propeller bcn news

Año 2
Número 15
Febrero 2009

BOLETÍN INFORMATIVO DEL PROPELLER CLUB OF UNITED STATES EN BARCELONA

Xavier Pitarque, Jordi Trius, Francisco Benavente Meléndez de Arvas y Carlos Martínez Campo

LUCHA CONTRA LA PIRATERÍA

10.02.2009
El Propeller Club de Barcelona ha celebrado su almuerzo del mes de febrero en el restaurant Barceloneta, como es habitual. En esta ocasión, el Propeller se acercó a la problemática de la piratería en el mundo, especialmente en el Golfo de Adén, y las iniciativas de defensa tomadas por las Autoridades de distintos Estados, todo ello gracias a la disertación pronunciada por el Comandante Naval de Barcelona, Capitán de Navío don **Francisco Benavente Meléndez de Arvas.**

Sigue pág. 2

SUMARIO:

Lucha contra la piratería (págs. 1 y 2). Opinión (pág. 3) Cinco nuevos socios (pág. 4). Nuestros invitados (pág. 4). Vivir en Dundee, por Albert Badía (pág. 5). Ponencia del Comandante Naval de Barcelona (págs. 6 a 11), Notas del Club (pág. 12).

LUCHA CONTRA LA PIRATERÍA (Sigue)

Francisco Benavente Meléndez de Arvas es un niño de Avilés que leyó "Veinte mil leguas de viaje submarino", de Julio Verne, y se enamoró de la Mar. Puso inteligencia y voluntad a porfía y unos años después, ya Comandante Marítimo de Barcelona, luce un brillante currículum: Ejerció el Mando de la Patrullera "JAVIER QUIROGA" y del submarino "MARSOPA". Ha estado destinado en buques de Guerra Anfibia, dragaminas y submarinos; y en el Estado Mayor del Arma Submarina dirigiendo las Secciones de Personal, Organización y Armas, y el Centro de Reclutamiento de Baleares, es Vocal de la Junta de Doctrina de Guerra Submarina y de la Junta de Doctrina de Armas Submarinas. Además de Capitán de Navío, cuenta con los cursos de Postgrado en Resolución de Conflictos Armados y Gestión de Crisis, Especialidad de Submarinos y Armas Submarinas, Curso Superior de General Almirante, de Buceo de la Armada, de Guerra Electrónica, de Gestión Logística, y de Táctica Naval. Es Licenciado en Ciencias Políticas, Diplomado en Tributación y Asesoría Fiscal y actualmente cursa el Doctorado en «Estudios de Paz, Seguridad y Defensa» en el Instituto Universitario Gutiérrez Mellado de la UNED.

Durante la disertación, el Comandante cifró los elementos esenciales del problema y anunció las líneas de política de defensa para su solución in situ. Sin perjuicio de que reproducimos íntegramente la ponencia gracias a su gentileza, en este punto sí queremos dejar apuntadas las líneas fundamentales: Existe piratería allí donde hay costa marítima, miseria en la población, la riqueza de occidente pasa frente a sus costas, y la estructura del Estado ribereño ha colapsado. Es lo que permite su infraestructura básica: la existencia de bolsas de miseria en las que poder reclutar piratas, territorio ribereño donde poder establecer bases en tierra con total impunidad, y una cierta sencillez en las operaciones, ya que el uso de las nuevas tecnologías permite situar el buque objetivo en el espacio y en el tiempo con facilidad. Hoy, por fin, la Comunidad Internacional tras los esfuerzos del Consejo de Seguridad de la ONU, tras las iniciativas bilaterales de Francia y España, y con un impulso importante de la Comunidad Internacional, se ha puesto en marcha la "operación Atalanta" que constituye la creación de un pasillo marítimo en la zona de conflicto, protegidos por las Armadas nacionales de diversos países de la Unión Europea, operación que cuenta con el apoyo logístico de la NATO. Reproducimos en las páginas siguientes el texto íntegro de la ponencia. (Págs. 6 a 11).

OPINIÓN

¿DEFENSA O DIPLOMACIA?

Algo ha sucedido en el mundo cuando un Comandante Naval diserta cuarenta minutos sobre la lucha contra la piratería e invierte los primeros treinta y cinco en hablar de Derecho Internacional Público y Relaciones Internacionales. La guerra ya no es un arte de lucha contra el contrario con total libertad de acción dentro el marco del Derecho de Guerra: es una intervención armada sujeta a los protocolos de Derecho Internacional de los Estados y de las Organizaciones Internacionales, y sujeta –en Derecho interno- a las Leyes de la Defensa Nacional, de la Carrera Militar y las Reales Ordenanzas Militares que, en resumen, proclaman el respeto a las personas, etnias, ideologías e instituciones y la proporcionalidad del uso de la fuerza. Eso sí, estas tres leyes –corpus jurídico principal de los Ejércitos- exigen el sacrificio de los soldados hasta la entrega de sus propias vidas tal como lo han hecho a lo largo de la Historia, desde que S.M. don Fernando VI promulgó las Ordenanzas de la Armada en el año 1748.

No cabe duda que la supremacía del Derecho sobre la fuerza en un desideratum de siglos que hoy, por fin, se convierte en realidad en el ámbito de la Civilización Occidental. La lástima es que sólo afecta a los Estados y a sus fuerzas de intervención. Los piratas, los terroristas y –en fin- todos aquellos que hacen de su vida la destrucción de las de los demás, gozan de unas garantías jurídicas que ellos mismos no respetan y, aún peor, que usan como factor coadyuvante en sus acciones.

Es muy difícil discernir entre el respeto y la indefensión, entre el abuso de la fuerza y la legítima defensa. Aún más difícil si el discernimiento se hace en las sedes de las Organizaciones Internacionales y en los despachos de los Embajadores, al calor de la diplomacia y haciendo posturas para salir bien en los telediarios. ¿No será, acaso, demasiado lustre para un problema real que se vive a miles de millas de allí…?

Carlos Escribano

CINCO NUEVOS SOCIOS

El Propeller Club de Barcelona sigue creciendo con la incorporación de profesionales y empresarios del sector marítimo.

En esta reunión de febrero se han incorporado los nuevos socios del Club **Jordi Trius** (Director General de MARMEDSA), **Albert Pallarés** (Director General de Combalía Agencia Marítima), **Stefan Poppe** (Director Comercial del trader de café y cacao MOLENBERGNATIE), **Judith Contel** (Editora de GOT CARGA); y **Laín Repsold**, Director en España del operador de VAN DER VLIST. A todos ellos les damos nuestra bienvenida.

NUESTROS INVITADOS

Han tenido la gentileza de acompañarnos el Capitán de Corbeta **Jesús Amellugo**, segundo Jefe de la Comandancia Marítima de Barcelona; el abogado **Jaime Rodrigo de Larrucea**, el abogado y Cónsul Honorario de Chipre **Andrés Condomeque**, el Capitán Marítimo de Tarragona **Fernando Collado**, **Conchi Girona**, de la UPC, la Oficial de Máquinas **Inés Nevado**, y la abogado **Mónica Comas**. Los invitados comentaron sus distintas actividades durante el coloquio

A todos ellos les agradecemos su presencia.

Stefan Poppe y Carlos Martínez Campo

Judith Contel y Carlos Martínez Campo

VIVIR EN DUNDEE

Crónica de Albert Badía

Situada en la costa Este y orillando el río Tay, Dundee es la cuarta ciudad por número de habitantes de Escocia. Su origen se remonta a un asentamiento de la Edad del Hierro, aunque su nombre actual proviene del latín Donum Dei, que significa regalo de Dios. Hace bastante frío, aunque –según dicen- es la ciudad escocesa con más horas de sol de promedio (unas 1.400 al año). El sólo hecho de contarlas ya produce escalofríos.

En el año 2004, Dundee fue reconocida como Ciudad de Comercio Justo, lo que supone un reconocimiento como promotora de este tipo de comercio. Aunque no todo fueron luces en esta ciudad. Su historia esta llena de contrastes. Durante los siglos XVIII y XIX, Dundee fue la capital del mundo de la industria textil del lino y el yute. Éste último trajo una gran prosperidad a hasta el punto de que, según cuentan, la vecindad de Broughty Ferry llegó a concentrar el mayor número de fortunas del planeta. Aún hoy, las mansiones que yerguen en sus calles recuerdan la suntuosidad de otros tiempos y la riqueza de los antes llamados "barones del yute".

El yute es una fibra vegetal que procede del subcontinente indio. Cargado en barcos, no paraba de llegar al puerto de Dundee. Desde las fábricas, los obreros –en su gran mayoría mujeres- lo esperaban impacientes para poder faenar y ganar así el jornal. Rebelde y difícil de tratar, la naturaleza del yute fue doblegada gracias al aceite de ballena, y luego transformada en hilado del yute, en un proceso gracias al cual se llegó a exportar a todo el mundo. No es de extrañar que, junto con la industria textil, el comercio ballenero y los astilleros fueran lo más prominente de la economía local. Hubo un tiempo en que todas las materias primas de la alimentación (azúcar, cereales, café, arroz, etc.) eran cargadas en sacos de yute. Curiosamente los acontecimientos bélicos también contribuyeron al apogeo de esta fibra natural: los uniformes, las cuerdas y las tiendas militares se hacían de yute.

El textil, como contrapartida, trajo consigo el paradigma de la desigualdad de clases propio de la revolución industrial británica. La producción local empezó a decaer a mediados del siglo XX y llegó a su fin en los años 1960 ante la afluencia arrolladora de las fibras sintéticas. El declive industrial supuso una regresión social y económica que, como en tantas otras ciudades de Europa, estigmatizó el crecimiento de la ciudad y le llevó a apostar por otro tipo de economía. En el caso de Dundee, por la industria agropecuaria, la educación y el turismo.

Espero que a mis amigos del Propeller Club, no todos navegantes o comerciantes aunque sí emprendedores sin excepción, les haya gustado esta breve reseña sobre Dundee**.**

ANÁLISIS ESTRATÉGICO

La proliferación de ataques al tráfico mercante en aguas del Cuerno de África y Golfo de Adén ha elevado el viejo expediente de la piratería al primer nivel de atención de los mass-media universales. También lo ha transformado en motivo primario de estudio de los centros de operaciones navales (CON). No es un historia nueva, pero ahora presenta innovaciones que obligan a reformar las estrategias.

Debe tenerse en consideración que las tácticas de la piratería combinan la acción en aguas territoriales y en mar abierto, con apoyos en tierra. Además, como siempre ha ocurrido, la piratería emerge en espacios donde un diferencial de riqueza no encuentra defensa oportuna por las instituciones jurídicas estatales con soberanía en ellos. Hoy vuelve a surgir en áreas que los Estados no son capaces de controlar, lo que exige un estudio de cómo se puede verificar el encaje de la cuestión al amparo del Derecho Internacional (DI). Por último, esta piratería coetánea aprovecha con eficiencia las ventajas de la tecnología moderna, empleando medios de posicionamiento y comunicación de última generación y se beneficia de la agilidad actual del movimiento de capitales para cobrar rescates.

Conviene resaltar la frontera legal que el DI establece para calificar estos asaltos. Estaremos ante un acto de piratería si éste sucede fuera de las aguas de soberanía de un Estado; sin embargo será simple bandidaje si ocurre dentro de ese espacio. Más adelante volveremos sobre este matiz.

Piratería como acción armada. Debilidades y fortalezas.

Como acto violento con armas, los asaltos de piratas son tan viejos como la historia de la navegación. Una característica constante en todas sus modalidades y todos los tiempos es la dependencia absoluta de bases en tierra firme como requisito indispensable para sostener la actividad. Esta es su *primera y principal debilidad*, los liga a tierra firme, a zonas donde la autoridad del estado, en el sentido weberiano del término, es débil o inexistente, por lo que la simple interposición de tal Autoridad haría inviable el negocio pirata.

En nuestro mundo globalizado no todo el espacio ha quedado sometido a la autoridad jurídica de un «Estado de Derecho», ni se reconoce la de una Comunidad Internacional hipotéticamente ecuménica. Sigue ocurriendo, como en los tiempos antiguos, que tal autoridad no lo abarca todo y, en grandes áreas, ni siquiera existe. Es el caso de los «estados fallidos», «estados embrión» y «áreas pardas», zonas en las que aunque la autoridad del estado ribereño no exista sobre el terreno, por el fracaso de sus instituciones, sí existe en el escenario internacional, por lo que las acciones de los demás Estados deben ser legalmente sostenibles y coherentes, mal que nos pese.

Los objetivos económicos de los asaltos piratas han variado. Hoy, la variante más en boga se ha practicado durante años y se sigue practicando en el Estrecho de Malaca. Consiste en asaltar un barco con gran violencia, a veces causando víctimas entre la tripulación o el pasaje sólo si es preciso por razones de rapidez y eficacia, coger todo lo que haya de valor, preferentemente dinero que los buques mercantes suelen llevar para sus necesidades en una caja fuerte, y escapar sin dañar gravemente buque ni carga. Este hecho se ve favorecido por el escaso número de tripulantes que llevan los buques automatizados de hoy. La influencia sobre la totalidad del tráfico mercante de la zona es tan reducido que la flota mercante mundial ha seguido usando asiduamente este estrecho. Como simples contramedidas son comunes el uso de alambre de espino o electrificado recubriendo el coronamiento de popa. Como único efecto perjudicial se puede citar un incremento en las primas de los seguros imposible de evaluar, pues es un dato que las aseguradoras guardan celosamente.

En Somalia las circunstancias son diferentes. Es algo ex-novo, con uso masivo de nuevas tecnologías. El modus operandi está bien establecido: varias embarcaciones de escaso desplazamiento y alta velocidad procedentes de tierra o de un buque nodriza, con tripulaciones bien armadas, aborda por sorpresa a buques de todo tipo, tomando como rehén a la tripulación y conduciendo habitualmente la nave capturada a los puertos de Eyl y de Hobyo, en la costa de la región autónoma de Puntlandia, auténticas guaridas de bucaneros. El grupo contacta con el armador, pide un rescate millonario, se negocia y se acuerda a la baja una determinada cantidad de dinero en dólares a abonar en metálico, procediéndose entonces a la liberación de la nave y de su tripulación; pero nunca antes de que la gente encargada de cobrar el rescate quede a salvo a fin de evitar cualquier operación militar destinada a detener a los malhechores y recuperar el dinero.

Se trata del secuestro puro y simple de buque, carga y tripulación para pedir rescate por el conjunto, sin más violencia que la imprescindible para establecer la autoridad del jefe de los piratas. El rescate se cobra bien in situ por medio de correos llegados en avión, o más frecuentemente por medio de agentes que operan en paraísos fiscales o países que permiten a sus bancos tener cuentas opacas. Tenemos aquí la *debilidad*

económica del negocio pirata, un acción oportuna sobre la fase de negociación y cobro de rescate haría más «caro» el negocio propiciando el abandono progresivo de la actividad.

De la eficacia de estos procedimientos da fe lo floreciente del «negocio», con «puntas» de hasta 14 barcos fondeados en diversas ensenadas y más de 300 rehenes un día cualquiera[1], en espera de la llegada del e-mail que confirme que el rescate ha sido pagado por el armador o consignatario y que por tanto puede seguir su viaje, sin más secuelas que el aburrimiento de las tripulaciones ociosas, porque los piratas, educados en la tradición del mercadeo árabe, saben cuánto pueden pedir sin «matar la gallina de los huevos de oro».

Detectamos también otras debilidades concurrentes. Es prioritario para ellos mantener la integridad de buque, carga, tripulación y pasaje. Es obvio que también lo es para las navieras y los estados cuyos nacionales sufren el secuestro. Se deduce de ello la *debilidad estratégica* que supone tener objetivos compartidos con el «enemigo». Por otra parte el factor *tiempo* juega en contra de los intereses piratas en Somalia. No sucede lo mismo con las técnicas malayas de robar y salir corriendo, ni sucedía en las actividades de guerra de los corsarios de superficie o submarinos en las guerras del siglo pasado, cuyo único interés era hundir el tráfico mercante enemigo en el mínimo tiempo y con la mínima exposición. Finalmente, el empleo de nuevas tecnologías de posicionamiento y comunicaciones inalámbricas más o menos sofisticadas los hace vulnerables al análisis y contramedidas electrónicos: *debilidad tecnológica*.

ANÁLISIS JURÍDICO. SUCESOS DE SOMALIA.

Como hemos señalado, existen diferencias en la naturaleza y calificación de los asaltos cometidos frente a las costas de Somalia que precisan un tratamiento jurídico diferenciado. Están presentes ordenamientos jurídicos distintos: uno estatal, el que rige en Somalia como estado soberano independiente; y otro que encuentra cobijo en el Derecho Internacional refrendado por los estados.

Así las cosas, los actos de violencia contra buques y sus tripulaciones cometidos más allá de las 200 millas de la zona económica exclusiva (ZEE) de Somalia –sus aguas de soberanía— son con todo rigor actos de piratería. Sin embargo, los mismos actos, cuando sean cometidos dentro del citado espacio no pueden ser calificados de tal. En este segundo caso sólo pueden ser considerados episodios de delincuencia común organizada, actos de bandidaje. La comunidad internacional toma protagonismo basándose en la impotencia del gobierno somalí –reconocida de forma expresa y reiterada por sus autoridades legalmente instituidas— para prevenir o reprimir esta delincuencia, que se asume como un grave riesgo para la seguridad de la navegación y las rutas comerciales en toda el área del golfo de Adén. En este matiz reside la legitimidad de la actuación del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas (CdS), que invoca el Capítulo VII de la Carta, al considerar que esta situación pone en peligro la paz y seguridad internacionales en la región.

La situación reinante en Somalia es crítica por la falta de capacidad del Gobierno Federal de Transición (GFT) para imponer su autoridad y garantizar cierta estabilidad política y un mínimo orden y seguridad en todo el territorio del Estado. A ello se debe el incremento espectacular de actos de piratería y de bandidaje desde 2007, frente a sus costas, que han convertido a las aguas del golfo de Adén en las más peligrosas del mundo, más incluso que las del estrecho de Malaca y golfo de Guinea. El inusitado incremento de este fenómeno responde a este estado de desgobierno que padece el país. Por eso el CdS reitera en sus resoluciones, como lugar común, que la plena erradicación de la piratería y el bandidaje en las aguas frente a las costas de Somalia pasa necesariamente por la consecución de la paz y estabilidad del país, el fortalecimiento de sus instituciones, el desarrollo económico y social, el respeto de los derechos humanos y el imperio de la ley.

Las consecuencias indeseables para la paz y seguridad internacionales en la región tenidas en consideración por el CdS de la ONU se resumen en:

- situación de peligro para la seguridad de la navegación y de las rutas comerciales en toda el área del Golfo de Adén, con el consiguiente encarecimiento de las primas de seguro marítimo y de los fletes.
- entorpecimiento a la distribución de la ayuda del Programa Mundial de Alimentos de las Naciones Unidas[2] (PMA), que llega por mar a Somalia, para paliar la grave emergencia humana somalí.
- riesgo apreciable de que el dinero de los rescates sirva para burlar el embargo de armas general y completo decretado por el CdS contra Somalia y se use, además, para otros tráficos ilícitos agravando el problema.

Los conceptos jurídicos a considerar

[1] Datos del 26 de diciembre de 2008, según el Piracy Reporting Center en Kuala Lumpur, Malasia.

[2] Este organismo alimenta a 1,5 millones de personas cada mes. En 2008 NNUU envío a Somalia 260.000 toneladas de víveres, cifra que cuadriplicó la ayuda distribuida en 2007.

Para definir los escenarios de los hechos que consideramos es de aplicación en primer lugar el «Convención de la Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar» (UNCLOS), en vigor desde 1994 y también ratificada por Somalia.

Se entiende por «*alta mar*» el espacio marino situado fuera o más allá del mar territorial (MT) y la ZEE de un Estado ribereño (art. 86), espacios que suman un total de 200 millas náuticas medidas desde la costa (art. 57).

Se entiende por «*piratería*» (art. 101) todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos en la alta mar o en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, así como incitar a estos actos o facilitarlos intencionalmente. Así pues, todos los actos de violencia, detención o depredación cometidos con fines personales, realizadas en el alta mar contra los buques mercantes y las personas y bienes que se encuentran a bordo de los mismos, son actos de piratería *stricto sensu* así calificados por el DI general.

Esta regulación jurídica obliga por igual a todos los Estados de la sociedad internacional y por ende a Somalia. Este deber está inserto en el art. 100: «*…Todos los Estados cooperarán en toda la medida de lo posible en la represión de la piratería en la alta mar o en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún Estado.*»

Son «*naves piratas*» (art 103) las que llevan a cabo directamente dichos actos y las que hayan servido para cometerlos, si están bajo el mando de los piratas, como es el caso de los buques nodriza usados para lanzar las fast boat en el Golfo de Adén.

Se entiende por «*derecho de visita*» (art. 110) el que autoriza a los buques de guerra que encuentren en la alta mar un buque extranjero, a detenerlo y abordarlo en aplicación de lo señalado en el art. 100, siempre que haya motivo razonable para sospechar que se dedica a la piratería. A efectos de lo señalado en el DI en vigor, es indiferente que la inspección y el apresamiento se den antes (*ex ante facto*) o después (*ex post facto*) de un acto de piratería. Lo que cuenta es la prueba de la actividad ilícita del buque en cuestión, hecho que es de relevancia para la redacción de las oportunas ROE que se incluyan en las Órdenes de Operaciones.

Entendemos por «*apresamiento*» (art. 105) la captura que todo Estado puede efectuar, en la alta mar o en cualquier lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, de todo buque o aeronave pirata o sus presas. Esto se extiende a las personas y bienes que se encuentren a bordo. Para ello sólo están autorizados los buques de guerra (art. 107) o aquellos claramente identificables como buques al servicio de un gobierno y autorizados a tal fin. Serán los tribunales del Estado que haya efectuado el apresamiento (art. 105) los que deberán aplicar la legislación propia para decidir las penas que deban imponerse y las medidas que deban tomarse. Este aspecto es crucial porque exige que el delito de piratería este recogido en el ordenamiento jurídico de ese Estado, como veremos más adelante.

Lo señalado nos lleva directamente a la pregunta de qué cobertura legal debemos buscar para la contención de la piratería en el MT y en la ZEE de Somalia, espacios marinos donde no rige, como hemos visto, la institución de la piratería.

Es en este escenario donde entra en juego el CdS. Esta OIG ha recurrido a la fórmula del «*robo a mano armada*», para tipificar los actos de bandidaje cometidos dentro de las 200 millas náuticas, ante la imposibilidad de calificarlos como actos de piratería. Es aquí donde cobra sentido la intervención del CdS, apelando al Capítulo VII de la Carta de las NNUU, por entender que la situación en las aguas del MT y la ZEE de Somalia constituye una amenaza para la paz y seguridad internacionales en la región. Se trata del ejercicio de sus potestades en materia de «*seguridad colectiva*», que autorizan –*inter alia*— el uso de la fuerza contra los actos de bandidaje en esos espacios marinos. El CdS ha solicitado, y agradecido, la colaboración de los Estados miembros y de las OIG regionales interesadas, como la OTAN y la UE.

Acuerdos de la comunidad internacional

El vertiginoso incremento de los secuestros de buques y la impunidad con que actúan los bandidos somalíes desde los santuarios de sus bases en tierra firme, han llevado al GFT y al CdS ha asumir la conveniencia de aplicar excepcionalmente el régimen jurídico internacional aplicable a la represión de la piratería en alta mar, en el MT y en la ZEE somalíes. También han autorizado el uso de la fuerza en el territorio somalí y en su espacio aéreo, con fines de hostigamiento y disuasión. Esta doctrina nutre las Resoluciones del CdS (RCdS) emitidas en los últimos meses.

En rápido resumen podemos señalar que estas RCdS dictan lo siguiente, en relación del tema que nos ocupa:

- la 1801 (2008), de febrero, pone de relieve la eficacia del embargo de armas impuesto por la 733 (1992) y alienta a estar alerta contra cualquier incidente de piratería en la zona que pueda afectar, especialmente, los convoyes navales del PMA.
- la 1811 (2008), de abril, destaca la obligación universal del embargo de armas por su importancia para la soberanía, la integridad territorial, la independencia política y la unidad de Somalia.

- la 1814 (2008), de mayo, reitera su apoyo a la contribución que han hecho algunos Estados para proteger los convoyes marítimos del PMA.
- la **1816 (2008)**, de junio, permite reprimir por la fuerza actos de bandidaje (robo a mano armada) en el MT y la ZEE de Somalia, con el consentimiento general previo y expreso del GFT respecto de los Estados que cooperan con él, por un período de seis meses, de forma excepcional y sin crear precedente en derecho.
- la **1838 (2008)**, **de octubre**, *reitera que condena y deplora* los actos de piratería y bandidaje cometidos contra buques frente a la costa de Somalia y exhorta a todos los Estados interesados en la seguridad de las actividades marítimas a que participen activamente en la lucha contra la piratería en alta mar frente a la costa de Somalia, en particular desplegando buques de guerra y aeronaves militares, de conformidad con el DI reflejado en la UNCLOS. Insta también a los Estados y OIG regionales a que, de conformidad con lo dispuesto en la RCdS 1814 (2008), sigan adoptando medidas para proteger los convoyes del PMA.
- la **1844 (2008)**, **de noviembre**, decide que todos los Estados miembro congelen sin demora los fondos, activos financieros y recursos económicos que se encuentren en sus territorios y sean de propiedad o estén bajo el control, directo o indirecto, de las personas o entidades declaradas en conexión con la piratería por el Comité. Y decide también que todos los Estados Miembros se cercioren de que los fondos, activos financieros o recursos económicos no sean puestos por nacionales suyos o por personas o entidades que se encuentren en sus territorios a disposición o a la orden de dichas personas o entidades.
- la **1846 (2008)**, de diciembre, propone a petición del GFT una prórroga de 12 meses para las disposiciones de la RCdS 1816 en las mismas condiciones.
- la **1851 (2008)**, de diciembre, resulta una declaración completa de intenciones para enfrentar la situación de Somalia y los actos de bandidaje y piratería. En particular es destacable que: exhorta al despliegue militar en aguas del Golfo de Adén; invita a embarcar «*shipriders*» de estados ribereños para propiciar medidas jurídicas; alienta la cooperación internacional para establecer mecanismos antipiratería y protectores del PMA; *decide* autorizar previo acuerdo con el GFT las operaciones en el propio territorio somalí, hasta diciembre 2009, con ciertas condiciones garantistas; insta a los Estados a que, en colaboración con los sectores del transporte marítimo, los seguros y la OMI, sigan divulgando prácticas anti-pirata y advertencias sobre las medidas que se deben adoptar al ser atacado o al navegar frente a las costas de Somalia.

Concluyendo, el CdS enfoca su acción política al embargo de armas, la lucha contra la piratería y bandidaje y la implementación de los apoyos al PMA. En especial, con la 1851 podrán atacarse objetivos en tierra y en los puertos que guarden relación con las actividades de los piratas y bandidos. Con ello, los efectos disuasorios tan queridos por los estrategas militares, inherentes a la represión en tierra de actos de piratería y bandidaje en el mar, empezarán a causar sus efectos pronto. La 1851 parece una herramienta poderosa para la represión de la piratería y del bandidaje frente a las costas de Somalia.

La Unión Europea (UE), por su parte, entra en juego con la *Acción Común* de 19 de septiembre de 2008, en respuesta y apoyo a la RCdS 1816 (2008) del CdS, y con la *Acción Común* de 10 de noviembre de 2008[3], en respuesta y apoyo a la RCdS 1838 (2008) del CdS. Ambas son adoptadas en aplicación del Titulo V del Tratado de la UE (TUE), respetan estrictamente las prescripciones del CdS y del DI en la materia y pretenden apoyar a la disuasión, prevención y represión de los actos de piratería y de bandidaje citados.

Aunque la colección de acuerdos internacionales que se acaban de citar es más que probable que den sus frutos la solución definitiva –nadie lo duda en la comunidad internacional— sólo llegará cuando Somalia se recupere como Estado y restaure el control estatal de su territorio y de los espacios marinos bajo su soberanía y jurisdicción. En su condición actual de «*estado fallido*» ello no es posible. No es momento de entrar a las consideraciones politológicas de este tipo de territorios sin ley. Baste decir que son –por usar el símil físico tan del gusto de los centros de estudios de paz escandinavos— un tumor en el seno del sistema internacional de naciones. Resulta muy arriesgado dejar que tal cáncer, hoy de poca malignidad, se desarrolle aunque se encuentre en la periferia del sistema. El recuerdo de lo sucedido en otros «*estados fracasados*» y «*áreas pardas*» del escenario internacional nos avisa de la posibilidad de que degeneren en algo más grave por mor de infecciones oportunistas, como el terrorismo internacional. Por ello es hoy muy oportuna la misión aeronaval «Operación ATALANTA» enviada por la UE a las costas de Somalia en relevo de la «Allied Provider» de la OTAN. La opinión de la mayoría de expertos señala que allí debe mantenerse hasta que la piratería y el bandidaje remitan de forma relevante o se desvanezcan.

[3] Ambas están relacionadas con la iniciativa bilateral para la "Lucha contra la piratería en las costas somalíes", presentada en Zaragoza el pasado 27 de junio de 2008 por el Presidente del Gobierno español y el Primer Ministro francés, con ocasión de la Cumbre hispano-francesa de alto nivel, y que originó la creación de una Célula de Coordinación de la UE.

Decisiones del Gobierno de España

El 6 de febrero de 2009 el Consejo de Ministro aprobó un Acuerdo que contempla la participación española en la operación naval militar «EU NAVFOR Somalia» que ha recibido el nombre clave de «Operación ATALANTA», una vez que lo autorizó el Congreso de los Diputados el 21 de enero (autorización 095/000003), para contribuir a la protección de los barcos del PMA y a la disuasión, prevención y lucha contra los actos de piratería y robo a mano armada que tienen lugar frente a las costas somalíes. La contribución consistirá en un contingente máximo de una fragata, un buque de aprovisionamiento logístico, un avión de patrulla marítima, con un máximo de 395 personas.

LA ACCIÓN MILITAR EN SOMALIA

Hasta el momento, las respuestas unilaterales han servido de poco. En particular señalamos las dos intervenciones armadas francesas en tierra contra los piratas implicados en sendos secuestros de dos yates de su bandera[4], y el envío a la región de un avión de patrulla marítima español, que ha operado desde la base francesa de Yibuti. También navegan por aquellas aguas buques de otras naciones ribereñas del Índico, como la India o Irán, a las que posteriormente se ha unido una fuerza china, en su primer despliegue fuera de sus zonas marítimas en más de 500 años. Próximamente los EE.UU. con la formación de la Task Force 151, se unirán a las flotas mundiales que operan en el Cuerno de África.

Los gobiernos de España y Francia, a partir de esta primera experiencia infructuosa, han impulsado una respuesta multilateral, una reacción institucional de la UE y más en concreto las *acciones comunes* antes mencionadas, en el marco de la PESD de la UE, para propiciar el envío de una misión aeronaval a aquellas aguas bajo el paraguas jurídico del CdS.

Dos Operaciones Navales sobre el terreno

La «Operación ATALANTA» de la UE fue lanzada el pasado 8 de diciembre por un período de doce meses. Es preciso señalar, por su importancia para el desarrollo de las operaciones, que dicha misión está destinada primordialmente a proteger a los buques del PMA de la ONU, y secundariamente a contribuir a la disuasión, prevención y represión de los actos de piratería y bandidaje frente a las costas de Somalia. Esta Operación releva a la misión aeronaval de la OTAN «Allied Provider» que se puso en marcha a petición urgente del CdS, para proteger la ayuda humanitaria del PMA.

El PMA se opera con buques, que con una frecuencia aproximada de uno cada dos meses llevan productos básicos desde Dar-es-Salaam y Mombasa hasta Mogadiscio. La forma geográfica y enormes dimensiones de la costa somalí, con más de 1.500 millas náuticas de extensión, genera un problema de difícil solución: los buques del PMA han de barajar la desolada costa este de Somalia, mientras que la gran mayoría de los asaltos de piratas ocurren frente a costa norte en la que tienen sus bases.

«ATALANTA» es la primera misión militar de carácter marítimo conducida por la UE Con una duración prevista de 12 meses, alcanzó la capacidad operativa inicial el 13 de diciembre de 2008. A partir de entonces, asumió las funciones de la célula de coordinación EU NAVCO, que fueron transferidas desde Bruselas al nuevo cuartel general en Northwood (Reino Unido). La operación está diseñada para llevarse a cabo mediante el despliegue de una fuerza naval con apoyos aéreos, y tiene previsto realizar relevos a los cuatro y ocho meses de su inicio. La primera fuerza está mandada por Grecia, y en ella España participa con la FF «Victoria» y un avión MAP «P-3 Orión» del Ejército del Aire. La segunda rotación comenzará a mediados de abril y está previsto que España ejerza el Mando.

Es importante señalar aquí, al hilo de lo que se viene relatando, que hay Estados miembros de la UE que no tienen tipificada la piratería en sus ordenamientos internos, lo que complica la aplicación del art. 105 de la UNCLOS. Por eso el CdS ha utilizado la figura de la «cooperación» entre Estados para resolver los problemas de jurisdicción y conseguir siempre el objetivo de procesar y someter a juicio a los autores de estos actos.

A modo de análisis de las debilidades y fortalezas propias

Tenemos pues el «cometido superior» de la misión bien definido. Su despliegue en tiempo y espacio permite, aunque con inferior prioridad, proteger otro tráfico vulnerable y tomar las acciones pertinentes para reprimir la práctica de la piratería según ordena la RCdS 1838 (2008). Como limitaciones o debilidades propias, debemos señalar la *exigencia política* de que los arrestados han de ser juzgados con todas las garantías, y que el *uso de la fuerza* está limitada al espacio marítimo por acuerdo de la propia UE.

[4] autorizadas por acuerdo entre Francis y el GFT somalí, y por tanto conformes al DI, que culminaron con algunos piratas muertos en territorio somalí y con la detención y encierro en Francia de doce pirata pendientes de ser juzgados.

Una segunda limitación es el *plazo de tiempo* de la operación impuesto. Porque la UE le ha concedido un año de duración, cosa que a comunicado expresamente (aunque está prevista su prórroga).

Desde un punto de vista militar estas limitaciones se compadecen mal con la táctica y parecen una ruptura de la lógica normal de cualquier operación, cuya duración y empleo de fuerza queda marcados por el objetivo a conseguir: «hasta su eliminación» o algo parecido, «*desirable end state*» en inglés. Si el enemigo conoce por los mass-media este plazo de un año y conoce que se ha limitado a sí misma a intervenir solamente en la mar, sólo tiene que concederse unas merecidas vacaciones, un año sabático, y volver a la acción el próximo 13 de diciembre de 2009.

Otra debilidad deriva de los *problemas de coordinación*, por la cantidad de actores en juego, que provoca una duplicación inevitable, e incluso multiplicación, de esfuerzos. No sería la primera vez que suceden problemas de descoordinación entre la UE y la OTAN, sin embargo se han evitado en esta ocasión haciendo que la «Operación ATALANTA» suceda a, pero no coincida con, la operación «Allied Provider». También es conocido que esta debilidad es menor en las operaciones lideradas por la OTAN por la robustez de sus estructuras de Mando y la experiencia previa en planeamientos de operaciones.

Los cuestionamientos políticos que matizan el estatuto jurídico de los Estados en cuanto a su pertenencia a estas OIG plantean una debilidad de *condicionamiento político*. Así sucede con las objeciones turcas a cualquier coordinación OTAN-UE que no esté regida por los Acuerdos conocidos como «Berlín *plus*», entre otros textos jurídicos, que no podrían aplicarse en este caso, ya que una de las condiciones para su aplicación es que la OTAN como tal no esté implicada militarmente en las operaciones para las que la UE requiere su asistencia.

De todas las limitaciones o «debilidades» que se han señalado, la principal es la impuesta al *uso de la fuerza*: la renuencia de las OIG señaladas a operar sobre el territorio de soberanía de Somalia, incluso a pesar de que este Estado lo autoriza y solicita. Considero firmemente que la piratería es un fenómeno marítimo que tiene su dimensión fundamental en tierra, y no un fenómeno exclusivamente marítimo como tiende a ser considerado en muchos foros. La piratería sólo puede ser suprimida con la acción policial en tierra, apoyada por la negación del uso del mar que puede proporcionar una Fuerza Aeronaval.

Insisto que esta debilidad ha sido superada legalmente por la RCdS 1851 (2008), con lo dispuesto en sus apartados 6 y 7, como se ha dicho antes. No obstante queda esperar la voluntad de las OIG para recoger estos extremos en las ROE implementadas en sus operaciones en la zona.

Para entender la debilidad «*exigencia política*» de juicio a los piratas baste comentar que, curiosamente, a pesar de ser España signatario de la UNCLOS, la piratería no aparece mencionada como delito en nuestro Código Penal, por lo que en caso de detención de naves piratas por buques propios será necesario algún tipo de acuerdo en el seno de la operación ATALANTA, para que sea aplicado el art. 105, dado que los tribunales del Estado español no pueden actuar en ausencia de legislación propia.

No obstante, recientemente el Gobierno español ha propiciado la tipificación del delito de piratería en la próxima reforma de nuestro Código Penal. Así, el Consejo de Ministros aprobó el pasado 14 de noviembre de 2008 un anteproyecto de reforma de este Código que contempla el nuevo ilícito penal de piratería, al que se incluye dentro de los delitos contra la comunidad internacional. También añade los eventuales actos ilícitos contra la navegación aérea. Para el delito de piratería se prevé una pena de prisión de 10 a 15 años para el que se apodere, dañe o destruya una aeronave, un buque u otro tipo de embarcación o plataforma en el mar, o atente contra las personas o bienes que se hallen a bordo. Esta pena se sumará a las otras que se impongan por otros delitos cometidos durante el acto de piratería. El nuevo Código también contemplará una nueva pena de uno a tres años para el que se resista o desobedezca a un buque de guerra.

NOTAS DEL CLUB

Postpuesta la intervención de Javier Vidal, Presidente de ANESCO, en el Propeller Club:

Por razones insalvables de agenda, nuestro invitado Javier Vidal ha excusado su asistencia a la reunión de febrero. Esperamos contar con su presencia en próximas convocatorias.

La nueva web del Club en su recta final:

Está en proceso de culminación la nueva web del Club. Podéis consultarla en la dirección provisional http://www.budita.net/propellerclub/default.aspx. La página prevé un espacio de "ficha personal" para los socios, naturalmente, que así lo deseen. En los próximos días os enviaremos una "ficha personal" en modelo normalizado para que la cumplimentéis, y una hoja de autorización al Club para su incorporación a la web. Una vez concluida la página, se alojará en nuestra dirección habitual www.propellerclub.com sustituyendo íntegramente sus contenidos.

Próximas convocatorias

MARTES 10/03/09 a las 13:30 y en el restaurant Barceloneta, Almuerzo-coloquio mensual.

MARTES 21/04/09 a las 13:30 y en el restaurant Barceloneta, Almuerzo-coloquio mensual.

En ambas convocatorias, los invitados están por confirmar.

Un ruego y una invitación:

La Junta ruega a los miembros del Club que confirmen o excusen su asistencia a los almuerzos con antelación razonable mediante correo electrónico para permitir organizar adecuadamente la logística del Restaurant. Os damos mil gracias anticipadas por ello. (hertzog@martinez-campo.com).

La Junta os invita a participar activamente en el Boletín. Es un instrumento del Club abierto a todos los socios. Todas vuestras informaciones, comentarios, análisis, noticias, dictámenes... o cualquier forma de colaboración será siempre bienvenida. (cescribano@alggrupo.com)