MUNTCP

Organización Marítima Internacional

Tópico B: Lucha contra los Incidentes de Piratería en el Cuerno de África y el Océano Índico

President: Laura Ximena Reyes Romero
Moderator: Emmanuel Antonio Flores Cruz
Official Assistant: Azuhany Soto Jiménez

Introducción al Comité

Siendo primero la Organización Consultiva Marítima Internacional (OCMI), esta organización fue fundada el 17 de marzo de 1948 en Ginebra, Suiza; aunque entró en vigor hasta el año 1958. Posteriormente en 1982, se le denominó como Organización Marítima Internacional (OMI).

Este organismo de las Naciones Unidas que cuenta con 174 Estados miembros y 3 asociados es encargado de las normas que deben implementarse para asegurar y garantizar la seguridad y protección en la navegación marítima. Mientras que al mismo tiempo, es el encargado de abordar la contaminación dentro de los mares provocada por buques y medios de navegación marítima, siendo la conservación y el uso sostenible de los océanos su principal objetivo.

Introducción al Tópico

De acuerdo a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (1982), el concepto de piratería se puede definir conforme a su artículo 101 como cualquier acto ilegal de violencia o robo hacia una embarcación, flota y cargamento o hacia pasajeros de un barco privado o aeronave, todo ello con el fin de extraer el máximo valor monetario posible mediante diversos delitos. Para que un acto de piratería marítima sea considerado como delito internacional, debe apegarse a los criterios que establece el mencionado artículo, los cuales señalan que el delito debe ocurrir en aguas internacionales,

es decir, fuera del límite de aguas territoriales, o bien, fuera de las 12 millas náuticas pertenecientes a un Estado con costa.

Este es un delito que de acuerdo a Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC, s.f.) generalmente desemboca en dos actos ilícitos, ya sea robo a mano armada o secuestro; convirtiéndose esta última acción en secuestro después de que la tripulación es retirada de su respectiva embarcación y retenida por más de 6 semanas hasta que la negociación de su liberación sea negociada o resuelta (International Maritime Bureau [IMB], 2021).

Es así como la piratería o cualquier otro delito dentro del mar deja ciertas secuelas en las economías locales de los Estados afectados, teniendo repercusión a nivel regional y global, pues existe una interdependencia económica respecto a una economía globalizada en la que uno de los pilares importantes es el comercio internacional, lo cual es importante, ya que el 90% de este comercio es abarcado por el transporte marítimo. De esta manera es cómo los países en vías de desarrollo son los más propensos a ser objetos de la piratería marítima, siendo las regiones del Sudeste Asiático, el Cuerno de África, Oriente Medio, el Golfo de Guinea y Sudáfrica las regiones más vulnerables en los últimos 20 años, lo que perjudica en efecto dominó, primeramente un ámbito regional, después al comercio internacional y finalmente a la economía mundial (Dryad Global, s.f.).

La piratería, hablando a nivel global, puede llegar a tener ciertas repercusiones importantes respecto al ámbito económico, siendo uno el incremento del coste de los seguros de transporte marítimo, especialmente a aquellos que deben atravesar una ruta de alto riesgo. Derivado de lo anterior, también en algunos casos se propone el cambio de ruta para evitar ser blanco de la piratería y por ende, prevenir los secuestros y los rescates que son producto de estas acciones, los cuales a su vez representan un impacto fuerte a la economía por

el pago de rescates millonarios. En lo que concierne a la zona que se abordará en este tópico, se puede decir que el auge de piratería en el Cuerno de África y el Océano índico se suscitó en el 2011, habiendo 237 casos de piratería que representaban más de la mitad de todos los incidentes a nivel mundial cometidos dentro del Golfo de Adén y Somalia. En el 2015, la piratería generó un costo aproximado de 700 millones de dólares debido a las actividades navales internacionales, seguridad marítima y seguros (Belton, 2016).

El Cuerno de África, denominado así por la forma triangular del territorio, se encuentra situado en África Oriental, teniendo en sus costas al Mar Rojo y al Océano Índico; es de gran interés para la comunidad internacional, hablando del ámbito geopolítico y geoestratégico. Esta zona está conformada por los siguientes países: Etiopía, Somalia, Yibuti y Eritrea; del mismo modo, otros autores y fuentes consideran que también forman parte de este territorio Kenia, Uganda, Sudán y Sudán del Sur. Cabe recalcar que uno de los mayores retos que se encuentran en esta zona se presenta en Somalia, país en donde a finales del 2010, aproximadamente 500 tripulantes de entre 18 países fueron rehenes de piratas debido a la inestabilidad política, condiciones de vida a las que se enfrenta la nación y a la presencia del grupo radical Al-Shabab, lo que también influye a la ciudadanía a cometer actos involucrados con la piratería.

Por su parte, el Océano Índico representa una gran área del océano, ya que cubre el 17.5% del total de la superficie terrestre y se extiende por tres continentes, albergando 35% de la población total mundial y teniendo múltiples recursos naturales que posicionan a esta zona como una de las más importantes a nivel global. A lo anterior se suma el hecho de que es un conducto importante para el comercio internacional, pues alberga rutas marítimas que conectan a Medio Oriente, África y Asia Oriental con Europa y América, facilitando así el comercio y transportando la mayoría de los recursos a través de 23 de los 100 puertos más importantes que existen alrededor del

mundo. Algunos de los países y territorios ribereños del océano Índico son: Sudáfrica, Mozambique, Madagascar, Kenia, Somalia, Eritrea, Sudán, Egipto, Jordania, Yemen, Emiratos Árabes Unidos, Catar, Irak, Maldivas, India, Irán, Bangladesh, Malasia, Tailandia, Indonesia, Singapur, Australia, las Islas Heard y McDonald, así como las Tierras Australes y Antárticas Francesas.

Esta zona en específico enfrenta un gran desafío para poder asegurar el libre paso del comercio y la energía, así como de garantizar la explotación sostenible de los recursos minerales y pesqueros y gestionar las operaciones de asistencia en casos de desastres. A partir del 2005, la región tuvo una gran cantidad de actos de piratería, principalmente en Somalia, donde buques fueron atacados y secuestrados. Sin embargo, viendo la presente y consistente situación dentro de la zona, los gobiernos tomaron una serie de medidas para poder combatir la piratería tales como operaciones navales, coordinación transnacional y medidas de seguridad por parte de la industria naviera. Las medidas tomadas dentro de la región dieron resultados favorables, pues en 2012 hubo una reducción considerable de actos de piratería.

Aunque en los últimos años la piratería en esta zona ha sido prácticamente nula, tomando como referencia al International Medical Corps (IMC), no hubo casos de piratería reportados en 2019 y 2020, y en 2018 solamente se reportaron 3 casos de piratería contra buques, la amenaza sigue existiendo en las aguas del sureste del Mar Rojo, el Golfo de Adén, el Mar Arábigo, Golfo de Omán y dentro del este y oeste de la costa Somalí; siendo que los ataques que solía haber dentro de la zona, eran frecuentemente realizados en Kenya, Tanzania, Seychelles, Madagascar y Mozambique, así como en el océano Índico, en el sur y oeste de las costas de India y el oeste de las Maldivas (ICC-IMB, 2021). En consecuencia, cabe recalcar que los buques y tripulaciones que pasan por esta zona están previamente aconsejados a seguir y apegarse a las recomendaciones establecidas en el BMP5. Éste es un

informe en su 5.ª edición llamado "Mejores prácticas de Gestión" para la protección contra la piratería (Best Management Practices 5), publicado por las principales organizaciones del sector marítimo: ICS, BIMCO, Internanko, Intercago, etcétera (Clúster Marítimo Español. s.f.). Asimismo, el International Maritime Bureau (IMB) Piracy Report Centre continúa alertando a todos los buques de la región vía Inmarsat EGC Safety Net; no obstante, se le recomienda a las embarcaciones que recorren la zona estar alerta y mantener vigilancia.

Antecedentes Históricos

Los primeros registros de piratería en el Océano Índico datan del siglo IX, época en que los árabes atacaron barcos para apoderarse de sus mercancías, a la vez que los africanos capturaban personas para esclavizar en la península arábiga. Sin embargo, en la actualidad el panorama ha cambiado, pues la zona del Océano Índico está en la mira por el alto riesgo que implica transitar, ya que es una de las principales rutas comerciales y marítimas. Está conformado por el Canal de Suez, el Mar Rojo y el Golfo de Adén, regiones por donde circulan obligatoriamente a través del Cuerno de África más de 20,000 buques de carga al año.

Precisamente en la zona del Cuerno de África es donde la problemática ha sido un conflicto para la comunidad internacional y que tuvo su periodo más álgido entre 2005 (año en el que la piratería incrementó notablemente llegando al punto de considerarla un problema de seguridad marítima) y 2011, con un total de 1190 incidentes registrados por la International Maritime Bureau (IMB), la Agencia de Inteligencia Geoespacial Nacional (NGA, por sus siglas en inglés), la Organización Marítima Internacional (OMI) y las alertas de la Operación EU NAVFOR/ATALANTA.

	IMB	IMO	NGA	EUN	Total
2005	45	44	47		51
2006	19	22	38		39
2007	50	50	54		63
2008	113	117	186		197
2009	218	215	222		247
2010	220	224	245	160	290
2011	237	282	243		303
TOTAL	902	954	1035		1190

Tabla de incidentes de piratería somalí reportados anualmente por distintas fuentes.
(Ibáñez, 2013)

Para complementar los datos anteriores, a continuación se mencionan algunos actos de piratería más importantes suscitados en la zona:

2008. Durante este año, un total de 815 tripulantes fueron tomados como rehenes de 42 embarcaciones secuestradas en el Golfo de Adén y frente a la costa este de Somalia (IMB, 2009). A su vez, otro caso para destacar durante este mismo año fue la contingencia que enfrentó el buque petrolero Sirius Star en noviembre, donde piratas somalíes secuestraron este buque petrolero saudita en el océano Índico que transportaba dos millones de barriles de petróleo crudo con un valor estimado de $100 millones de dólares (BBC, 2008).

2009. A lo largo de este periodo de 12 meses, 47 embarcaciones fueron secuestradas y 867 tripulantes fueron tomados como rehenes, dejando a Somalia como el país con más de la mitad de los incidentes registrados en 2009 (IMB, 2009). Asimismo, en este año se destaca el caso del carguero Mærsk Alabama (un portacontenedores de 17000 toneladas) en el mes de

abril, donde el capitán Richard Phillips fue retenido y donde el FBI colaboró en la liberación de esta nave a través de la vía armada (El País, 2009). Como consecuencia de la intervención, se dio el deceso de 3 piratas somalíes, por quienes otros 2 piratas del mismo grupo prometieron venganza contra marineros estadounidenses y franceses (CNN, 2009).

Por otro lado, en lo que concierne a órganos internacionales que tienen relevancia en la situación, se puede mencionar a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, instrumento jurídico internacional resultante de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar que fue firmada por 117 Estados el 10 de diciembre de 1982 en Montego Bay, Jamaica y entró en vigor el 16 de noviembre de 1994 (Méndez, s.f.).

En ella se establece un exhaustivo régimen de ley y orden en los mares y océanos, emanando reglas que rigen todos los posibles usos de los mismos y sus recursos; agrupando en un solo instrumento las reglas tradicionales para los usos de los océanos, y al mismo tiempo, introduciendo nuevos conceptos jurídicos, regímenes y abordando nuevos retos, proporcionando así el marco para el avance próximo de zonas determinadas del derecho del mar (OMI, s.f.). Su objetivo es regular los derechos de navegación, establecer límites territoriales de mares y controlar los estatus legales de los recursos encontrados en los fondos marinos fuera de la jurisdicción de los Estados (SEMARNAT, 2015).

Con el fin de tener un instrumento legal para la cooperación internacional en la represión a la piratería marítima, se rescatan los siguientes artículos de la mencionada Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar:

- Artículo 105- Apresamiento de un buque o aeronave pirata: En este artículo se establece que todo Estado puede apresar en alta mar o en cualquier lugar no sometido a la jurisdicción de un Estado a algún buque pirata que pueda tener como consecuencia actos de piratería (Naciones Unidas, s.f.).
- Artículo 106- Responsabilidad por apresamiento sin motivo suficiente: Este artículo establece que si un buque o aeronave es apresado por sospechas de piratería, la nación que lo haya apresado será responsable de ante el país de nacionalidad del buque o aeronave de todos los daños causados por la captura (Naciones Unidas, s.f.).
- Artículo 107- Buques y aeronaves autorizadas para realizar apresamientos por causa de la piratería: Este artículo establece que sólo los buques de guerra o aeronaves al servicio de un gobierno pueden llevar a cabo apresamientos por piratería (Naciones Unidas, s.f.).

Contexto de Somalía y la piratería. Desde la caída del Gobierno del dictador Mohamed Siad Barre en 1991, esta nación sufrió la toma del control del país por parte de los tribunales islámicos (Union of Islamic Courts) y con ello, se sometió miembros participantes de conflictos armados en los numerosos clanes existentes en territorio somalí. No obstante, con la llegada de la invasión del ejército de Etiopía en 2006 se derrocó y expulsó a los tribunales islámicos de Somalia, estableciéndose un Gobierno de manera provisional por el Transitional Federal Government (TFG), tomando únicamente el control en la ciudad de Mogadiscio. Esto generó que el resto del país se estableciera bajo el control de distintos clanes, con todo tipo de tendencias y corrientes del islam (Díaz del Río, 2009), provocando así el regreso de la piratería con mayor fuerza.

Una de las causas estructurales de la piratería se relaciona con la pérdida de recursos pesqueros de los que dependen la economía y alimentación de comunidades costeras; en el caso de los piratas somalíes, éstos se dedicaban a la pesca artesanal, y tras la crisis económica que desencadenó la caída del régimen de Siad Barre, estas personas tuvieron que buscar nuevas fuentes de ingreso; aunado a esto, flotas extranjeras comenzaron a practicar la pesca ilegal dentro de las costas somalíes y además, empezaron a verter toneladas de desechos nucleares y tóxicos de forma ilegal (Clayton, 2005).

Datos de la Comisión Europea estiman que más del 50% del total de las capturas en Somalia Liberia y Guinea Conakry son practicadas de manera ilegal (Comisión Europea, 2007), pero los datos de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO, por sus siglas en inglés) afirman que unos 700 buques de compañías extranjeras finan de manera ilegal en la zona de Somalia, siendo la pesca artesanal que comprendía en 1990 el 60% de las descargas en esta nación la más afectada por competencia directa, mientras que el 40% restante, que corresponde a pesca industrial, se encuentra también mayoritariamente controlada por empresas foráneas (2008). Con base en el panorama anterior, se conoce que los pescadores somalíes al pescar cada vez menos se han visto afectados de manera decisiva a las frágiles economías litorales y explica, en parte, el origen de la piratería en la zona y su uso como argumento retórico por parte de estos grupos para justificar sus acciones (Fernández, 2009).

Con la crisis política y social que vivía Somalia en los años 90, las flotas extranjeras encontraron un negocio lucrativo ilegal de pesca y un particular y muy económico vertedero de miles de barriles de desechos tóxicos y nucleares, cuyo contenido preciso fue un misterio hasta que a finales de 2004 un tsunami azotó el sudeste asiático, arrastrando cientos de estos barriles a la costa de Somalia, rompiéndose y exponiendo las diversas sustancias que

contenían. Entre los que se pueden nombrar, están los siguientes: desechos radiactivos de uranio; metales pesados como cadmio y mercurio; desechos industriales y de hospitales; y desechos químicos y nucleares. Hasta ahora no hay registro de un sólo juicio, detención o condena por estos actos (Mija, 2021). Ante esta situación, surgió en la década de los 90s un tipo de piratería que consistía en grupos armados a bordo de lanchas autonombradas como "Guardacostas voluntarios de Somalia", cuyo objetivo directo eran los barcos extranjeros que desarrollaban actividades ilícitas en sus costas.

La imposibilidad de contrarrestar la presencia de buques extranjeros llevó al auge de los grupos de poder privado como "caudillos" y "hombres de negocios" quienes buscaban en el mar medios alternativos de ingresos. Como la gestión de los asuntos marítimos podía ser un negocio muy lucrativo, las administraciones locales de Somalia concedieron acuerdos de licencia a países, empresas o buques pesqueros extranjeros. Para supervisar esas concesiones, las autoridades locales recurrieron a milicias armadas para dirigirse al mar en busca de barcos extranjeros, protegiendo lo que las comunidades de pescadores entendían como de su propiedad. Estos grupos de poder privado, así como elementos de la administración local, negociaron concesiones de "protección" y "licencias" a buques extranjeros para que pudieran faenar en aguas de la zona económica exclusiva de Somalia. Todo esto se realizaba con un precio, éste se concretaba con pago por adelantado de aranceles o licencias que podían alcanzar hasta un millón de dólares por temporada.

Algo que diferencia a la piratería en Somalia de otras zonas es que la somalí se dirige a obtener un rescate por los buques y sus dotaciones, mientras que el resto se dedica al robo; por lo que según Díaz del Río (2009), para llevar a cabo la forma de piratería somalí es necesaria la existencia de un Estado

fallido para poder retener el buque secuestrado el tiempo que resulte necesario hasta que finalizan las negociaciones para el pago del rescate.

Relevancia Actual

Contexto del Océano Índico. Esta demarcación es considerada actualmente un conducto importante para el comercio internacional, pues como se ha descrito con anterioridad, alberga rutas marítimas que conectan Medio Oriente, África y Asia Oriental con Europa y América. En esta zona también se presenta el tráfico de contenedores (transporte de cabotaje), actividad que ha aumentado significativamente en esta región, siendo que en el año 2000 fue de 46 millones de TEU (capacidad de un contenedor estándar de 20 pies) a 166 millones en el 2017. Los principales puertos de contenedores de esta zona en el año 2017 fueron Singapur, Dubai y Port Klang, con 34 millones de TEU, 15 millones de TEU y 13 millones de TEU respectivamente.

Asimismo, esta zona es importante pues es rica en recursos naturales, siendo el comercio el que impulsa el crecimiento en esta región. Ésta posee el 16.8% de las reservas mundiales de petróleo, representando el 40% de la producción de petróleo; a su vez, aproximadamente se transportan 36 millones de barriles por día, representando el 64% del comercio total del petróleo, los cuales se transportan a través de las entradas y salidas del océano Índico, con los estrechos de Malaca y Ormuz y Bab-el-Mandeb. Del mismo modo, contiene el 27.9% de las reservas mundiales de gas natural (British Petroleum, 2017) y es rica en recursos minerales, con nódulos que contienen níquel, cobalto y hierro, mientras que también posee depósitos masivos de manganeso, cobre, hierro, zinc, plata y oro en el lecho marino. Los sedimentos costeros del océano Índico son importantes fuentes de titanio, circonio, estaño, zinc y cobre. Finalmente, su economía en 2017 representó el 35.5% de la producción a nivel mundial de hierro y el 17.8% de oro (BGS, 2018).

Es así cómo la pesca es una actividad importante también en esta región, pues ha crecido exponencialmente desde la década de los 50's, suscitándose en el año 2016 uno de sus mayores auges. En ese año, la región fue responsable del 28% de la captura mundial de pescado, lo que genera que las industrias exporten a distintos países, tales como Indonesia e India, naciones que representaron cerca del 4.5% del total de exportaciones de pescado congelado. De esta manera la pesca en esta región representa casi el 15% del total mundial y ha tenido un crecimiento considerable, llegando a 11,5 millones de toneladas en el año 2010.

Contexto del Cuerno de África. Esta zona en particular es una zona desértica y seca, con escasas lluvias, provocando que los países que se encuentran dentro de esta región se enfrenten a sequías. En el año 2011, esta región tuvo que enfrentar la peor sequía en 60 años, lo que provocó la mayor crisis alimentaria en dos décadas. Estas sequías provocan que millones de personas se enfrenten a una escasez de alimentos, siendo los infantes los más afectados y con una tasa de mortalidad elevada; asimismo, hace que los precios en ciertos alimentos se eleven causando que no sean accesibles a toda la población.

Hablando respecto a esta situación en Somalia, las sequías acaban con los cultivos y el ganado de la región. Esta situación se ve reflejada en una alta tasa de desnutrición en la población. Es una problemática que concierne, puesto que en el año 2011 esto provocó 250,000 muertes, haciendo que la ONU declarara estado de hambruna y así mismo que muchas familias emigraran en busca de mejores oportunidades; las personas que salen en busca de mejores oportunidades en países vecinos hacinan los campos de refugiados que existen en la zona. Del mismo modo, en Etiopía se registraron casos de desnutrición infantil, presentada en más del 50% de la población de niños entre 6 meses y 5 años de edad.

La población dentro de esta zona ha aumentado considerablemente, ocasionando que también aumente el número absoluto de personas en pobreza en todo el continente de 218 millones a 413 millones. La población crece al año un 5% aproximadamente y tiene una economía de 2,6 mil millones de dólares; sin embargo, hay ciertas fronteras en determinados Estados que hacen que la pobreza sea notoria, tal es el caso de Kenia y Somalia, dentro del Cuerno de África, región que alberga a aproximadamente 240 millones de personas distribuidas en 8 países. Esta región, pese a los recursos naturales que contiene y a pesar de ser y representar una de las economías con crecimiento más rápido del mundo, se sigue viendo con esta difícil condición que amenaza su crecimiento, desarrollo y estabilidad. De acuerdo con Parra (2012, p.35), 78% de las personas de esta región cuentan con menos de 1.25 dólares al día para poder vivir.

Esta situación ha mejorado gracias a la expansión de la infraestructura dentro de zonas rurales, aumento de la productividad agrícola y crecimiento sólido de la economía en ciertos países africanos; la proporción de personas de África que viven en la pobreza monetaria disminuyeron, de 54% en 1990 a 41% en 2015 (Christiaensen, 2020). Un gran porcentaje de jóvenes de esta región están desempleados, y a la vez se espera que la población aumente o se duplique en los próximos 23 años. La situación que el Cuerno de África atraviesa provocó que 8,7 millones de personas se desplazaran a diversas regiones y 2,7 millones fuera de sus propias fronteras.

A pesar de estos avances, la proporción de las personas que viven con menos de 1 dólar al día solo disminuye marginalmente, mientras que en muchos países el número absoluto de personas pobres aumenta (Banco Mundial, s.f.).

Kenia, país que forma parte del Cuerno de África, es considerado uno de los países más desarrollados de la región de África Oriental gracias a un nivel de

crecimiento del 5% en años recientes; a la vez este país es un actor estabilizador importante en Somalia, pues es el país que contribuye con tropas en la lucha contra el ya mencionado grupo radical Al-Shabab. Por otro lado, Somalia a partir de 1991 vivió un gran periodo de violencia y disgregación; del mismo modo, sufrió un cambio significativo entre 2005 y 2012, pues fueron años en los que fueron elegidas nuevas autoridades, quienes les brindaron estabilidad política y también un intento dentro de la seguridad; intento, mencionado porque el grupo radical de Al-Shabab que vive en el país es una amenaza constante para toda la región.

El desempleo como causa. Un factor importante que forma parte de las razones por las cuales los actos de piratería persisten es la tasa de desempleo en África Oriental, ya que debido a las carencias las personas son propensas a involucrarse en el negocio de la piratería por las grandes ganancias que se obtiene de éste.

La tasa de desempleo que se presenta en los distintos países que conforman la zona de África Oriental son los siguientes:

- Djibouti – 40%
- Eritrea – 5.8%
- Etiopía – 17.5%
- Kenia – 40%
- Sudán – 19.6%
- Uganda – 9.4%
- Tanzania – 10.3%

El sector que se ve más perjudicado por la piratería es el comercio. Las exportaciones e importaciones son la principal fuente de la economía de estos

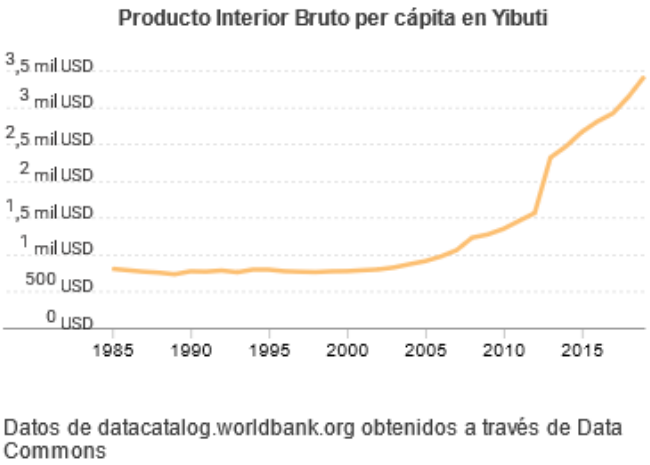
países, y al poner la seguridad marítima en riesgo, se dificulta el proceso de comercialización externa e interna.

Algunos países que registran el mayor número de importaciones y exportaciones dentro de la zona de África Oriental son Burundi, Kenia, Ruanda, Tanzania y Uganda, los cuales tuvieron un enorme crecimiento y desarrollo de actividades comerciales en los últimos años, triplicando sus cifras.

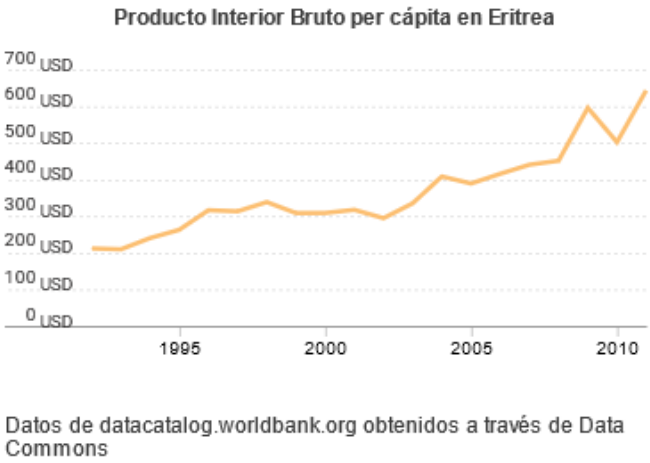
Tomando en cuenta todos los países que conforman la zona, al hacer un cálculo de la suma de todas sus exportaciones da como resultado la cantidad de 14,290 (con respecto a seis dígitos del SA), siendo éste el número de exportaciones totales dentro de África Oriental.

El comercio en África Oriental se ha extendido y ha logrado su evolución de distintas maneras; una de estas es el notorio crecimiento del comercio intrarregional, el cual equivale, en volumen, a las exportaciones a la zona de Europa, con menores volúmenes exportados al resto de África y a países en desarrollo en Asia.

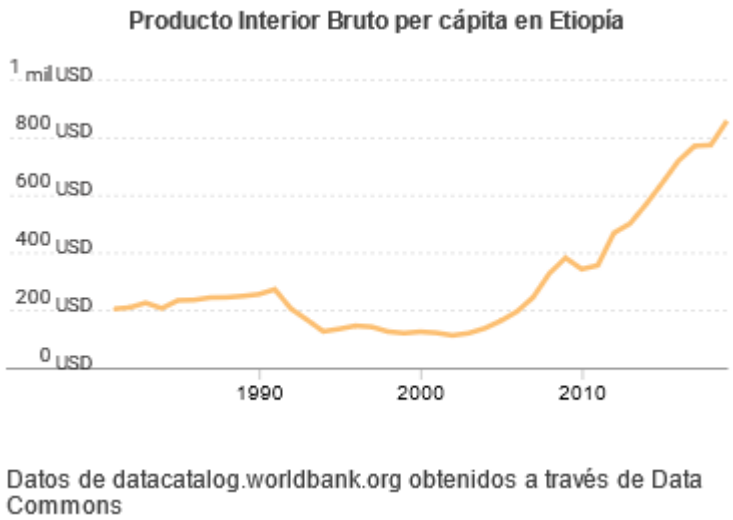
Gracias a todas las mejoras que han existido en el comercio de África Oriental, la evolución del PIB en los países que conforman la zona ha ido en aumento, como lo podemos ver en las gráficas a continuación:



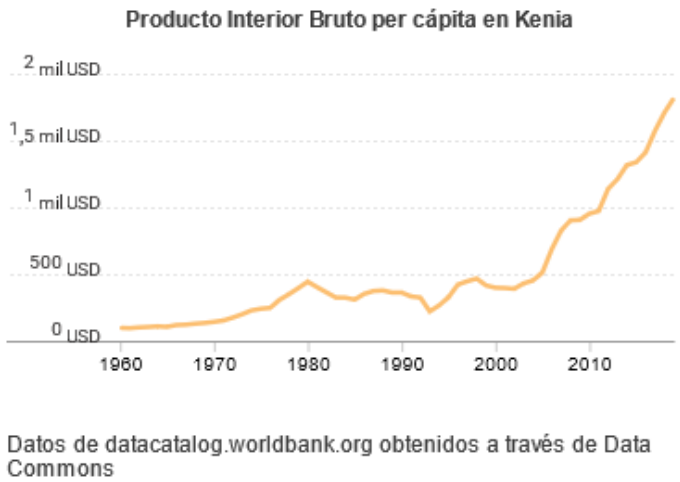
Producto Interior Bruto per cápita en Yibuti
(Data Commons, s.f.)



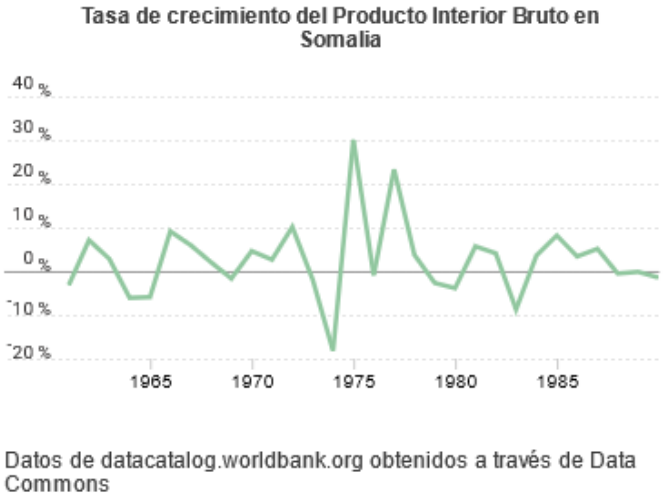
Producto Interior Bruto per cápita en Erítrea
(Data Commons, s.f.)



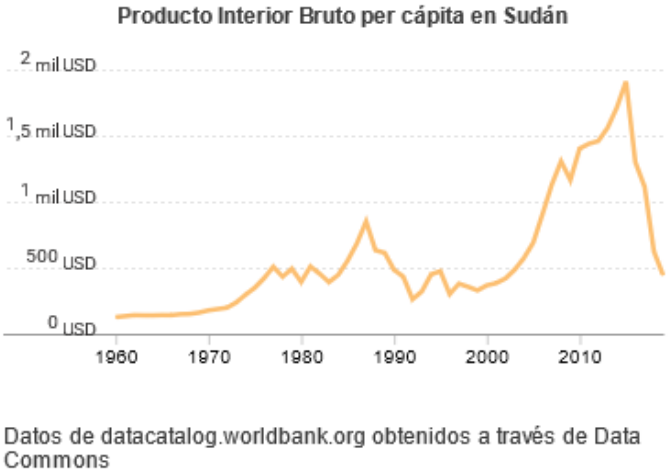
Producto Interior Bruto per cápita en Etiopía
(Data Commons, s.f.)



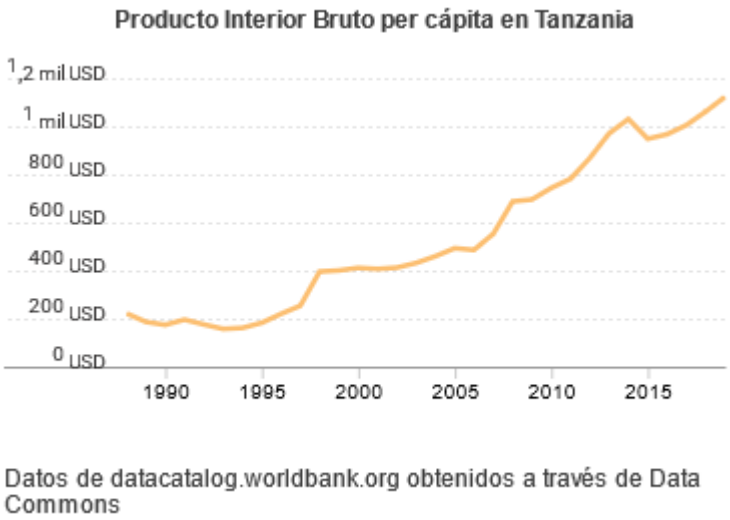
Producto Interior Bruto per cápita en Kenia
(Data Commons, s.f.)



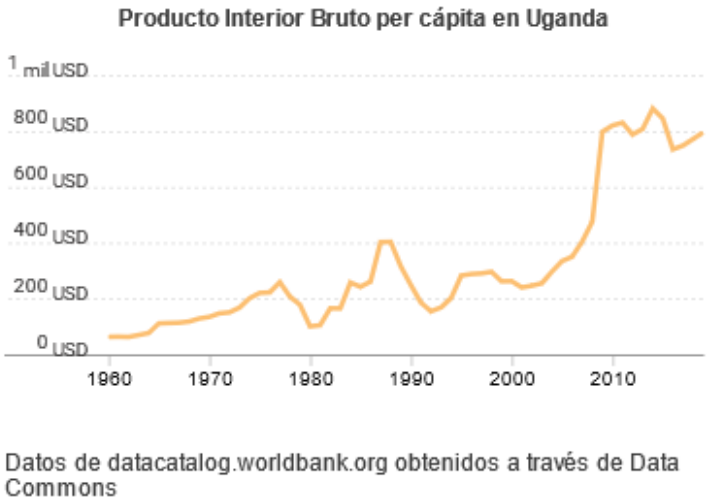
Producto Interior Bruto per cápita en Somalia
(Data Commons, s.f.)



Producto Interior Bruto per cápita en Sudán
(Data Commons, s.f.)



Producto Interior Bruto per cápita en Tanzania
(Data Commons, s.f.)



Producto Interior Bruto per cápita en Uganda
(Data Commons, s.f.)

Consecuencias de la problemática. Esta problemática presenta un reto para la economía mundial, aunque no precisamente de manera exclusiva al cuerno de África y al Océano Índico; es decir, puede tener diferentes repercusiones, hablando globalmente.

Esta problemática representa una amenaza para el sector comercial internacional, ya que se pone en peligro la seguridad marítima, o para ser más precisos, a las tripulaciones, la seguridad de la navegación y al comercio, dificultando así las exportaciones e importaciones. En el caso del cuerno de África, que ahora implica un peligro para los buques llenos de mercancía, se tiene un fuerte impacto negativo en países en vías de desarrollo, pues los buques que transitan tratan de evitar la zona.

Lo anterior provoca un incremento del coste de los seguros de transporte marítimo, especialmente para aquellos que deben atravesar una ruta de alto riesgo. Esto puede verse como algo pequeño; sin embargo, genera una especie de cadena, empezando por las empresas asumiendo ese incremento dentro de los seguros y terminando con el consumidor final, quien resulta más afectado pues es quien realmente soporta el incremento del coste.

A su vez, el cambio de ruta por el que optan ciertas compañías para evitar que sus buques sean blanco de la piratería también genera un coste significativo; esto se hizo frecuente a partir de un incremento de abordajes en las costas del Índico Occidental, haciendo que las rutas que guían el Golfo de Adén y el Mar Rojo (ruta entre Europa y Asia) fueran descartadas. Esta medida significó un incremento de 3,5 millones de dólares en combustible al año.

Asimismo, otras consecuencias que tiene la piratería en la economía de los Estados afectados se visualiza directamente dentro de las industrias. Uno de los sectores que se ve más perjudicados por esta situación es el sector

pesquero, mencionado con anterioridad, principalmente en Asia, África y Latinoamérica, pues los productos que dependen de ésta son los que producen mayor volumen de transacciones comerciales. Siendo los países en vías de desarrollo los principales exportadores, más de 55 millones de personas se ven desempleadas por esta situación, un crecimiento de aproximadamente 30% en la última década.

Del mismo modo, otra acción que tiene impacto en la economía, derivada de la piratería, es el pago de rescates millonarios para poder liberar a buques secuestrados y a sus respectivas tripulaciones; ya que el incremento del pago de rescates ha sido significativo, siendo el del 2010 uno de los más destacados, pues se llegó a pedir un rescate por 9,5 millones de dólares para poder liberar un buque petrolero surcoreano.

Aunado a lo anterior, un estudio realizado por Ocean Beyond Piracy (2016) sobre el costo económico de la piratería marítima mostró que los rescates pagados a piratas somalíes entre 2010 y 2015 aumentaron de 150,000 dólares en 2005 a 5.4 millones de dólares en 2010; sin embargo, el mayor pago de rescate conocido el ya abordado en el párrafo previo. Todo en conjunto dando un total de 238 millones de dólares pagados en rescates en 2010. Del mismo modo, otro impacto de la piratería moderna puede verse reflejado en las pérdidas de volumen del comercio, que de acuerdo a Burlando, Cristea y Lee (2015), es un acumulado de aproximadamente 24 mil millones de dólares por año, mientras que otros investigadores estiman que la pérdida va de entre de 1 billón de dólares y 16 mil millones de dólares.

Además, la piratería puede implicar el aumento de inflación dentro del precio de alimentos básicos en determinadas zonas debido a que los buques cargueros que transportan este tipo de sustentos, tales como el arroz y otros cereales, son los que han sido blanco directo de los piratas; de esta manera,

los países que dependen de este tipo de alimentos pueden verse en una situación crítica en adición a las condiciones que ya se viven en la región. Dichos posibles panoramas críticos pueden causarse ya sea por la escasez de alimentos o el aumento de precio en algunos, que a la vez puede desencadenar en una revuelta o conflicto social de mayor magnitud.

Frente a esta problemática, con el objetivo de erradicar la piratería en la costa del Cuerno de África, se han adoptado distintas medidas para prevenir y frenar los ataques. El 10 de mayo de 2012, una resolución fue aprobada por parte del parlamento europeo, sobre la aprobación de la gestión en la ejecución del presupuesto de la Agencia Europea para la Gestión de la Cooperación Operativa en las Fronteras Exteriores de los Estados Miembros de la Unión Europea para el ejercicio 2010, la cual tenía como principal enfoque hacer un llamamiento a la liberación de buques capturados. Algunas de las propuestas que surgieron para erradicar la piratería fueron: capturar y llevar ante instituciones de justicia a los piratas; mejorar el cuerpo policial marítimo y mejorar los procesos judiciales. También se establece que el parlamento y los países involucrados deben trabajar en conjunto para darle seguimiento a los delitos y de igual modo que los recursos económicos obtenidos a través de esta actividad ilegal deben ser confiscados. Otro de sus objetivos es apoyar a las localidades costeras para el desarrollo de recursos y oportunidades, para así poder evitar darle continuidad a esta problemática que nace por necesidad dentro de las mismas.

Métodos de los piratas en la zona. El flujo financiero que sigue el recurso económico obtenido a través de la piratería es enfocado para dar seguimiento a otras actividades ilegales, siendo como una inversión. Se tiene registrado que entre el 0.01% y el 0.025% de la ganancia obtenida es destinada hacia las comunidades locales de piratería (piratas de menor nivel). El recurso es empleado para distintas actividades dependiendo el rango del pirata; si el

pirata es de bajo nivel, su ganancia la gasta en vicios, tales como: carros, alcohol, consumo de drogas, etc. Si el pirata tiene un rango más elevado invierte su ganancia en actividades legales como la venta de drogas (en lugares donde está permitido), hoteles, petróleo, inmuebles, así como en actividades ilegales como tráfico de personas y la financiación de nuevos actos de piratería (Fernández, 2014).

Los piratas son muy cuidadosos al movilizar una gran cantidad de recursos económicos como lo que se obtiene en el negocio de la piratería, ya que si ocurre un error o descuido de su parte, podrían levantar sospechas de la proveniencia de ese capital. Es por eso que usan un método llamado Hawala, el cual es muy común para transferir recursos ilegales de manera muy fácil, ya que no necesita pasar bajo la supervisión de ningún banco. Esto afecta a los demás países debido a que aumenta la delincuencia y las actividades ilegales, facilitando el proceso. El método funciona con el apoyo de “hawaladars”, personas que gestionan otros negocios y funcionan como intermediarios, por lo que pueden realizar depósitos en cuentas bancarias en efectivo, facilitando la transacción. La acción se ejecuta en un plazo de tiempo de 1 día. Si llegan a ser descubiertos por manejo de recursos económicos ilegales jamás revelarán el nombre de su cliente, por esta misma razón es un método muy común para la movilización de capital ilegal (Te Interesa España, 2014).

Por su parte, los piratas somalíes usualmente tienden a estar armados, usando armas automáticas, RPGs (tipo de arma antitanque, lanzagranada) y esquifes (botes pequeños) que son provenientes de un buque o embarcación más grande; así mismo se centran mucho en el secuestro de embarcaciones o veleros. Las embarcaciones al pasar por zonas de riesgo deben estar registrando y reportando su estado, así mismo, deben contar con un radar las 24 h, pues es una medida de seguridad exigida por la BMP5 (Best Management Practices, por sus siglas en inglés).

Rol de la comunidad internacional. La piratería involucra a diferentes países y organizaciones, ya que se ven afectados con la situación. Algunos de los países son Somalia, Yibuti, Yemen, Omán, entre otras, que con el apoyo de distintas organizaciones como el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas (UNSCR), la Unión Europea (UE), la OTAN, etc., han desarrollado y planificado diferentes acciones para lograr un descenso en esta actividad ilegal.

A su vez, los países que comercializan dentro del océano Índico o cerca de la zona son los afectados e interesados por resolver la problemática; éstos son la India, Indonesia, Emiratos Árabes Unidos, Singapur, Sudáfrica, Australia, Kenia, Mozambique, entre otros.

La piratería en el resto del mundo. Por otro lado, de acuerdo al IMB, en 2020 se reportaron 195 incidentes de piratería a nivel mundial, siendo que en 2019 fueron 162, de los cuales 161 casos fueron buques embarcados, 20 intentos de ataques sin éxito, 11 embarcaciones atacadas con armas de fuego y 3 buques secuestrados. La mayor parte de los ataques fueron realizados en el Golfo de Guinea. Del mismo modo, en 2020 el IMB registró 135 tripulaciones secuestradas de sus respectivas embarcaciones, siendo el 95% pertenecientes a esta última zona mencionada.

Esta región en particular ha tenido la mayor cantidad de secuestros en los últimos años, siendo 121 y 130 en 2019 y 2020 respectivamente; una situación alarmante, puesto que 25% de los buques que transitan por la zona fueron atacados por criminales, y de igual modo, 80% de los ataques fueron por llevados a cabo por de personas armadas. El IMB indica que las tripulaciones han sido secuestradas de cualquier tipo de embarcación, en 2020 se reportaron 13, la más lejana sucedió a 200 MN (millas náuticas) desde la línea base siendo el promedio de distancia respecto a los secuestros de 60 MN.

Cerca del Estrecho de Singapur los ataques piratas han ido en aumento. En 2020 fueron reportados 23 incidentes, donde 22 de los buques fueron embarcados, pero fueron considerados como incidentes no tan graves. Sin embargo, los ataques hacia la tripulación fueron importantes, pues una de ellas fue atacada y herida y 2 de ellas amenazadas. Dentro de 14 casos de piratería y robo a mano armada, una de las armas recurrentes es el cuchillo.

Mientras tanto, en la zona de América del Sur (Brasil, Colombia, Ecuador, Perú y México) se registraron cerca de 30 robos a mano armada en 2020. Referente a los casos presentados en esta región, de acuerdo a la IMB, 25 de los buques fueron embarcados al momento de anclar y 2 a los cuales abrieron fuego.

Mapa total de ataques de piratería mundialmente
(ICC-IMB, 2021)

Acciones Internacionales

A partir del año 2002, se destacan acciones por parte de la Autoridad Intergubernamental de Desarrollo y la Unión Africana, siendo estos los organismos internacionales interesados en la contribución para dar solución a la problemática. Sus acciones fueron las siguientes:

Declaración de Eldoret (27 de octubre de 2002). Durante el proceso de reconciliación nacional en Somalia y la conferencia celebrada en Eldoret, Kenia con el patrocinio de la Autoridad Intergubernamental de Desarrollo (IGAD, por sus siglas en inglés) se firmó la declaración de Eldoret a manos de 22 líderes somalíes, comprometiéndose a crear estructuras de Gobierno federal para Somalia, apoyar el principio de su descentralización, garantizar la seguridad de todo el personal de asistencia humanitaria, de desarrollo y sus instalaciones, cumplir el embargo de armas impuesto por las Naciones Unidas, luchar contra los grupos extremistas, cooperar en la aplicación de la resolución 1373 (2002) del Consejo de Seguridad, e invitar a la Unión africana y la comunidad internacional a apoyar y vigilar la aplicación de los acuerdos (Bordas, 2009).

Misión de apoyo a la paz de la Autoridad Intergubernamental para el Desarrollo en Somalia "IGASOM" (2005). Fue una misión de capacitación propuesta por la IGAD para su implementación inmediata en marzo de 2005 y aprobada por la Unión Africana en 2006, con el propósito de proveer fuerzas de mantenimiento de la paz para la última fase del conflicto civil en Somalia.

En junio de 2006 la situación cambia con la Unión de Cortes Islámicas tomando el control de Mogadiscio y más tarde en julio del mismo año, la UCI se opone a la iniciativa IGASOM observándola como un medio occidental para frenar el crecimiento islámico (Unión Africana, s.f.). Como consecuencia, en diciembre, el Consejo de Seguridad impuso un embargo de armas que se levantó parcialmente y se emitió un mandato para la IGASOM (United Nations, 2006).

Misión de la Unión Africana en Somalia "AMISOM" (19 de enero de 2007). Esta es una misión regional de mantenimiento de la paz creada por el Consejo de Paz y Seguridad de la Unión Africana en 2007, reemplazando a la Misión de

Apoyo a la Paz de la Autoridad Intergubernamental para el Desarrollo en Somalia (IGASOM). La misión fue autorizada por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas con un mandato de 6 meses, adoptando la resolución S/RES/1744 (2007).

El objetivo de la misión era apoyar un congreso de reconciliación nacional y solicitar un informe dentro de los 60 días sobre la posible misión de mantenimiento de la paz (Unión Africana, s.f.).

Más adelante, en octubre de 2014 a través de la resolución S/RES/2182 (2014) se autorizó a la Unión Africana continuar con su misión hasta el 30 de noviembre de 2015, tomando las medidas, según corresponda para apoyar el diálogo y la reconciliación ayudando con la libre circulación, el paso seguro y la protección de todos los involucrados en un Congreso de Reconciliación Nacional que involucrara a todas las partes interesadas, incluidos líderes políticos, líderes de clanes, religiosos y representantes de la sociedad civil (Unión Africana, s.f.).

Respecto a otros organismos independientes que también han contribuido a contrarrestar la problemática, se encuentran la Unión Europea y la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN); las misiones que llevaron a cabo son:

Operación Atalanta "EU NAVFOR" (8 de diciembre de 2008). También conocida como la Fuerza Naval de la Unión Europea Atalanta (EU NAVFOR); es una operación militar establecida por la Unión Europea que contribuye a la disuasión, prevención y represión de los actos de piratería y del robo a mano armada en el mar a las costas de Somalia y el Cuerno de África (Consejo Europeo, 2020).

Los objetivos de esta operación se basan en resoluciones de las Naciones Unidas y la Acción Común 2008/851/PESC del Consejo Europeo. Éstos son:

- Proteger las embarcaciones del Programa Mundial de Alimentos de la ONU, la misión de la Unión Africana en Somalia y otras embarcaciones vulnerables.
- Disuadir, prevenir y reprimir la piratería y los asaltos armados en el mar.
- Vigilar y controlar las actividades pesqueras en las costas de Somalia.
- Apoyar a otras misiones de la Unión Europea y de organizaciones internacionales que trabajan para fortalecer la seguridad y capacidad marítima en la región (Gobierno de España, s.f.).

En la actualidad la misión principal de Atalanta es la protección del ataque de los piratas y el tráfico marítimo en el Océano Índico occidental. De igual manera brinda protección a los pesqueros para que puedan faenar sin peligro en aquellas aguas, controlar los puertos, controlar las bases desde donde actúan los grupos piratas y neutralizar los barcos nodriza que estos utilizan para llegar a alta mar (Gobierno de España, s.f.).

Operación Ocean Shield (17 de agosto de 2009). La Operación Shield fue la acción militar de la OTAN como contribución a los esfuerzos internacionales para combatir la piratería en el Cuerno de África desarrollado entre agosto de 2009 y diciembre de 2016. Esta contribución se basaba en proporcionar escoltas navales y una postura de disuasión en el Cuerno de África al mismo tiempo que se incrementara la cooperación con otras operaciones de lucha contra la piratería. El mando y control de esta operación estuvo a cargo de la

cadena de mando militar de la OTAN y el Comandante Supremo Aliado de Europa (SACEUR) (OTAN, s.f.).

Inicialmente, la OTAN comenzó a operar desde octubre de 2008 con la operación Allied Provider cuyo objetivo principal era la protección y escolta de los buques del Programa Mundial de Alimentos; en marzo se transformó en Allied Protector y en agosto comienza la puesta en marcha de Ocean Shield, ampliando sus objetivos y misiones en la protección del tráfico marítimo en el Golfo de Adén y la Cuenca de Somalia (Gobierno de España, s.f.).

Acciones de la ONU

Grupo de Contacto Sobre la Piratería en la Costa de Somalia. El Consejo de Seguridad de la ONU presentó el 14 de enero de 2009 este grupo junto con la resolución 1851 después de hacer un foro internacional que reunió a los países, organizaciones y grupos de la industria que buscaban combatir la piratería y coordinar esfuerzos políticos, militares, no gubernamentales e industriales para poner fin a esta situación en la región de África Oriental. Alrededor de 80 países y varias organizaciones internacionales trabajan en éste, siendo la Unión Africana, Liga Árabe, Unión Europea, Organización del Tratado Atlántico Norte y la Organización Marítima Internacional algunas de ellas.

El Grupo de Contacto se divide en cuatro grupos de trabajo principales:

- Grupo de Trabajo de Creación y Capacidades, co-presidido por Reino Unido y la Comisión del Océano Índico; se centra en fortalecer la capacidad de cada Estado u organización miembro para poder hacer frente a la piratería y delincuencia marítima.

- Foro Jurídico Virtual, co-presidido por Portugal y por el Grupo de Trabajo de Suministros Mauritius.
- Grupo de Trabajo Sobre la Lucha y la Mitigación de la Piratería Marítima, co-presidido por Japón, Seychelles y los Emiratos Árabes Unidos; es la interfaz principal del grupo respecto a la industria del transporte marítimo; de igual forma supervisa el mecanismo de Conciencia Compartida y Desconflicto, quienes coordinan ciertas operaciones para patrullar y buscar la seguridad en el Cuerno de África.
- Grupo de Trabajo Sobre la Interrupción de las Redes de Piratería, co-presidido por Italia; busca rastrear flujos financieros y de brindar apoyo político al Grupo de Trabajo de Aplicación de la Ley.

Acciones de la OMI. Con respecto a las acciones tomadas por la Organización Marítima Internacional, se puede destacar el Código de conducta de Djibouti, concerniente a la contención y el frente contra la piratería y delitos dentro de la zona del Índico Occidental y el Golfo de Adén. Fue establecido el 29 de enero de 2009 por los representantes de 20 países, entre ellos Djibouti, Etiopía, Kenya, Madagascar, Sudáfrica, Sudán y los Emiratos Árabes Unidos.

Este código tiene como acuerdo cooperar dentro de los siguientes aspectos:

- Investigación, detención y enjuiciamiento de aquellas personas que causen sospecha respecto haber cometido actos de piratería u otros delitos contra buques.
- Interceptación de buques y bienes de aquellos.

- Rescate de buques y su respectiva tripulación, quienes a la vez buscan facilitar el tratamiento y la repatriación requerida.
- Realización de operaciones compartidas, con Estados signatarios e incluyendo marinas de guerra de otros países.

Asimismo, el Código cuenta con cuatro pilares temáticos generales:

- Ofrecimiento de formación nacional y regional: la OMI en colaboración con otras organizaciones, tales como la OTAN y Estudios de Protección de Arabia Saudita Mohammed Bin Nayef, han sacado programas como el MARSIC, el cual ha brindado aproximadamente 60 cursos de formación que beneficiaron a cerca de 1000 estudiantes de la región.
- Mejora de la legislación nacional: esto con el objetivo de que los Estados signatarios tipificaran como delito cualquier acto de piratería o robo a mano armada contra buques, con ello buscar poder tomar las medidas correctas de jurisdicción y enjuiciamiento de los delincuentes.
- Intercambio de información e incremento de toma de conciencia respecto al sector marítimo: el intercambio de información se da mediante la red de intercambio establecida en 2011, centrada en tres centros de intercambio principales cuyo principal objetivo de información es sobre hechos de piratería en la región: Centro regional de coordinación de salvamento marítimo, Centro coordinador de salvamento marítimo y el Centro regional de intercambio de información marítima.
- Creación de capacidad para la lucha contra la piratería: la OMI busca empoderar y mejorar la capacidad de la región para poder combatir contra la piratería. Es por eso que esta organización ha

firmado cinco asociaciones estratégicamente con determinados organismos de las Naciones Unidas y de la Unión Europea.

Otras resoluciones por el Consejo de Seguridad. Este organismo de la ONU también tiene un papel importante dentro de este problema y sus posibles soluciones, entre las cuales se pueden mencionar las resoluciones 2442 y 2551.

La resolución 2442 fue aprobada por el Consejo de Seguridad el 6 de noviembre de 2018 para poder combatir la situación de piratería en las costas de Somalia. La resolución 2442 emite directamente la preocupación respecto a la situación de piratería y delincuencia dentro de las costas de Somalia, añadiendo la importancia de esta, pues menciona es la causante de cierta inestabilidad e inseguridad dentro de la región. Reconoce al mismo tiempo las mejoras en Somalia, destacando la necesidad que tiene respecto a las acciones y medidas tomadas por parte de la comunidad internacional y autoridades de la región. Al mismo tiempo, recalca la importancia de seguir con las respectivas investigaciones y el debido enjuiciamiento pertinente a las personas u organizaciones que planifican o financian actos de piratería dentro de la zona. Finalmente, también destaca la necesidad de la cooperación entre las autoridades somalíes, Estados y organizaciones regionales e internacionales para poder prevenir actos en un futuro.

Por otro lado, la resolución 2551 fue aprobada por el Consejo de Seguridad el 12 de noviembre de 2020 con el fin de combatir el terrorismo marítimo dentro de Somalia. Presenta la importancia y la preocupación de la situación del extremismo violento de Al-Shabaab y los recursos que implica, recalcando la importancia de la colaboración entre las autoridades somalíes, las instituciones financieras y la comunidad internacional para poder poner frente a este problema. También exhorta en especial a la Global Fuel Surcharge (GFS)

y a la Fuerza Marítima Multinacional (EMF) a poder trabajar y supervisar la zona.

Del mismo modo, hace hincapié en las armas, afirmando que para poder instaurar la paz dentro de Somalia, es necesario la prohibición de éstas junto con el equipo militar hasta que se decida lo contrario con el fin de proteger al pueblo somalí. El uso de armas deberá ser notificado a las Naciones Unidas o al sector de seguridad de la GFS; siendo que su uso sea exclusivo de los Estados, organizaciones internacionales, regionales o subregionales que estén destinadas a tomar medidas para reprimir actos de piratería o robo.
Esta resolución también prohíbe las exportaciones de carbón vegetal en Somalia, alentando a seguir la Política Nacional sobre el Carbón Vegetal de Somalía y así poder gestionar sosteniblemente el uso de éste para el país. Recalca la importancia de las medidas tomadas por ciertas organizaciones, tales como la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC), para poder mejorar la cooperación regional y las medidas tomadas respecto a los flujos y tráficos ilícitos realizados en la vía marina.

Por último, destaca la importancia de la cooperación de las instituciones pertinentes con el Grupo de Expertos sobre Somalia, recalcando la importancia de que los Estados, el GFS, los EMF y la AMISOM proporcionen su ayuda y la información requerida para que el Consejo de Seguridad pueda evaluar y vigilar la aplicación y continuación de la respectiva resolución.

Puntos a Tratar

1. **Contexto**
    a. Causas de los ataques de piratería en África Oriental
        i. Falta de estructuras de seguridad
        ii. Presencia de crimen organizado en fronteras

iii. Pobreza extrema
    1. Desigualdades extremas
iv. Aumento de desempleo
v. Presencia de buques extranjeros
vi. Sobornos y amenazas a gobiernos para tener acceso a las costas de los países

b. Importancia de la zona
    i. Zona estratégica comercial para la comunidad internacional
        1. Transporte de petróleo

c. ¿Dónde suceden los casos de piratería en África Oriental?
    i. Aguas interiores
    ii. Aguas archipelágicas
    iii. Mar territorial de un Estado

2. Desarrollo

a. Consecuencias de la piratería
    i. Tráfico ilegal de:
        1. Drogas
        2. Armas
        3. Personas
            a. Mujeres
            b. Niños, niñas y adolescentes
    ii. Consecuencias sociales
        1. Creación de grupos armados
        2. Incremento de violencia étnica
    iii. Blanqueo de capitales
    iv. Impacto en la economía regional e internacional
        1. Impacto en el comercio internacional
    v. Amenaza contra la seguridad marítima
    vi. Terrorismo marítimo

b. Ataques de piratería en el Cuerno de África
    i. Secuestros de tripulantes
        1. Tripulantes tomados como rehenes para exigir rescate
    ii. Robo a mano armada de buques
        1. Agresiones en aguas territoriales
c. Omisión de denuncias de ataques piratas
    i. Razones por las que no se denuncian estos ataques
        1. Demoras en investigaciones
        2. Mala publicidad para las compañías navieras

Referencias

Fuentes Oficiales

Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados Comité Español. (2019). ¿Conoces la situación en el cuerno de África? *ACNUR*. Recuperado de https://eacnur.org/blog/situacion-cuerno-de-africa-tc-alt45664n-o-pstn-o-pst/

Bacas, J., Bordas, F., Gil, J., Regeiro, R., Sepúlveda, I. & Vega, E. (2009). Crisis somalí, piratería e intervención internacional. *Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado*. Recuperado de: https://iugm.es/wp-content/uploads/2016/07/crisis_somali.pdf

Consejo Europeo. (2020). Operación Atalanta, EUTM Somalia y EUCAP Somalia: se prorrogan los mandatos dos años más. *Unión Europea*. Recuperado de: https://www.consilium.europa.eu/es/press/press-releases/2020/12/23/operation-atalanta-eutm-somalia-and-eucap-somalia-mandates-extended-for-two-more-years/

Díaz del Río, E. (2009). LA PIRATERÍA EN EL CUERNO DE ÁFRICA. Recuperado de: https://armada.defensa.gob.es/archivo/rgm/2009/03/cap02.pdf

Food and Agriculture Organization. (1984). Marine Zones (Declaration) Act 1984. *FAO.* Recuperado de http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/mas5195.pdf

Fernández, F. (2009). Piratería en Somalia: “mares fallidos” y consideraciones de la historia marítima. *Real Instituto Elcano*. Recuperado de: https://core.ac.uk/download/pdf/42966415.pdf

Fundación MAPFRE. (s.f.). Mar territorial. *Fundación MAPFRE*. Recuperado de https://www.fundacionmapfre.org/publicaciones/diccionario-mapfre-seguros/mar-territorial/

Fundación MAPFRE. (s.f.). Aguas interiores. *Fundación MAPFRE*. Recuperado de https://www.fundacionmapfre.org/publicaciones/diccionario-mapfre-seguros/aguas-interiores/

Gobierno de España. (2016). Cuerno de África. *Gobierno de España*. Recuperado de http://www.exteriores.gob.es/Portal/es/PoliticaExteriorCooperacion/Africa/Paginas/CuerdoDeAfrica.aspx

International Maritime Bureau. (2021). Piracy and armed robbery against ships [Piratería y robo armado contra embarcaciones]. *ICC*. Recuperado de https://www.icc-ccs.org/reports/2020_Annual_Piracy_Report.pdf

International Maritime Bureau. (2009). 2009 Worldwide piracy figures surpass 400 [Figuras mundiales de piratería en 2009 sobrepasan 400]. *ICC.* Recuperado de: https://www.icc-ccs.org/index.php/site_content/item/326-2009-worldwide-piracy-figures-surpass-400

International Maritime Bureau. (2009). Pirate attacks off Somalia already surpass 2008 figures [Ataques de piratas fuera de Somalia ya superan las cifras de 2008]. *ICC.* Recuperado de: https://www.icc-ccs.org/index.php/site_content/item/337-pirate-attacks-off-somalia-already-surpass-2008-figures

International Monetary Fund. (2011). El comercio en África Oriental. *IMF.* https://www.imf.org/external/pubs/ft/fandd/spa/2011/12/pdf/data.pdf

Ministerio de Defensa. (s.f.). EUNAVFOR 'Operación Atalanta'. *Gobierno de España*. Recuperado de: https://www.defensa.gob.es/misiones/en_exterior/actuales/listado/atalanta.html

Ministerio de Defensa. (s.f.). Operación Atalanta Luchando contra la piratería en el Océano Índico. *Gobierno de España*. Recuperado de: https://emad.defensa.gob.es/operaciones/operaciones-en-el-exterior/42-ATALANTA/

Ministerio de Defensa. (s.f.). Operación Shield. *Gobierno de España*. Recuperado de: https://www.defensa.gob.es/misiones/en_exterior/historico/listado/ocean-shield.html

Naciones Unidas. (s.f.). Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. *ONU.* Recuperado de: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf

Naciones Unidas. (2002). Declaración del Presidente del Consejo de Seguridad. *ONU*. Recuperado de: https://undocs.org/pdf?symbol=es/S/PRST/2002/35

Naciones Unidas. (2007). Informe S/2007/436. *ONU.* Recuperado de: https://undocs.org/es/S/2007/436

Naciones Unidas. (2018). Resolución 2442. *UN Documents.* Recuperado de https://undocs.org/sp/S/RES/2442%20(2018)

Naciones Unidas. (2020). Resolución 2551. *UN Documents.* Recuperado de https://undocs.org/es/S/RES/2551(2020)

OMI. (s.f.). Contenido y evolución del Código de conducta de Djibouti. *Organización Marítima Internacional*. Recuperado de https://www.imo.org/es/OurWork/Security/Paginas/Content-and-Evolution-of-the-Djibouti-Code-of-Conduct.aspx

OMI. (s.f.). Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. *Organización Marítima Internacional*. Recuperado de: https://www.imo.org/es/OurWork/Legal/Paginas/UnitedNationsConventionOnTheLawOfTheSea.aspx

Organización del Tratado del Atlántico Norte. (s.f.). OPERATION OCEAN SHIELD [Operación Ocean Shield]. *NATO*. Recuperado de: https://mc.nato.int/missions/operation-ocean-shield

Parra, V.Y.O. (2012). LA CRISIS ALIMENTARIA DE 2011 EN SOMALIA: UNA PERSPECTIVA DESDE LA SEGURIDAD HUMANA. Recuperado de https://repositorio.tec.mx/bitstream/handle/11285/628946/33068001110530.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo . (s.f.). Crisis en el cuerno de África. *PNUD*. Recuperado de https://www1.undp.org/content/undp/es/home/ourwork/crisis-response/where-we-do-it/undp_and_the_hornofafricacrisis.html.html

SEMARNAT. (2015). Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas (Derecho del Mar). *Gobierno de México.* Recuperado de: https://www.gob.mx/semarnat/acciones-y-programas/convencion-de-naciones-unidas-sobre-el-derecho-del-mar-asamblea-general-de-la-organizacion-de-las-naciones-unidas-derecho-del-mar

Unión Africana. (s.f.). Antecedentes de la AMISOM. *Unión Africana*. Recuperado de: https://amisom-au.org/amisom-background/

United Nations. (2006). 61ST SESSION OF THE UNITED NATIONS GENERAL ASSEMBLY [Sexagésima primera sesión de la Asamblea General de las Naciones Unidas]. *Permanent Mission of Uganda to the United Nations New York*. Recuperado de: https://www.un.org/webcast/ga/61/pdfs/uganda-e.pdf

United Nations. (2007). Resolution 1744 (2007) [Resolución 1744 (2007)]. *UN*. Recuperado de: https://undocs.org/S/RES/1744(2007)

United Nations. (2014). Resolution 2182 (2014) [Resolución 2182 (2014)]. *UN.* Recuperado de: https://undocs.org/S/RES/2182(2014)

Winston, S. & Castellanos, C. (2011). El comercio en África Oriental. *IMF*. Recuperado de: https://www.imf.org/external/pubs/ft/fandd/spa/2011/12/pdf/data.pdf

Otras Fuentes

Anónimo (2005). IGAD to deploy peacekeepers despite opposition by faction leaders [La IGAD desplegará fuerzas de paz a pesar de la oposición de los líderes de las facciones]. *The New Humanitarian*. Recuperado de: https://www.thenewhumanitarian.org/fr/node/221017

Anónimo (2006). Lifting of arms embargo dangerous, UIC says [El levantamiento del embargo de armas es peligroso, dice UIC]. *The New Humanitarian*. Recuperado de: https://www.thenewhumanitarian.org/fr/node/228933

Asociación de Navieros Españoles. (2016). En 2015, aún sin ningún ataque pirata a buques mercantes, la prevención de la piratería en la zona occidental del Índico supuso unos costes de 1.400 millones de dólares. *ANAVE.* Recuperado de https://www.anave.es/archivo-noticias/1322-2016-06-12-02-00-41

Te interesa. (2014). Así funciona el »hawala», un método de financiación del terrorismo yihadista. *Te interesa.* Recuperado de: https://www.teinteresa.es/espana/funciona-metodo-financiacion-terrorismo-yihadista_0_1114089683.html

BBC Mundo. (2008). Piratas con 2 millones de barriles del mundo. *BBC*. Recuperado de: http://news.bbc.co.uk/hi/spanish/international/newsid_7735000/7735001.stm

BBC News Mundo. (2016). Así funciona la piratería, el sangriento negocio de US$700 millones que afecta a la navegación mundial. *BBC.* Recuperado de https://www.bbc.com/mundo/noticias-37324294

Bangert, K. (2013). OXFORD PUBLIC INTERNATIONAL LAW: INTERNAL WATERS [DERECHO INTERNACIONAL PÚBLICO DE OXFORD: AGUAS INTERNAS]. Recuperado de https://files.pca-cpa.org/pcadocs/ua-ru/01.%20RU%20Preliminary%20Objections/02.%20Legal%20Authorities/RUL-35.pdf

Clayton, J. (2005). Somalia's secret dumps of toxic waste washed ashore by tsunami [Los vertederos secretos de desechos tóxicos de Somalia son arrastrados a la costa por el tsunami]. *The Times* Recuperado de: https://www.thetimes.co.uk/article/somalias-secret-dumps-of-toxic-waste-washed-ashore-by-tsunami-hk36dwtnp8j

Clúster Marítimo Español. (2018). Recomendaciones internacionales contra la piratería. *Clúster Marítimo Español.* Recuperado de https://www.clustermaritimo.es/2018/07/05/recomendaciones-internacionales-contra-la-pirateria/

CNN. (2009). Pirates vow to kill U.S., French sailors [Piratas prometen matar marineros estadounidenses y franceses]. *CNN*. Recuperado de: http://edition.cnn.com/2009/WORLD/africa/04/13/somalia.pirates.revenge/

Díaz, E. (s.f.). LA PIRATERÍA EN EL CUERNO DE ÁFRICA. Recuperado de https://armada.defensa.gob.es/archivo/rgm/2009/03/cap02.pdf

Dryad Global. (s.f.). Piracy in Maritime Law [Piratería en Derecho Marítimo]. *Dryad Global*. Recuperado de https://dg.dryadglobal.com/piracy-in-maritime-law

Dryad Global. (s.f.). The Indian Ocean and Maritime Piracy in Somalia [El Océano Índico y la Piratería Marítima en Somalia]. *Dryad Global*. Recuperado de https://dg.dryadglobal.com/indian-ocean-maritime-piracy-in-somalia

Dryad Global. (s.f.). What is maritime piracy? [¿Qué es piratería marítima?]. *Dryad Global*. Recuperado de https://dg.dryadglobal.com/what-is-maritime-piracy

El País. (2009). El FBI colaborará en la liberación del capitán retenido por los piratas somalíes. *El País*. Recuperado de: https://elpais.com/internacional/2009/04/09/actualidad/1239228005_850215.html

El País. (2010). Los buques de guerra reducen los ataques piratas en el golfo de Adén en un tercio. *El País.* Recuperado de https://elpais.com/internacional/2010/04/21/actualidad/1271800811_850215.html

Espinosa, J. (2008). 'Los piratas son pescadores enfadados. Ahora los pescados son barcos extranjeros'. *El Mundo.* Recuperado de: https://www.elmundo.es/elmundo/2008/12/15/internacional/1229315057.html

Fernández, M. (2014). El negocio de la piratería en el cuerno de África. - Cátedra Paz, Seguridad y Defensa. *Cátedra Psyd*. Recuperado de http://catedrapsyd.unizar.es/observatorio-psyd/opina/el-negocio-de-la-pirateria-en-el-cuerno-de-africa.html

Ibáñez, F. (2013). ANÁLISIS DE LOS ATAQUES PIRATAS SOMALÍES EN EL OCÉANO ÍNDICO (2005- 2011): EVOLUCIÓN Y MODUS OPERANDI. *Instituto Español de Estudios Estratégicos.* Recuperado de: https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4275798.pdf

Index Mundi. (s.f.-a). Tasa de desempleo - Eritrea - Economía. *Index Mundi*. Recuperado de https://www.indexmundi.com/es/eritrea/tasa_de_desempleo.html

Index Mundi. (s.f.-b). Tasa de desempleo - Etiopía - Economía. *Index Mundi.* Recuperado de https://www.indexmundi.com/es/etiopia/tasa_de_desempleo.html

Index Mundi. (s.f.-c). Tasa de desempleo- Kenia - Economía. *Index Mundi.* Recuperado de https://www.indexmundi.com/es/kenia/tasa_de_desempleo.html

Index Mundi. (s.f.-d). Tasa de desempleo- Somalia - Economía. *Index Mundi.* Recuperado de https://www.indexmundi.com/es/somalia/tasa_de_desempleo.html

Index Mundi. (s.f.e). Tasa de desempleo -Sudán - Economía. *Index Mundi.* Recuperado de https://www.indexmundi.com/es/sudan/tasa_de_desempleo.html

Index Mundi. (s.f.-f). Tasa de desempleo- Tanzania - Economía. *Index Mundi.* Recuperado de https://www.indexmundi.com/es/tanzania/tasa_de_desempleo.html

Index Mundi. (s.f.-g). Tasa de desempleo- *Uganda - Economía*. *Index Mundi*. Recuperado de https://www.indexmundi.com/es/uganda/tasa_de_desempleo.html

Index Mundi. (s.f.-h). Tasa de desempleo- *Yibuti - Economía. Index Mundi.* Recuperado de: https://www.indexmundi.com/es/yibuti/tasa_de_desempleo.html#:%7E:text=40%25%20(2017%20est.)

Jaishankar, D. (2016). Indian Ocean region: A pivot for India's growth [Región del Océano Índico: un eje para el crecimiento de la India]. *Brookings*. Recuperado de https://www.brookings.edu/opinions/indian-ocean-region-a-pivot-for-indias-growth/

Kannangara, P. et al. (2018). The Importance of the Indian Ocean: Trade, Security and Norms [La Importancia del Océano Índico: Comercio, Seguridad y Normas]. *LKI*. Recuperado de https://lki.lk/publication/the-importance-of-the-indian-ocean-trade-security-and-norms/

Kostova, B. (2019). Piratería. *Naciones Unidas y El Estado de Derecho.* Recuperado de https://www.un.org/ruleoflaw/es/thematic-areas/transnational-threats/piracy/

Manson, K. (2014). Poverty in the Horn of Africa: donors step in [Pobreza en el Cuerno de África: benefactores intervienen]. *Financial Times*. Recuperado de https://www.ft.com/content/0c2fba43-0644-3894-8773-2ca682187f02

Martín, P. (2015). *LA PIRATERÍA MARÍTIMA, UN FENÓMENO DE ÍNDOLE REGIONAL Y ALCANCE GLOBAL, NATURALEZA E IMPACTO ECONÓMICO*. Recuperado de http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2015/DIEEEO42-2015_Pirateria_PabloMoral.pdf

Méndez, R. (s.f.). LA ENTRADA EN VIGOR DE LA CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR. *UNAM*, Recuperado de: https://revistas.juridicas.unam.mx/index.php/derecho-comparado/article/view/3395/3954

Mija, C. (2021). Piratería en Somalia. *Marine and Naval Engineering*. Recuperado de: https://marineandnavalengineering.com/pirateria-somalia/

Parlamento Europeo. (2012). Piratería marítima, una amenaza para el comercio internacional. *Noticias del Parlamento Europeo.* Recuperado de https://www.europarl.europa.eu/news/es/headlines/world/20120510STO44857/pirateria-maritima-una-amenaza-para-el-comercio-internacional

Singh, A. (2019). Maritime terrorism in Asia: An assessment [Terrorismo marítimo en Asia: Una evaluación]. *ORF*. Recuperado de https://www.orfonline.org/research/maritime-terrorism-in-asia-an-assessment-56581/#:~:text=Maritime%20terrorism%20is%20often%20defined,including%20tourist%20resorts%2C%20port%20areas

Tufts University. (s.f.). Law of the Sea. *Tufts*. Recuperado de https://sites.tufts.edu/lawofthesea/chapter-two/

Westcott, K. (2008). Los piratas de Somalia enfrentan batallas en el mar. *BBC News*. Recuperado de: http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/7358764.stm

Wilhelm, J. (2020). Africa: More poverty despite economic growth. *DW*. Recuperado de https://www.dw.com/en/africa-more-poverty-despite-economic-growth/a-52840817

Imágenes

Data Commons. (s.f.). Producto Interior Bruto per cápita en Yibuti [Gráfico]. *Place Explorer.* Recuperado de https://datacommons.org/place/country/DJI?utm_medium=explore&mprop=amount&popt=EconomicActivity&cpv=activitySource%2CGrossDomesticProduction&hl=es

Data Commons. (s.f.). Producto Interior Bruto per cápita en Eritrea [Gráfico]. *Place Explorer.* Recuperado de https://datacommons.org/place/country/ERI?utm_medium=explore&mprop=amount&popt=EconomicActivity&cpv=activitySource%2CGrossDomesticProduction&hl=es

Data Commons. (s.f.). Producto Interior Bruto per cápita en Etiopía. [Gráfico]. *Place Explorer.* Recuperado de https://datacommons.org/place/country/ETH?hl=es

Data Commons. (s.f.). Producto Interior Bruto per cápita en Kenia [Gráfico]. *Place Explorer.* Recuperado de https://datacommons.org/place/country/KEN?hl=es

Data Commons. (s.f.). Producto Interior Bruta per cápita en Somalia [Gráfico]. *Place Explorer.*Recuperado de https://datacommons.org/place/country/SOM?hl=es

Data Commons. (s.f.). Producto Interno Bruto per cápita en Sudán [Gráfico]. *Place Explorer.* Recuperado de https://datacommons.org/place/country/SDN?hl=es

Data Commons. (s.f.). Producto Interior Bruto per cápita en Tanzania [Gráfico]. *Place Explorer*. Recuperado de https://datacommons.org/place/country/TZA?hl=es

Data Commons. (s.f.). Producto Interior Bruto per cápita en Uganda [Gráfico]. *Place Explorer.* Recuperado de https://datacommons.org/place/country/UGA?hl=es