

## **LA VUELTA A LA DELINCUENCIA DEL PASADO: LA PIRATERÍA Y EL ROBO A MANO ARMADA**

Por RAQUEL REGUEIRO DUBRA

### **Introducción**

La piratería se puso de moda en el inicio del siglo XXI más por obra de la producción cinematográfica de Hollywood que por lo que en realidad ocurría en los mares. Las aventuras del capitán Jack Sparrow en aguas caribeñas no se aparentan sin embargo, en nada a las vivencias de los piratas en los mares africanos. Poco competitivo hubiese sido el personaje cinematográfico frente al estilo depurado de los piratas de los que trataremos aquí, que cuentan con unos métodos bastantes más eficaces y un peso real en la economía de sus zonas.

La realidad es que la piratería es un fenómeno que no es novedoso, pero preocupa, y mucho, actualmente. Los casos de barcos pesqueros secuestrados, sobre todo cerca de las costas somalíes y el golfo de Adén, que enarbolan pabellón de países occidentales o cuya tripulación goza en su mayoría de la nacionalidad de Estados de nuestro hemisferio, ha favorecido que el fenómeno adquiera una nueva importancia, inquietando a los gobiernos y a las opiniones públicas.

Sin embargo, no siempre interesó la piratería con igual intensidad como tampoco interesa la piratería en cualquier parte del mundo. En efecto, la indiferencia inicial hacia el fenómeno se tornó en atención máxima estos últimos años cuando el resurgimiento del fenómeno afectó a los intereses económicos de ciertos Estados, hasta la situación actual en la que

no se duda en calificar la piratería y el robo a mano armada de «amenaza a la paz y la seguridad internacionales».

En consecuencia, el auge de la piratería, que llegó a su punto culminante en el año 2008, hizo que fuese una amenaza a la seguridad marítima que suscitó el interés de la comunidad internacional como fenómeno *per se*. Sin embargo, la piratería ya había aumentado de forma espectacular bastante antes, a finales de los años 1990, cuando se pasó de un centenar de ataques (1998) a casi 450 (2003). Pero estos ataques, en gran parte localizados en las aguas del estrecho de Malaca, no eran de suma prioridad para los gobiernos occidentales (los países directamente afectados eran: Indonesia, Malasia, Tailandia y Singapur).

Lo que sí provocó una intervención internacional, más o menos coordinada, de distintos Estados: Rusia, China, Estados Unidos, entre otros y organizaciones internacionales: la Unión Europea con la operación *Atalanta*, por ejemplo, fueron los ataques de piratas cerca de la costa de Somalia a partir del año 2006. Y la razón es simple: esos actos delictivos tenían como objetivo principal los pesqueros relacionados con Estados occidentales, afectando directamente pues a nacionales suyos o, a lo mínimo, sus intereses económicos.

En un escenario tan complejo como el africano, un territorio inmenso con países que suelen liderar las estadísticas de pobreza, conflictividad, analfabetismo, falta de desarrollo, etc., el análisis del fenómeno de la piratería puede aportar ciertas claves a la hora de reflexionar sobre las causas y consecuencias de las confrontaciones en África. Así, el objetivo del presente capítulo consiste en analizar si el fenómeno de la piratería constituye un factor de desestabilización para el continente africano, en particular en estos Estados en cuyas costas se da esta actividad delictiva.

Para ello, se trata en primer lugar de plantear cuál es realmente el escenario en el que nos movemos, y preguntarnos si la piratería es una amenaza nueva para el continente, y sobre todo si es real. Estas primeras pinceladas en la reflexión nos permitirán introducir las debidas definiciones de lo qué es la piratería, o mejor dicho, de cómo vamos a calificarla en el presente capítulo. Seguidamente, se tratará de intentar identificar cuáles son las características de los ataques piratas en el continente africano y si existen diferencias regionales, para luego preguntarnos qué factores pueden explicar que los ataques piratas tengan tal intensidad actualmente en esa zona del mundo.

Hemos decidido concentrarnos en tres países que representan a nuestro parecer cada uno una subregión del continente: Nigeria para África Occidental, Somalia para África del Este y Angola para África del Sur. Con el objetivo de intentar comprender el tipo de piratería que surge en cada uno de estos países, comenzaremos por intentar identificar los factores específicos que propician la existencia del fenómeno. A continuación, se hace un resumen de las medidas que se han adoptado en los distintos Estados objeto de estudio para combatir la piratería, diferenciando los enfoques entre el civil y el militar. Finalmente, se hace una valoración de las medidas adoptadas y un examen crítico de su efectividad, resaltando qué medidas han sido efectivas y cuáles deberían tomarse para evitar que la piratería se convierta en un factor más de confrontación en el continente africano.

### **¿La piratería, una amenaza nueva y/o real para el continente africano?**

África es sin duda el continente más pobre del mundo. Sin embargo, las aguas que lo rodean constituyen una de las rutas de navegación marítima internacional más antiguas. La piratería en las aguas africanas no es un fenómeno novedoso, desde luego. Cabe recordar por ejemplo que la costa del norte de África que engloba las de: Marruecos, Argelia, Túnez y Libia, ha sido una zona en la que la piratería era frecuente durante los siglos XVII y XVIII.

No cabe duda de que la piratería está considerada como una amenaza para la seguridad internacional. El propio Consejo de Seguridad de Naciones Unidas así lo califica en sus resoluciones referentes a Somalia (1). Sin embargo, ¿es realmente el fenómeno pirata una amenaza para África?

En sus sesiones ordinarias, la organización regional de referencia para el continente africano, la Unión Africana, no hace ninguna mención a la piratería. Así sólo encontramos referencias a Somalia cuando la Unión Africana se congratula de los progresos realizados en el proceso político (2) y

---

(1) Véanse por ejemplo las resoluciones S/RES/733 (1992), de 23 de enero; S/RES/1814 (2008), de 15 de mayo; S/RES/1816 (2008), de 2 de junio; S/RES/1846 (2008), de 2 de diciembre; S/RES/1851 (2008), de 18 de diciembre.

(2) *Conférence de l'Union Africaine*, Quatorzième session ordinaire, 31 de enero-2 de febrero de 2010, Assembly/AU/Dec. 268-288 (XIV).

un año más tarde para reiterar su apoyo al Gobierno Federal de Transición para la puesta en marcha del proceso de paz y para condenar los ataques realizados por grupos armados contra el propio Gobierno, la Misión de la Unión Africana en Somalia (AMISOM) y el pueblo somalí (3).

La razón de la falta de referencia a la piratería se debe probablemente a que este fenómeno, aunque importante y dañino, lo es mucho menos que amenazas más reales y acuciantes como son los repetidos intentos (y a veces exitosos) golpes de Estado en África (en Mauritania el 6 de agosto de 2008 y en Guinea el 23 de diciembre del mismo año, ambos con éxito, y la tentativa en Guinea-Bissau de 5 de agosto de 2008), pero también otro tipo de conflictos: las perturbaciones en Madagascar y los esfuerzos para restablecer el orden constitucional, el proceso de reconciliación de las islas Comores, las sanciones adoptadas en diciembre de 2009 por el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas contra Eritrea (4), el conflicto entre Eritrea y Etiopía, la situación de seguridad en la República Democrática del Congo y en Sudán así como la normalización de las relaciones entre este último y el Chad, el proceso de mediación de Níger, la consolidación de la paz en Liberia, el retorno al orden constitucional en Mauritania, la puesta en práctica de los Acuerdos de Goma entre la República Democrática del Congo y los grupos armados congoleños de 23 de marzo de 2009, la recrudescencia de la violencia en la República Centroafricana a principios del año 2009, el asesinato del presidente de Guinea-Bissau (João Bernardo *Nino* Vieira) entre otras personalidades políticas, etc. (5).

Además de estos datos mencionados, para ilustrar la inestabilidad del continente podemos proporcionar apuntes sobre los golpes de Estado en África entre los años 1958 y 2009. Tenemos países con un único golpe: Costa de Marfil en 1999, Gambia en 1994, Liberia en 1980, Guinea Ecuatorial en 1979, Ruanda en 1973, Somalia en 1969, Argelia en 1965, Libia en 1969 y Túnez en 1987 y con dos: Guinea en 1984 y 2008, Guinea-Bissau en 1980 y 2003, Mali en 1968 y 1991, Níger en 1974 y 1996, Congo-Brazzaville en 1968 y 1999, República Democrática del Congo en 1964 y 1994, y Lesoto en 1986 y 1991. Con tres golpes de Estado tenemos a Togo (1963, 1967 y 2005) y Chad (1975, 1979 y 1990); con

---

(3) C/RES/1907 (2009), de 23 de diciembre.

(4) *Conférence de l'Union Africaine*, Quatorzième session ordinaire, 31 de enero-2 de febrero de 2010, Assembly/AU/Dec. 268-288 (XIV).

(5) Estos datos están extraídos de ZOUNMENO, David: «Coups d'Etats in Africa between 1958 y 2008», disponible en: <http://www.iss.co.za/uploads/18NO3ZOUNMENO.PDF>

cuatro a Burkina Faso (1980, 1982, 1983 y 1987), Sierra Leona (1967, 1968, 1992 y 1997), República Centroafricana (1966, 1979, 1981 y 2003), Sudán (1958, 1969, 1985 y 1989) y Mauritania (1978, 1984, 2005 y 2009). En el grupo de los más golpistas tenemos con cinco golpes de Estado en los últimos 50 años a Ghana (1966, 1972, 1978, 1979 y 1981) y Burundi (dos golpes consecutivos en 1966, 1976, 1987 y 1996). Lideran esta triste clasificación, con seis golpes de Estado: Benín (1963, dos veces en 1965, 1967, 1969 y 1972), Uganda (1966, 1971, 1979, 1980, 1985 y 1986) y Nigeria (dos en 1966, 1975, 1983, 1985 y 1993) (6).

Pero los peligros para África no son sólo riesgos de seguridad y sus confrontaciones no surgen únicamente en el ámbito político. Recordemos por ejemplo cuáles son los Objetivos del Milenio tal y como han sido identificados por la Organización de Naciones Unidas (1990-2015):

1. Erradicar la pobreza extrema y el hambre.
2. Lograr la enseñanza primaria universal.
3. Promover la igualdad entre los géneros y la autonomía de la mujer.
4. Reducir la mortalidad infantil.
5. Mejorar la salud materna.
6. Combatir el VIH/sida, el paludismo y otras enfermedades.
7. Garantizar la sostenibilidad del medio ambiente.
8. Fomentar una asociación mundial para el desarrollo.

De estos ocho objetivos, se puede decir sin riesgo a equivocarse que los seis primeros son retos y peligros para la estabilidad del continente africano. Así, si tomamos como referencia el último informe de Naciones Unidas sobre los Objetivos de Desarrollo del Milenio (7), podemos extraer las siguientes reflexiones.

En cuanto al primer objetivo de erradicación de la pobreza, el informe es demoledor. Se espera que en el África Subsahariana el número de personas pobres y la tasa de pobreza aumenten en algunas de las economías

---

(6) *Objetivos de Desarrollo del Milenio*, Informe 2009, Organizaciones de Naciones Unidas, Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de Naciones Unidas (DESA), julio del 2009.

(7) El mar territorial de un Estado comprende la zona situada como máximo hasta las 12 millas desde las líneas de base (el territorio terrestre). Cada Estado es libre de fijar la extensión de su mar territorial dentro de este límite. En cuanto a la zona económica exclusiva de un Estado, puede extenderse hasta las 200 millas marinas. Dentro de esta zona, el Estado tiene competencias soberanas económicas exclusivas. Finalmente, es alta mar la zona que no está sometida a la jurisdicción de ningún Estado.

más vulnerables. Por otra parte, notemos que en esa zona había en el año 2005, 100 millones más de personas extremadamente pobres que en 1990 y que la tasa de pobreza seguía siendo superior al 50% de la población.

Por otra parte, es la región del mundo que tiene la segunda más alta relación empleo-población para la población adulta (un 74%), pero también el nivel más bajo de productividad laboral. Así, más del 50% de las personas empleadas viven en condiciones de pobreza extrema y más del 75% tienen empleos vulnerables. Por otra parte, el rápido crecimiento del precio de los alimentos básicos en el año 2008 provocó un incremento en la proporción de personas que cayeron en la hambruna. Por otra parte, cuando estos precios cayeron a finales del año 2008, se esperaba que mejorase el acceso de los consumidores a los productos alimentarios en ciertos países. Sin embargo, esto no se materializó en uno de nuestros países de estudio, Nigeria.

En cuanto al objetivo de lograr la Enseñanza Primaria Universal, se debe resaltar que es en la zona más pobre, el África Subsahariana, donde se registraron los principales avances. Sin embargo, las cifras muestran que en el año 2007, más de 70 millones de niños no tuvieron acceso a la Educación Primaria, viviendo la mitad de ellos en el África Subsahariana. Pero las perspectivas además no son alentadoras, puesto que se espera que dos terceras partes de los niños nunca lleguen a matricularse en la escuela.

En el ámbito de la promoción de la igualdad de género, las cifras tampoco son muy alentadoras. Así, si en África Septentrional, las oportunidades de empleo para la mujer son aún hoy muy escasas, en el África Subsahariana, la mujer trabaja principalmente en la agricultura (64%). En cuanto a la participación de la mujer en la política, menos de 10% de los escaños parlamentarios está ocupado por mujeres en África Septentrional.

Si pasamos al objetivo de reducción de mortalidad infantil, en el año 2007 casi uno de cada siete niños moría antes de cumplir los cinco años. A día de hoy, el África Subsahariana tiene el triste récord de mortalidad infantil, puesto que casi la mitad de las muertes a nivel mundial de niños menores de cinco años se registra en esa zona.

En cuanto a las mujeres que son madres, mucho queda por hacer por mejorar la salud materna en esta zona del mundo, puesto que en África Subsahariana es la región del mundo en la que las mujeres sufren el mayor riesgo de muerte a causa del embarazo y parto. Entre las causas, las hemorragias son responsables del 34% de la mortalidad materna y debe

resaltarse que más de la mitad de los partos se realizan sin la atención de personal sanitario cualificado. Por otra parte, en África Occidental y Central, un 44% de las mujeres están casadas antes de los 18 años, muy frecuentemente con hombres de mucha más edad.

Otra de las grandes amenazas para África son las enfermedades o epidemias que asolan con mucha crudeza en continente. En efecto, en el año 2007 más de un tercio de las nuevas infecciones de VIH y el 38% de las muertes por sida ocurrieron en África Meridional. En cuanto al África Subsahariana, reúne el 67% de las personas que viven con el VIH. Es más, en esta zona, en el mismo año, casi 12 millones de niños habían perdido al menos a uno de sus progenitores a causa de la enfermedad. Pero además, el 95% de las personas que murieron en el año 2006 de paludismo o malaria vivían en esa parte del continente.

Sin embargo, como veremos, el fenómeno de la piratería puede ser a la vez causa y consecuencia de estas otras amenazas para el continente africano, no debiéndose minimizar su impacto en las zonas en las que su multiplican los ataques piratas.

### **Nociones de pirata y piratería y los problemas prácticos que plantea**

#### *Definiciones*

Ante todo, deben recordarse algunos principios básicos del Derecho del Mar. El más fundamental de ello es el derecho de libre navegación por alta mar (artículos 87 a 90 de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM).

Por lo tanto, cualquier buque puede navegar libremente por alta mar, siendo alta mar el espacio que se encuentra más allá del mar territorial del Estado y de su zona económica exclusiva (a unas 200 millas de la costa). Ahora bien, no todos los buques pueden navegar libremente, y sobre todo no se garantiza ese derecho a los buques que se usan para cometer actos ilícitos como los actos de piratería (8).

---

(8) TREVES, Tullio: «Piracy, Law of the Sea, and Use of Force: Developments off the Coast of Somalia», *The European Journal of International Law*, volumen 20, número 2, pp. 399-414, aquí p. 402, 2009.

Así, la piratería marca un límite a la libertad de navegación por alta mar. La CNUDM define este fenómeno (artículo 101) como siendo:

«Todo acto ilegal de violencia o de detención cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada.»

Que están dirigidos contra un buque o una aeronave en alta mar o que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, o contra personas o bienes que se encuentran a bordo.

La participación voluntaria en la utilización de un buque o una aeronave pirata, siempre cuando quien lo realice tenga conocimiento de los hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de pirata, entra en la definición de la piratería, así como la incitación a cometer el acto o el hecho de facilitarlos intencionalmente.

La definición de buque o aeronave pirata también está contenida en la Convención (artículo 103). Se trata de:

«Los destinados por las personas bajo cuyo mando efectivo se encuentran a cometer cualquiera de los actos a los que se refiere el artículo 101. Se consideran también piratas los buques o aeronaves que hayan servido para cometer dichos actos mientras se encuentren bajo el mando de las personas culpables de esos actos.»

Por lo tanto, según la CNUDM, merecen la calificación de actos piratas aquellos cometidos en alta mar o en un lugar que no está sometido a la jurisdicción de algún Estado. Si la acción tiene lugar en el mar territorial, no está cubierta por la noción de piratería; así el famosísimo caso del *Achille Lauro* del año 1985 no entraría dentro de esta definición restrictiva de lo que debe considerarse piratería (9).

Recordemos que el *Achille Lauro* era un crucero italiano que zarpó del puerto de Alejandría con destino a Puerto Said, el 7 de octubre de 1985 cuando fue secuestrado por un grupo palestino con sus casi 400 pasajeros (10). Así, cuatro individuos, miembros del Frente para la Liberación de Palestina, atacaron el buque italiano el 3 de octubre de 1985, mataron a un estadounidense de origen judío y lo tiraron por la borda. Los miem-

---

(9) Para el análisis jurídico el secuestro del *Achille Lauro*, véase PANCRACIO, Jean-Paul: «L'affaire de l'Achille Lauro et le droit international», *Annuaire Français de Droit International*, volumen 31, pp. 221-236, 1985.

(10) *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships*, Annual report-2008, International Maritime Organization, MSC.4/Circ. 133, 19 de marzo de 2009.

bros del comando intentaron en vano huir a bordo de un *Boeing 737*, que fue interceptado por cazas estadounidenses y tuvo que aterrizar en la base de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) en Sicilia (Italia). Fueron entregados a las autoridades italianas y juzgados y condenados al año siguiente.

Este caso fue, en su época, considerado revelador de un nuevo comportamiento delictivo, puesto que se estaba más acostumbrado en aquellos tiempos a que este tipo de ataques surgiese a bordo de aviones que en la mar.

Por ello, el caso del *Achille Lauro* propició que se le añadiese al texto general sobre Derecho del Mar que es la CNUDM una ley especial, el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima de 10 de marzo de 1988. Ciertamente es que varios incidentes en los años siguientes (el *City of Poros* en 1988 y el *Silco* en 1989) confortaron a los Estados en la idea de que había que buscar nuevas vías para enfrentar este tipo de actos.

El Convenio no habla de piratería *stricto sensu*, sino que su objetivo es tipificar lo que debe considerarse como hecho ilícito que pone en peligro la seguridad de la navegación marítima. En este sentido, este Tratado contiene siete tipos de acciones que han de considerarse delitos (artículo 3.1):

1. El primero, comete un delito quien se apodera de forma ilícita e intencionada de un buque o ejerza el control del mismo mediante la violencia, la amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación.
2. Alternativamente, también está tipificado el hecho de realizar algún acto de violencia contra una persona que se halle a bordo de un buque si ese acto puede poner en peligro la navegación segura del mismo.
3. El tercer comportamiento tipificado es la destrucción de un buque o el causar daños al mismo o a su carga que puedan poner en peligro la navegación segura de ese buque.
4. Pero también, el hecho de colocar o hacer colocar en un buque, por cualquier medio, un artefacto o una sustancia que puede destruir el buque, o causar daños al buque o a su carga siempre que pongan o sean susceptibles de poner en peligro la navegación segura del buque.
5. Además, la destrucción o el causar daños importantes en las instalaciones y servicios de navegación marítima es considerado delito, así como el hecho de entorpecer gravemente el funcionamiento de dichas instalaciones o servicios, siempre y cuando estos actos puedan poner en peligro la navegación segura de un buque.

6. En el mismo sentido, es delito la difusión de información falsa a sabiendas, si poner en peligro la navegación segura de un buque.
7. Finalmente, el causar lesiones o matar a cualquier persona, en relación con la comisión o la tentativa de comisión de cualquiera de los delitos que hemos enunciado es ilícito.

Todos estos comportamientos deben ser también realizados de forma intencionada.

El artículo 3.2 del Convenio castiga la tentativa, la complicidad, la instigación, así como la amenaza de cometer cualquiera de los delitos enunciados en el punto primero con la finalidad de obligar a una persona física o jurídica a ejecutar un acto o abstenerse de ejecutarlo si esa amenaza puede poner en peligro la navegación segura del buque en cuestión.

En cuanto al campo de aplicación territorial del Convenio, notemos que es necesario que el buque objeto del delito esté navegando o prevea navegar hacia aguas situadas más allá del límite exterior del mar territorial de un solo Estado, o más allá de los límites laterales de su mar territorial con Estados adyacentes, a través de ellas o procedentes de las mismas (artículo 4.1). Si nos encontramos ante un caso en el cual el Convenio no es aplicable por no reunirse esta condición, debe analizarse si el delincuente o el presunto delincuente es hallado en el territorio de un Estado-Parte al Convenio distinto del Estado a que se hace referencia en el párrafo primero de este artículo 4; si la respuesta es afirmativa, será de aplicación el Convenio (artículo 4.2).

En cuanto al robo a mano armada, se considera de todo acto que, aun teniendo las mismas características que un ataque pirata, no reúne las condiciones legales del mismo al no tener lugar en alta mar, sino dentro del territorio (incluyendo el mar y los puertos) de un Estado. Es la analogía creada por el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas en sus resoluciones relativas al fenómeno de la piratería y el robo a mano armada en Somalia (resolución 1816, de 2 de junio de 2008).

### *Tipos de ataques*

Si nos atenemos a los informes que realiza la Organización Marítima Internacional sobre los actos de piratería y robo a mano armada contra barcos, podemos crear una imagen bastante precisa del tipo de ataques que se llevan a cabo diferenciando cada zona.

En el Informe Anual del año 2008 (11), podemos extraer lo siguiente: en África Occidental, se registraron durante ese año 42 incidentes, teniendo lugar la mayoría de ellos en el área portuaria o en las aguas territoriales del Estado (17 y 23 casos respectivamente), sucediendo sólo dos incidentes en aguas internacionales. Ello explica que en 34 casos el barco objeto del delito estaba anclado.

Por lo contrario, en África del Este, la inmensa mayoría de los sucesos tuvieron lugar en aguas internacionales (48 de 61 casos). De estos, 47 barcos objetivo estaban en movimiento cuando se produjo el ataque. En cuanto a las víctimas, se deploró un muerto en África del Este, así como un herido, ocho desaparecidos y 703 personas han sido tomadas como rehenes. En África Occidental, hubo cuatro heridos y 40 rehenes.

En Informe del año 2009 (12) muestra un resultado sorprendente. Si bien el número de incidentes (fueron 48) se mantiene estable para África Occidental, en África del Este el incremento es espectacular: nada menos que 222 incidentes durante ese año en esa zona. De ellos, siguen siendo mayoría los que suceden en aguas internacionales 204 y con barcos en movimiento 206. Se perdieron cuatro vidas, nueve personas resultaron heridas y se tomaron a 668 como rehenes.

Ahora bien, todos estos actos pueden entrar en la categorización realizada por Naciones Unidas de «actos de piratería y robo a mano armada», con el objetivo de no diferenciar las manifestaciones del mismo fenómeno según sean cometidos los actos en aguas internacionales o en las aguas territoriales de un Estado determinado. Sin embargo, no faltan voces que consideran que esta nueva categorización es en realidad contraproducente, puesto que confunde fenómenos ya no sólo según dónde se cometan las actividades sino en cuanto a los actos realizados.

Así, existen propuestas que sugieren que se subdivida el fenómeno «piratería y robos a mano armada» en las siguientes categorías: corrupción marítima (actos de extorsión o conspiración contra barcos realizados por agentes del gobierno local y/o las autoridades portuarias); robo en la mar (ataques que tienen lugar en puerto mientras el barco está atracado o anclado); piratería (actos contra los barcos en marcha y fuera de la

---

(11) *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships*, Annual report-2009, International Maritime Organization, MSC.4/Circ. 152, 29 de marzo de 2010.

(12) DILLON, Dana: «Maritime Piracy: Defining the Problem», *SAIS Review*, XXV, volumen 1, pp. 155-164, aquí p. 157, primavera de 2005.

protección de las autoridades portuarias en las aguas territoriales, en estrechos o en alta mar); terrorismo marítimo (crímenes contra barcos realizados por organizaciones terroristas).

Otra clasificación, más útil en términos prácticos, es la que toma por referencia la intensidad de los actos (13). Así, el nivel «bajo» de piratería sería el del ataque con intención de robar, en particular dinero, pertenencias de la tripulación del barco atacado, cigarros, alcohol, etc. En este caso, la violencia contra la tripulación sólo ocurre si ésta intenta evitar el ataque pirata. Por lo general, la duración de este tipo de ataques dura una media hora. El nivel siguiente de violencia «medio» implica que los piratas abordan el barco y fuerzan la tripulación a entregar su dinero y bienes. También se robará la carga del buque, siempre que se pueda. Estos ataques suelen durar una hora. Finalmente, el grado más alto de violencia ocurre cuando el ataque es cuidadosamente planeado y su objetivo es la carga entera del buque.

Mientras los piratas mantienen secuestrada a la tripulación, sus colegas transfieren la carga a otro navío. Este nivel de violencia también se puede aplicar a los casos clásicos de la piratería en las costas de Somalia, entiéndase el secuestro de la tripulación de un barco con el objetivo de que el patrón del mismo pague el rescate. La intención primera no es en absoluto llevarse ningún tipo de carga, sino simplemente el dinero exigido a cambio de los rehenes.

La piratería en África Occidental se caracteriza por el hecho que el grado de violencia es mayor cuanto más cerca de tierra ocurre el ataque. Así, los ataques más duros ocurren cuando el barco está atracado o anclado. Los objetivos son la carga, el dinero, los bienes materiales que se encuentran a bordo y cualquier cosa que se pueda mover y trasladar.

### **Factores que explican el resurgimiento del fenómeno**

Los factores que pueden explicar el resurgimiento de la piratería en la mar en el continente africano son la creciente inestabilidad de regiones, que son a su vez importantes zonas de tráfico marítimo conjugado con la incapacidad de ciertos Estados de controlar los mares que están bajo

---

(13) Véase REMONDUS VAN DER MEIJDEN, Leonard: *The Influence of Modern Piracy on Maritime Commercial Transport*, p. 15, Erasmus University Rotterdam, Applied Economics, Urban, Port and Transport Economics, noviembre de 2008.

su jurisdicción. Estas circunstancias explican que el continente africano sea propicio para la existencia del fenómeno.

La piratería marítima en África ha obtenido mucha atención en cuanto a los costes que genera a los países occidentales. Sin embargo, muy poco se dice del impacto social, económico y político que tiene para la población de los países afectados.

Aunque se concentra principalmente en Nigeria y Somalia, no son los únicos países que sufren el fenómeno. Así por orden de gravedad, tenemos a Somalia en primera posición de los ataques piratas (incluyendo el golfo de Adén y el mar Rojo), seguida de: Nigeria, Tanzania, Ghana, Camerún, Guinea, Senegal o Angola. Para nuestro estudio, hemos decidido tomar como ejemplo el máximo representante de cada categoría geográfica que hemos decidido considerar: así, Somalia es el ejemplo elegido para la piratería en África del Este; Angola para África del Sur y Nigeria para la zona de África Occidental.

La mayoría de los piratas operan muy cerca de la costa, y algunos, como veremos, directamente en los puertos, los piratas somalíes son conocidos por aventurarse más allá de las 200 millas en busca de objetivos. En Nigeria, los piratas van aprendiendo de sus colegas somalíes y tienden cada vez más a operar en aguas internacionales.

Por lo tanto, la piratería marítima tiene con frecuencia sus raíces en «Estados frágiles» o «débiles», donde las condiciones humanitarias son funestas y las oportunidades económicas limitadas. Pero la piratería también puede empeorar las condiciones humanitarias. Algo particularmente cierto tanto en Nigeria como en Somalia, donde la piratería marítima representa un peaje más para unas economías de por sí ya débiles y frágiles, exacerbando el malestar de sus ciudadanos o amenazando con empeorarlo.

Para precisar el análisis, comenzaremos por desglosar los seis principales factores que explican la existencia de la piratería: el factor cultural, el de exclusión, la pobreza, el apoyo organizativo a la actividad pirata, el fracaso de las contramedidas legales y marítimas, y la debilidad de las estructuras estatales.

De estos factores algunos tienen directamente relación con la visión de la piratería como un producto de un análisis racional del *ratio* entre coste y beneficio. Es decir, algunas personas se convierten en piratas porque

sacan más beneficios que en cualquier otra actividad, porque no existe alternativa, o porque las ganancias del negocio pirata son tan interesantes para el delincuente que cualquier otra actividad pierde interés. Ahora bien, por otra parte, el coste que genera la actividad pirata también debe ser visto por el delincuente como mínimo, puesto que sino por muy lucrativa que sea la actividad, si el coste es muy alto, desistirá de sus intenciones criminales. Así, en «Estados débiles», con estructuras deficientes y por tanto Fuerzas del Orden y Judiciales con un funcionamiento defectuoso, en los que a veces ni siquiera existen normas para reprimir esos actos, los piratas suelen salirse con la suya y gozan de una impunidad que no hace sino favorecer que continúen con sus actividades.

Otro factor que puede tener su importancia es el cultural. Así, las tradiciones locales pueden servir para legitimar la piratería. Sin embargo, este factor no parece ser decisivo en el marco del continente que analizamos, sería más bien un factor importante en el fenómeno de la piratería asiática. Sin embargo, el de exclusión sí que tiene su importancia en el continente africano. Antiguos pescadores reconvertidos a piratas es una realidad en Somalia. Por otra parte, la lucha por los recursos tiene también su importancia, como veremos en el caso del delta del Níger. Por lo tanto:

«La piratería se convierte en el resultado del balance entre las ganancias que se esperan conseguir y las pérdidas que asumen» (14).

En particular en Somalia, no existe tradición de piratería. De hecho es un fenómeno bastante reciente, desde el inicio de los años 1990, cuando se inició al motivo alegado de que estaban desalentando la pesca ilegal de buques extranjeros, al atacar a los que la practicaban en las aguas de Somalia. Otro argumento más usado ahora relacionado con la pesca ilegal, es que al haberse propagado el fenómeno de la pesca no autorizada (en particular, muchas denuncias se dirigen contra pesqueros españoles), los antiguos pescadores se convierten en piratas, puesto que el mar está vacío de peces, debido a esa actividad ilegal. Estos argumentos tienen su parte de falacia, puesto que resulta evidente que la razón principal es lo expuesto al principio: ser pirata resulta atractivo porque proporciona beneficios interesantes frente a riesgos mínimos.

La pobreza también es una excusa invocada con frecuencia. Probablemente la situación de pobreza puede ser uno de los múltiples factores

---

(14) «Piratería en el Golfo de Adén, sus mitos y malentendidos», *Cuadernos*, volumen XXIV, número 1, Fundación Sur, enero-febrero de 2010.

que pueden explicar que exista el fenómeno de la piratería. Sin embargo, numerosos Estados africanos tienen índices de pobreza similares al somalí por ejemplo y sin embargo no tienen piratas, o el fenómeno no alcanza la intensidad que tiene en Somalia (este es el caso de dos de los sucesos que analizaremos: Nigeria y Angola). Por otra parte, hasta en la misma Somalia, los piratas no se localizan únicamente en las zonas pobres. Finalmente, el auge de la piratería en Somalia no puede relacionarse con un incremento de la pobreza. Por lo tanto, probablemente la pobreza sea un factor, pero no es suficiente, aunque sí probablemente necesario, para que se dé el fenómeno. Deberá añadirse a otros.

Otro factor muy en boga en estos días es la relación entre piratería y el islamismo radical. En particular, en el caso somalí, muchos gobiernos occidentales tienden a usar el argumento, a veces con demasiada ligereza a nuestro parecer. ¿Están los piratas subvencionados, apoyados, o financiados por grupos terroristas o revolucionarios en cierta medida? Este factor parece muy poco importante aún hoy, sobre todo si lo confrontamos con otros factores (en particular los socio económicos) que parecen ser mucho más relevantes y sólidos a la hora de intentar comprender cómo la piratería surge y se instala en el continente africano.

### **Zonas conflictivas**

Para contextualizar la situación de los tres países objetos de estudio, recordemos algunos datos generales (15).

La pobreza extrema (16) asola al 62% de la población de Nigeria y al 43% de la de Angola (no existen datos para Somalia). El porcentaje de niños menores de cinco años malnutridos es del 27% en Nigeria, el 28% en Angola y el 33% en Somalia. La tasa de mortalidad de los niños menores de cinco años por cada 1.000 (teniendo en cuenta que en España la tasa es de 4/1.000) es, para Nigeria 189/1.000, para Angola 158/1.000 y para Somalia 142/1.000.

El número de mujeres que fallecen durante el embarazo o el parto por cada 100.000 nacidos vivos (datos de referencia, en España cuatro mu-

---

(15) Los datos utilizados a continuación son extraídos del *Atlas Interactivo* del Banco Mundial sobre el grado de cumplimiento de los Objetivos del Milenio, disponible en: <http://devdata.worldbank.org/atlas-mdg/es/>

(16) Porcentaje de la población que vive con menos de un dólar 25 centavos al día.

eres fallecen por cada 100.000 nacidos) es para Nigeria 1.100/100.000 (entiéndase 275 veces más), para Angola y Somalia 1.400/100.000. En cuanto al número de nacimientos por cada 1.000 mujeres entre los 15 y los 19 años, es de 126 en Nigeria, 138 en Angola y 66 de Somalia. Finalmente el porcentaje de la población que tiene acceso a una fuente de agua mejorada es del 47% en Nigeria, del 51% en Angola y sólo del 29% en Somalia.

### *África del Sur: Angola*

Angola ha sido colonia portuguesa hasta el 11 de noviembre de 1975 cuando accedió a la independencia. Situada en el suroeste del continente, con una costa de 1.650 kilómetros de largo, el país, cuya capital es Luanda, cuenta con 18 provincias y tres puertos marítimos: Luanda, Lobito y Namibia. El número de habitantes estimados en el año 2010 se cifra en 16 millones de personas. Tras casi 30 años de conflicto armado entre el Movimiento para la Liberación de Angola (MPLA), en el poder desde el año 1979, y la Unión Nacional para la Independencia Total de Angola (UNITA), el balance ha sido de un millón de muertos, cuatro millones de desplazados internos y otro medio millón de refugiados. La esperanza de vida al nacer no llega a los 50 años y menos del 40% de la población tiene acceso al agua potable.

Otro factor que debe tenerse en cuenta es la industria del petróleo que es la principal fuente de poder en el país. Esa industria explotó en los años 1990 y no deja de incrementarse desde aquel momento. El 90% de las exportaciones del país son de petróleo (lo que hace de ella el segundo exportador de petróleo del continente africano), aunque Angola también es un gran productor de diamantes (la importancia de este mercado durante la guerra civil es de notoriedad pública).

Ahora bien, se tiende a minusvalorar la importancia de la llamada «economía informal» en Angola, que supone la única fuente de riqueza real para muchos angoleños. Esta economía sumergida o ilegal (*la candonga*) consiste principalmente en la economía de subsistencia rural y el mercado urbano paralelo. Así, por ejemplo, los bienes traídos al país ilegalmente del extranjero (en particular de la República Democrática del Congo) alimentan el mercado paralelo y se estima que la mitad de los bienes que llegan al puerto de Luanda «desaparece» por arte de magia.

Además de estos mercados, a pesar de que es una de las economías con mayor crecimiento de África, su población sigue dependiendo básicamente

camente de la agricultura para su subsistencia, aunque la guerra ha dejado miles de minas enterradas bajo las tierras de cultivo, por lo que en realidad los alimentos básicos deben ser importados del extranjero. Y la inmensa mayoría de esas importaciones se realiza por mar, en particular llegando al puerto de Luanda, cada vez menos eficaz puesto que está sobrecongestionado. El otro puerto importante del país, el de Lobito, tiene unas instalaciones absolutamente precarias.

Por lo tanto, aunque con un crecimiento importante (18% en el año 2005, 26% en el 2006 y 17% en el año 2007), su población sigue siendo de las más pobres de África, con una acuciante falta en productos básicos que tienen unos precios abusivos debido en parte a la falta de instalaciones adecuadas para su importación y a la no remoción de minas heredadas de la guerra civil.

Todos estos factores hacen que sus aguas sean una fuente de riquezas cuya importancia no cabe desdeñar. Lo que provoca que muchos angoleños se conviertan en piratas. Y los ataques que lanzan se producen en su inmensa mayoría en el puerto o en su cercanía, puesto que la baja calidad de las instalaciones portuarias y la congestión que sufren provocan retrasos en la salida de los barcos o les obligan a fondear durante varios días, convirtiendo así a esos buques en objetivos bastantes fáciles.

Notemos sin embargo que Angola tiene un artículo sobre piratería en su Ley de Crímenes contra el Estado (Ley 7/78 de 26 de mayo) en cuyo artículo 15 se estipula que, de acuerdo con la Ley angoleña, el crimen de piratería es el cometido por una persona que, por medios fraudulentos o violentos, toma el control de una aeronave o un buque o comete actos ilegales o violentos contra esa aeronave o ese buque bajo su control o contra sus pasajeros o su carga con el fin de socavar la seguridad de un Estado o un país. También se incluyen en el delito las señales emitidas por tierra, mar y aire con el fin de facilitar acciones que lleven a la toma o la realización de actos violentos contra las aeronaves o los barcos, sus pasajeros o su carga.

#### *África Occidental: Nigeria*

Por su parte, Nigeria es un Estado independiente desde el año 1960 y una República desde el año 1963, dividida en 36 estados más la capital Abuja. Su población, de unos 130 millones de personas, se divide en 250 grupos étnicos (las principales etnias son: *hausa* 21%, *yoruba*

20%, *igbo* 16% y *fulani* 9%). Desde su independencia, Nigeria ha sido gobernada por militares hasta que en el año 2003 se celebraron las primeras elecciones democráticas (aunque no limpias) cuyo resultado dio el poder al militar Olusegun Obasanjo, que se convirtió así en presidente del Estado. Nigeria es el primer país exportador de petróleo del continente. Ello implica que su economía dependa en un 80% de la explotación del crudo. Otros datos importantes son que el 90% de la población vive bajo el umbral de la pobreza, que la esperanza de vida al nacer es de 50 años y que la tasa de analfabetismo afecta a más del 60% de la población. Es importante resaltar también que por la zona de Nigeria pasa más del 60% del tráfico marítimo de la región de África Occidental.

En Nigeria, se pasó de 30 actos de piratería en el año 2005 a más de 140 en el 2008. Se puede decir que la piratería marítima en Nigeria está directamente ligada al petróleo y a las condiciones económicas, sociales y medioambientales en el delta del Níger. Por tanto, no es fruto de la motivación política, cuanto menos no en su mayoría. Parece ser que el desempleo masivo y la falta de oportunidades a medio y largo plazo son las principales causas de que algunos jóvenes se dediquen al secuestro y a la piratería.

Ahora bien, las consecuencias para la población local del fenómeno son importantes, en particular en tres áreas: la producción de petróleo, la pesca y a nivel regional. Así, desde el año 2006, la producción de petróleo se ha reducido un 20% y el coste estimado de la piratería para la economía del país es de 202 millones de dólares entre los años 2005 y 2008 (17).

Por otra parte, aunque, como ya hemos señalado, la economía nigeriana depende fundamentalmente de la exportación de petróleo su larga costa hace que la pesca sea la segunda actividad económica de exportación no relacionada con el petróleo más importante del país. Los ataques piratas contra los barcos pesqueros tienen consecuencias inmediatas: muchos capitanes se niegan siquiera a zarpar. Pero además, la escasez de pesca hace aumentar los precios (menos pescadores, menos captura, consecuencia: aumentan los precios), lo que provoca consecuencias sobre la población local que no puede acceder a este tipo de alimentos.

---

(17) NINCIC, Donna: «Maritime Piracy in Africa: The Humanitarian Dimension», *African Security Review*, volumen 18, número 3, pp. 2-16, aquí p. 7, septiembre de 2009.

Finalmente, ha de resaltarse que los ataques piratas implican que los riesgos para los barcos que pasen por la zona se incrementen y con ellos las primas de seguro, lo que conlleva siempre un aumento en el precio final del producto.

Por otra parte, debe tenerse muy en cuenta la importancia del conflicto del delta del Níger para la comprensión del problema de la piratería en Nigeria. Este conflicto (o crisis como le gusta llamarlo a algunos) tiene sus raíces en la independencia del país en los años 1960. En efecto, al utilizar por primera vez el crudo como principal producto de exportación, el delta del Níger se convirtió casi de forma inmediata en un área de vital importancia para el comercio del petróleo, sobre todo con el descubrimiento de surgimientos de crudo en la zona.

Así resurgió el fantasma de la secesión promovida por la Fuerza de Voluntarios del Delta del Níger (FVDN) que lanzó una revuelta contra el Gobierno Central en el año 1966. Una revuelta que el grupo armado perdió. Un año más tarde se inició la guerra civil (1967-1970). Una vez finalizada ésta, Nigeria se unió a la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) año 1971, pero las protestas relacionadas con el crudo en el delta del Níger empezaron a tener cierta repercusión sólo a partir de los años 1990, aunque llevaban más de una década mostrando su descontento por los efectos de las operaciones petrolíferas sobre el medio y la población locales. Las marchas de los activistas durante esos años fueron reprimidas de forma bastante violenta por las autoridades, lo que sirvió de caja de resonancia para la masiva difusión en los medios de comunicación internacionales de la crisis.

Aunque en el año 1999 se tumbó el poder político en manos de los militares, volviendo éste a manos de civiles, no mejoró en realidad la situación general del país ni la del la región del delta del Níger en particular. Así, esa primera legislatura (1999-2003) aumentó aún más la decepción de la población. En efecto, una de la regiones más ricas del país no conseguía que los beneficios que generaba repercutiesen en su población.

Por ello, muchos locales, a veces enfrentados entre ellos, decidieron unirse contra el Gobierno Central (acusado de llevarse el dinero que se generaba en el delta del Níger) y comenzaron a reivindicar el derecho a poder controlar los recursos de la zona. Así, existen actualmente diversos grupos armados —Movimiento para la Emancipación del Delta del Níger (MEND), Movimiento para la Supervivencia del Pueblo Ogoni

(MOSOP), FVDN, Vigilante del Delta del Níger— y milicias que tienen tres demandas principales: que se les compense por los efectos de las actividades de extracción del petróleo en sus tierras; un reparto más equitativo de los beneficios generados por la explotación de crudo; y una mayor descentralización del Estado nigeriano.

El conflicto que se prolongó en el tiempo se vio agravado en los últimos meses puesto que el presidente nigeriano Umaru Yar'Adua estaba hospitalizado en Arabia Saudí desde noviembre de 2009. Un presidente ausente, un vacío de poder que puso en grave peligro el proceso de paz que se estaba desarrollando entre los insurgentes y el Gobierno. Así, se puso fin al alto el fuego de octubre de 2009 a finales de enero de 2010, aunque el primer ataque armado de la insurgencia no tuvo lugar hasta marzo de 2010. El pasado mes de mayo se anunció la muerte de Umaru Yar'Adua y el vicepresidente Goodluck Jonathan ejerce actualmente de presidente en funciones.

En cuanto al factor del islamismo radical, debemos recordar ante todo que el Gobierno nigeriano está enfrentado a distintos grupos insurgentes en el país: en el sureste, el Movimiento para la Recuperación del Estado Soberano de Biafra (MASSOB) canaliza los deseos de independencia de los *igbo*; en el sur, es el Movimiento para la Supervivencia del Pueblo Ogoni (MOSOP) y el MEND del que ya hemos mencionado con el objetivo de controlar la distribución de riqueza generada por la producción de petróleo en la zona. Y en el norte del país, donde se concentra la amenaza del islamismo radical en Nigeria, sigue perdurando el deseo de la población y algunos movimientos políticos de establecer un Estado islámico independiente.

Recordemos que el primer debate en el Estado nigeriano en relación con la *sharía* tuvo lugar a finales de los años 1970 cuando el Consejo Militar Supremo, liderado por Obasanjo, devolvió el poder a los civiles tras 12 años de poder militar. Se trataba pues de elaborar un proyecto de Constitución cuyo punto más espinoso era la cuestión de la Corte Federal de Apelación de la *sharía*. En efecto, la Corte Regional de la *sharía* que existía anteriormente había sido desmantelada, lo que había provocado la reacción de los estados federados que establecieron por su cuenta sus Cortes de Apelación de la *sharía*.

Por lo tanto, en el proyecto de Constitución se proponía la instauración de esa Corte Federal de Apelación de la *sharía* como jurisdicción intermedia entre las Cortes de apelación de los estados y la Corte Suprema Fe-

deral. El revuelo que provocó la propuesta fue de tal magnitud que acabó por desecharse la misma, prefiriendo una solución más laica con la creación de una Corte Federal de Apelación. Sin embargo, se dejó un resquicio para la religiosidad al establecer que cada vez que esa Corte tuviese que juzgar un caso relacionado con la Ley Islámica, tres jueces especialistas en Derecho Islámico deberían participar en la resolución del mismo.

Si el debate religioso se calmó durante unos años, volvió a la primera plana de la vida política nigeriana en el año 1986 cuando la Organización de la Conferencia Islámica (OCI) aprobó el ingreso de Nigeria como su cuatrigésimo sexto Estado miembro. El revuelo político fue mayor en Nigeria puesto que ciertos cristianos en el seno del aparato del Estado desconocían que se hubiese pedido el ingreso en la OCI, entre los cuales estaban nada menos que el jefe de Estado Mayor de las Fuerzas Armadas, el ministro del Interior y el de Asuntos Exteriores.

Así, esa adhesión fue considerada por muchos como un cuestionamiento del principio de neutralidad confesional del Estado nigeriano. El debate perduró durante años hasta que Nigeria renunció en el año 1991 a su estatuto de miembro de la OCI. La retirada provocó a su vez la indignación de muchos musulmanes que no entendían porqué otros Estados laicos (como: Senegal, Mali, Burkina Faso o Camerún para dar algunos ejemplos) con población musulmana eran miembros de la OCI y ello no suponía mayor problema y un Estado de similares características como el nigeriano no.

Esa indignación a principios de los años 1990 se unió al otro debate sobre la *sharía* que tuvo lugar entre los años 1988 y 1989 cuando los militares (que volvían a gobernar el país desde el año 1983) establecieron un Comité de Revisión de la Constitución de 1979 (siendo el objetivo final devolver el poder a los civiles, tal y como habían prometido). Resurgió por supuesto la propuesta de establecimiento de la Corte de Apelación de la *sharía* aunque esta vez para todos los estados de la Federación y para todos los asuntos en los que una de las partes fuese de confesión musulmana. Además, se exigía que la *sharía* en su totalidad fuese aplicable a los musulmanes. Estas propuestas encontraron un fuerte rechazo en la comunidad cristiana y el debate que surgió a raíz de ello sólo favoreció la unión intraconfesional. Así los cristianos se unieron más que nunca y los musulmanes también. Finalmente, la solución fue seguir, en materia de *sharía*, con lo dispuesto también por la Constitución anterior. Es decir, no cambiar nada.

Así, no sorprende que en los últimos años los movimientos religiosos hayan experimentado en Nigeria un incremento notable tanto en número como en importancia en la sociedad. En particular, los nigerianos que profesan la religión musulmana, que representan la mitad de la población del país, apoyan sin complejos la *sharí*a como atestigua su reintroducción legal en un tercio de los Estados que componen: Nigeria (12 de 36 estados). En efecto, esta iniciativa iniciada por el estado de Zamfara en noviembre de 1999, fue seguida por otros 11 estados. Ello implicó en esos estados una modificación del sistema judicial puesto que los musulmanes están regidos tanto en materia civil como en lo penal por la *sharí*a y los no musulmanes por el Derecho Civil positivo. Pero para los musulmanes implica además que muchos castigos olvidados fueron reintroducidos: flagelaciones para los «infractores» en materia sexual o lapidación para las mujeres, manos de ladrones cortadas, etc.

Esta realidad, presentes muy especialmente en el norte del país, combinada con la situación socioeconómica y el clima político que se respira son un caldo de cultivo para los grupos islamistas radicales.

Sin embargo, el islamismo en Nigeria se divide en distintos grupos (*Ahl al-Sunnah wal-Jama'ah*, *Ja'amutu Tajidmul Islami*, *Boko Haram*, el movimiento de *Malam Ibrahim al-Zakzaky*, *Izala*, *Qadiriyya* o *Tijaniyya*) que se encuentran enfrentados entre sí en muchas ocasiones. Lo que hace que el movimiento islamista en el país no realice acciones coordinadas, tanto por diferencias en las agendas de cada grupo como por la forma de conducir sus actividades (18).

Los factores que pueden potenciar el islamismo radical y los que propician la piratería son frecuentemente similares, aunque no creemos que en el caso nigeriano exista una real conexión entre un fenómeno y otro. Como ya hemos señalado con anterioridad, Nigeria es un Estado que experimenta ahora mismo serias dificultades y muchas veces no sabe hacerles frente. En los últimos meses han sido muy frecuentes las manifestaciones de la población en contra de sus autoridades, localizadas en su mayoría en el norte del país. Si en noviembre de 2008 fueron en Jos, el año pasado hubo revueltas en Bauchi (febrero), Zaria (junio), Kano y

---

(18) Para profundizar en esta cuestión, recomendamos la lectura del artículo de HILL, Jonathan N. C.: «Sufism in Northern Nigeria: Force for Counter-Radicalization?», *The Strategic Studies Institute*, mayo de 2010, disponible en: [www.StrategicStudiesInstitute.army.mil](http://www.StrategicStudiesInstitute.army.mil)

Maidugiri (julio) y otra vez en Bauchi (agosto). La respuesta del Estado nigeriano ha sido violenta con centenares de víctimas mortales, algunas de gran calado político como Mohammed Yusuf, líder del grupo *Boko Haram*, que fue ejecutado.

Por otra parte, las tasas de desempleo son brutales en Nigeria; se estima que actualmente entre el 70% y el 80% de la masa trabajadora del país está desempleada. Algunos expertos apuntan a que la razón de semejante descalabro del empleo es la llegada cada año de miles de jóvenes al mercado de trabajo, debido a que la población de Nigeria triplicó entre el año 1975 y la fecha actual (pasó de unos 61 millones de habitantes a una proyección de 175 millones en el año 2015) (19). Ello combinado con una economía que es todo menos dinámica y depende directamente en gran parte de la agricultura y el petróleo, además de un factor muy importante de corrupción entre las autoridades explica los problemas de acceso al empleo de la población y el interés de algunos de sus componentes por otras actividades, aunque sean delictivas.

Así, en Nigeria, se puede considerar que los ataques piratas son una mezcla de simple criminalidad y violencia por motivos políticos. Así, tenemos el grupo de piratas que atacan los buques petroleros como reivindicación (en particular en el caso del delta del Níger). Por lo tanto, el beneficio económico no es el motivo principal del acto. Por otra parte, tenemos los clásicos ataques con secuestro cuya finalidad es sacar la mayor rentabilidad económica posible.

Todo esto provoca que el golfo de Guinea sea considerado actualmente territorio de «alto riesgo» por la alta probabilidad de sufrir actos de piratería, en particular las aguas nigerianas y el delta del Níger. Esos ataques suponen obviamente una amenaza al comercio marítimo de la zona y el grado de violencia utilizado por los delincuentes es cada vez más importante. En el apartado de las debilidades del Estado nigeriano para luchar contra ellos, debe resaltarse que las fuerzas navales están poco preparadas y equipadas para atajar el problema.

---

(19) HILL, Jonathan N. C.: «Sufism in Northern Nigeria: Force for Counter-Radicalization?», *The Strategic Studies Institute*, p. 39, mayo de 2010, disponible en: [www.Strategic-StudiesInstitute.army.mil](http://www.Strategic-StudiesInstitute.army.mil)

## África del Este: Somalia

La República de Somalia se constituyó en el año 1960 y durante una década parecía que el nuevo Estado gozaba de cierta estabilidad institucional. Sin embargo, el golpe de Estado del año 1969 ha marcado el inicio de unas décadas de total inestabilidad, tensiones y conflictos, hasta el punto que el año 1991 se podía calificar la situación en Somalia de caos absoluto.

Así, en el año 1988 una coalición de grupos opositores se rebeló contra el dictador Siad Barre hasta derrocarlo en el año 1991. Con la secesión de Somalilandia ese mismo, una región independiente *de facto* desde aquel entonces, y la autonomía de Puntlandia a partir de 1998, el Estado somalí es habitualmente calificado de «Estado fallido» en los distintos foros internacionales. Ni siquiera el Gobierno Federal de Transición, un experimento que sufrió distintas versiones, todas fracasadas hasta ahora a pesar de los esfuerzos, trajo estabilidad.

Así, Somalia, paradigma de los que los teóricos llaman «Estado fallido», es decir aquel cuya estructura gubernamental está sobrepasada por las circunstancias, es además un *anarchic State*, puesto que no existe en él ningún poder político centralizado que funcione mínimamente (20).

Esta situación perdura actualmente a pesar de la creación en enero de 2009 de un nuevo Gobierno Federal de Transición, bajo el liderazgo de Sheik Sharif Ahmed. Este nuevo intento cuenta con el apoyo de la comunidad internacional y es sostenido por ella, como prueba la Declaración de Estambul de mayo de este año, que han firmado 55 Estados, principalmente europeos, africanos y de Oriente Medio, así como 12 organizaciones internacionales, entre ellas Naciones Unidas, Unión Europea, Liga Árabe y Unión Africana.

La piratería en las costas somalíes ha comenzado a tener cierta intensidad a partir del año 2000, aunque se puede datar el inicio de lo que ocurre ahora en el inicio de los años 1990 cuando fue depuesto Mohammed Siad Barre, como hemos señalado anteriormente. Ahí es cuando empezó el recelo de los pescadores locales hacía la falta de capacidad

---

(20) Véase ÁLVAREZ COBELAS, Juan Ramón: «La etiqueta como estigmatización: de *Failed State* a *Rogue State*», *Revista Electrónica de Estudios Internacionales*, 2007, disponible en: [www.reei.org](http://www.reei.org)

del Estado, inexistente, de proteger la zona económica exclusiva y la creciente presencia de barcos extranjeros que pescaban ilegalmente en sus costas. Frente a esta situación, la reacción de los pescadores ha sido primero armarse para echar a los pescadores ilegales, luego dedicarse directamente al robo de los barcos para compensar, según ellos, el lucro cesante. Añadida esta nueva actitud a los autodenominados «señores de la guerra» provocó que los grupos se volvieran cada vez más organizados. Así, usaron su poder para instigar sus propios ataques contra buques extranjeros con el objetivo de obtener dinero del rescate de las tripulaciones. A día de hoy, las aguas de Somalia son consideradas las más peligrosas del mundo.

Ahora bien, no olvidemos que los efectos de la piratería en Somalia, aunque evidentes para los buques pesqueros extranjeros son, sobre todo, demoledores para la población local. En particular, los ataques piratas se centraron durante tiempo en uno de los principales proveedores de ayuda humanitaria en el país: el Programa Mundial de Alimentos (PMA). En efecto, en un Estado en el que hay más de un millón de desplazados internos, con una crisis humanitaria de enormes dimensiones, la provisión de productos básicos del PMA es fundamental para la subsistencia de más de 2,5 millones de somalíes en el año 2008 y más de tres millones actualmente. Por tanto, un tercio de la población somalí depende directamente del PMA para subsistir. Y más del 80% de esa ayuda humanitaria llega por vía marítima. Así que si los piratas atacan a los buques del PMA, son evidentes las consecuencias directas para la población local que depende de esa ayuda para vivir.

Por otra parte, los grupos armados enfrentados al Gobierno Federal de Transición: en particular, *Hizb al-Islam* y *Al-Shabaab* también tienen ciertas conexiones con organizaciones terroristas. Así, *Al-Shabaab* reconoció en el mes de febrero de este año que sus combatientes están conectados con Al Qaeda y que la *yihad* presente en el cuerno de África está vinculada con la *yihad* internacional. Es la primera vez que ese grupo armado reconoce este extremo. Por lo tanto, existe cierta conexión.

Ello se explica por el hecho que *Al-Shabaab* utilizó y sigue usando contrabandistas para conseguir armamento de Yemen. La mayoría de puertos piratas funcionan también puertos de contrabando. Por otra parte, es de notoriedad pública que las facciones somalíes, entre ellas *Al-Shabaab*, dependen del contrabando de armas para sobrevivir y es proba-

ble, como señala Hansen en su informe (21), que algunos de los grupos de contrabandistas que se dedicaban al tráfico de armas se haya convertido al negocio de la piratería. Pero no se puede considerar que exista una cooperación real con el islamismo radical y violento (22).

En particular, resulta evidente que *Al-Shabaab* no ha sabido adaptarse a un control territorial y administrativo cada vez mayor. En efecto, gobernar es mucho más complicado que la lucha guerrillera. Su historia de gobierno ha sido desastrosa para su imagen entre la población somalí. Su visión extremista del islam y su intención de imponer una visión homogénea de la religión y la sociedad han propiciado cierto rechazo por parte de la población (23). De hecho, en las fechas más recientes, la influencia cada vez mayor dentro del grupo de los yihadistas no somalíes y el rumor expandido de que *Al-Shabaab* ordenó el ataque suicida con bomba en el hotel «Shamo» de Mogadiscio durante una graduación universitaria que se cobró la vida de 20 personas, incluidos tres ministros somalíes, a principios de diciembre, provocaron un gran rechazo entre los somalíes dentro y fuera del país. Lo mismo cabe decir de la campaña contra lugares sagrados sufíes que llevó a cabo el grupo en el norte de Mogadiscio a finales del mes de marzo de este año.

En cuanto a *Hizb al-Islam*, grupo creado en febrero del año 2009, representa la alianza entre cuatro grandes organizaciones islamistas opuestas al proceso de paz de Yibuti, patrocinado por Naciones Unidas. De hecho, la creación del grupo tuvo lugar justo después de la elección de Sharif en Yibuti como nuevo presidente del Gobierno Federal de Transición de Somalia, una elección vista por estas organizaciones como una afrenta a su estatus y a su posición dentro del movimiento islamista somalí. Es más, *Hizb al-Islam* consideró desde un principio el proceso de Yibuti como una conspiración occidental cuyo objetivo era dividir a los islamistas y dar cierta legitimidad para un proceso de paz parcial cuyo fin no era otro que quitar el poder a las verdaderas fuerzas nacionalistas

---

(21) JARLE HANSEN, Stig: «Piracy in the Greater Gulf of Aden. Myths, Misconception and Remedies», NIBR Report 2009:29, *Norwegian Institute for Urban and Regional Research*, p. 15, octubre de 2009.

(22) El último informe de la Oficina de Naciones Unidas contra la Droga y el Delito también apoya nuestra afirmación, véase «The Globalization of Crime. A Transnational Organized Crime Threat Assessment», United Nations Office Drugs and Crime, disponible en: [www.unodc.org](http://www.unodc.org)

(23) VV.AA.: «Somalia's Divided Islamists», *Policy Briefing, Africa Briefing*, número 74, International Crisis Group, Nairobi/Bruselas, 18 de mayo de 2010.

(entiéndase, ellos mismos) que estaban comprometidas con la creación de un verdadero Estado somalí.

Por lo tanto, cierto es que existen grupos islamistas dentro de Somalia, como también lo es que tienen un poder nada desdeñable y se dedican a actividades (entre las cuales, la piratería). Sin embargo, aun teniendo en cuenta estos factores, debe añadirse que estos grupos no están unidos, aunque hubo cierta colaboración cuando nació *Hizb al-Islam*. Esa colaboración puntual ya no existe desde mayo de 2009, salvo alguna intervención conjunta contra su enemigo común en el centro del país ASWJ (*Ahlu Sunna Wal Jama'a*). De hecho, ambos grupos están directamente enfrentados en la zona cercana a la frontera con Kenia, lo que permite descartar cualquier tipo de colaboración entre ambas entidades a medio plazo.

Este tercer grupo islamista de importancia en Somalia que es ASWJ fue creado en el año 1991 con el fin de aglutinar a los líderes sufíes. Sin embargo, su importancia a nivel militar fue residual hasta mediados del año 2008. En ese momento, estalló el conflicto entre este grupo y *Al-Shabaab* en esas regiones donde *Al-Shabaab* intentaba prohibir las prácticas religiosas sufíes. Cuando ASWJ obtuvo apoyo militar de Etiopía comenzó una campaña de expulsión de *Al-Shabaab* de dichas áreas. Por ello, se convirtió enseguida en el mayor aliado del Gobierno Federal de Transición en el centro y el sur de Somalia. Y por ello mismo es uno de los enemigos declarados de *Al-Shabaab* y *Hizb al-Islam*.

### **Modos de actuación contra la piratería y valoración de su efectividad**

#### *El enfoque militar*

La actuación de las organizaciones internacionales contra la piratería se centra casi exclusivamente en las costas somalíes, en el golfo de Adén, y las aguas internacionales de la zona.

La OTAN tomó el relevo en 2008 de distintos Estados (entre ellos: Francia, Dinamarca, Países Bajos y Canadá) en la tarea de escoltar y proteger a los buques del PMA con destino a Somalia. Esta operación *Allied Provider* (octubre-diciembre de 2008) se estableció a petición del secretario general de Naciones Unidas en septiembre de 2008 y se apoyó en las resoluciones 1814 (2008), 1816 (2008) y 1838 (2008) del Consejo de Se-

guridad. En el año 2009, la OTAN estableció la operación *Allied Protector* (marzo-agosto) cuya misión era la disuasión contra las actividades de los piratas en el golfo de Adén y el cuerno de África.

Actualmente, la OTAN tiene desplegada la operación *Ocean Shield* que sigue la línea marcada por sus predecesoras, con un añadido en relación con éstas: ofrece a los Estados de la región que lo piden asistencia para desarrollar y mejorar su propia capacidad para luchar contra la piratería. *Ocean Shield* comenzó en agosto de 2009 y tiene previsto durar hasta finales del año 2012.

En cuanto a la otra gran organización regional presente en la zona, la Unión Europea, estableció la operación *Atalanta* en el marco de las resoluciones 1814 (año 2008), 1816 (año 2008) y 1838 (año 2008) del Consejo de Seguridad, hecho del que tomó nota el Órgano de Naciones Unidas en su resolución 1846 (año 2008) de 2 de diciembre. Así:

«Acoge con agrado [...] la decisión de la Unión Europea, de 10 de noviembre de 2008, de emprender una operación naval de 12 meses a partir de diciembre de 2008 para proteger los convoyes marítimos del PMA que transportan asistencia humanitaria a Somalia y otros buques vulnerables, y reprimir los actos de piratería y robo a mano armada en el mar frente a las costas de Somalia.»

La operación *Atalanta*, calificada por la Unión Europea como operación militar en el Documento que la estableció (2008/851/Política Exterior de Seguridad Común [PESC]) se inició el 8 de diciembre de 2008 (2008/918/PESC). La misión de esta operación es la siguiente: la protección de los buques del PMA que suministran ayuda alimentaria a las poblaciones desplazadas de Somalia de acuerdo con la resolución 1814 (año 2008) del Consejo de Seguridad, la protección de los buques vulnerables que naveguen frente a las costas de Somalia, así como la disuasión, la prevención y la represión de los actos de piratería y el robo a mano armada de acuerdo con la resolución 1816 (año 2008) del Consejo. Como estipula la resolución 2008/851/PESC, *Atalanta* es una operación de gestión militar de crisis.

Además de estas organizaciones y, por tanto, los Estados miembros de las mismas que forman parte de estas misiones antipiratería, existen medidas unilaterales de ciertos Estados, entre ellos: Estados Unidos, Rusia, Malasia, India, China, Japón o Corea del Sur, cuyos buques están presentes en la zona. Sus misiones buscan la protección prioritaria de los barcos mercantes de su nacionalidad.

### *El enfoque civil*

Si la solución militar fue la preferida en el cuerno de África, en el marco del caso angoleño se tiende a favorecer una solución «en tierra», entiéndase la mejora de las instalaciones portuarias.

En efecto, mejorando las infraestructuras portuarias se favorecería el incremento del volumen de comercio (en particular de las llegadas de alimentos básicos), con la consecuente reducción de costes. La llegada de más alimentos a un coste menor, conjugada a la falta de oportunidades para los piratas de atacar a los barcos en puertos (dada la mejora esperada en las infraestructuras y por tanto en los tiempos de actuación) provocará una reducción de la piratería. Varios países se han dado cuenta de la importancia de este extremo, entre ellos: China, Japón y Estados Unidos que han concertado ayudas a medio plazo al Gobierno angoleño para la rehabilitación y mejora de sus puertos.

### **Posibles soluciones**

#### *Intervención militar*

Debe reconocerse a estas alturas que el impacto de las medidas militares se nota en lo esencial y lo que tiende a olvidarse muy frecuentemente en los medios de comunicación: se protegió y se sigue protegiendo a los buques del PAM para que puedan entregar sus cargas a su destino. Sin embargo, fallan estrepitosamente en lo que más interesa a la población de los Estados que intervienen: no se protege adecuadamente, o cuanto menos no a todos, los buques mercantes o también pesqueros nacionales.

No obstante, este segundo objetivo parece irreal a la vez que poco loable: choca bastante que se pida que la flota de un Estado, su ejército, sea puesto a disposición de los civiles del mismo para sus actividades comerciales en aguas internacionales o en las territoriales de otro Estado. Por otra parte, resulta irreal pedir a los buques desplegados en zona que protejan a los buques mercantes o los pesqueros se encuentren donde se encuentren. Ni los recursos humanos ni los recursos materiales desplegados en la zona permiten que eso ocurra.

Por tanto, lo máximo que se puede esperar es que en la zona donde patrullan *Atalanta* u *Ocean Shield* se pueda proteger a los navíos. Más allá

de esta zona, resulta llanamente imposible. En consecuencia, potenciar estas medidas parece que sólo resultará en beneficio de unos pocos, y desde luego no en el del Estado somalí o su población. Además, el coste de estas medidas es importante y resaltamos la falta de coordinación existente con posibles estrategias en el interior de país. Así, parece claro a estas alturas que la acción naval no es una solución a largo plazo contra la piratería, sino más bien una medida de protección del paso de la ayuda humanitaria hacia el territorio somalí.

### *Intervención legal*

El segundo tipo de medidas que se pueden poner en marcha contra la piratería son las legales. Así, el fenómeno pirata está alentado por el hecho que en el apartado de riesgos no está bien asentado el coste que puede tener para el delincuente el hecho de ser arrestado y condenado por dicho delito. Ahora bien, el enredado legal, tanto a nivel internacional como a nivel interno, es tan dificultoso que parece casi un milagro, aunque es posible hacerlo, la captura y posterior enjuiciamiento de los piratas.

### CUESTIONES DE APRESAMIENTO

En este apartado, recordemos que los Estados tienen el deber de cooperar en la represión de la piratería tanto en alta mar como en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún Estado (artículo 100 de la CNUDM).

La Convención prevé el derecho de visita de un buque del que se sospecha que se dedica a la piratería (artículo 110). Podrán ejecutar dicho derecho el buque de guerra o la aeronave militar, o los buques o aeronaves debidamente autorizados, que lleven signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio de un gobierno. Así, se podrá proceder a verificar el derecho de un buque sospechoso a enarbolar su pabellón y, dice la Convención, para ello se podrá enviar una lancha, al mando de un oficial, al buque sospechoso. Si persisten las sospechas tras el examen de los documentos, será posible continuar el examen a bordo del buque.

La CNUDM prevé el apresamiento de un buque pirata en alta mar o en un territorio que no está sometido a la jurisdicción de ningún Estado. El apresamiento debe ser de un buque capturado como consecuencia de actos de piratería que esté en poder de piratas. Además permite la detención de las personas y la incautación de los bienes que se encuen-

tren a bordo (artículo 105). También limita los buques que están autorizados a realizar este tipo de apresamiento: deben ser buques de guerra o aeronaves militares, pero también se admite que sean buques o aeronaves que lleven signos claros al respecto y sean identificables como buques al servicio de un gobierno, siempre y cuando estén autorizados al apresamiento (artículo 107).

Si el Estado que realiza el apresamiento no tiene motivos suficientes para ello, responderá ante el Estado de la nacionalidad de buque pirata por todo perjuicio o daño causado por la captura (artículo 106). En efecto, un buque no tiene porqué perder su nacionalidad a pesar de haberse convertido en un buque pirata, puesto que las cuestiones de conservación o pérdida de nacionalidad se rigen por el Derecho Interno del Estado que la haya concedido (artículo 104).

Notemos también que las normas de enfrentamiento que tienen las organizaciones presentes en las aguas somalíes (OTAN y Unión Europea) muestran que esas operaciones son más acciones de policía que puramente militares. El artículo 110 de la CNUDM es la base legal para el uso de la fuerza de esas operaciones, que será siempre la intensidad mínima.

#### PROBLEMAS DE JURISDICCIÓN

La CNUDM dispone que tengan competencia los tribunales del Estado que haya efectuado el apresamiento para decidir qué penas deben imponerse a los piratas y qué medidas deben tomarse respecto de los buques, las aeronaves o los bienes que se encontraban a bordo de un buque pirata (artículo 105).

Por su parte, el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima estipula en su artículo 6 que cada Estado parte al Convenio tiene jurisdicción si uno de los delitos enunciados en el artículo 3 es cometido:

1. Contra un buque o a bordo de un buque que en el momento en que se cometa el delito enarbole el pabellón de ese Estado, o *b*) en el territorio de ese Estado (incluido su mar territorial).
2. Por un nacional suyo. Ese Estado también tendrá jurisdicción si el delito: *a*) es cometido por un apátrida con residencia habitual en ese Estado
3. Un nacional de ese Estado resulta aprehendido, amenazado, lesionado o muerto durante la comisión del delito.

4. Sea cometido en un intento de obligar a ese Estado a hacer o no hacer alguna cosa.

Finalmente, el Convenio obliga a los Estados-Partes a establecer su jurisdicción en los casos en que el presunto delincuente se halle en su territorio y dicho Estado no conceda la extradición a ninguno de los Estados-Partes que hayan establecido su jurisdicción de acuerdo con las condiciones que acabamos de ver.

En otro apartado también fundamental, el artículo 11 del Convenio trata de la cuestión de la extradición de quienes hayan cometido alguno de los delitos enunciados en su artículo 3 y reflejados en la primera parte de este capítulo.

Así, que dos Estados partes al Convenio hayan firmado o no un tratado de extradición entre ellos no es impedimento para llevar a cabo una extradición. En efecto, en caso de existir dicho tratado y que éste se haya firmado con posterioridad a la ratificación del Convenio, el párrafo primero estipula que los delitos del artículo 3 se considerarán incluidos entre los delitos que dan lugar a extradición. Si el tratado de extradición es anterior, el Convenio prevé que las disposiciones del acuerdo quedan modificadas (párrafo séptimo).

En el caso que un Estado, que sólo reconozca la extradición en caso de tener firmado un tratado, reciba una solicitud de extradición de un Estado con el que no tiene tratado, puede considerar el propio Convenio como base jurídica para la misma (párrafo segundo). En el caso que la extradición se plantee entre dos Estados que no subordinan la extradición a la existencia de un tratado sobre ello, el Convenio dispone que deberán reconocer el artículo 3 como un caso de extradición entre ellos (párrafo tercero).

Obviamente, lo expuesto sólo vale para los delitos que dan lugar a extradición y no obvian el debido respeto a las demás condiciones exigidas por el Derecho Interno del Estado que recibe la demanda. Además, el Convenio exige a ese Estado que, al estudiar una solicitud, se cerciore de que el presunto delincuente, en caso de dar seguimiento positivo a la demanda de extradición, pueda en el Estado requirente ponerse sin demora en contacto con un representante del Estado de su nacionalidad y ser visitado por esa persona. Finalmente, en caso de recibir más de una solicitud de extradición, el Convenio sólo insta a que el Estado requerido tenga en cuenta los intereses y responsabilidades del Estado del pabellón en el momento de la comisión del delito (párrafo quinto).

Recordemos el caso del buque indio *Tabar* que atacó a un presunto barco pirata, lo asaltó y causó víctimas mortales. El barco atacado fue más tarde identificado como un barco de pesca secuestrado con rehenes a bordo; no era un barco pirata. Los buques deben tener un enfoque distinto hacia los barcos cuando los piratas tienen rehenes. La situación no debe ser clasificada de piratería sino de secuestro una vez hay rehenes a bordo.

Por otra parte, tampoco ha sido infrecuente que tras haber apresado a piratas, hayan tenido que ser liberados por las fuerzas navales. Eso se debe a las leyes nacionales de los países cuyas Fuerzas Armadas apresan. Por ejemplo: Dinamarca y Alemania sólo pueden perseguir a los piratas si han amenazado sus intereses nacionales o ciudadanos.

Para Francia, el capitán del buque puede apresar y retener a piratas, pero sólo una autoridad judicial puede arrestarlos y ponerlos en detención. Así entre su captura y su puesta a disposición judicial, los piratas están «en manos» de la Marina francesa.

Los Estados que son partes del Convenio Europeo de Derechos Humanos deben asegurarse que sus buques cumplen con las normas del Convenio. En el caso de Somalia, y del acuerdo firmado por la Unión Europea con Kenia para la entrega y el juicio de los piratas apresados en el golfo de Adén, hay que tener en cuenta que puede tardarse varios días en llegar desde el golfo de Adén a Kenia. Por lo tanto, los buques no pueden esperar poner a disposición de la Justicia a los piratas de forma inmediata. Ello puede suponer un problema con el debido respeto al artículo 5 del Convenio. Porque los piratas del golfo de Adén no son arrestados hasta que llegan a Kenia, donde pueden ver a un juez en 24 horas, de acuerdo con el Convenio.

La realidad es otra: los piratas pasan un tiempo considerable entre el momento en el que no son libres (apresamiento) pero aún no están bajo arresto. Sin embargo, se tienden a argumentar que si no existe mala fe, entiéndase si los piratas son apresados con el objetivo de ponerlos a disposición judicial para su arresto y posterior detención en un país adecuado (en este caso, Kenia porque tenía la Unión Europea un acuerdo con este Estado), el periodo de tiempo necesario del buque para llegar hasta su destino no supone una violación del Convenio de Derechos Humanos.

Esta reflexión parte de un caso ante la Corte Europea de Derechos Humanos, el «caso Medvedyev». En él, un buque francés había capturado un barco con bandera camboyana sospechoso de transportar droga.

La Corte se pronunció en contra de Francia porque este Estado había fallado en informar de forma adecuada a las autoridades judiciales de las acciones de la Marina y, por otra parte, al motivo que no existía una base legal segura tanto en Derecho Internacional como en Derecho Francés para su arresto. Por otra parte, la Corte rechazó el argumento de que los solicitantes en el «caso Medvedyev» no habían sido llevado de forma inmediata antes las autoridades judiciales ya que no había alternativa razonable a su apresamiento durante 13 días, el tiempo necesario para llevarlos a puerto (24).

En las aguas de Somalia, la solución encontrada por la Unión Europea ha sido la entrega de los piratas detenidos a Kenia. Así, en el mandato de *Atalanta* (2008/851/PESC, artículo 12) se precisa a quién serán entregadas las personas capturadas y los bienes que hayan servido para cometer actos de piratería y robo a mano armada. La primera opción es la entrega a las autoridades del Estado cuyo pabellón enarbola el buque que haya realizado la captura. Si ese Estado no puede o no quiere ejercer la jurisdicción, se entregará a un Estado que desee ejercerla, con la salvedad que debe tratarse de un Estado, miembro o no de la Unión Europea, que participe en la operación. El documento condiciona la entrega a un tercer Estado a que las condiciones de la entrega sean acordadas con el mismo de conformidad con el Derecho Internacional, con el fin principalmente de evitar que el presunto delincuente pueda ser pasible de la pena de muerte o sea sometido a tortura o cualquier otro trato cruel, inhumano o degradante.

Aquí, es dónde entra el Estado keniano con el que se firmó un acuerdo de colaboración en marzo de 2009 para que los piratas entregados sean procesados y juzgados en ese país. Sin embargo, según los europeos, la sobrepoblación en las instituciones penitenciarias y el colapso del sistema judicial keniano hizo que Kenia haya renunciado este mes de abril a seguir acogiendo a los delincuentes entregados por los Estados europeos. La realidad es que Kenia tomó esta decisión como represalia frente al no cumplimiento de la Unión Europea de los compromisos adquiridos; es decir, al no haber recibido la «ayuda» prometida por la Unión Europea para realizar esa labor, Kenia dio por finalizado el acuerdo un

---

(24) Véase MIDDLETON, Roger: «Pirates and How to Deal With Them», *Briefing Note, Africa Programme and International Law Discussion Group*, Chatham House, 22 de abril de 2009.

año después de su firma. En ese momento, aún había 120 piratas en territorio keniano a la espera de ser juzgados.

El otro país que tiene un tipo de acuerdo similar es Seychelles, aunque en su caso sólo acepta mantener a los supuestos piratas en sus cárceles hasta que puedan ser juzgados en otro país. Por ello, la Unión Europea sigue buscando soluciones a su principal problema: la falta de competencia y jurisdicción a nivel de sus Estados miembros para procesar y juzgar a los piratas. La idea es firmar acuerdos del mismo tipo con Estados vecinos o cercanos al somalí como son: Mauricio, Uganda, Suráfrica, Mozambique o Tanzania. Sin embargo, hay que resaltar que Seychelles es en principio favorable al establecimiento de un centro regional de procesamiento en su territorio.

Por lo tanto, hemos visto que los problemas legales a la hora de luchar contra la piratería, apresar a sus autores y juzgarlos son numerosos. Un extremo puesto en evidencia por el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas en su resolución más reciente referente al problema de la piratería y el robo a mano armada en las aguas somalíes (25). Así, el Órgano de Naciones Unidas afirmó:

«Que el hecho de no se enjuicie a las personas responsables de actos de piratería y robo a mano armada en el mar frente a las costas de Somalia menoscaba la lucha de la comunidad internacional contra la piratería.»

Por ello, hizo una petición especial a que los Estados de la región tipifiquen el delito de piratería en su legislación interna así como consideren la posibilidad de enjuiciar a los presuntos piratas capturados.

Para hacer una referencia especial al caso español, podemos poner como ejemplo la captura del buque *Alakrana* el 2 de octubre de 2009. Este caso pone de manifiesto las dificultades con las que se puede encontrar un Estado Occidental para enjuiciar a los presuntos culpables de un delito tan global como lo es la piratería.

Resumiendo los hechos, el 2 de octubre de 2009 tuvo lugar el secuestro del atunero español *Alakrana* cerca de las costas de Somalia. A bordo iban 36 tripulantes: 16 españoles (ocho gallegos y ocho vascos) y otros 20 de distintas nacionales: ocho indonesios, cuatro ghaneses, tres senegaleses, dos marfileños, dos nacionales de Madagascar y uno de Seyche-

---

(25) S/RES/1918 (2010), de 27 de abril.

lles. El 3 octubre, la fragata *Canarias* (parte de la operación *Atalanta* de la Unión Europea) detuvo a dos presuntos piratas cuando abandonaban el atunero en una barca. Los piratas que quedaban a bordo del *Alakrana* exigieron el pago de un rescate y la liberación de los dos piratas apresados.

El 5 de octubre, la Audiencia Nacional, por medio del juez Baltasar Garzón ordenó el traslado a España y el ingreso en prisión de los dos presuntos piratas. La Fiscalía de la Audiencia Nacional los había acusado de 36 delitos de detención ilegal y un delito de robo con violencia y uso de armas. El 13 de octubre, Garzón ratificó el ingreso en prisión de los piratas. El *Alakrana* fue liberado tras 47 días de secuestro tras el pago de unos 3,3 millones de dólares (más de dos millones de euros).

No cabe duda de que el secuestro del *Alakrana* es un caso claro de piratería según el Derecho Internacional. Existía un propósito personal exclusivo (el objeto del secuestro consistía en enriquecerse puesto que hubo petición de rescate), el objeto del asalto era un atunero (no es un buque de guerra) y el acto fue cometido en alta mar. Por lo tanto, según el artículo 101 de la CNUDM se trató de un acto de piratería.

Ahora bien, el artículo 23.4 Ley Orgánica del Poder Judicial (LOPJ 1/2009) establece la jurisdicción universal determina que será competente la jurisdicción española para conocer de los hechos cometidos por españoles o extranjeros fuera del territorio nacional susceptibles de tipificarse, según la Ley española, como delito de piratería y apoderamiento ilícito de aeronaves.

A lo que añade que, sin perjuicio de lo que pudieran disponer los tratados y convenios internacionales suscritos por España, para que puedan conocer los tribunales españoles de los anteriores delitos deberá quedar acreditado que sus presuntos responsables se encuentran en España o que existen víctimas de nacionalidad española, o constatarse algún vínculo de conexión relevante con España y, en todo caso, que en otro país competente o en el seno de un Tribunal Internacional no se ha iniciado procedimiento que suponga una investigación y una persecución efectiva, en su caso, de tales hechos punibles. Además, el proceso penal iniciado ante la jurisdicción española se sobreseerá provisionalmente cuando quede constancia del comienzo de otro proceso sobre los hechos denunciados en el país competente o por el Tribunal Internacional.

El problema es que no existe ese delito de piratería ahora mismo en el Derecho Penal Español. No siempre ha sido así. De hecho, la piratería

ha sido considerada un delito grave en los Códigos Penales Españoles de los años 1822, 1848, 1870, 1928, 1932, 1944 y 1973. En particular, el Código del año 1973, preveía la piratería en sus artículos 138 a 141 integrados en el capítulo dedicado a los delitos contra la seguridad exterior del Estado y bajo el enunciado de «delitos de piratería». Las penas previstas eran privativas de libertad e iban desde los seis hasta los 30 años. Sin embargo, la reforma del Código Penal del año 1995 excluyó el delito de piratería de los delitos punibles y por lo tanto no está tipificado actualmente.

Ello supone un problema para el enjuiciamiento de este tipo de actos puesto que es un principio básico del Derecho Penal el de *nullum crimen nulla poena sine lege* (no hay crimen no hay pena sin ley). Por lo tanto, si no existe en el Derecho Penal una ley que tipifique el delito, no hay delito y por tanto nadie puede ser condenado por ello.

La consecuencia para España es que cuando el apresamiento lo realiza un buque español y en alta mar, el enjuiciamiento de los actos de piratería (tal y como están definidos en el Derecho del Mar) sólo podrá ajustarse en España a delitos tipificados en el Código Penal. La piratería no lo está, por lo que habrá que referirse a delitos más comunes como pueden ser delitos contra la libertad (coacciones, amenazas y detenciones ilegales), delitos contra la vida (homicidio o asesinato) o delitos contra la propiedad (robo con sus agravantes). En el caso *Alakrana*, a los dos presuntos piratas se les imputó 36 delitos de detención ilegal (artículo 163 del Código Penal) y uno de robo con violencia en las personas y uso de armas (artículo 242).

Estos delitos no entran en el concepto de jurisdicción universal contemplada por la LOPJ para atribuir la competencia a los Tribunales españoles, por lo que hubo que recurrir a otro artículo de la LOPJ. El artículo 23.1 LOPJ determina que corresponderá la jurisdicción española el conocimiento de las causas por delitos y faltas cometidos en territorio español o cometidos a bordo de buques o aeronaves españoles, sin perjuicio de lo previsto en los tratados internacionales en que España sea parte.

Este es el caso en el que el delito se comete a bordo de un buque español. La competencia de nuestros tribunales es indiscutible y se basa en el principio de territorialidad.

Ahora bien, para todos esos casos en los que el buque no enarbole pabellón español, aunque su tripulación sea enteramente de nuestra na-

cionalidad, podrán surgir ciertas dificultades a la hora de enjuiciar a los presuntos responsables de un delito de piratería.

Consciente del problema que surge en los casos de piratería, el legislador español ha tenido a bien reintroducirlo: se reintroduce el delito de piratería en el proyecto de reforma del Código Penal en el título dedicado «Delitos contra la comunidad internacional».

Así, en el nuevo Código se castiga (artículo 616.4) a:

«Quien con violencia, intimidación o engaño se apodere, dañe o destruya una aeronave, un buque, u otro tipo de embarcación o plataforma en el mar, o bien atente contra las personas, cargamentos o bienes que se hallaren a bordo de la misma.»

Es, como vemos, una definición amplia que va más allá de la piratería definida por el Derecho Internacional puesto que la definición española incluye tanto los casos de piratería en aguas territoriales como en alta mar. La pena prevista es la prisión de 10 de 15 años. También en el artículo 616.5 se prevé que:

«Quien con ocasión de la prevención o persecución de los delitos de piratería se resistiere o desobedeciere a un buque de guerra o aeronave militar al servicio del Estado, será castigado con pena de prisión de uno a tres años, si no concurre violencia, o, en caso contrario, de 10 a 15 años.»

Si vemos las dificultades que tiene un Estado miembro de la Unión Europea Occidental, con recursos importantes, un sistema judicial bastante avanzado, etc. para enjuiciar delitos de este tipo, podemos entender sin mucha dificultad los obstáculos a los que pueden enfrentarse países como Kenia o las Seychelles para acoger, vigilar y enjuiciar, con muchos menos medios, a estos presuntos delincuentes.

#### *Potenciación del Estado*

La única solución a largo plazo con el problema de la piratería parece ser común a los tres Estados estudiados: la potenciación y el fortalecimiento del Estado. Pero potenciar el Estado significa «todos los estados» dentro del Estado. En efecto, parece ilusorio poder plantearse tener cierto control sobre el fenómeno pirata contando únicamente en los gobiernos centrales, que en los casos que hemos visto tienen serias dificultades para establecer y mantener su control y efectividad en todo el territorio

nacional (caso de Nigeria o Angola) o simplemente se duda hasta de su propia existencia (Somalia).

Por lo tanto, sería importante llevar la actuación a un nivel «más local», implicando a los jefes de clan o territoriales ahí donde lo haya. Se tratará por lo tanto de buscar control efectivo del poder que lo tiene en realidad y no obcecarse en ideas poco factibles a corto y medio plazo, como lo es apoyar a un gobierno (el Gobierno Federal de Transición en Somalia) y pedirle que solucione todos los problemas existentes en el país y en particular ese que tanto molesta a los intereses occidentales, cuando ni siquiera puede garantizar que su discurso y menos aún sus actuaciones lleguen a la mayoría de rincones del país.

En el ámbito de la potenciación del Estado, no cabe olvidar la importancia de fortalecer sus autoridades policiales cuando éstas existen o crearlas en caso de no tenerlas. En particular, en el marco de los actos de piratería que se cometen en los puertos de los Estados, es fundamental que los agentes policiales tengan las competencias, además de los medios humanos y materiales, para arrestar a los delincuentes. Lo mismo cabe decir en cuanto a las instituciones judiciales. Ello implica además de instalaciones, que existan leyes de represión que sean eficaces.

En el marco del análisis de la importancia de las instituciones locales para combatir el fenómeno pirata, podemos poner el ejemplo de Somalia, con actuaciones que pueden sorprender *a priori* pero que puede llegar a un nivel de eficacia mayor a las alternativas que hemos visto. Por ejemplo, en el año 2006, el Concilio Supremo de los Tribunales Islámicos, fruto de la alianza de los tribunales de la *sharía* en Mogadiscio, consiguió poner fin a la piratería declarando que era contraria al islam y ordenó un ataque contra los puertos en los que se practicaba. Una medida que resultó bastante eficaz el tiempo que duró, puesto que al año siguiente las fuerzas del Concilio Supremo se retiraron de las zonas donde operaban los piratas y se volvieron a organizar los grupos piratas.

En Somalilandia, que vivió varios conflictos internos en los años posteriores a su creación, los esfuerzos de seguridad ciudadanos son importantes y, consecuencia de ello, sus éxitos frente a la piratería llamativos, y ello a pesar de la pobreza reinante en la zona, así como de unas fuerzas costeras que no son de lo más robustas del continente africano. Sin embargo, la prevención juega un papel importante, puesto que las fuerzas locales actúan cuando los grupos piratas se están organizando, evitando

así alianzas delictivas. Pero además, cuenta con unas leyes eficaces. Por lo tanto, actúa en tierra, que es donde siempre se origina el problema de la piratería.

Por lo tanto, siendo realistas, hay que resalta que el Estado somalí la comunidad internacional sigue fallando en promocionar cualquier tipo de reconciliación y pacificación real del país. En efecto, la estrategia declarada de excluir de forma sistemática a la insurgencia no puede contribuir de forma adecuada a una creación de un Estado nacional. Podemos pensar que con los incentivos adecuados y un enfoque de inclusión de todas las partes interesadas podría llegarse a una aceptación por parte de todos para un proceso real y duradero.

### *Colaboración regional*

Otra posible solución que contribuiría a luchar contra la piratería puede ser la colaboración regional en el mar como se hace en África Occidental. Así, la Organización de Naciones Unidas proporciona ayuda a las guardas costeras de más de 20 países de África Occidental. El objetivo de estas acciones es conseguir que las actuaciones de las guardas de cada Estado se complementen de forma efectiva. A ello contribuye también la Interpol. Sin embargo, esta medida como todas las demás que hemos enunciado, nunca es suficiente por sí sola para eliminar el problema, aunque sí cabe decir que puede ser un modo de actuación muy efectivo, además de involucrar a todos en pos de la solución de un problema común.

Cierto es que la colaboración resultará fundamental para mejorar la seguridad en las aguas del continente. No es que no existan iniciativas en este sentido. Existen organizaciones intergubernamentales regionales cuyas actuaciones se centran en la gestión de los recursos marítimos, la educación, la formación y la investigación y el transporte por mar: la *South West Indian Ocean Fisheries Commission*, la Organización Marítima para África Occidental y Central (MOWCA en sus siglas en inglés), el *Sub-regional Integrated Coastguard Network*, la *South African Development Community* o la *Indian Ocean Tuna Commission*.

Pero no todo son organizaciones, también existen medidas legales de cooperación. Así, en junio de 1994, varios Estados africanos, bajo la égida de la Unión Africana, adoptaron la Carta Africana de Transporte Marítimo, un texto firmado por 37 de los 53 Estados del continente. Los objetivos establecidos en la Carta son:

«Definir y poner en marcha políticas marítimas armonizadas y promover la estrecha cooperación entre los Estados africanos; determinar posturas comunes africanas en cuestiones de política marítima internacional; armonizar las posturas de los Estados africanos para la aplicación de los tratados marítimos internacionales, y; promover la cooperación multilateral y bilateral entre las administraciones marítimas de los Estados miembros.»

Un texto ambicioso en su momento y que va sin duda en la dirección correcta en cuanto a cooperación regional. Sin embargo, más de 15 años después de su aprobación, sigue sin entrar en vigor. En efecto, su vigencia se iniciará cuando lo hayan ratificado 20 de los 53 Estados y a 2 de mayo de 2010 sólo habían ratificado 12 Estados: Comores, Egipto, Etiopía, Lesoto, Mali, Mauricio, Nigeria, Níger, Senegal, Tanzania, Túnez y Uganda. A la ratificación de Nigeria se une en nuestros países de interés la firma el 23 de febrero de 2006 de Somalia (Angola ni ha firmado ni mucho menos ratificado).

Otro acuerdo importante es el Código de Conducta de Yibuti, de 30 de enero de 2009, firmado por ocho Estados africanos: Yibuti, Etiopía, Kenia, Madagascar, Malvinas, Seychelles, Somalia y Tanzania, además de Yemen. Con posterioridad se unieron Mauricio, Arabia Saudí, Comores y Sudán. Este acuerdo regional entre africanos y asiáticos tiene como objetivo principal la cooperación más extensa posible en la represión de la piratería y el robo a mano armada mediante el intercambio de información relevante, interceptando a los barcos sospechosos de tener intenciones delictivas; asegurando que las personas que cometan actos de piratería y robo a mano armada sean detenidos y enjuiciados, y; facilitando el trato adecuado y la repatriación de las víctimas de piratería y robo a mano armada.

## **Conclusiones**

No cabe duda de que las aguas de Nigeria son de las más peligrosas del mundo, como también lo son las somalíes, aunque el factor de riesgo ha bajado de forma bastante importante debido a la masiva presencia internacional en la zona. Por lo tanto, actualmente el continente africano puede ser considerado el que tiene las rutas marítimas más arriesgadas del mundo.

El principal argumento inicial utilizado de los piratas para justificar sus actividades era tanto en Somalia (patrullas contra pesqueros occidentales ilegales) como en Nigeria (defensa de los recursos naturales, especialmente en el delta del Níger) tiene muy poca consistencia hoy. Si bien la retórica perdura, la motivación política que pudo existir en un primer momento no es real hoy, convenientemente reemplazada por un argumento mucho más tangible, como lo es el económico.

Por lo tanto, los piratas no buscan defender unos recursos naturales como quizá hacían en un inicio, lo que desean es un beneficio económico importante, más si cabe comparándolo con los riesgos asumidos, que son mínimos. A ello, contribuyen en todas las regiones que hemos estudiado factores estructurales tales como el índice de pobreza, analfabetismo, las altas tasas de desempleo, los conflictos armados o la dependencia económica de ciertos sectores energéticos.

Aun así, los factores no tienen la misma importancia según qué país se estudia. En Nigeria, el factor energético es fundamental. Su dependencia económica de la exportación de petróleo y del sector pesquero hacen que ataques piratas que tengan un impacto sobre cualquier de estos dos sectores provocan un descenso inmediato de la riqueza del país. El impacto es pues directo. El conflicto sobre la explotación de los recursos en el delta del Níger tiene las mismas características aunque los ataques que se producen en esa zona tienen un motivo más político que simplemente económico.

En Angola, país que también depende fundamentalmente de la exportación de petróleo, tiene un peso fundamental la economía sumergida y la importación de los productos básicos desde el extranjero que se realiza fundamentalmente por vía marítima. De ahí el impacto directo de la piratería en la llegada de alimentos de primera necesidad en el país y su incidencia en la tasa de pobreza, lo que favorece que un sector de la población vea en la piratería una salida fácil.

En Somalia, la piratería es una consecuencia directa de todos los factores mencionados anteriormente añadidos a la falta acuciante de gobierno efectivo en el país. Un extremo que no se soluciona pese a los esfuerzos desplegados desde la comunidad internacional en su conjunto para intentar encontrar una solución.

Por ello, la piratería no es un fenómeno nuevo en el continente africano pero sí que puede ser considerada una amenaza actual. En efecto, el fe-

nómeno de la piratería, en sus distintas vertientes, tiene una consecuencia común: empobrece de forma visible a los países en cuyas costas o puertos se produce. Por otra parte, es consecuencia de factores que se nutren de esa misma pobreza: desempleo, falta de salida profesional o simplemente hambruna. Es, por tanto, un fenómeno que se retroalimenta: es a la vez causa y efecto. Un joven se hará pirata porque es una salida fácil a un problema para él: la necesidad de subsistir. Pero el hecho que se dedique a la piratería propicia de igual forma que el joven que viene detrás de él siga sin salida y por lo tanto favorecerá que, al ver el beneficio rápido y los pocos riesgos en juego, se vea atraído por la misma salida.

Lo que no consideramos como un factor importante en el fenómeno pirata en el continente africano es la influencia del islamismo radical en las zonas estudiadas. Los grupos islamistas se dedican al contrabando de armas y se enriquecen mediante actividades ilegales pero no fomentan la piratería por motivos religiosos.

Por otra parte, cabe resaltar la falta de eficacia, hasta el momento, de las medidas tomadas en pos de la lucha contra la piratería en África. Los enfoques, por ser demasiado sectoriales y al excluir una visión «global» del problema, tienden a perder su eficacia y resultan ser soluciones a corto plazo, no duraderas y poco viables a futuro. Si bien lo ideal (y por ende utópico) sería poner fin a los factores básicos que favorecen el fenómeno (pobreza, hambruna, exclusión social, conflictos armados, etc.), lo realista, pensamos, sería concentrarse en los siguientes apartados:

1. Concentrarse en la actuación «global», entendiéndose tanto en alta mar, como en el mar territorial y en tierra. En efecto, de poco sirve ahuyentar a los piratas en alta mar si éstos encuentran fácil refugio en tierra y pueden volver a alta mar al día siguiente y continuar con la actividad delictiva. A ello contribuiría de forma decisiva una mejor coordinación a nivel regional entre los Estados de una subregión. En efecto, los piratas que actúan en aguas territoriales o en alta mar deben ser conscientes de que no quedarán impunes al huir a otras aguas territoriales o desde alta mar a las aguas territoriales de un Estado determinado.
2. Ayudar a los países que lo necesitan a mejorar sus infraestructuras portuarias. En los casos en los que la piratería ocurre en puerto o justo a su salida, este extremo es muy importante para favorecer una salida limpia y, sobre todo, rápida de los buques de los puertos. A ello habría que añadir la mejora en la capacidad de las Fuerzas de Seguridad y

autoridades portuarias para luchar contra la delincuencia también en los puertos.

3. Potenciar las autoridades públicas en todos sus niveles: Estado Central, autoridades regionales y poderes locales. En particular, los poderes locales pueden ser decisivos a la hora de luchar contra la piratería por su proximidad con la población. Otro factor de importancia a este nivel es no excluir a ciertas partes de cualquier tipo de solución en caso de conflicto en una subregión determinada.
4. Reforzamiento y creación de leyes de lucha contra la piratería y mecanismos jurisdiccionales para ello. Se debe recomendar a los países más ricos que se doten de Códigos Penales que repriman la piratería y de leyes procesales que permitan hacerlo. No tiene mucho sentido, debe decirse, que un país tenga a su ejército en ciertos lugares del mundo, que aprese a presuntos piratas que hayan secuestrado o intentado secuestrar a sus nacionales y que ni el Estado en cuyas aguas se ha cometido el delito (en caso de ser así), ni el Estado cuyo pabellón enarbola el buque secuestrado, ni el Estado de la nacionalidad de las víctimas pueda juzgar a los delincuentes por un delito de piratería. Este sería el caso de secuestro de un buque holandés con tripulantes españoles que fue secuestrado en aguas somalíes. Por otra parte, en referencia al continente africano, debe reforzarse la cooperación con esos Estados que sí pueden juzgar la piratería, aunque debe hacerse especial hincapié en que resulta fundamental el respeto de los derechos fundamentales de los reos y la mejora en las condiciones de detención de los mismos.

## Bibliografía

ÁLVAREZ COBELAS, Juan Ramón: «La etiqueta como estigmatización: de *Failed State* a *Rogue State*», *Revista Electrónica de Estudios Internacionales*, número 14, 2007, disponible en: [www.reei.org](http://www.reei.org)

BARDONNET DANIEL-CARROZ, Jean: «Les États de l'Afrique de l'Ouest et le droit international des pêches maritimes», *Annuaire Français de Droit International*, volume 19, pp. 837-374, 1973.

BARLET, Alain: «Productions maritimes et problèmes alimentaires du Tiers Monde», *Tiers-Monde*, tomo 12, número 48, pp. 825-842, 1971.

BLANC, Marie-Odile: «Les trajectoires régionales en Afrique Australe dans un contexte de récession mondiale», *Tiers-Monde*, tomo 43, número 169, pp. 71-90, Les chemins de l'intégration régionale, 2002.

- COMA I FORCADELL, Marta; *La nueva piratería en las diferentes costas del Tercer Mundo y su incidencia en el comercio marítimo internacional*, proyecto de fin de carrera, Diplomatura en Navegació Marítima, Universitat Politècnica de Catalunya, 2009.
- DERSSO, Solomon A.: «The Somalia Conflict. Implications for Peacemaking and Peacekeeping Efforts», *ISS Paper*, número 198, septiembre de 2009.
- DIETRICH, H. Richard: «Ethical considerations for multinationals in Angola» in CILLIERS, Jakkie and DIETRICH, Christian (eds.): *Angola's War Economy. The role of oil and diamonds*, pp. 237-254, Institute for Security Studies, Pretoria, 2000.
- DILLON, Dana: «Maritime Piracy: Defining the Problem», *SAIS Review*, XXV, volumen 1, pp. 155-164, primavera de 2005.
- GEISE, Torsten: «Piraterie vor Somalia: Die Lösung Liegt and Land», *Hamburger Informationen zur Friedensforschung und Sicherheitspolitik*, Ausgabe 46/2009, Hamburg, julio de 2009.
- GIBSON, John: «Maritime Security and International Law in Africa», *African Security Review*, volumen 18, número 3, pp. 60-70, septiembre de 2009.
- GOMES PORTO, João and PARSONS, Imogen: *Sustaining the Peace in Angola: An Overview of Current Demobilisation, Disarmament and Reintegration*, International Center for Conversion, Bon, 2003.
- HANSEN STIG, Jarle: «Piracy in the grater Gulf of Aden. Myths, Misconception and Remedies», *NIBR Report*, número 29, Norwegian Institute for Urban and Regional Research, octubre de 2009.
- HILL, Jonathan N. C.: «Sufism in Northern Nigeria: Force for Counter-Radicalization?», *The Strategic Studies Institute*, mayo de 2010, disponible en: [www.StrategicStudiesInstitute.army.mil](http://www.StrategicStudiesInstitute.army.mil)
- ISCHEBECK-BAUM, Frederic: «Counter-Piracy operations: The Legal Regime in a Nutshell», *Research Paper, Research Division, NATO Defense College*, número 48, Roma, agosto de 2009.
- KANE, Ousmane: «Réflexions sur les Émeutes Interconfessionnelles du Nord du Nigeria», *Politique Étrangère*, número 3, pp. 749-764, 67e année, 2002.
- LE BILLON, Philippe: «Matières premières, violences et conflits armés», *Tiers-Monde*, tomo 44, número 174, pp. 297-322, Entendre les violences, 2003.
- LE HARDÿ DE BEAULIEU, Louis: *Criminalité et trafics maritimes : des enjeux politiques aux conséquences juridiques*, Presses Universitaires de Namur, 2007.
- MALAQUIAS, Assis: «Ethnicity and Conflict in Angola: Prospects for Reconciliation» in CILLIERS, Jakkie and DIETRICH, Christian (eds.): *Angola's War Economy. The Role of oil and Diamonds*, pp. 95-113, Institute for Security Studies, Pretoria, 2000.
- MENKHAUS, Ken: «Somalia in 2005: No exit», *Annales d'Ethiopie*, volumen 21, pp. 73-84, 2005.

- MESFIN, Berouk: «The Political Development of Somaliland and its Conflict With Puntland», *JSS Paper*, número 200, septiembre de 2009.
- MIDDELTON, Roger: *Pirates and How to Deal With Them*, Briefing Note, Africa Programme and International Law Discussion, Chatham House, 22 de abril de 2009.
- MØLLER BJØRN: «Piracy Maritime Terrorism and Naval Strategy», *DIIS Report*, número 2, Danish Institute for International Studies, Copenhagen, 2009.  
— «The Somali Conflict. The Role of External Actors», *DIIS Report*, número 3, Danish Institute for International Studies, Copenhagen, 2009.
- MUSILI WAMBUA, Paul: «Enhancing Regional Maritime Cooperation in Africa: The Planned end State», *African Security Review*, volumen 18, número 3, pp. 45-59, septiembre de 2009.
- NINCIC, Donna: «Maritime Piracy in Africa: The Humanitarian Dimension», *African Security Review*, volumen 18, número 3, pp. 2-30, septiembre de 2009.
- ONUOHA, Freedom C.: «Sea Piracy and Maritime Security in the Horn of Africa: The Somali coast and Gulf of Aden in perspective», *African Security Review*, volumen 18, número 3, pp. 31-44, septiembre de 2009.
- OXMAN, Bernard H.: «Le régime des navires de guerre dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer», *Annuaire Français de Droit International*, volumen 28, pp. 811-850, 1982.
- PANCRACIO, Jean-Paul: «L'affaire de l'*Achille Lauro* et le droit international», *Annuaire Français de Droit International*, volumen 31, pp. 221-236, 1985.
- PEARCE, Justin: «War, Peace and Diamonds in Angola: Popular Perceptions of the Diamond Industry in the Lundas», *African Security Review*, número 13 (2), pp. 51-64, 2004.
- PÉROUSE DE MONTCLOS, Marc-Antoine: «La violence ethnique à l'épreuve des faits: le cas du Nigéria», *Tiers-Monde*, tomo 44, número 176, Entendre les violences II, pp. 857-882, 2003.
- PORTEOUS, Tom: «L'évolution des conflits en Afrique subsaharienne», *Politique Étrangère*, número 2, pp. 307-320, 68e année, 2003.
- RENO, William: «The Real (War) Economy of Angola» in CILLIERS, Jakkie and DIETRICH, Christian (eds.): *Angola's War Economy. The Role of Oil and Diamonds*, pp. 219-235, Institute for Security Studies, Pretoria, 2000.
- SCHEFFLER, Alessandro: «Piracy-Threat or Nuisance?», *Research Paper, Research Division, NATO Defense College*, número 56, Roma, febrero de 2010.
- STRACKE, Nicole and BROS, Marie: *Piracy: Motivation and Tactics. The Case of Somali Piracy*, Gulf Research Center, Dubai, 2009.
- TILLY, Charles: «La guerre et la construction de l'Etat en tant que crime organisé», *Politix*, volumen 13, número 49, pp. 97-117, premier trimestre, 2000.

- TOURET, Corinne: *La piraterie au vingtième siècle. Piraterie maritime et aérienne*, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris, 1992.
- TREVES, Tullio: «Intervention en haut mer et navires étrangers», *Annuaire Français de Droit International*, volumen 41, pp. 651-675, 1995.
- «Piracy, Law of the Sea, and Use of Force: Developments off the Coast of Somalia», *The European Journal of International Law*, volumen 20, número 2, pp. 399-414, 2009.
- UWECHUE, Raph: «La crise nigérienne», *Politique Étrangère*, número 5, pp. 517-546, 35e année, 1970.
- VAN DER MEIJDEN LEONARD, Remondus: *The Influence of Modern Piracy on Maritime Commercial Transport*, Thesis, Erasmus University Rotterdam, Applied Economics, Urban, Port and Transport Economics, noviembre de 2008.
- VV.AA.: «Nigeria: Seizing the Moment in the Niger Delta», *Crisis Group Africa Briefing*, número 60, 30 de abril de 2009.
- «Nigeria: Want in the Midst of Plenty», *Africa Report*, número 113, International Crisis Group, 19 de julio de 2006.
  - «Piracy off the Horn of Africa», *CRS Report for Congress*, Congressional Research Service, Documento 7-5700, disponible en: [www.crs.gov](http://www.crs.gov)
  - «Piratería en el golfo de Adén, sus mitos y malentendidos», *Cuadernos*, enero-febrero, volumen XXIV, número 1, Fundación Sur, 2010.
  - «Somalia and the Pirates», *ESF Working Paper*, número 33, European Security Forum, diciembre de 2009.
  - «Somalia: The Trouble with Puntland», *Policy Briefing, Africa Briefing*, número 64, International Crisis Group, Nairobi-Bruselas, 12 de agosto de 2009.
  - «Somalia's Divided Islamists», *Policy Briefing, Africa Briefing*, número 74, International Crisis Group, Nairobi-Bruselas, 18 de mayo de 2010.
- WEIMER, Markus: «Angola as a Global Player», *Conference Report*, Chatham House, 12 de agosto de 2009.
- ZOUNMENOU, David: «Coups d'Etats in Africa between 1958 y 2008», disponible en: <http://www.iss.co.za/uploads/18NO3ZOUNMENOU.PDF>

*Informes:*

- Conférence de l'Union Africaine*, Douzième session ordinaire, 1-3 de febrero de 2009, Assembly/AU/Dec., pp. 208-242 (XII).
- Conférence de l'Union Africaine*, Treizième session ordinaire, 1-3 de julio de 2009, Assembly/AU/Dec., pp. 243-267 (XII).
- Conférence de l'Union Africaine*, Quatorzième session ordinaire, 31 de enero-2 febrero de 2010, Assembly/AU/Dec., pp. 268-288 (XIV).

*Objetivos de desarrollo del Milenio*, Informe 2009, Organizaciones de Naciones Unidas, Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de Naciones Unidas (DESA), julio de 2009.

*Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships*, Annual Report 2008, International Maritime Organization, MSC.4/Circ. 133, 19 de marzo de 2009.

*Reports on acts of piracy and armed robbery against ships*, Annual Report 2009, International Maritime Organization, MSC.4/Circ., pp. 152, 29 de marzo de 2010.

*The Globalization of Crime. A Transnational Organized Crime Threat Assessment*, United Nations Office Drugs and Crime, junio de 2010, disponible en: [www.unodc.org](http://www.unodc.org)