

Inseguridad marítima y el resurgimiento de la piratería somalí

Maritime insecurity and the resurgence of Somali piracy

Fernando Ibáñez Gómez¹

¹ Universidad a Distancia de Madrid, España

fernando.ibanez@udima.es

RESUMEN. Entre 2005 y 2012, los piratas somalíes recaudaron entre 339 y 413 millones de dólares reteniendo a tripulaciones como rehenes y exigiendo el pago de rescates. Coincidiendo con los ataques de los yemeníes hutíes a la navegación comercial en el sur del mar Rojo y el golfo de Adén, la piratería somalí parece haber resurgido. Los piratas somalíes han protagonizado más de cuarenta incidentes desde noviembre de 2023, y han secuestrado varios buques pesqueros y mercantes tras una década en calma. Por primera vez desde mayo de 2012, estos delincuentes han logrado un rescate de cinco millones de dólares por el secuestro de un buque mercante. Este artículo pretende analizar la situación actual de este resurgimiento de la piratería somalí.

ABSTRACT. Between 2005 and 2012, Somali pirates raked in between \$339m and \$413m by holding crew members hostage and demanding ransom payments. Coinciding with the Yemeni Houthi attacks on commercial shipping in the Southern Red Sea and Gulf of Aden, Somali piracy appears to have re-emerged. Somali pirates have been implicated in more than 40 incidents since November 2023, and have hijacked several fishing vessels and merchant ships after a decade-long lull. For the first time since May 2012, these criminals have achieved a ransom of \$5 million for the hijacking of a merchant vessel. This paper aims to analyse the current situation of this Somali piracy resurgence.

PALABRAS CLAVE: Piratería, Seguridad marítima, Somalia, Océano Índico, Seguridad privada, Hutíes.

KEYWORDS: Piracy, Maritime security, Somalia, Indian Ocean, Private security, Houthis.

1. Introducción

En este artículo vamos a analizar qué está pasando en el área de operaciones de los piratas somalíes desde finales del año 2023. Dicha zona abarca el sur del mar Rojo, el golfo de Adén y la cuenca somalí, dado que se han llegado a producir ataques a cientos de millas de la costa.

Debemos tener en cuenta que la ruta marítima en la que se circunscribe la zona de actuación de la piratería somalí es una de las más importantes a nivel global. Se calcula que por el canal de Suez navega el 12% del comercio mundial y es una de las líneas marítimas de comunicación críticas, dado que, de no existir o ver interrumpida la libertad de navegación por la misma, se obligaría a los mercantes con origen en Europa y destino Asia (o viceversa) a rodear todo el continente africano por el cabo de Buena Esperanza. En la práctica esto supone una travesía más larga, un aumento en el número de días de navegación y un incremento en el gasto de combustible para los mercantes y las navieras. Gastos que, lógicamente, acaban repercutiendo en el consumidor. En el caso de un buque que salga de Shanghái con destino al puerto holandés de Róterdam esto supone añadir 3.000 millas náuticas y 10 días más de navegación respecto a la ruta más corta por Suez (Kuoman, 2024).

La importancia del transporte marítimo para la economía global es enorme. Más del 80% del volumen del comercio internacional de mercancías se realiza por mar (UNCTAD, 2023), lo que explica la enorme preocupación que genera en las principales economías del planeta cualquier incidente o interrupción que afecte al comercio marítimo. Por ejemplo, en marzo de 2021 el buque portacontenedores Ever Given quedó bloqueado en el canal de Suez durante seis días reteniendo un volumen de mercancías equivalente a 9.600 millones de dólares diarios. Y con más de 150 mercantes esperando cruzar el canal (Harper, 2021). Mayor incidencia ha tenido los ataques protagonizados por los hutíes al sur del mar Rojo y en el golfo de Adén desde noviembre de 2023, cuyo impacto en la seguridad del comercio marítimo ha provocado que buena parte de las navieras hayan decidido evitar esta ruta marítima: grandes navieras de buques portacontenedores, como la danesa Maersk y la alemana Hapag-Lloyd, han decidido que sus flotas circunnaveguen el continente africano como medida de precaución. El tránsito marítimo por el estrecho de Bab el Mandeb se ha reducido en un 60% interanual, según datos de Lloyd's List Intelligence (Raydan, 2014). Y para comprender el impacto de esta decisión en algunos países de la región como Egipto, la Autoridad del Canal de Suez reportó en noviembre de 2024 unas pérdidas de 6.000 millones de dólares en los meses previos (Hutson, 2024). Y estos ingresos del canal suponen para El Cairo el 8% de sus presupuestos (UNDP, 2024).

En los primeros años de este siglo y ante la preocupación por el surgimiento de la piratería somalí, la respuesta de la comunidad internacional se concretó, amén de en diversas resoluciones del Consejo de Seguridad de la ONU, en el despliegue de varias operaciones navales multinacionales para hacer frente de forma específica a la piratería. El secuestro de dos yates franceses y del pesquero español Playa de Bakio, ocurridos a lo largo del año 2008, impulsó a Francia y a España a promover la puesta en marcha de la primera operación naval de la historia de la Unión Europea, denominada European Union Naval Force (EU NAVFOR) Somalia-Operation Atalanta. Dicha misión se inició el 8 de diciembre de 2008 y sigue en vigor en el momento de escribir estas líneas (noviembre de 2024). Por su parte, la OTAN llegaría a desplegar tres misiones de lucha contra la piratería de forma consecutiva, denominadas Allied Provider (Proveedor Aliado), Allied Protector (Protector Aliado) y Ocean Shield (Escudo Oceánico). Ante la disminución de los incidentes de piratería, la OTAN decidió el final de su misión el 15 de diciembre de 2016 (NATO, 2016). Una tercera misión fue protagonizada por las Combined Maritime Forces (Fuerzas Marítimas Combinadas, CMF), en las que por entonces participaban unos 40 navíos de más de 20 países para hacer frente a amenazas como el terrorismo, la prevención de la piratería, la reducción del contrabando de personas y drogas y la promoción de la seguridad en el ámbito marítimo. Su base se encuentra en el Mando Central de la Marina de los Estados Unidos (NAVCENT) en Bahrein y bajo el mando de la 5ª Flota. Las CMF crearon específicamente la Combined Task Force 151 (CTF 151) para hacer frente a la piratería somalí en enero de 2009 (Combined Maritime Forces, 2024).



Por otra parte, las acciones de los piratas somalíes se convirtieron en una especie de excusa geoestratégica para que hicieran aparición en la zona buques de guerra de diversos países que quisieron proteger a sus mercantes a título individual y sin formar parte de ninguna operación multinacional. Fue el caso de las marinas rusa, china, india o japonesa. A destacar en especial el caso de China, que incluso ha establecido una base en Yibuti en las proximidades del estrecho de Bab el Mandeb. Una presencia que, aunque justificada oficialmente para hacer frente a la piratería, no deja de servir también para favorecer la libertad de navegación de los buques portacontenedores con origen o destino a los puertos chinos, dado el papel de Pekín como gran exportador a nivel global. De igual forma, para mostrar músculo logístico y militar ante Estados Unidos o India (Baqués, 2019).

También se puso en marcha desde finales de 2008 un corredor de seguridad en el golfo de Adén en el que se despliegan unidades navales para dar protección a los mercantes que lo atraviesan, entre 1.500 y 2.000 cada mes (UNCTAD, 2024). En esta protección en el corredor de seguridad también participan unidades de países que no forman parte de una de las coaliciones desplegadas, como es el caso de China o Japón.

Las aguas del golfo de Adén y de la cuenca de Somalia han visto desde el mes de noviembre de 2023 un notable incremento de incidentes de piratería somalí. Hasta 42 incidentes se han reportado en apenas un año. Se trata de una situación bastante anómala, dado que apenas se habían producido incidentes en los diez años previos. Los cambios legislativos producidos en diversos países para permitir el embarque de vigilantes de seguridad privada armados supusieron un elemento disuasorio notable. Ningún buque con guardias embarcados ha sido secuestrado en esta región. De hecho, desde mayo de 2012 los piratas somalíes no habían logrado secuestrar un barco por el que obtener un rescate. Este hecho provocó que los líderes piratas se dedicaran a otros negocios más rentables. Sin embargo, la situación ha cambiado tras el secuestro exitoso de un granelero en marzo de 2024 y el pago de un rescate de 5 millones por su liberación un mes después. En este artículo vamos a analizar los incidentes piratas que han ocurrido en los últimos años, el resurgimiento de la piratería somalí y cuáles pueden ser las causas detrás de este fenómeno.

2. Metodología

Centrándonos ya en nuestro objeto de estudio, el delito de piratería marítima viene establecido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) del año 1982. Se define como un acto de violencia cometido con fines privados en alta mar (o en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado) por la tripulación o pasajeros de un buque o una aeronave contra otro buque o aeronave (Naciones Unidas, 1982).

Si el delito ocurre en una zona sometida a la jurisdicción de un Estado (por ejemplo, sus aguas territoriales) ya no se habla de piratería sino de robo a mano armada en el mar, tal y como recoge la Resolución A1025 (26) de la Organización Marítima Internacional. En este caso es un acto ilícito de violencia cometido con fines privados contra un buque, o contra las personas o bienes a bordo, en aguas interiores, aguas archipelágicas o el mar territorial de un Estado (Organización Marítima Internacional, 2009).

Tal y como explicamos en otro lugar, la clave para definir un delito como piratería es que ocurra en un lugar que se encuentre fuera de la jurisdicción de un país, es decir, en la alta mar y no en aguas territoriales (Ibáñez, 2021).

En nuestra opinión, en estos momentos hay tres fuentes que nos pueden servir para saber lo que ocurre cuando hablamos de piratería somalí: el Centro de Información sobre Piratería de la Oficina Marítima Internacional (International Maritime Bureau, en adelante IMB) cuyas estadísticas podemos ver en la primera figura (Figura 1). Con sede en Kuala Lumpur, se creó en 1992 para monitorizar 24 horas al día los incidentes de piratería y robo a mano armada en el mar a nivel global. También es uno de los puntos de contacto al que reportan los barcos que sufren un asalto o intento de asalto por piratas y ladrones. Y el Centro informa inmediatamente a las agencias y fuerzas locales para que presten asistencia al buque atacado. Publica informes

trimestrales y anuales, así como una página web con un mapa de incidentes de piratería que actualiza de forma periódica (IMB Piracy Reporting Centre, 2024a).

En segundo lugar, tenemos la oficina de UKMTO (United Kingdom Marine Trade Operations), puesta en marcha en Dubái por el Reino Unido a raíz de los atentados del 11 de septiembre contra Estados Unidos, y que desde 2007 se ha centrado en la piratería marítima. La UKMTO sirve actualmente de enlace entre la industria marítima y las fuerzas militares presentes para luchar contra la piratería somalí. Sus informes trimestrales sobre incidentes piratas en la región son muy útiles, pero en el momento de escribir este artículo todavía no ha publicado la información correspondiente al último trimestre de 2023 y a los tres primeros trimestres de 2024, que forman parte del ámbito temporal que queremos analizar (UK Maritime Trade Operations, 2024).

La tercera fuente la constituye el Centro de seguridad marítima para el cuerno de África (Maritime Security Centre- Horn of Africa, MSCHOA). El MSCHOA fue puesto en marcha por la operación Atalanta, la fuerza naval europea desplegada en 2008 para hacer frente a la piratería frente a las costas de Somalia. Dicho centro coopera con el sector marítimo con el fin de comunicar a la industria las últimas orientaciones en materia de lucha contra la piratería, y promover que las compañías navieras y operadores registren los movimientos de sus buques por la región para poder auxiliarles si fuera necesario.

El MSCHOA tiene su sede en Brest y dispone de una base de datos sobre incidentes de seguridad marítima. Si bien sus informes trimestrales no son de acceso público, sí que publica de forma abierta documentos actualizados sobre la situación de la piratería en la región, denominados UPDATE ON THE PIRACY THREAT OFF THE COAST OF SOMALIA. Según la última de estas actualizaciones, desde noviembre de 2023 y hasta el momento de escribir estas líneas se han producido 42 incidentes relacionados con la piratería somalí (EUNAVFOR ATALANTA, 2024).

Para llevar a cabo nuestro análisis referido a la piratería somalí, debemos tener en mente que desde el mes de mayo de 2012 los piratas somalíes no habían sido capaces de secuestrar un buque con su tripulación y obtener un rescate como pago a su liberación... hasta el 12 de marzo de 2024. Ese día, a las 8.53 horas UTC, el granelero Abdullah, de bandera bangladeshí, fue secuestrado por piratas cuando navegaba a unas 550 millas al este de Mogadiscio. Tanto el mercante como los 23 miembros de la tripulación fueron conducidos hasta la costa somalí donde el buque fue fondeado. El barco sería liberado un mes más tarde, el 15 de abril, tras el pago de un rescate de cinco millones de dólares (Martín, 2024). Por primera vez en casi doce años, un grupo pirata somalí lograba un botín semejante. Y al calor de este incidente, se han producido otros ataques piratas. En este artículo queremos identificar las posibles causas que explican este aparente resurgimiento de la piratería somalí.

Los cambios legislativos producidos en diferentes países con el fin de permitir el embarque de vigilantes de seguridad privada armados (España fue pionera en dichas modificaciones legales tras el secuestro de los atuneros Playa de Bakio y Alakrana en 2008 y 2009, respectivamente) habían supuesto un punto de inflexión en los beneficios obtenidos por los piratas. Durante esos doce años esta medida se convirtió en un elemento disuasorio más que suficiente para que los líderes piratas de Somalia decidieran cambiar su línea de negocio. Las estadísticas confirman esa dramática caída en los ataques de piratas somalíes según los buques mercantes y pesqueros contrataban equipos de seguridad privada (Ibáñez, 2014). De hecho, ningún mercante que llevase un equipo de seguridad armado a bordo pudo ser secuestrado por piratas somalíes.

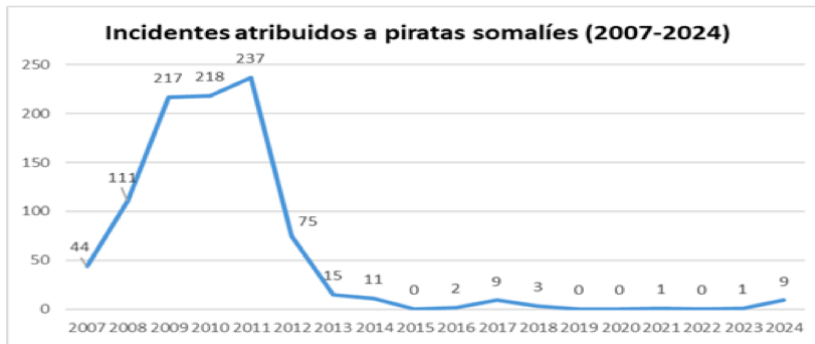


Figura 1. Incidentes atribuidos a piratas somalíes entre 2007 y el 30 de septiembre de 2024. Fuente: Elaboración propia con datos del Centro de Información sobre Piratería de la Cámara de Comercio Internacional (IMB Piracy Reporting Centre, 2024b).

Esta disminución de los incidentes piratas en aguas de Somalia derivó en una reducción de la considerada Área de Alto Riesgo para la navegación en la región (High Risk Area o HRA) (Figura 2). Esta área se estableció en 2010, pero se redujo drásticamente el 1 de diciembre de 2015 (apenas se habían producido 11 incidentes en el año previo, en 2014). La falta de incidentes provocó una nueva reducción del HRA el 1 de mayo de 2019. La decisión fue tomada por varias organizaciones del ámbito de la industria naviera y petrolera: BIMCO, que agrupa a armadores, operadores y socios con intereses en la industria naviera; la Cámara Naviera Internacional, que reúne a representantes de más del 75% de la flota mercante mundial; INTERCARGO e INTERTANKO (que representan, respectivamente, a los intereses de los armadores y operadores de buques de carga seca y de petroleros) y el Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF). Y se adoptó tras consulta con las naciones implicadas, la UKMTO y las fuerzas navales militares desplegadas. Aún se redujo nuevamente el área en septiembre de 2019 y mayo de 2021, y la falta de incidentes piratas provocó la supresión del Área de Alto Riesgo el 1 de enero de 2023 (Connell et al., 2023).

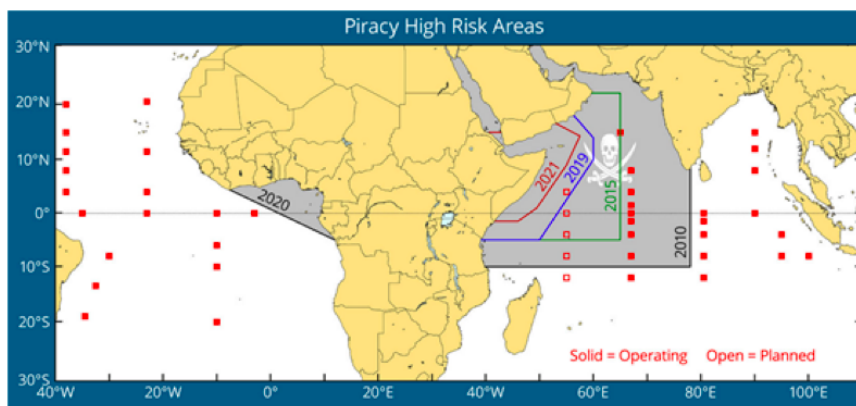


Figura 2. Extensión de las Áreas de Alto Riesgo para la navegación establecidas en el océano Índico entre 2010 y 2021. Fuente: Connell et al. (2023).

El modus operandi de los piratas somalíes, que no ha cambiado en los últimos años, consiste en la mayoría de los casos en secuestrar un pesquero (denominado dhow), que posteriormente utilizan como barco nodriza. Desde el mismo despliegan un par de lanchas con motores fueraborda para capturar mercantes y pesqueros, para lo que hacen uso de armas automáticas y lanzagranadas. Si logran subir a bordo, se dirigen al puente de mando y obligan a la tripulación a conducir el barco hasta su base pirata en la costa. Entonces, da comienzo la negociación para obtener un rescate.

Este negocio les supuso a los piratas somalíes unos ingresos de entre 339 y 413 millones de dólares entre los años 2005 y 2012, según un estudio llevado a cabo por el Banco Mundial, la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (ONUDD) e INTERPOL. Esos beneficios se reparten entre los inversores

(que pueden llevarse entre el 30% y el 75% del monto del rescate) y los piratas de bajo nivel, que reciben entre 30.000 y 75.000 dólares por barco capturado, esto es, entre el 1% y el 2,5% del pago medio de un rescate (WORLD BANK, UNODC e INTERPOL, 2013). Las comunidades costeras que participan del negocio también se benefician dado que a los secuestrados y a sus captores hay que proporcionarles desde alimentos hasta khat, un arbusto habitual en el África oriental, muy consumido por los piratas por sus efectos estimulantes y alucinógenos.

Lógicamente, los principales inversores suelen reinvertir los beneficios tanto en nuevos actos de piratería como en otras actividades delictivas como el tráfico de personas o el contrabando de armas.

De forma paralela a la reducción del área de riesgo, hubo una notable caída en el embarque (y por lo tanto la contratación) de guardias armados en los años 2015 y 2016. Este hecho se manifestó de forma particular en la cuenca somalí, lejos de la costa, dado que se consideraba que en dicha zona era menor el riesgo de sufrir ataques piratas. Así, en 2017 el porcentaje de buques que declaraban llevar a bordo guardias armados en la cuenca somalí no llegaba al 20%, mientras que en la zona del golfo de Adén se mantenía por encima del 50%.

3. Resultados

3.1. Incidentes significativos entre los años 2013 y 2022

En todo caso, desde 2013 y antes del auge de ataques piratas ocurrido desde finales de 2023, se produjeron algunos incidentes preocupantes, que vamos a relatar a continuación tomando como fuente los diferentes informes publicados por el ya citado IMB. Por ejemplo, en octubre de 2016 el buque cisterna CPO Korea navegaba a unas 300 millas de la costa somalí cuando desde una embarcación seis personas comenzaron a perseguirlo. Hubo intercambio de disparos entre el equipo de seguridad y los piratas, que no lograron abordar el barco. Era el primer ataque de piratas somalíes contra un mercante en dos años y medio.

En marzo de 2017 un pequeño petrolero, el Aris 13, fue atacado por dos embarcaciones piratas y más de dos decenas de piratas lograron abordarlo cuando navegaba a menos de veinte millas de la costa somalí. Era el primer secuestro de un buque comercial por parte de piratas somalíes en casi cinco años. Tres días después del secuestro, la Fuerza Policial Marítima de la región somalí de Puntlandia rodeó a los piratas, produciéndose un intercambio de disparos. La operación terminó en un acuerdo por el cual los piratas dejaban en libertad al Aris 13 y a su tripulación a cambio de llevarse su carga (combustible) y evitar ser detenidos. El hecho de que el Aris 13 no llevara embarcado un equipo de seguridad privada fue el factor clave que permitió su secuestro.

Apenas tres semanas después, en las proximidades de la isla yemení de Socotra, piratas somalíes secuestraron el Al Kausar, un pesquero con diez indios a bordo que transportaba trigo y azúcar desde Dubái al puerto de Bosaso (en Puntlandia). Según contó un miembro de la tripulación al propietario, había a bordo cinco piratas armados. Los piratas acabarían rindiéndose a fuerzas somalíes de la localidad de Hobyo que habían logrado rodear el barco y perseguir a los piratas tierra adentro.

La resolución de estos secuestros demuestra que las autoridades regionales somalíes (las de Puntlandia en el caso del secuestro del Aris 13 y las de Galmudug en el del Al Kausar) han desarrollado en los últimos años capacidades para hacer frente a los piratas, sobre todo, si se trata de desarrollar operaciones en tierra o cuando el barco secuestrado se encuentra fondeado o próximo a la costa.

El 17 de noviembre de 2017 el portacontenedores de bandera panameña Ever Dynamic fue atacado a unas 300 millas de la costa somalí por un esquife con cinco piratas a bordo que intentaron asaltar el buque en dos ocasiones sin éxito. El aumento de velocidad por el mercante evitó el abordaje, que estuvo a punto de no ser frustrado. La ausencia de seguridad privada pudo ser crítica en este caso. 24 horas después y a 88 millas al este de la localización del ataque al Ever Dynamic, el pesquero Galerna III, de bandera de Seychelles, pero perteneciente a la firma española Albacora, también sufrió un ataque desde un esquife pirata. Los guardias

armados embarcados realizaron disparos de advertencia y los piratas abortaron el ataque.

En febrero de 2018 el petrolero Leopard Sun, de bandera de Singapur, fue atacado por dos esquifes piratas a unas 150 millas al este de Somalia. Hubo intercambio de disparos entre los piratas y los guardias armados. Aunque el incidente se prolongó durante casi media hora, los piratas no lograron abordar el mercante.

El 16 de octubre de 2018, y en la misma zona en la que fueron atacados el Ever Dynamic y el Galerna III, un granelero de pabellón de Hong Kong, el KSL Sydney, se encontraba a unas 340 millas de la costa somalí cuando fue atacado por un esquife con cuatro piratas a bordo. Hubo intercambio de disparos entre los guardias armados y los piratas, que intentaron abordar el mercante sin éxito.

El 19 de abril de 2019 cinco piratas capturaron el pesquero yemení Al Azham frente a las costas de Somalia. Tras visitar una base pirata e incorporar más miembros a la embarcación, atacaron dos días después, el pesquero Adria, de bandera surcoreana, que fue aproximado por dos esquifes en los que se avistaron armas. Uno de los esquifes siguió al pesquero durante una hora. El pesquero español Txori Argi procedió a auxiliarlo. Desde el esquife se disparó un lanzagranadas contra los pesqueros. Los equipos de seguridad embarcados en los pesqueros realizaron disparos contra los esquifes y los piratas se retiraron. Los pesqueros se alejaron del lugar. Pero el mismo día y en la misma zona el pesquero Shin Shuen Far 889 también fue atacado por dos esquifes que no lograron su objetivo por la intervención del equipo de seguridad privada que llevaba embarcado. El pesquero sería interceptado por fuerzas de la operación Atalanta, liberando a los 23 miembros de su tripulación y capturando a cinco piratas.

En todo el año 2020 el único incidente reseñable no guardó relación con la piratería y afectó al mercante Aegean II, de bandera panameña. Al parecer en agosto de ese año el barco tuvo problemas y decidió realizar reparaciones en la localidad somalí de Bereeda, situada en el cuerno de África. Mientras se encontraba allí seis personas con uniforme militar abordaron el barco y obligó al equipo de seguridad privada a desarmarse. Otras cinco personas armadas y sin uniforme subieron al barco y hubo un enfrentamiento entre ambos grupos de asaltantes. El resultado fue que se llevaron dinero, teléfonos móviles, ordenadores y efectos personales de la tripulación. Un tercer grupo abordó el barco y los otros dos lo abandonaron. El barco dejó el lugar en dirección a la localidad somalí de Bosaso.

El único incidente reportado en 2021 se produjo el 13 de agosto y afectó al buque de pasajeros y carga rodada Anatolian que fue atacado por un esquife con 4/5 piratas a bordo a unas tres millas de la costa somalí. Los piratas abrieron fuego contra el barco y un disparo de lanzagranadas provocó daños cerca del puente de mando. Durante una hora y cuarenta minutos los piratas intentaron capturar el barco, pero los guardias armados a bordo lograron evitar el asalto. Ni la tripulación ni los guardias resultaron heridos.

En 2022 no se produjo ningún ataque pirata somalí.

Como se ve, el número de ataques piratas somalíes ha sido relativamente escaso entre los años 2013 y 2022. De hecho, se han producido más incidentes de seguridad marítima relacionados con la guerra civil en Yemen, iniciada en 2014, y que enfrenta a los rebeldes hutíes, apoyados por Irán, con el gobierno yemení. También en ocasiones se han producido incidentes con pescadores yemeníes, que no guardan relación con incidentes piratas.

3.2. Resurgimiento de la piratería somalí desde noviembre de 2023

Desde noviembre de 2023 hasta noviembre de 2024 (concretamente, el 15 de noviembre, fecha de finalización de este artículo), el MSCHOA ha reportado un total de 42 incidentes de piratería distribuidos mensualmente de acuerdo con los datos que se muestran en la figura 3. De ellos, 27 han sido secuestros y ataques. Y otros 15 han sido aproximaciones sospechosas.

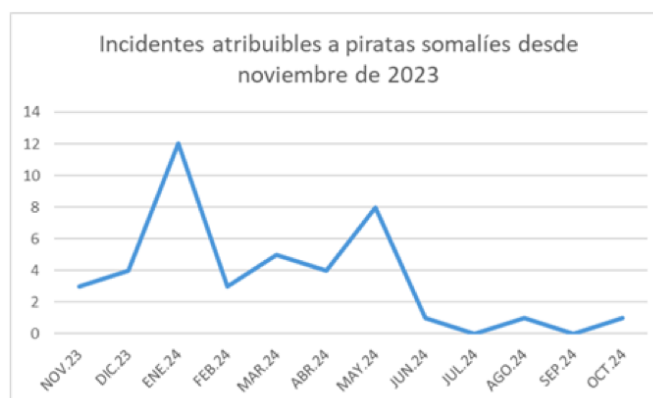


Figura 3. Incidentes atribuidos a piratas somalíes desde noviembre de 2023. Fuente: Elaboración propia con datos del MSCHOA.

El primer incidente del nuevo auge de la piratería somalí se produjo el 22 de noviembre de 2023 cuando el Comandante de la Guardia Costera somalí alertó a la operación Atalanta del secuestro de un pesquero iraní, de nombre Almeraj 1, frente a las costas de Eyl (en la región somalí de Puntlandia). El pesquero llegó a estar a más de 230 millas de la costa, pero acabó perdiendo los dos esquifes que remolcaba debido a las malas condiciones meteorológicas, lo que le hizo volver a aguas somalíes (EUNAVFOR ATALANTA, 2023). La operación Atalanta, que lo rastreaba, alertó de esa situación a las autoridades somalíes para que tomaran el relevo. Algunos de los agresores fueron detenidos por la Fuerza policial marítima de Puntlandia.

Ese relevo que los efectivos europeos tuvieron que hacer con las autoridades somalíes se produjo porque en marzo de 2021 el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas decidió no extender la autorización a la operación Atalanta para actuar en aguas somalíes. Se trata de una autorización que se venía prorrogando desde junio 2008 cuando una resolución de dicho órgano autorizó a los estados a “entrar en las aguas territoriales de Somalia con el fin de reprimir actos de piratería y robo a mano armada en el mar, en forma compatible con las acciones de esa índole permitidas en alta mar respecto de la piratería con arreglo a las disposiciones pertinentes del derecho internacional”, siempre, eso sí, que se obtuviera la autorización del Gobierno Federal de Transición somalí (Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, 2008).

La decisión de no prorrogar dicha autorización fue adoptada a instancias de Somalia, “dado que no se han registrado ataques de piratería ni casos de robo a mano armada frente a las costas de Somalia en los últimos cuatro años” y por considerar que el país “está determinado a asumir la plena responsabilidad en materia de seguridad de sus aguas interiores, en consonancia con el derecho nacional e internacional, y ha adoptado medidas concretas para adquirir capacidades a fin de luchar activamente contra la delincuencia marítima, que incluyen el despliegue rápido de la armada y la guardia costera y capacidades de alta tecnología” (Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, 2022).

Apenas unos días después del incidente en el que estuvo implicado el Almeraj 1, el 27 de noviembre, el petrolero Central Park, de la compañía Zodiac Group, de propietario israelí, es abordado por personas armadas en el golfo de Adén, en las proximidades del estrecho de Bab el Mandeb, pero no logran hacerse con el control del mercante. Ese mismo día dos misiles lanzados desde las áreas controladas por los hutíes en Yemen impactan en las proximidades del mercante y del destructor norteamericano USS Mason. El Pentágono declaró que el abordaje contra el Central Park parecía haber sido llevado a cabo por piratas somalíes y no hutíes.

Dos días después, el 29 de noviembre, otro pesquero iraní de nombre Al Ashkaan con 24 paquistaníes a bordo, fue secuestrado por siete piratas somalíes cerca de la costa de Qandala (Puntlandia). El pesquero fue utilizado como buque nodriza para capturar el 14 de diciembre el granelero Ruen a 600 millas de la costa somalí. Aunque la tripulación se refugió en una ciudadela o habitación del pánico, los piratas lograron echarla abajo. Tras una operación de cuarenta horas, la marina india logró a finales de marzo de 2024 la rendición de

35 piratas y liberó a los tripulantes del buque. Los piratas fueron trasladados a Bombay para su procesamiento (Peri, 2024).

Según fuentes de la Operación Atalanta, los piratas utilizaron el Ruen también como buque nodriza para secuestrar el granelero Abdullah el 12 de marzo de 2024, por el que obtendrían, como antes señalamos, un rescate de cinco millones de dólares un mes después.

El 22 de diciembre de 2023 un pesquero, en este caso yemení y de nombre Al Emarat, fue secuestrado por 20 personas fuertemente armadas a unas siete millas al norte de Eyl (Puntlandia). El barco fue liberado el 11 de enero de 2024 sin que haya pruebas de que se pagara un rescate. El 23 de diciembre otro pesquero yemení de nombre Fatah Al Khair fue secuestrado a unas 30 millas de Ras Hafun (Puntlandia). También fue liberado el 11 de enero. El 30 de diciembre y cerca de Ras Hafun fue secuestrado el pesquero Al Sager. Y el 2 de enero de 2024 el pesquero Al Ayoos 81 cerca de Qandala, en la costa norte somalí, donde otro barco (del que MSCHOA desconoce la información) también fue capturado al día siguiente. El 13 de enero otros dos pesqueros yemeníes fueron secuestrados a unas treinta millas al norte de Eyl. Y el 18 y el 19 de enero fueron también capturados el Al Jabar y el Al Waheeb, respectivamente: el primero en el golfo de Adén, frente a Yibuti, y el segundo frente a la costa de Omán. Es muy probable que parte de estos pesqueros secuestrados se utilizaran como buques nodriza para lanzar ataques en los días y semanas posteriores.

Por ejemplo, el 4 de enero el granelero Lila Norfolk, de bandera liberiana, fue abordado por un grupo de piratas a unas 460 millas al este de Eyl. La tripulación se refugió en una ciudadela. Los piratas huyeron antes de que efectivos de la marina india lograran al día siguiente liberar al mercante y su tripulación.

El 27 de enero el pesquero Lorenzo Putha 4, con seis esrilanqueses a bordo, fue secuestrado a unas 400 millas de Seychelles por tres piratas somalíes desde un esquife. Efectivos militares de este país lograron liberar al barco y a su tripulación, y detener a los piratas. Según los detenidos, en la zona aún se encontraba el buque nodriza con once piratas a bordo (Seychelles Nation, 2024). Ese mismo día el granelero liberiano Waimea fue atacado en el mar Árabe a casi 700 millas de la costa somalí. Un esquife con 4-5 personas a bordo salió, probablemente, desde un barco nodriza y se acercó a unos 300 metros del mercante. El equipo de seguridad privada a bordo del mercante realizó disparos de advertencia y los piratas abortaron el ataque.

Al día siguiente fueron capturados otros dos pesqueros de nombre Al Mecca y Al Makkah a unas 16 millas de la costa norte somalí. Y un día después, el 29 de enero, ocurriría lo mismo con dos pesqueros iraníes: el Iman, secuestrado a unas 35 millas frente al cuerno de África; y el Al Naeemi, capturado a unas 210 millas al este de la costa somalí (Ras Hafun). Tanto el Iman como el Al Naeemi serían liberados por la marina india (Mahadzir, 2024).

El 2 de febrero es secuestrado por siete piratas somalíes al norte de la cuenca somalí el pesquero iraní Omari con once iraníes y ocho paquistaníes a bordo. El 7 de febrero es liberado por la armada India (Abraham, 2024). India, de hecho, se convirtió en estos meses en el gran proveedor de seguridad en la región, dado que desplegó hasta doce buques de guerra (Johnson, 2024). La operación Atalanta tenía desplegado el 15 de noviembre de 2024 un único buque de superficie, la fragata española Santa María.

El 7 de febrero fue atacado el pesquero iraní Al Amin desde un esquife con 7-8 piratas a bordo. Aunque dispararon contra el pesquero, este pudo continuar con su actividad.

El 2 de marzo un pesquero iraní del que se desconoce su nombre fue secuestrado por once piratas. Según la policía de Puntlandia, salieron de la localidad somalí de Jiifle, cerca del lugar donde estaba fondeado el Ruen, que se encontraba para entonces en manos de los piratas.

El 21 de marzo el petrolero Yamilah III, de bandera liberiana, fue atacado por un esquife a unas 100 millas al norte de Socotra. Hubo un intercambio de disparos entre los piratas y el equipo de seguridad privada y los

piratas abortaron el ataque.

El 28 de marzo fue secuestrado el pesquero iraní Al Kambar 786 con 23 pescadores a bordo por nueve piratas armados a unas 45 millas al sur de la isla yemení de Socotra. Equipos de operaciones especiales de dos buques de guerra indios lograron al día siguiente liberar al pesquero y arrestar a los piratas.

El 10 de mayo el petrolero Chrystal Arctic, con bandera de Islas Marshall, fue atacado por un esquife con seis piratas a bordo a unas 96 millas al norte de la localidad somalí de Bosaso, en el golfo de Adén. Hubo un intercambio de disparos entre los piratas y el equipo de seguridad privada. Producto de dicho intercambio, se produjo un incendio en el esquife y los piratas abortaron su aproximación. Los piratas fueron arrestados por efectivos de la fragata española Canarias y fueron entregados a las autoridades de Seychelles para su procesamiento.

El 13 de mayo el pesquero iraní Al Fajr 2 con 21 personas a bordo, fue abordado por un esquife con cinco piratas a unas 57 millas al sureste de la localidad somalí de Garacad. Al día siguiente los piratas abandonaron el pesquero tras hacerse con las provisiones y 100 litros de combustible.

El 23 de mayo el carguero Basilisk, de bandera liberiana, fue abordado desde dos esquifes a 395 millas al este de Mogadiscio. La tripulación se encerró en una ciudadela y el mercante permaneció a la deriva. Efectivos de la fragata española Canarias abordaron el carguero y liberaron a los 17 miembros de la tripulación.

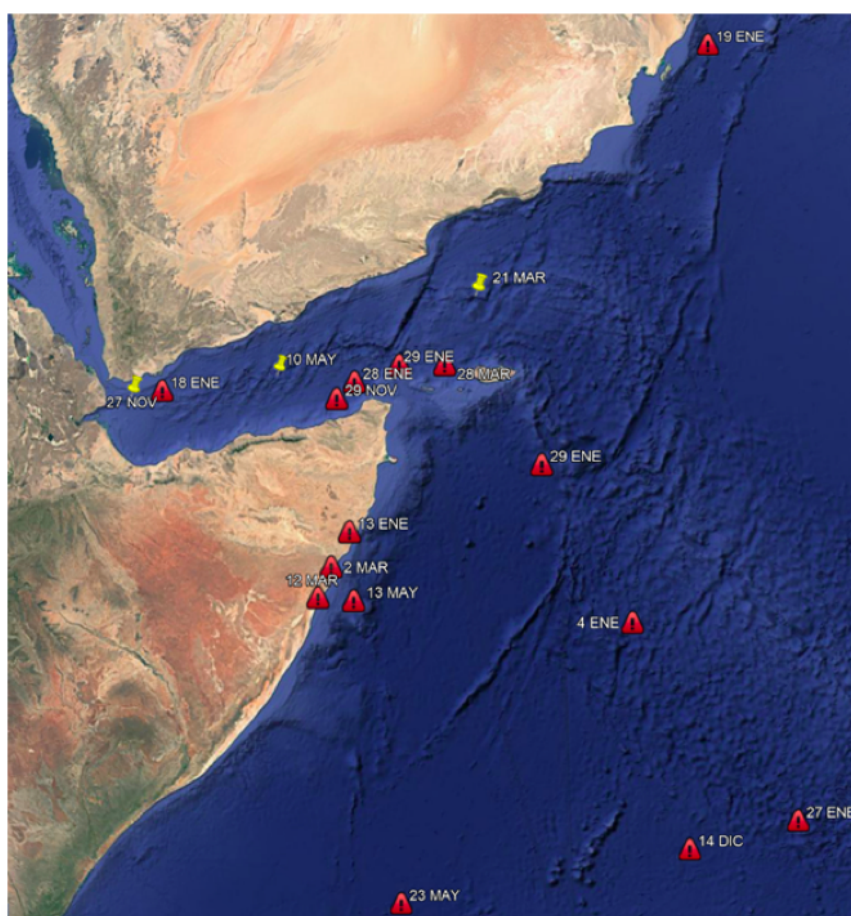


Figura 4. En rojo, secuestros y en amarillo ataques fallidos (de los que se conoce su localización exacta) de piratas somalíes desde noviembre de 2023 a octubre de 2024. Fuente: Elaboración propia con datos del MSCHOA.

Además de todos estos incidentes de secuestros y ataques piratas (Figura 4), el MSCHOA ha reportado una quincena de aproximaciones sospechosas (Figura 5).

La primera se produjo el 31 de enero de 2023 sobre el granelero Yasa Aysen 2, de bandera de Islas Marshall, que fue aproximado por dos barcos nodriza al cual amenazaron por radio VHF y lanzaron un esquife contra el mercante. El buque aumentó la velocidad y cambió el rumbo, abortando los piratas el asalto.

El 9 de abril de 2024, el petrolero Hafnia Caterina, de bandera de Singapur, fue abordado por cuatro esquifes a 500 millas al este de Socotra. Dos de ellos se acercaron a dos millas del buque. Posteriormente, se dirigieron a un pesquero verde que estaba en las proximidades y que podría ser un buque nodriza.

El 20 de abril el petrolero Torm Australia, de pabellón danés, sufrió la aproximación de un esquife con cuatro piratas a bordo a unas 545 millas al este de Socotra. Un pesquero verde estaba en las proximidades con otros 2 esquifes.

El 21 de abril el portacontenedores MSC Diego, de bandera panameña, sufrió la aproximación de tres esquifes a 50 millas al sureste de Socotra. Se observó un pesquero verde con dos esquifes más. El equipo de seguridad armado realizó disparos y los esquifes se dispersaron.

El 28 de abril el carguero Topaz Belaya, con bandera de las Islas Marshall, fue aproximado por un esquife a 46 millas al norte de Socotra. El equipo de seguridad armado hizo sonar la alarma y realizó disparos de advertencia. El esquife abandonó la persecución.

El 8 de mayo el petrolero Maersk Tangier, de bandera danesa, sufrió la aproximación de un esquife con tres piratas a bordo a 360 millas al este de Socotra. Muy cerca fue avistado un pesquero verde, de nombre Messiah Antony, que podría ser el barco nodriza y remolcaba tres esquifes. El equipo de seguridad mostró las armas y el esquife se alejó.

El 13 de mayo el granelero Propel Progress, de pabellón panameño, fue aproximado por tres esquifes con doce personas a 20 millas al este de Mogadiscio. El equipo de seguridad mostró sus armas y los esquifes se retiraron.

El 23 de mayo el carguero Al Amal, de bandera panameña, fue aproximado por tres pesqueros a 220 millas al este de Eyl. Aumentó la velocidad y dejó atrás a los pesqueros.

El 25 de mayo el petrolero Olympic Life, con bandera de las Islas Marshall, fue aproximado por un esquife a 80 millas náuticas al sureste de la ciudad yemení de Al Mukallah. El esquife siguió al buque durante una hora y a una distancia de unos 150 metros. El mercante aumentó su velocidad y el esquife abortó la persecución.

El 31 de mayo el petrolero Arabesca, de pabellón de las islas Cook, sufrió la aproximación de un pesquero y tres esquifes a apenas 17 millas al noroeste del incidente anterior. El buque aumentó su velocidad y el equipo de seguridad mostró sus armas. El pesquero y los esquifes se alejaron.

El 7 de junio el granelero Pacific Honor, de bandera de Islas Marshall, fue aproximado por un presunto buque nodriza y un esquife a 360 millas al sureste de Mogadiscio. El esquife se acercó a menos de 400 metros. El equipo de seguridad a bordo realizó disparos de advertencia y el esquife y el presunto buque nodriza se alejaron.

El 26 de agosto el petrolero Vela, de pabellón de Hong Kong, fue aproximado en el golfo de Adén por un esquife. Según fuerzas policiales de Puntlandia, el esquife fue posteriormente interceptado en la costa de la localidad somalí de Bareeda (Kelly, 2024).

El 23 de octubre el granelero Huan Hang 99, de bandera china, fue aproximado a unas 48 millas al sur de la localidad yemení de Adén por cinco esquifes. El equipo de seguridad efectuó disparos de advertencia y los esquifes detuvieron su aproximación.

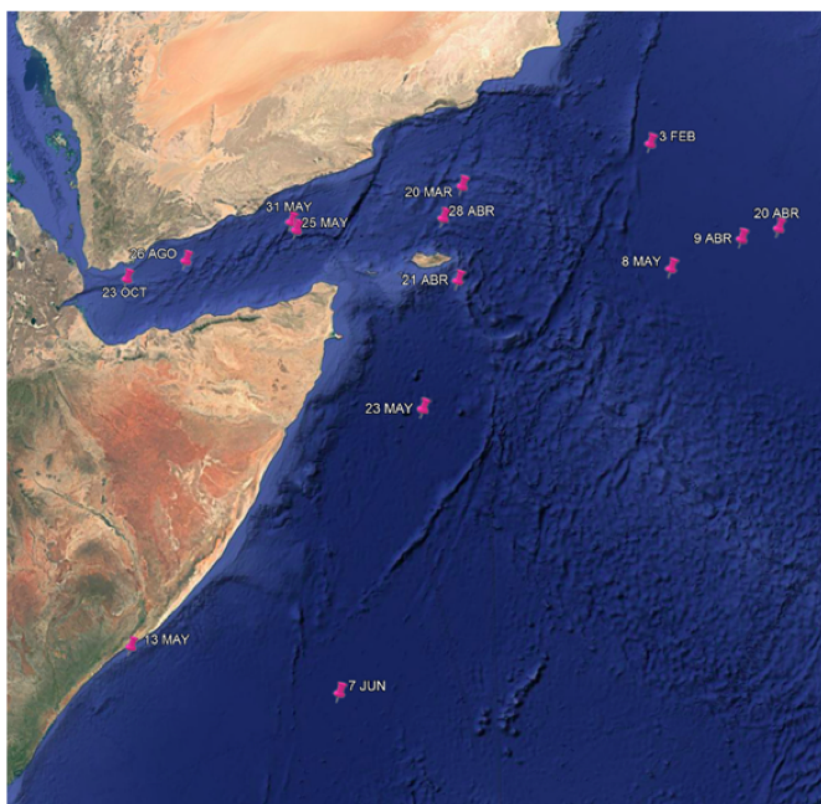


Figura 5. Aproximaciones sospechosas (de las que se conoce su localización exacta) de piratas somalíes desde noviembre de 2023 a octubre de 2024. Fuente: Elaboración propia con datos del MSCHOA.

3.3. Análisis de los incidentes

Según los datos del MSCHOA, desde noviembre de 2023 y hasta noviembre de 2024 se han producido 42 incidentes piratas. Es muy significativo que mientras el IMB sólo ha reportado nueve incidentes desde el 1 de enero hasta el 30 de septiembre de 2024 (figura 3), el MSCHOA haya informado, en el mismo periodo, de 34 casos. Estas cifras confirman, en primer lugar, que la mayoría de los incidentes protagonizados por piratas somalíes que se están produciendo no se reportan al IMB. La importancia de reportar los incidentes a los diferentes organismos que los monitorizan es crucial dado que, en caso contrario, es imposible disponer de información suficiente para hacer una apropiada evaluación del riesgo.

Por otra parte, los piratas han demostrado una alta tasa de éxito. En 23 de los 42 incidentes (54%) registrados por el MSCHOA los piratas lograron abordar y secuestrar el barco. Este éxito ha sido especialmente significativo cuando el objetivo de sus acciones se ha centrado en los pesqueros, sobre todo, iraníes que faenan cerca de la costa somalí, y en particular, hasta el mes de marzo de 2024. Con posterioridad a esa fecha apenas se han atacado pesqueros. Y aunque buena parte de los 19 pesqueros secuestrados fueron liberados, parece evidente que algunos de ellos se han usado con posterioridad como buques nodriza desde los cuales lanzar nuevos ataques contra mercantes. Es una estrategia habitual de los piratas somalíes: hacerse con pesqueros desde los cuales atacar buques mercantes por los que pueden obtener un rescate mayor.

Tampoco resulta extraño el uso de mercantes como barcos nodriza, como ha ocurrido con el secuestro del

granelero Abdullah utilizando para ello el granelero Ruen. El 30 de octubre de 2010 los piratas secuestraron el petrolero Polar, de bandera maltesa, a 800 millas de la costa somalí. Y el 26 de noviembre de ese mismo año, lo usaron para hacerse con el portacontenedores Albedo. Ese cambio en su modus operandi, ocurrido hace 15 años, les permitió pillar desprevenidos a barcos que esperaban que un ataque pudiera venir desde un pesquero, pero no desde un mercante (Ibáñez & Esteban, 2013). Este tipo de pesqueros caen fácilmente en manos de los piratas somalíes porque suelen faenar sin la presencia de equipos de seguridad privada a bordo, lo que los hace especialmente vulnerables. También es raro que dispongan de una ciudadela que les permita atrincherarse frente a los asaltantes.

En este sentido es muy significativo que las aproximaciones sospechosas y los intentos de secuestros fallidos se concentren sobre buques mercantes. Este tipo de barcos sí suelen disponer de guardias armados a bordo y, en su defecto o de forma complementaria, ciudadelas en las que puede encerrarse toda la tripulación. Allí suelen disponer de agua y comida y pueden comunicarse con el exterior para solicitar ayuda. Ambas son medidas disuasorias, particularmente la presencia de vigilantes de seguridad privada armados, y suelen evitar la captura del barco. Por ello, ha aumentado la presencia de guardias armados en los barcos que navegan en esta región. Si en noviembre de 2023 en torno a un 50% de los buques que atravesaban el golfo de Adén embarcaron vigilantes, la cifra superó el 80% a partir de enero de 2024 ante el aumento de secuestros y ataques.

Desde el punto de vista temporal es habitual que la influencia de los monzones provoque unas condiciones poco favorables para la actividad pirata lejos de la costa somalí, en particular, entre junio y septiembre, algo que se puede comprobar fácilmente con los datos aportados por el MSCHOA. Sólo se han producido dos incidentes en ese trimestre, y uno de ellos en la zona occidental del golfo de Adén, más resguardada. Por la misma razón, a partir de octubre de 2024 han aumentado los incidentes piratas.

Geográficamente hablando, los ataques más próximos a la costa se han producido, sobre todo, en aguas de Puntlandia, zona protagonista de la piratería que azotó esta región entre los años 2005 y 2012. Localidades como Eyl se hicieron famosas entonces y han vuelto a resurgir ahora, al menos, para servir de fondeaderos más o menos seguros para los piratas.

El caso del secuestro del granelero Abdullah merece un análisis más detallado, dado que el pago de un rescate de cinco millones de dólares por su liberación puede haber supuesto un enorme incentivo para atraer a nuevos grupos piratas al mar. Se han publicado vídeos en redes sociales en los que se observa el momento del ataque pirata, por ejemplo, en la cuenta de Youtube del canal bangladeshí Channel 24 (2024). Una de los aspectos más sorprendentes es que desde el mercante no se utiliza ninguna de las recomendaciones habituales que la propia industria promueve ante un ataque pirata: no se despliegan maniobras evasivas (por ejemplo, no parece que se aumente la velocidad del barco ni se navega en zigzag ni se usa el sistema contraincendios para dificultar el abordaje) y no hay concertinas o barreras para evitar el acceso a los asaltantes. Además, la tripulación muestra una actitud pasiva. Aunque se ve en el vídeo a cinco marineros, ninguno hace nada por evitar el abordaje ni siquiera por refugiarse en una posible ciudadela para evitar ser capturados. De hecho, sorprende la facilidad con la que el primer pirata consigue subir a la cubierta. Se puede afirmar que, de haber tomado las medidas mínimas para evitar ser capturados (al menos, el encierro en una ciudadela), es muy probable que ni la tripulación ni el granelero Abdullah hubieran sido capturados.

En este sentido cabe la pena destacar el contraste con lo ocurrido con el granelero Lila Norfolk, abordado por piratas el 4 de enero de 2024, dos meses antes del secuestro del Abdullah. La tripulación del Lila Norfolk se refugió en una ciudadela, lo que impidió a los piratas hacerse con el control del mercante. Y en 24 horas la marina india pudo liberar al buque y a la tripulación. Por supuesto, de haber llevado embarcado un equipo de seguridad privada armado, los piratas no habrían abordado ninguno de los dos mercantes.

3.4. Posibles causas del resurgimiento de la piratería somalí

A la hora de analizar las causas por las que ha resurgido la piratería somalí desde finales del año 2023, hay un factor temporal que resulta evidente. Los nuevos ataques piratas han coincidido con la reactivación de los hutíes y el inicio de sus ataques contra mercantes al sur del mar Rojo y en el golfo de Adén. De hecho, la primera acción exitosa de los hutíes se produce el 19 de noviembre de 2023 sobre el carguero de vehículos Galaxy Leader, tres días antes del primer ataque pirata reportado en este periodo, que afecta al pesquero iraní Almeraj 1. De hecho, la Policía Marítima de Puntlandia reportó la presencia de hutíes en territorio somalí dedicados a formar a piratas para lanzar ataques en la región. En la práctica esto podría dar a entender una influencia iraní en la región.

Fuentes relacionadas con empresas de seguridad privada consideran que el origen de los ataques a los pesqueros guardaría relación con la inestabilidad política en la propia Puntlandia. De hecho, en enero de 2024 fue reelegido para un segundo mandato el presidente Said Abdulahi Deni. Dicha elección se hace de forma indirecta, dado que los clanes eligen a los 66 diputados del parlamento que, posteriormente, eligen al presidente y al vicepresidente. Según las citadas fuentes, Deni procede del subclán Osman Mohamoud y debería haber rotado la presidencia con el subclán Isse Mohamud. El conflicto estaría en la lucha entre los aspirantes por los ingresos que se obtienen de las licencias de pesca. Esa sería la razón, según dichas fuentes, de que se atacaran pesqueros. Por ejemplo, el propietario del pesquero Al Ashkaan sería el mismo que el del Almeraj 1 (ambos secuestrados en noviembre de 2023). Y dicho propietario apoyaba al presidente Deni mientras que los piratas que secuestraron sus pesqueros pertenecían a un clan que se oponía a la reelección del presidente de Puntlandia (Ambrey, 2024).

Otro elemento detrás del nuevo auge de la piratería puede estar relacionado con la sobrepesca por parte de flotas extranjeras, derivada de un aumento de la concesión de licencias tanto por las autoridades de Puntlandia como del gobierno federal somalí. Los pescadores locales se quejan de que no hay un seguimiento ni control que asegure que los pesqueros cumplen las condiciones establecidas. A esos pesqueros habría que sumar los que, directamente, faenan sin licencia. De hecho, aunque los pesqueros extranjeros tienen prohibido pescar con redes de arrastre a menos de 24 millas náuticas de la costa, para reservar esa zona a las comunidades pesqueras locales, éstas se lamentan de que la mayoría de esos pesqueros extranjeros (sobre todo de Irán, India o Pakistán) no respetan esas limitaciones. Algunos pescadores locales también se quejan de que la Fuerza de Policía Marítima de Puntlandia logró detener a un pesquero con tripulación iraní, pero que lo acabaron liberando porque tenía una licencia válida y no querían tener problemas con las autoridades de Teherán. El propio conflicto político interno en Puntlandia que se ha prolongado desde meses antes de las elecciones de enero de 2024 también habría desviado recursos de las fuerzas policiales de esta región, lo que habría favorecido un menor control de las actividades costeras (Mahmood, 2024).

Otros analistas hacen referencia a un posible acuerdo entre piratas y el grupo yihadista somalí Al Shabaab, por el que los terroristas protegerían a los piratas a cambio de un 30% de los rescates. De esta forma, Al Shabaab podría obtener una nueva fuente de financiación, después de que el gobierno somalí congelara sus cuentas bancarias (Defencweb, 2024).

Por otra parte, las tensiones regionales se han incrementado notablemente en los últimos meses en el cuerno de África. El gobierno federal somalí ha acusado a Etiopía de realizar una entrega ilegal de armas al gobierno de Puntlandia (cabe recordar que Somalia y Etiopía estuvieron en guerra en 1977 y 1978 por la región de Ogadén). A principios de 2024 estalló una crisis constitucional entre el gobierno federal somalí y Puntlandia, ante la intención del primero de cambiar la Constitución, algo que rechazaron las autoridades de Puntlandia, abandonando en marzo de 2024 las instituciones federales y firmando varios acuerdos con Etiopía. También cabe reseñar el acuerdo alcanzado en enero de 2024 entre Etiopía y Somalilandia, región autodeclarada independiente en 1991, pero no reconocida internacionalmente. Gracias a dicho acuerdo, Somalilandia alquiló a Etiopía un puerto y una salida al mar, a cambio de un futuro reconocimiento oficial de la independencia de la región somalí. También ha provocado tensiones el acuerdo de cooperación militar

firmado por Egipto y Somalia en agosto de 2024 por el que El Cairo enviaría armas y unos 5.000 soldados a Somalia. Egipto y Etiopía mantienen relaciones difíciles desde 2011, cuando los etíopes iniciaron la construcción de la presa del Gran Renacimiento en el río Nilo. Para Egipto los etíopes podrían alterar su caudal, afectando gravemente a su país (Forniès, 2024).

4. Conclusiones

Los incidentes de piratería somalí han resurgido con fuerza desde finales del año 2023, una situación que ha sorprendido por su virulencia y por su alta tasa de éxitos. Aunque puede haber motivaciones internas en algunos de los secuestros reportados, relacionadas con la situación política en la región somalí de Puntlandia, parece obvio que el pago de un rescate de cinco millones de dólares a los piratas ha supuesto un incentivo para que nuevos grupos piratas se lancen a probar fortuna. El secuestro de pesqueros ha sido un paso imprescindible para que los piratas dispongan de la logística necesaria para intentar capturar tripulaciones de buques mercantes, que son los que les pueden proporcionar ingresos importantes en forma de rescates. Es previsible que el aumento en la contratación de guardias privados armados en los buques que navegan por la región reduzca las posibilidades de éxito de los piratas. Asimismo, si se mantiene una importante presencia de buques de guerra (a destacar el esfuerzo desarrollado por la marina india), es altamente probable que las navieras que no embarquen seguridad privada, pero logren proteger a sus tripulaciones mediante el uso de ciudadelas, puedan ver a sus mercantes y marineros asistidos por las fuerzas militares. De ser así, el resurgimiento de la piratería somalí que se ha vivido no debería mantenerse en el tiempo. Al menos, mientras se adopten (y mantengan) las medidas de autoprotección que han demostrado ser eficaces en el pasado reciente.

Financiación

Esta investigación no recibió financiación externa.

Cómo citar este artículo / How to cite this paper

Ibáñez Gómez, F. (2025). Inseguridad marítima y el resurgimiento de la piratería somalí. *Revista de Pensamiento Estratégico y Seguridad CISDE*, 10(1), 97-112. <https://doi.org/10.54988/cisde.2025.1.1622>

Referencias

- Abraham, B. (2024). Indian Navy Foils Somali Pirate Attack, Saves Pakistani, Iranian Crew From Hijacked Ship. *India Times*. (<https://bit.ly/3AvkzQe>).
- Ambrey (2024). Ambrey Threat Update. (<https://bit.ly/3Z7zSZ3>).
- Baqués, J. (2019). Las claves de la presencia china en Yibuti. *Revista General de Marina*, 277(7). (<https://bit.ly/4foizZ9>).
- Channel 24 (2024). *নরিপদা দশো ফরিয়া আনার সর্বাত্মক চেষ্টা চলছে* | MV Abdullah | Channel 24. (<https://bit.ly/48llo4N>).
- Combined Maritime Forces (2024). CTF 151: Counter-piracy. (<https://bit.ly/3YEuw5W>).
- Connell, K. J.; McPhaden, M. J.; Foltz, G. R.; Perez, R. C.; Grissom, K. (2023). Surviving Piracy and the Coronavirus Pandemic. *Oceanography*, 36(2-3), 44-45. <https://doi.org/10.5670/oceanog.2023.212>.
- Consejo de Seguridad de Naciones Unidas (2008). Resolución 1816 (2008) Aprobada por el Consejo de Seguridad en su 5902ª sesión, celebrada el 2 de junio de 2008. (<https://bit.ly/3YLd93p>).
- Consejo de Seguridad de Naciones Unidas (2022). Carta de fecha 26 de febrero de 2022 dirigida a la Presidencia del Consejo de Seguridad por el Representante Permanente de Somalia ante las Naciones Unidas. (<https://bit.ly/40EaHhM>).
- Defenceweb (2024). Somali piracy surges as new threat diverts resources. Defenceweb. (<https://bit.ly/3NW5RF5>).
- EUNAVFOR ATALANTA (2023). Eunavfor Atalanta Successfully Tackles A Maritime Security Incident In The North Western Indian Ocean. (<https://bit.ly/4fbpYuG>).
- EUNAVFOR ATALANTA (2024). Update on the piracy threat off the coast of Somalia. (<https://bit.ly/4hqv2gm>).
- Forniès, D. (2024). Somaliland, Puntland, and the geopolitical quest for a state in the Horn of Africa. *Nationalia*. (<https://bit.ly/4fAC1Sj>).
- Harper, J. (2021). Suez blockage is holding up \$9.6bn of goods a day. *BBC*. (<https://bbc.in/3O8nxNC>).
- Hutson, T. (2024). The Houthis are winning in the Red Sea – rest of the world on the back foot. *Defenceweb*. (<https://bit.ly/40O76h4>).
- Ibáñez, F. (2014). Inseguridad marítima en el golfo de Guinea: lecciones aprendidas de la lucha contra la piratería somalí. *Revista del Instituto Español de Estudios Estratégicos*, 4. (<https://bit.ly/3UOWj2h>).

- Ibáñez, F. (2021). Piratería marítima: estado de la cuestión. *Revista de Pensamiento Estratégico y Seguridad CISDE*, 6(2), 71-86. (<https://bit.ly/3TjKy0p>).
- Ibáñez, F.; Esteban, M.A. (2013). Análisis de los ataques piratas somalíes en el océano índico (2005-2011): evolución y modus operandi. *Revista del Instituto Español de Estudios Estratégicos*, 1. (<https://bit.ly/3YACsVJ>).
- IMB Piracy Reporting Centre (2023). Piracy and Armed robberies against ships. 2023 Annual Report. (<https://bit.ly/3UD4EGt>).
- IMB Piracy Reporting Centre (2024a). IMB Piracy & Armed Robbery Map 2024. (<https://bit.ly/3YOILX6>).
- IMB Piracy Reporting Centre (2024b). Piracy and armed robberies against ships. Report for the period 1 January-30 September. (<http://bit.ly/48BC7Xr>).
- Johnson, K. (2024). How Pirates Kick-Started India's Navy Into Action. *Foreign Policy*. (<https://bit.ly/40BZEWF>).
- Kelly, M. (2024). Somali piracy could be re-returning. [Publicación]. LinkedIn. (<https://bit.ly/48AqBeU>).
- Kuoman, A. (2024). Red Sea on edge: Houthi attacks disrupt vital shipping routes. *Global Affairs*. (<https://bit.ly/3Z2CtTL>).
- Mahadzir, D. (2024). Indian Navy Repels 3 Somali Pirate Hijackings. *USNI News*. (<https://bit.ly/3Cad9SN>).
- Mahmood, O. (2024). The Roots of Somalia's Slow Piracy Resurgence. *International Crisis Group*. (<https://bit.ly/4hAXjkz>).
- Martin, G. (2024). MV Abdullah released by Somali pirates, apparently after ransom paid. *DefenceWeb*. (<https://bit.ly/3C5CFZp>).
- Naciones Unidas (1982). Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. (<https://bit.ly/3Cni0jL>).
- NATO (2016). NATO Operation Ocean Shield Closing. (<https://bit.ly/3CrI4Ky>).
- Organización Marítima Internacional (2009). Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques. (<https://bit.ly/4fLimPG>).
- Peri, D. (2024). Somali pirates used an Iranian fishing vessel to hijack MV Ruen. *The Hindu*. (<https://bit.ly/4fcP0tq>).
- Raydan, N. (2024). The Ship Operators Shrugging Off Houthi Attacks. *The Washington Institute*. (<https://bit.ly/3O5xoDY>).
- Seychelles Nation (2024). Sri Lankan fishermen rescued from pirates arrive in Seychelles. *Seychelles Nation*. (<https://bit.ly/3YA8Szz>).
- UK Maritime Trade Operations (2024). Quarterly reports 2023-2021. (<https://bit.ly/3YNcVsx>).
- UNCTAD (2023). Launch of the Review of Maritime Transport 2023. (<https://bit.ly/3Z3JrII>).
- UNCTAD (2024). 2024 Navigating maritime chokepoints. Review of maritime transport. (<https://bit.ly/3YEFY1e>).
- UNDP (2024). Potential Socioeconomic Impacts of the Gaza War on Egypt: A rapid assessment. (<https://bit.ly/4962rtf>).
- WORLD BANK, UNODC e INTERPOL (2013). Pirate Trails, Tracking the illicit financial flows from pirate activities off the Horn of Africa. (<https://bit.ly/4ekLSKS>).