madivas, Seychelles, Somalia, Tanzania y Yemen

en vigor de la legislación nacional necesaria para procesar y condenar los actos de piratería, creando el marco adecuado para el ejercicio de la jurisdicción por las naciones regionales; (2) el establecimiento de capacidades para hacer cumplir la ley en la mar, por medio de guardacostas, o fuerzas navales, capaces de cooperar con otras autoridades nacionales e internacionales; (3) el desarrollo de una capacidad para la formación y adiestramiento, estableciendo un Centro de Formación en Yibuti; y (4) la mejora del conocimiento de la situación marítima, a través de la creación de redes de vigilancia marítima en las costas de las naciones regionales, que incluirían estaciones de vigilancia e identificación y el intercambio de la información a través de un centro en Sanaa, enlazado en red con los Centros Regionales de Coordinación de Salvamento Marítimo de Mombasa y Dar es Salam.

Otro importante foro en la construcción de capacidades contra la piratería es el ya citado Grupo de Contacto sobre Piratería en las Aguas de Somalia (*Contact Group on Piracy Off the Coast of Somalia*, CGPCS), creado en enero de 2009 inmediatamente después de la aprobación de la Resolución 1851 del Consejo de Seguridad por un grupo de 24 naciones, entre las que se encuentra España, y seis organizaciones internacionales. El grupo, que se estableció al objeto de facilitar la discusión y coordinación de acciones entre Estados y organizaciones internacionales dirigidas a la supresión de la piratería en aguas de Somalia, se estructura en cuatro grupos de trabajo que se ocupan de las siguientes áreas funcionales: el Grupo 1 trata las operaciones navales e intercambio de información y desde octubre de 2009 también coordina las iniciativas de construcción de capacidad; el Grupo 2 tiene a su cargo el marco legal; el Grupo 3 se ocupa de reforzar la respuesta de la industria marítima a la acción de los piratas; y, finalmente, el Grupo 4 lleva a cabo tareas de información pública y comunicación estratégica. Aunque no depende de la Organización de las Naciones Unidas, su número de miembros se ha ampliado a 47 naciones y siete organizaciones internacionales, debido a su positiva contribución a la lucha contra el fenómeno aunque no haya conseguido suprimirlo (la resolución 1897 de 2009 resalta la labor de coordinación llevada a cabo por CGPCS en la lucha contra la piratería en aguas de Somalia).

Como se ve, los campos de acción del Código de Conducta CCD y del Grupo de Contacto CGPCS son coincidentes aunque es necesario diferenciar los ámbitos de actuación de ambos mecanismos. Mientras que el CCD proporcionaría el marco y los objetivos para la construcción de las capacidades regionales necesarias para la lucha contra la piratería, el CGPCS facilitaría la coordinación de las actividades de lucha contra la piratería en el nivel político para apoyar los objetivos establecidos en el CCD, incluyendo la obtención de financiación. Además, el CGPCS asumiría específicamente la función adicional de coordinar las iniciativas de construcción de capacidades de lucha contra la piratería, con las actividades de cooperación y apoyo que lleva a cabo el Grupo de Contacto Internacional sobre Somalia (ICG), también bajo los auspicios de Naciones Unidas, y de otras organizaciones que apoyan el proceso político para el restablecimiento del Estado somalí, coordinación imprescindible para evitar resultados no deseados

Las naciones occidentales no son las únicas que han desplegado fuerzas navales a la zona del Cuerno de África porque la protección de las rutas marítimas ha tenido un

importante efecto llamada en naciones como China, Rusia e India, pues las tres llevan a cabo despliegues navales en el área para luchar contra la piratería. Rusia vuelve a la región, después de dos décadas de ausencia, en la que la URSS mantenía un importante despliegue naval y aéreo, mientras que para Pekín es la primera operación expedicionaria de entidad que lleva a cabo en toda su historia, una clara indicación de la importancia estratégica que tienen para China las líneas de tráfico marítimo en el Océano Índico y de su determinación de proteger sus intereses a lo largo de ellas. Mientras la marina india se muestra muy activa en la zona y sus actuaciones suelen ser muy contundentes en el empleo de la fuerza. Por su parte, Japón también despliega una significativa fuerza naval y medios aéreos contra la piratería en aguas del golfo de Adén. El despliegue naval internacional es prueba evidente del interés de las principales potencias mundiales por la seguridad del tráfico marítimo, a pesar de que la gran mayoría de los buques tengan bandera de conveniencia. Entre Panamá, Liberia, Bahamas e Islas Marshall abanderan más del 50% del tonelaje mundial, pero indiscutiblemente resultaría algo temerario dejar en manos de las marinas de esas naciones la seguridad de las líneas de comunicación internacionales.

Las operaciones en la Cuenca de Somalia son las que presentan un mayor reto, ya que las fuerzas navales tienen que cubrir un área amplísima, cuatro veces el Mediterráneo, o unos 4,7 millones de km<sup>2</sup>, una extensión que crece año tras año al desplazarse la actividad pirata hacia zonas libres de presencia naval. Las condiciones ambientales, particularmente la meteorología, la geografía y los diferentes parámetros de tráfico marítimo, hacen que el carácter de las operaciones sea necesariamente cambiante según las áreas geográficas en las que opere la fuerza y los cometidos que lleve a cabo. Así las escoltas del WFP, la protección en el IRTC y la presencia en la Cuenca de Somalia implican modos de acción diferentes dentro de la inmensa zona de operaciones. Naturalmente, el conocimiento de la situación y el control de casi una cuarta parte del Océano Índico requieren un enorme número de medios aéreos y navales de los que no se dispone por el momento. Por otra parte, la dispersión del tráfico marítimo hace imposible la protección directa de los buques, tal como ocurre en el Golfo de Adén, dejando como alternativas la reacción a incidentes y la búsqueda y neutralización de grupos de ataque piratas, algo para lo que los aviones de patrulla marítima resultan imprescindibles.

En lo que se refiere a la posibilidad de extender las operaciones militares de lucha contra la piratería a tierra, algo que está autorizado por la Resolución 1851 del Consejo de Seguridad, es de señalar que las operaciones en tierra tendrían indudablemente un efecto beneficioso reduciendo la libertad de acción de los piratas de modo inmediato. Sin embargo conseguir un efecto duradero requeriría mantener un control permanente de los fondeaderos como Harardheere, Hobyó, Garacad y sus áreas vecina, lo que haría necesario el despliegue de fuerzas militares en tierra y el acuerdo del Gobierno Federal de Transición.

La eficacia en las operaciones contra piratería está directamente ligada al establecimiento de un marco jurídico legal adaptado a la situación, que permita influir en la percepción de los piratas y que a su vez debe basarse sobre capacidades regionales, jurídicas y penales que, huelga decirlo, no son muy elevadas.

En lo que se refiere a las operaciones navales, todavía queda camino por recorrer aunque se ha avanzado notablemente en la coordinación entre las diferentes fuerzas navales y aéreas presentes en el área. En este campo hay que considerar dos ámbitos diferentes, uno general que incluye a todas las naciones y organizaciones internacionales que desarrollan operaciones contra la piratería –EEUU, Rusia, China, la UE, OTAN, Malasia, Japón, Pakistán, etc.– en el que las muy diferentes "culturas" estratégicas e innegables rivalidades impiden la coordinación militar en los niveles operacional y estratégico, resultando imprescindible el reforzamiento de la coordinación en el seno del mecanismo SHADE. Mientras que en el ámbito específico de las tres coaliciones, OTAN, UE y CMF, formadas mayoritariamente por las naciones occidentales, resultaría difícil entender que se perpetuara la falta de una coordinación y cooperación expandida, que a la larga debería conducir a una única estructura de mando y control, que también debería incluir la racionalización del número de centros de control del tráfico marítimo que actualmente actúan en la lucha contra la piratería somalí.

## 2. Una respuesta privada: las fuerzas privadas de seguridad a bordo de los buques

La amplitud del área de actuación de los piratas en el Océano Índico reducen en buena medida las capacidades de protección de los buques militares que distintos Estados y Organizaciones internacionales han desplegado en esta zona y ha llevado a interrogarse sobre la posibilidad de embarcar a bordo de los navíos que frecuenta esas aguas a personal militar o efectivos de seguridad privada.

Basta poner como ejemplo lo que ocurre con la flota atunera española, así los cerca de 1.200 tripulantes de los 33 pesqueros españoles de la zona (18 de pabellón español y el resto con bandera de Seychelles) han soportado 13 asaltos o intentos de asalto en los últimos tres años y llevan 25 faenando en las aguas del Índico. Por otro lado, en su actividad que es la búsqueda del atún no pueden verse encorsetado por un dispositivo rígido de protección marítima, como el de la Operación Atalanta pensado, más bien, para proteger la navegación comercial mediante corredores de seguridad.

Aquel dilema se le ha presentado, entre otros, a España y a Francia y la solución retenida ha sido diferente. De este modo, España ha optado por incorporar a los buques pesqueros que navegan o trabajan en estas aguas *fuerzas de seguridad privadas*, mientras que Francia se ha decidido por embarcar *militares*, con el objetivo de aumentar el nivel de protección de los marinos. Ello abre nuevos escenarios que pueden plantear serios problemas de responsabilidad internacional, desde el momento en que ocurran incidentes graves serios con heridos o muertos y hundimientos de navíos.

Francia, como digo, viene acudiendo a esta vía desde julio de 2009 mediante la firma de protocolos entre los armadores y el Ministerio de la Marina que posibilita que se embarquen en la decena de atuneros bajo pabellón francés que faenan en el Índico unos sesenta infantes de marina (*fusiliers marins*) constituidos en un denominado "*Equipe de protection embarquée*", con la finalidad de reforzar la seguridad de los mismos durante la campaña de pesca, el coste de esta operación se comparte entre la Marina francesa y los armadores. En

este sentido, su actuación ya está teniendo resultados en el terreno de la protección pues se han visto enfrentados a diversos episodios de violencia marítima y han sido capaces de alejar a los piratas. En España, tras un debate poco clarificador, el ejecutivo ha sentado que no es posible enviar militares a bordo de estos buques privados pues la Ley Orgánica de Defensa (Ley Orgánica 5/2005 de la Defensa nacional), en particular sus arts. 16 y 19 parece ser (en opinión del ejecutivo español) que lo dificultaría, de manera que se ha optado por las fuerzas de seguridad privada para lo que ha sido necesario revisar el Reglamento de Seguridad Privada y el Reglamento de armas, para, mediante el Real Decreto 1628/2009, de 30 de octubre, posibilitar que vigilantes armados de medios adecuados puedan embarcar en los buques españoles con el objetivo de prevenir y disuadir de forma eficaz los posibles ataques, pudiendo para ello utilizar armas en caso de necesidad como medio de defensa para repeler agresiones armadas de forma adecuada y proporcional.

Los primeros incidentes entre atuneros con escoltas militares o de seguridad privada ya se están produciendo y, por el momento, los resultados según los principales afectados es positivo en materia de seguridad pues han logrado repeler distintos ataques. Valga, por ejemplo citar el caso del atunero *Albacora*, en marzo de 2010, cuando fue atacado a 350 millas de la costa de Kenia, produciéndose un intercambio de fuego, impactando una granada en la superestructura del atunero, escapando del ataque. Por tanto, en la actualidad los atuneros cuentan con estos efectivos de seguridad a bordo, financiado, al parecer, a mitad por los gobiernos central y autonómico vasco y por los propios armadores. No hay duda, sin embargo, que esta práctica sólo puede ser coyuntural y que la solución habría que buscarla por otros medios.

Pero no son solo los pesqueros los que acuden a fuerzas armadas privadas. Por poner otro ejemplo español, el del *BC Teneo*, de la empresa Tyco Marine, especializado en el tendido submarino de fibra óptica para comunicaciones y que durante cinco meses en 2009 se dedicó a esta actividad en el Océano Índico, embarcando para su vigilancia y protección un grupo de vigilantes de una empresa de seguridad privada española.

Junto a esta práctica, encontramos otra que nos hace recordar, *mutatis mutandi*, la práctica del Corso (la posibilidad de los Estados de recurrir a armadores privados para la defensa de sus intereses en el mar). En una reactivación de aquella vieja práctica, basándose en el artículo 1 sección 8 de la Constitución estadounidense, el Departamento de Estado de los EE.UU. *emitió patentes de corso* a varias compañías militares privadas para que persiguieran a los «terroristas» en el Océano Índico. La primera de esas patentes de corso fue otorgada en 2007 a la compañía *Pistris Inc.* habilitándola para armar dos navíos de 65 metros de eslora, conectados a los satélites militares de observación. Estos buques están dotados cada uno de un helicóptero artillado, de embarcaciones anexas ultrarrápidas capaces de alcanzar una velocidad de 50 nudos y llevan una tripulación de 50 hombres, entre ellos comandos.

La práctica nos ofrece, además, otros casos en los que armadores de distintos países están contratando ejércitos privados, por ejemplo, a la compañía *Blackwater*, ahora llamada Xe, la que, con este propósito adquirió en 2007 el *MV McArthur*, un navío que perteneció a los guardacostas estadounidenses. Equipado de dos helicópteros y de 3 embarcaciones

anexas ultrarrápidas, el MV McArthur lleva a bordo 35 vigilantes y se dedica a escoltar, por contrato, barcos civiles «sensibles». Por su parte, la compañía francesa *Secopex* ha adquirido 11 barcos de escolta de 24, 36 y 50 metros de eslora. Cada uno de esos barcos lleva a bordo un comando de 9 personas que se compone de 2 expertos tiradores y de 7 hombres armados de ametralladoras automáticas

Parecería ser que se vuelve a las guerras privadas, como las que en el Mar del Caribe y en el Océano Atlántico libraban los galeones de Indias con los piratas en los siglos XVI y XVII, lo que cambió cuando empezaron a embarcar los primeros infantes de marina españoles para protegerlos.

En mi opinión, siempre resultará preferible la utilización de militares o efectivos de los cuerpos y fuerzas de seguridad que la de vigilantes privados. En apoyo de ello, pienso, que esta utilización se sustentaría en la consideración de que se trata de una medida nacional que responde a una solicitud de los armadores, que la operación concierne a una actividad económica española, llevada a cabo por barcos con pabellón español que actúan bajo la legalidad internacional y que no puede ser ejercida ni en otro lugar ni en otro momento. Planteada de esta forma no veo en que medida sería contraria a la Ley Orgánica de Defensa Nacional.

Pero, hay también otras razones, los vigilantes privados trabajan por dinero únicamente, los infantes de marina para defender los intereses nacionales y a las tripulaciones de estos buques pesqueros. En el primer caso iremos a armar buques privados y dotarlos de mercenarios, estaremos, tal vez, como decía ante la reaparición de fuerzas navales privadas y de guerras privadas. Y, en relación con ello, quién marca la pauta de la misión, quién dará la orden de disparar, quién asumirá la responsabilidad. ¿Podrán estas fuerzas de seguridad privada detener piratas, cuando en el curso de un incidente capturen a alguno de ellos?

Ante esta situación, pienso que es preferible que la lucha contra la piratería sea organizada por la autoridad pública a que quede en manos de una empresa privada. Esta es, en mi opinión, también la idea que aparece recogida en la propia CNUDM cuando se refiere, en el artículo 107, a los buques y aeronaves autorizados para realizar apresamientos por causa de piratería, reservando esta posibilidad únicamente a los buques de guerra o las aeronaves militares, u otros buques o aeronaves que lleven signos claros y sena identificables como buques o aeronaves al servicio de un gobierno y estén autorizados a tal fin.

## VI. CONSIDERACIONES FINALES

La piratería marítima es un delito internacional, por lo que debe ser combatida, incluido en su caso el uso de la fuerza, en primer lugar desde esta perspectiva. El fundamento lo encontramos, en el supuesto de la piratería internacional en el propio Derecho internacional que autoriza una acción de prevención y represión universal. Mientras que para los casos de robo a mano armada en aguas frente a las costas de Somalia, el sustento jurídico se localiza en las resoluciones del Consejo de Seguridad que permiten, de manera compatible con el Derecho internacional, el uso de la fuerza en Somalia.

Las operaciones militares internacionales podrán, sobre la base de estos dos parámetros jurídicos utilizar todos los medios necesarios, inclusive el uso de la fuerza, para

prevenir y reprimir la piratería y el robo a mano armada en el mar frente a las costas de Somalia. En el caso, concreto de efectivos militares españoles debe, en atención al derecho interno español, cubrir, además, los requisitos de autorización parlamentaria y del aval de la legalidad internacional. Cosa que ocurre en este momento respecto de la actuación en las aguas del Índico (art. 17 de la Ley Orgánica 5/2005 de la Defensa Nacional).

Por otro lado, el recrudecimiento de la piratería en esta zona y la ampliación física de la misma a otros espacios, provoca una gran inquietud en la industria marítima, que ha acudido a fuerzas privadas para protegerse. La privatización de la guerra y la proliferación de grandes corporaciones mercenarias en las zonas de conflicto es uno de los aspectos más complejos de esta situación.

Ahora bien, erradicar la piratería frente a las costas somalíes mediante el uso de la fuerza militar es casi imposible, el mar es solo el espejo donde se reflejan los problemas que existen en tierra firme, en un Estado que no funciona y donde la pobreza está generalizada. Resolver esos problemas puede tomar décadas y requiere la puesta en marcha de una estrategia coherente y coordinada para atacar, simultáneamente, las causas profundas del problema en tierra y la actividad de los piratas en la mar.

En este contexto, ¿qué aportan las operaciones militares?, hasta la fecha el esfuerzo aeronaval multilateral en aguas del Índico Noroeste está dando frutos relativamente positivos, disminuyendo los secuestros, los ataques y neutralizando un elevado número de grupos de acción piratas. En general las actuaciones no han provocado graves incidentes, salvo algunos casos en que se ha podido poner en tela de juicio el uso proporcionado de la fuerza por los efectivos militares internacionales. Sin embargo, el resultado viene empañado por un problema subsiguiente, qué hacer con los piratas arrestados. La gran mayoría de los piratas apresados no se han podido entregar a la justicia debido a que el marco legal internacional no está suficientemente desarrollado y a la carencia de capacidades legales y penales regionales, con lo que se pierde gran parte del efecto disuasorio de la presencia aeronaval. De ahí, la conveniencia, reiterada en las resoluciones del Consejo de Seguridad, de establecer bien un tribunal internacional, bien un tribunal internacional regional, bien un tribunal extraterritorial somalí, lo que sin duda me parece necesario, pero no suficiente, pues debería ir acompañado de una ayuda financiera y técnica para crear, por un lado, esta institución judicial y, por otro, establecer una infraestructura penitenciaria adecuada, inexistente en la región.

El uso de la fuerza por las operaciones militares internacionales en el Océano Índico, ciertamente, están conteniendo –que no eliminando– los actos de piratería y robo a mano armada frente a las costas de Somalia y, en particular, en su punto internacionalmente más estratégico, el Golfo de Adén. Pero, hasta cuándo, están los Estados que participan en las mismas y las Organizaciones internacionales que las promueven en condiciones de seguir manteniéndolas. A nadie se le oculta que la retirada de estas fuerzas, sin haber habido una actuación en tierra, y no me refiero militar sino de cooperación al desarrollo, desencadenaría una nueva escalada de violencia en el mar. Lo que manifiesta que el problema está en tierra, no sólo en Somalia, sino, también, en otros muchos países, especialmente africanos.