



Documento de Trabajo 07/2017

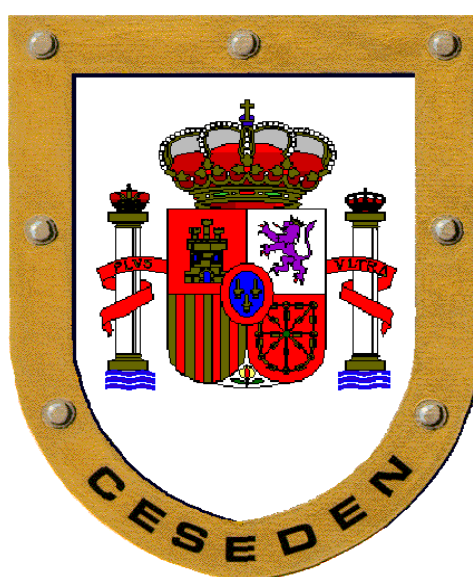
Trabajo incluido en el Plan Anual de Investigación del Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN) para el año 2017, como Grupo de Trabajo de Corta Duración nº 5, asignado al Instituto Español de Estudios Estratégicos (IEEE)

*

*Organismo solicitante del estudio:
Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN)*

Mares violentos

Mares violentos



Maquetado en septiembre de 2017 por el Instituto Español de Estudios
Estratégicos (IEEE)

**Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional
(CESEDEN)**

**Nota: Las ideas y opiniones contenidas en este documento son de responsabilidad de los
autores, sin que reflejen, necesariamente, el pensamiento del Ministerio de Defensa, del
CESEDEN o del IEIEE.**

Sumario

Introducción

Mares violentos

Autor: Fernando del Pozo García

Capítulo I

Disputas marítimas en Asia Oriental: la expansión estratégica de la República Popular China

Autor: Fernando Delage Carretero

Capítulo II

Importancia geoestratégica del estrecho de Malaca: factores de inestabilidad

Autor: Javier Gil Pérez

Capítulo III

El Índico occidental: un esplendor fallido

Autor: Bartolomé Bauzá Abril

Capítulo IV

Golfo de Guinea. Piratería nigeriana

Autor: José María Santé Abal

Capítulo V

El Mediterráneo y la migración ilegal. El tráfico humano

Autor: Paloma González Gómez del Miño

Índice

Introducción

Mares violentos

Introducción	II
--------------------	----

Capítulo I

Disputas marítimas en Asia Oriental: la expansión estratégica de la República Popular China

Introducción	30
El mar de China Oriental	34
El mar de China Meridional	40
Conclusiones	47
Bibliografía	49

Capítulo II

Importancia geoestratégica del estrecho de Malaca: factores de inestabilidad

Introducción	58
Importancia geoestratégica del estrecho de Malaca	59
Volumen de contenedores	61
Vía energética	63
Ingente gasto militar	65
Amenazas al tránsito libre y seguro por el estrecho de Malaca	67
Piratería y robos a mano armada	67
Terrorismo e insurgencias	76
Colisiones, encalles y desastres medioambientales	85
Disputas territoriales y tensiones geopolíticas	88
Conclusiones	90

Capítulo III**El Índico occidental: un esplendor fallido**

I	.....	96
II	.....	99
III	.....	102
IV	.....	105
V	.....	109
Bibliografía	.....	109

Capítulo IV**Golfo de Guinea. Piratería nigeriana**

Introducción	.....	114
Sobre el Golfo de Guinea y la piratería	.....	116
La violencia endémica del Delta del Níger	.....	120
Circunstancias presentes en Nigeria	.....	121
Situación económica	.....	122
Legitimidad del Estado	.....	122
Capacidad de acción del Estado	.....	124
Agentes	.....	129
Colaboración internacional	.....	129
Mafias	.....	133
Conclusiones	.....	134
Bibliografía	.....	135

Capítulo V**El Mediterráneo y la migración ilegal. El tráfico humano**

Introducción	.....	144
El Mediterráneo: importancia geoestratégica y eje de tránsito migratorio	.....	146
El binomio seguridad-migraciones irregulares	.....	148
Flujos migratorios en el Mediterráneo: el tráfico humano	.....	153

Los actores migrantes	153
Las embarcaciones	155
Las mafias y el contrabando de migrantes	157
Los itinerarios migratorios: rutas del tráfico ilegal a través del Mediterráneo	157
Mediterráneo central	163
Mediterráneo oriental	165
Mediterráneo occidental	167
Conclusiones	168
Bibliografía	169
Composición del grupo de trabajo	171

Introducción

Introducción

Fernando del Pozo García

Navigare necesse est,

vivere non necesse.

Gneus Pompeius Magnus

La mar siempre ha sido violenta. Su inmensidad, la lejanía de la vista de las autoridades y los servidores de la ley, incluso de la de otros navegantes, también el hecho de que todos sus *moradores* estén de paso, pues nadie la habita permanentemente, la hacen un entorno ideal para la comisión de crímenes. Por la misma razón por la que la verdadera importancia de la mar para la humanidad radica en que es un vehículo ideal para el transporte rápido, económico y masivo de bienes, es también el medio en que la piratería, el tráfico de esclavos y otras violencias contra el prójimo han sido tradicionalmente endémicas. Lo hostil del medio, además, hace que los enfrentamientos en la mar, incluidas las grandes batallas navales, raramente sean indecisos, pues suelen terminar con la aniquilación del perdedor. Tsushima, Santiago de Cuba, las batallas de Coronel y las Malvinas, son algunos de los muchos ejemplos de ello.

Pero hoy en día, con la mar más poblada que nunca – aunque no tanto como para que el anonimato y la ocultación desaparezcan, pues sigue siendo inmensa comparada con los buques que la pueblan - y con nuevas formas de violencia antes desconocidas, como el terrorismo o los tráficos de drogas, armas y seres humanos, uniendo sus sombrías estadísticas a las de las formas más tradicionales y persistentes, la violencia está alcanzando unos niveles que deberían ser preocupantes, pero que no lo son para la opinión pública, al menos en la medida que debieran, precisamente por la misma razón por la que allí ocurren los delitos: lo que no se ve es raramente noticiable, y lo que no es noticiable no existe.

El tipo de violencia, además, varía con las zonas, condicionado por los factores sociales y económicos de las tierras próximas, donde están las bases de los delincuentes. Así, en el Mediterráneo predomina el tráfico de seres humanos y la pesca destructiva, que también se ve en el Índico; en este último y en el Golfo de Guinea la piratería, bien que con distintas *especialidades*, niveles de violencia, y en general *modi operandi*; en el Mar Meridional de China y Estrecho de Malaca el terrorismo acompaña a una endémica piratería, más antigua y persistente que la de las costas de África, y en ambos mares chinos unas desaforadas reclamaciones jurisdiccionales generan una situación de inestabilidad que afecta al comercio, la pesca y otras actividades económicas. Pero el tipo de violencia, de *inseguridad marítima* si se quiere, que infecta unas aguas lejanas

parece al lector de periódicos o espectador de telediario menos preocupante que el más próximo, ignorando que la mar es un entorno único, y que lo que ocurre allá puede mañana ocurrir aquí a poco que las condiciones en la tierra circundante cambien, como se ha demostrado estos años recientes con el cambio del protagonismo de la piratería de las costas de Somalia a las de Nigeria (y su aparente regreso a Somalia al tiempo que se escriben estas líneas).

Más aún, lo que ocurre en mares lejanos también afecta directamente a nuestros intereses, incluso a nuestras personas. Ese barco que ha cargado personas o bienes amenazadores, ilegales o simplemente peligrosos en un oscuro puerto o una playa desconocida en el sudeste asiático, o que los ha transbordado en la mar desde otro barco, llegará a nuestros puertos sin haber sido inspeccionado, porque en la mar no hay fronteras ni controles. Su primera inspección será en puerto a la llegada - cuando se hace, que no en todos los casos se lleva a cabo - y para entonces puede ser demasiado tarde. La clara evolución del transporte marítimo del granel y especializado hacia los ubicuos contenedores, sellados desde origen a término, este frecuentemente tierra adentro, en números tales que la inspección no puede alcanzar más que a una ridícula proporción de ellos (el recientemente entregado *Munich Maersk*, de bandera danesa, puede transportar más de 20.000 contenedores de tamaño estándar) no ha redundado precisamente en mejora de la seguridad por mucho que haya mejorado la eficiencia. Y los barcos de nuestra propia bandera o propiedad, o los ajenos que transportan los bienes con que comerciamos, se arriesgan en estrechos y otras zonas donde piratas, terroristas y otros criminales acechan. Tenemos por ello tanto interés en erradicar la violencia de los mares lejanos como de los próximos a nuestras playas.

Los capítulos de que se compone este trabajo colectivo ilustran en cada uno de los mares que tratan los distintos capítulos un tipo característico - pero no exclusivo - de violencia, de *inseguridad* marítima.

Así, el Profesor Delage en su detallado trabajo, muy descriptivamente subtítulo «Apropiación indebida», nos habla de las unilaterales pretensiones chinas en los Mares Oriental y Meridional de China. En ambos casos, pero especialmente el segundo, una parte importante de las desavenencias chinas con sus vecinos está generada por un problema de la Convención de las Naciones Unidas para la Ley del Mar, también conocida como Convención de Jamaica o de *Montego Bay*, pero que aquí llamaremos Ley del Mar o UNCLOS¹, que no es exclusivo de aquellas aguas, pero sí más agudo en ellas: según su artículo 121.3 «[l]as rocas no aptas para mantener habitación humana o vida económica propia no tendrán zona económica exclusiva ni plataforma continental». Aunque aparentemente taxativa, la debilidad intrínseca de esta disposición está en que la aptitud para mantener habitación humana es en muchos casos un asunto opinable y

¹ Acrónimo ampliamente utilizado de su nombre en inglés *United Nations Convention for the Law of the Sea*.

cambiante, sujeto a las acciones del estado propietario, que puede dedicar cuantiosos medios materiales a hacerlo habitable, y sujeto también a la acción de la naturaleza, que puede en períodos relativamente cortos hacer habitable lo inhabitable (o viceversa)².

Combínese lo incierto de la aplicación de este artículo con la autorización que el artículo 56 da Estado ribereño en la zona económica exclusiva para «[e]l establecimiento y la utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras» y se verá el potencial de conflicto, muy detalladamente analizado por el Profesor Delage, en una zona donde hay más de diez³ estados ribereños mal avenidos y un sinfín de rocas, bajos y atolones (fácilmente convertibles en firmes estructuras de hormigón), con unas historias de posesión tan complejas que las normas consuetudinarias son de imposible aplicación.

No podía faltar en este trabajo una referencia a la famosa «línea de nueve trazos» – probablemente una de las pocas cosas en que las dos Chinas tienen o al menos han tenido la misma posición – que ilustra una original aproximación a los problemas de las relaciones internacionales: mientras proclama la adherencia a los principios encarnados en la Ley del Mar, que firmó y ratificó a su debido tiempo, los ignora olímpicamente con una reclamación expresada de manera muy poco ortodoxa que además se declara dispuesta a sostener con las armas⁴. Esta actitud intimidatoria parece que va produciendo los frutos deseados en algunos casos, pues Filipinas y Malasia van aceptando hechos consumados con el estímulo adicional de sustanciosas inversiones en *yuan renminbi*.

Pero los actores son muchos más, incluyendo algunos no ribereños, y varios de ellos no fáciles de intimidar, con lo que el potencial explosivo es muy considerable. Por ahora los choques con otros actores han permanecido dentro de los márgenes de lo hostil pero reconducible. La posibilidad, sin embargo, existe que un mal cálculo de donde se encuentra esa fina línea que separa la diplomacia de lo bélico podría provocar que uno de los actores la traspasara, con consecuencias imprevisibles. Por si alguien lo

2 Aunque la comparación de la entidad del problema es disparatada, también España y Portugal mantienen un contencioso sobre si las *Ilhas Selvagens*, administrativamente dependientes del archipiélago de Madeira, generan o no Zona Económica Exclusiva, lo que (de modo similar al caso de nuestra Isla de Alborán) depende de si la guarnición de Infantería de Marina, guardas del parque natural o fareros constituyen o no población permanente, criterios opinables a la (escasa) luz de la Ley del Mar.

3 Es mejor no tratar de mencionar el número exacto, porque incluso la existencia de algunos de ellos está como es sabido sujeta a mutuas reclamaciones y reconocimientos internacionales.

4 Una actitud cuyas raíces están probablemente en la muy interiorizada dialéctica comunista (tesis, antítesis, síntesis): el que esto escribe recuerda el apasionado discurso de un almirante ruso frente al Comité Militar de la OTAN en la primavera del 2000 proclamando la firme defensa rusa de la libertad de los mares y, como lógica (!?) consecuencia su oposición a que las fuerzas navales de las naciones aliadas hicieran ejercicios en el Báltico, una disonancia cognitiva entre dos criterios opuestos, lo formalmente profesado y lo en realidad defendido, no muy diferente de la que se percibe en la actitud china.

duda, existen estrategias cuidadosamente formuladas para estas confrontaciones, como *Anti-Access/Area Denial* (A2AD) y su contraparte el *Air-Sea Battle* (ahora llamado más descriptiva pero menos eufónicamente *Joint Concept for Access and Manoeuver in the Global Commons*), así como armas desarrolladas específicamente para cada una de ellas, estrategias y armas que, como en la I Guerra Mundial, podrían terminar por precipitar el conflicto más bien que prevenirlo.

El Profesor Gil, en su capítulo sobre el Estrecho de Malaca, nos alerta primero sobre la importancia estratégica de esta zona en el comercio mundial, pormenorizando y sustentando con profusos datos numéricos lo más arriba expresado acerca de que lo que ocurre en la mar, por lejano que parezca, es de inmediato interés. Baste añadir a lo por él abundantemente expuesto que, sólo en el capítulo de la alimentación, la más básica y universal de las necesidades humanas, la dependencia mundial de la libre navegación por Malaca es decisiva: el 28% de la soja, el 20% del arroz, el 8% del trigo, el 15% del maíz, y el 32% del sulfato de amonio, el principal fertilizante, pasan por este estrecho⁵.

En cuanto a la piratería, allí endémica desde, al menos, 1990, el análisis del Profesor Gil contribuye a poner el problema en sus verdaderas dimensiones. El número total de asaltos en aguas del Estrecho de Malaca palidece en comparación con las del Mar del Sur de China (que es conexo con él), pero ello tiene dos lecturas diferentes. En primer lugar, aunque el número es relativamente pequeño (aunque los 747 asaltos en los últimos 20 años que él cita distan de ser una cifra despreciable), es preciso notar que el área estricta del Estrecho es a su vez muy pequeña en relación con los mares circundantes y conexos, con lo que la *densidad* de ataques es ciertamente alta. En segundo lugar, la importancia estratégica de esta vía de comunicación, que, no lo olvidemos, no tiene una alternativa económicamente practicable, convierte esos números en críticos.

También el desinterés local por sostener la ley y el orden, como se describe en el capítulo sobre el Golfo de Guinea que veremos más abajo, es un factor en Malaca, donde Indonesia es el eslabón más débil en la cadena de represión de la piratería, aunque quizá en este caso más que indiferencia hacia el problema lo que ocurre, como el análisis del Profesor Gil muestra, es una situación políticamente caótica que hizo crisis en los años inmediatamente subsiguientes a la caída de Suharto. La relación entre la piratería y la situación política en las costas vecinas – de lo que es un acabado ejemplo Somalia – queda así corroborada en Malaca, con Indonesia como el principal factor. Más aún, al separar la piratería del robo a mano armada – cuya única diferencia estriba como es sabido en si ocurre en Alta Mar o en el Mar Territorial – se observa que en Malaca este último escenario es el dominante, con un gran número de ataques en el

⁵ Rob Bailey and Laura Wellesley, *Maritime Trade. Choke Point Vulnerabilities in Global Food Trade*. Chatham House Report, by, pp. 11 7 12.

último e incluso en puerto, lo que subraya la interdependencia del fenómeno pirático con la situación en tierra.

Y como no podía por menos de suceder, una situación inestable no sólo es caldo de cultivo para la piratería, sino que otros desmanes aprovechan el descontrol. Así, el terrorismo marítimo es también una amenaza en la zona, y si llegara a materializarse en el propio Estrecho – como lo viene haciendo en los mares circundantes, particularmente en el Meridional de China – el problema para el comercio mundial sería de proporciones catastróficas. Síntomas no faltan, como se nos ilustra en el trabajo. El tráfico de armas también aparece en la zona: de hecho, el abordaje entre en *Nagasaki Spirit* y el *Ocean Blessing* en 1992, que el autor cita, mientras ambos estaban en manos de sendas bandas de piratas - obviamente no muy bien coordinadas ni expertas en navegación - originó un gran incendio que duró cinco días, que fue en gran medida provocado por el hecho de que cinco de los contenedores del *Ocean Blessing*, consignados como arpillera, en realidad estaban llenos de armas y munición china ilegalmente enviados a Irak.

El acabado ejemplo, que antes mencionábamos, de la relación entre la piratería y la situación política en las costas próximas, o mejor en sus palabras, de la relación entre un *mar fallido* y uno o varios *estados fallidos*, lo describe de manera muy acabada el Contralmirante Bauzá al hablarnos del Índico Occidental. La brusca eclosión de la piratería desde las costas de Somalia en los primeros años del siglo ha contribuido – felizmente – a desmontar en parte el aura poética que la literatura y recientemente el cine le habían conferido y de lo que el autor nos da buena cuenta.

La crueldad de sus métodos, las largas, a veces larguísimas, superando el año, estancias de las tripulaciones secuestradas en los miserables poblados o en los propios barcos fondeados, a merced del complicado envío del rescate por unos armadores a veces indiferentes, hacen de los piratas algo mucho más siniestro que el simpático innominado al que cantaba Espronceda. Aun así, la palabra sigue con resonancias ajenas a la violencia que implica: la Unión Europea se ve obligada en sus documentos oficiales sobre este asunto a especificar *piratería marítima*, pues si no, parece ser que la primera imagen que viene al lector de la sola palabra *piratería* es la de los que copian discos de música y los venden en mantas en la calle, e incluso con esa precaución parece imposible evitar que se llame *piratas* también a los pescadores ilegales, como si *pirata* fuera una palabra-comodín que sirve para todo.

La aceptación por parte de la opinión pública del terrible crimen de la piratería tiene a veces connotaciones chuscas. El mosaico de fotos que acompaña estas líneas fue obtenido por este autor de *Google Earth*, donde las fotos de *Panoramio* ilustran las vistas más características o pintorescas de ciertos lugares, en este caso del poblado de Bossasso, Somalia. Las imágenes no hace falta describirlas, pero el pie de foto no deja lugar a dudas y es antológico: «El botín de los piratas».



Imagen 1.-

Una vez más, el trabajo del CA Bauzá levanta acta de que donde no impera la ley son varios los tipos de crimen que florecen. Aunque al Índico lo ha hecho tristemente famoso la piratería, la pesca ilegal, no declarada o no regulada (IUU) es rampante, al extremo de que algunas de las bandas piratas, sobre todo al principio, se autodenominaban «guardacostas», citando la lucha contra la IUU como su motivación, más bien que la codicia, pues ellos son honrados defensores de la pesca ecológica y sostenible, no faltaría más... Pero el terrorismo y el crimen organizado que ampara todo lo que proporciona ganancias al margen de la ley, como los contrabandos y los tráficos ilegales, sobre todo el de armas, subsidiario de las guerras locales y de la propia piratería, pero también el de seres humanos, son también endémicos en el Índico y mares y ríos tributarios. El panorama de violencia en la zona se completa con la guerra del Yemen, cuya más reciente acción en el ámbito marítimo es de hace tan solo unos meses, como el autor nos recuerda.

Todo ello, pero especialmente la piratería, no se ha desarrollado en la zona por casualidad. Las cinco condiciones que el autor cita para que la piratería florezca (geografía y meteorologías favorables, instituciones débiles, inseguridad marítima, dislocación económica y aceptación cultural) se dan en Somalia de manera sobresaliente. Volvamos la memoria a los largos secuestros a que antes aludía, y pensemos en qué parte del mundo podemos imaginar a docenas de barcos secuestrados, fondeados a la gira frente a las playas durante meses, sin que nadie se pregunte qué hacen allí, ni sin que ninguna autoridad vaya a su bordo a inquirir.

Ello demuestra el conocido aforismo de que la piratería es un fenómeno de tierra que se manifiesta en la mar, que el CA Bauzá explica detalladamente recurriendo entre otros eminentes autores al Profesor Colin Gray.

Particularmente interesantes son las consideraciones sobre los aspectos legales de la represión de la piratería, y cómo las indefiniciones legales en una Europa que había olvidado su existencia (excepto a la hora de ir al cine) multiplicaron las dificultades de unas fuerzas navales obligadas a ejercer un papel ajeno a su misión tradicional y a su adiestramiento. Hay que recordar que la Resolución 1.851 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas (CSNU) que requiere a naciones y organizaciones internacionales para que tomen parte en la lucha contra la piratería, invita a embarcar en sus unidades navales agentes de la ley (*shipriders*) que vayan provistos de autorización legal para actuar en el Mar Territorial de Somalia, reconociendo así que los buques de guerra, aun siendo por su capacidad de despliegue, permanencia y flexibilidad para adaptarse a todas las situaciones los únicos capaces de ejecutar la misión, no están perfectamente dotados para ello precisamente en el lado de la aplicación de la ley.

Una posterior resolución explicativa de la 1.851 (SC/9541) entraba en el espinoso asunto de la actuación en tierra, en paladino reconocimiento de lo más arriba dicho de que la piratería es en realidad un fenómeno terrestre. Pero a falta de acuerdo sobre el texto taxativo que así había de autorizarlo, la disposición del CSNU se contenta con la esotérica frase «...*could undertake all necessary measures «appropriate in Somalia» to interdict those using Somali territory to plan, facilitate or undertake such acts...*» (comillas en el original) que sólo cobra sentido para el que sabe que la extraña frase entrecomillada sustituye a la palabra maldita «*ashore*». Los dignos representantes de las naciones reunidos en Nueva York no habían leído a Plutarco, quien nos cuenta que a Cneo Pompeyo Magno, para su famosa campaña contra los piratas que finalmente aniquiló en Cilicia, no sólo le fueron concedidos por el Senado poderes proconsulares sobre toda la mar dentro de las columnas de Hércules, sino que expresamente se le dio con ello jurisdicción en tierra hasta 400 estadios de la costa (74 Km).

Retomaremos al final las cuestiones legales en relación con la actual redacción de la UNCLOS.

El Teniente Coronel Santé nos explica en su muy documentado capítulo las contradicciones que convierten el Golfo de Guinea en un nido de piratería, sin que las naciones que se asoman a él, la más notoria de las cuales es Nigeria por su tamaño y población, por ser el mayor productor de petróleo en la zona, y por sus medios navales, le den la importancia que ello merece, pues ese particular problema palidece a los ojos de los dirigentes políticos locales ante las otras muchas causas de inestabilidad y violencia en sus territorios tierra adentro, como el notorio grupo terrorista *Boko Haram*, presente en Nigeria y Camerún, además de en otros países sin costa pero de la zona. Mientras tanto Europa, que acapara buena parte de las exportaciones – sobre todo, y con diferencia, de energía - de la zona, clama por elevar la prioridad de la lucha contra la piratería y ofrece para ello la ayuda institucional y económica de la Unión

Europea y la individual de varios Estados miembro, con efectos mínimos o nulos en la aquiescencia de los locales. Esto se hace más grave porque allí no caben resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas como la 1851 que dio lugar a las operaciones contra la piratería en las costas de Somalia llevadas a cabo por la Unión Europea (*Atalanta*), OTAN (*Ocean Shield*), EEUU (TF 150), Japón, India, China, y otros, que fueron facilitadas por ser este país un estado fallido, incapaz de ejercer las jurisdicciones marítimas que en teoría le competen, circunstancia que no ocurre en el Golfo de Guinea, cualquiera que sea la consideración que nos merezca la situación de la economía, orden público o derechos humanos en esas naciones.

Añádase a ello que el factor que separa la posible acción internacional de la jurisdicción nacional exclusiva, que es la extensión del Mar Territorial, dentro del cual la piratería pasa a ser formalmente considerada como asalto a mano armada como se ha dicho más arriba, es reclamada diferentemente por las naciones ribereñas del Golfo, con algunas cifras tan desatinadas como 30 millas (Togo)⁶, o incluso 200 millas (Benin, República del Congo) a pesar de ser todos firmantes de la UNCLOS y haberla ratificado entre los primeros. Teniendo en cuenta que – otra importante diferencia con el caso somalí – el tráfico en el Golfo de Guinea es destinacional, en lugar del de tránsito que desfila frente a las costas somalíes sin entrar en sus (escasos, pequeños e ineficientes⁷) puertos, resulta que una gran parte de él, por no decir la totalidad, transcurre dentro de uno u otro Mar Territorial, fuera por tanto del alcance de unas hipotéticas fuerzas navales internacionales para represión de la piratería en esa zona.

La ausencia de lugares donde, como en Somalia, se puedan fondear los barcos secuestrados o encerrar las tripulaciones con impunidad hace que las acciones tiendan a ser rápidas y extremadamente violentas: no interesa el secuestro, solo el botín inmediato. Todo ello combinado hace que una acción internacional robusta, como la que redujo muy sustancialmente la piratería en el Cuerno de África, es, pues, aquí impensable.

Todo ello da al excelente trabajo del Tcol. Santé un inevitable y melancólico aroma de pesimista predicción de futuro. La certeza de las abundantes riquezas, aún poco menos que inexploradas, que se encuentran en el área, la necesidad que Europa tiene de ellas, el caótico resultado de fronteras en gran medida determinadas por razones

6 Artículo 3 de la Ley del Mar: «Todo Estado tiene derecho a establecer la anchura de su Mar Territorial hasta un límite que no exceda de 12 millas marinas medidas a partir de líneas de base determinadas de conformidad con esta Convención».

7 La ineficiencia de los puertos de la zona tiene una inesperada consecuencia en el ámbito de la seguridad: al ser incapaces los puertos principales de absorber el tráfico, los barcos que esperan turno se ven obligados a fondear, a veces tan lejos del puerto de destino que los que tiene que ir p.ej., a Lagos, Nigeria, lo hacen en las costas de Togo, como el que esto escribe ha tenido ocasión de comprobar recientemente. Esas largas estancias a la gira y en grandes números los hace presa fácil de los piratas (formalmente ladrones a mano armada).

de ajeno egoísmo durante el aún reciente período colonial, el desorden y pobreza de naciones que han tenido todavía recientemente cruentas guerras civiles aún no bien cicatrizadas, o en la actualidad guerrillas política o religiosamente motivadas, todo ello lleva a la inevitable conclusión de que los próximos años verán crecer la preocupación por la seguridad en el Golfo de Guinea, y por su importantísimo componente la seguridad marítima.

La Profesora González Gómez del Miño nos presenta un panorama del Mediterráneo ciertamente alarmante. Emigrantes económicos y refugiados se ponen en manos de desaprensivos que hacen un negocio más boyante que los chalecos salvavidas de los que (algunas veces) dotan a los desgraciados que transportan⁸, pero la violencia que superficialmente aparece plasmada tan sólo en las cuantiosas cifras – siempre incompletas - de ahogados, sobre todo en las rutas del Mediterráneo central, tiene en un nivel más profundo otras manifestaciones. Las masivas cifras y la procedencia principal de los que escogen las rutas marítimas hacen que la diferenciación entre refugiados y emigrantes económicos sea una labor imposible, y que como consecuencia no se pueda descartar que terroristas escojan también esta vía. Ello a su vez produce en la Unión Europea un indiscriminado rechazo, que, como muy bien apunta la autora, conculca los valores constitutivos de la Unión Europea, precisamente los que la han convertido en foco de atracción para los países más desfavorecidos de África, Asia y América: democracia, estado de derecho y respeto de los derechos humanos.

Añádase a esto otra de las violencias subyacentes al fenómeno de la emigración irregular: el tráfico de seres humanos. Imposible de cuantificar con rigor, porque incluso la persona sometida a este abominable tráfico no confesará qué compromisos adquirió al embarcarse en el viaje, qué obligaciones tiene con la mafia que le explotará durante años, o a qué vida de prostitución quedan atados, en suma no confesará su, aunque sea voluntaria, adquirida condición de esclavo. Pero, aunque no bien cuantificado, el fenómeno es bien real, como demuestran los descubrimientos posteriores, incluso años después de la llegada a lo que reputaban de paraíso, de «pisos patera», de fábricas clandestinas, de collas de trabajadores en condiciones infrahumanas, de prostitutas forzosas.

Todas estas violencias y miserias están produciendo un efecto deletéreo en la Unión Europea. La solidaridad que debería formar parte de nuestro acervo moral está fallando en varios frentes: hacia los refugiados, que son vistos como elemento disruptor de nuestra sociedad al traer valores y creencias distintas y agruparse en su lugar de destino en comunidades diferenciadas, además del peligro – más de percepción que de realidad, pues los números no lo sustentan de manera significativa – de que mezclados con ellos vengan activistas y terroristas; en el frente interno, por comparación entre el

.....

8 Hay constancia de que al menos una partida de salvavidas encargada por los traficantes expresamente para dotar a los migrantes de la ruta oriental no tenía flotabilidad suficiente para mantener una persona en el agua. Eso sí, infundían injustificada confianza, lo que los hacía si cabe más peligrosos.

norte europeo, más acogedor y con una presión relativamente débil en sus fronteras, el este, más frágil política y culturalmente y con dificultades para controlar sus fronteras terrestres, y el sur, que como se ve en este trabajo soporta toda la migración marítima y el correspondiente drama humano de los naufragos. E incluso entre los países de esta última zona, cuya solidaridad debería ser mayor ya que el tipo de problema – no así la intensidad – es semejante. Pero las cifras oscilan cada año, según la situación de seguridad en los países emisores, la eficacia en controlar una particular ruta, e incluso la meteorología y la estacionalidad, y esto hace muy difícil armonizar los esfuerzos. Entre las pocas certezas estadísticas que pueden extraerse de las numerosas tablas que se publican están la de que Italia consistentemente absorbe más influjo que todos los demás países mediterráneos juntos, entre cuyas cifras las de España son apenas la décima parte que las de Italia – lo que debía llevarnos a los españoles a una apreciación más ponderada del problema que lo que se oye en cenáculos políticos – y que a pesar de las oscilaciones puntuales que a veces parecen indicar una disminución - solo para elevarse de nuevo al año siguiente - las cifras globales no parecen mostrar ninguna tendencia a remitir de manera consistente, muy al contrario. El problema de la migración irregular está aquí para quedarse.

Todas estas violencias descritas en cada uno de los capítulos tienen en común su trasfondo eminentemente político e internacional. Bien por la esencia del problema, bien por sus dimensiones, siempre porque todo lo que ocurre en la mar adquiere automáticamente carácter internacional, ninguna de las fuentes de inseguridad descritas se presta a ser tratada por las fuerzas del orden de una sola nación, y se puede decir que fuerzas de la ley internacionales, con jurisdicción y poder coercitivo para hacerlo, no existen. Y el único instrumento legal internacional para concitar la colaboración de naciones en defensa de la ley, a menudo sin ser socios, aliados, ni siquiera en buenas relaciones, es la Ley del Mar.

La Ley del Mar tiene ya una edad respetable para un texto legal rígido, impermeable al cambio, que raramente se enriquece, si es que alguna vez, con sentencias interpretativas u otra jurisprudencia. Pero más grave que su vejez – fue firmada en 1982 – son las limitaciones de su propia redacción original. Los legisladores fueron empujados a Montego Bay, Jamaica, por la evidencia de que la tecnología había repentinamente destruido las reglas más o menos implícitamente aceptadas hasta entonces para la explotación del medio marino, al permitir la perforación para extraer combustibles fósiles cada vez a mayor profundidad y distancia de la costa, espoleando los instintos agresivos u hostilmente defensivos de las naciones y de las grandes compañías petrolíferas multinacionales. La simultánea llegada a escena de barcos pesqueros mucho mayores que hasta entonces, dotados de enormes cámaras frigoríficas y aparejos mucho más eficientes, produjo un similar efecto en el sentido posesivo de las naciones respecto a los mares frente a sus costas, sensibles a la perceptible amenaza de aquellos con hacer desaparecer especies enteras, tanto bentónicas como pelágicas, de lo que ciertamente han demostrado ser capaces algunos compatriotas nuestros con, por ejemplo, la merluza antártica, usando para ello además de artes ilegales en zonas prohibidas,

banderas de conveniencia y sociedades de clasificación fraudulentas, es decir toda una panoplia de delitos marítimos. Las famosas «guerras del bacalao» que enfrentaron al Reino Unido con Islandia entre 1958 y 1976, o la más conocida en nuestro país «guerra del fletán» que nos enfrentó en 1995 con Canadá ilustran claramente los conflictos que la Ley del Mar trataba de impedir (con escaso éxito como se ve, pues la segunda ocurrió con la Ley del Mar ya en plena vigencia), regulando zonas y responsabilidades. La preocupación principal, pues, de la Ley del Mar fue garantizar el acceso equitativo⁹ a la explotación de todas esas riquezas.

Pero el problema no estuvo tanto en lo acertado o desacertado de las divisiones de la mar en zonas de responsabilidad según variados criterios de jurisdicción o derechos de explotación¹⁰, como en que aquellas preocupaciones primarias y las complicadas negociaciones para alcanzar un razonable consenso entre los participantes hicieron pasar a un segundo plano la no menos legítima preocupación por poner coto a fechorías no relacionadas con la explotación de las aguas y el fondo marino, que amenazaban y amenazan a la más antigua y más importante de las riquezas que la mar nos ofrece: su uso como vía capaz y económica de transporte, que es tanto como decir de comercio, la circulación sanguínea que hace funcionar y mantiene vivas las economías.

Tal vez la más notoria hoy de estas amenazas es la piratería, que fue prácticamente olvidada en Jamaica como asunto de un pasado remoto difícilmente repetible, y a la que tan solo se adjudican 8 artículos (600 palabras) en un texto que alcanza un total de 436 artículos y 89.000 palabras. No podían los legisladores imaginar la notoriedad que la piratería iba a alcanzar treinta años más tarde. El incompleto tratamiento de este grave delito es una carencia, excelentemente descrita tanto por el Tcol. Santé en su capítulo sobre el Golfo de Guinea como por el CA Bauzá en relación con el Índico, que afecta a las legislaciones nacionales, que se encuentran con apoyo insuficiente en el ámbito internacional y que frecuentemente han olvidado reflejarla en sus propios textos, como ocurrió en España y Francia entre otros, hasta que fue apresuradamente remediado en la estela de la operación *Atalanta*. Es preciso recordar que, como se ha

9 La equidad es un concepto resbaladizo y de muy difícil aplicación. Comúnmente la Ley del Mar ha tratado de buscar equidad en la equidistancia, con resultados tan poco equitativos como la extensión de la Zona Económica Exclusiva asignada a Alemania en Mar del Norte, muy inferior a la que se asigna a los Países Bajos y Dinamarca, de similares longitudes de costa pero potenciadas por su forma generalmente convexa, frente a la cóncava alemana; otras veces se ha tratado de encontrarla en las etéreas diferencias entre costa continental e isleña, como en la reciente sentencia del Tribunal Internacional del Derecho del Mar sobre el diferendo entre Colombia y Nicaragua. Raramente han sido satisfactorios los resultados de estos y otros intentos de equidad.

10 Aguas Interiores, Mar Territorial, Zona Contigua, Aguas Archipelágicas, Zona Económica Exclusiva, Plataforma Continental, Plataforma Continental Extendida; a las que se unen los regímenes especiales en los estrechos, las aguas cubiertas por el hielo, y en otros documentos las zonas de responsabilidad SOLAS – que no coinciden con ninguna de las zonas anteriores - los regímenes MARPOL, y un largo etcétera.

dicho más arriba, si bien los delitos en la mar son intrínsecamente internacionales, las herramientas para su represión son sólo nacionales.

Pero tampoco el terrorismo en la mar concitó la atención de los legisladores, y eso que no se puede decir que fuera desconocido entonces, pues el secuestro del transatlántico portugués *Santa María* en 1961 mostró la vulnerabilidad de los buques de pasaje, sentando un ejemplo que fue seguido por el Frente de Liberación de Palestina de Yasser Arafat cuando en 1985 secuestró el transatlántico italiano *Achille Lauro*, en el que, a diferencia del compasivo capitán Galvão que comprometió el éxito de su autoimpuesta misión para evitar víctimas, incluyó el asesinato entre las acciones con las que aterrorizaron a pasaje y tripulación. Pese a ello, al terrorismo en la mar no le dedica la Ley del Mar ni una sola línea.

Pero no acaban ahí las ausencias. El tráfico de armas, uno de los grandes problemas de hoy, causa y sostén de graves crímenes sobre todo en África, combustible que alimenta la piratería y el tráfico de seres humanos, tampoco existe en ese texto. Es evidente que hay un comercio legítimo de armas que debe ser amparado, pero diferenciarlo del ilegal tráfico no es difícil, y la Ley debería al menos haber intentado delinear el concepto, deseo nada descabellado, pues las Naciones Unidas dedican un considerable esfuerzo a su represión en otros ámbitos, para lo que incluso recaba la ayuda de organizaciones no gubernamentales, como el *Stockholm International Peace Research Institute*, el conocido SIPRI, en donde no faltan expertos en derecho marítimo capaces de llevar a cabo la tarea.

El tráfico de seres humanos, que hemos visto en el capítulo del Mediterráneo, un crimen particularmente execrable que suele cebarse en los emigrantes irregulares, sea de los que huyen de la pobreza y el atraso o de los refugiados que escapan de guerras y opresiones, tampoco existe para la vigente Ley del Mar. Incluso si lo consideramos asimilado al tráfico de esclavos – lo que no es un salto conceptual muy grande – no está contemplado más que en un artículo de 50 palabras. Similarmente, el tráfico de drogas está recogido también en un solo artículo de menos de 70.

El complejo problema de las banderas de conveniencia, los registros abiertos y las sociedades de clasificación fraudulentas que sirven de cobertura y amparo a todos los delitos y tropelías que en la mar se cometen, se despacha con la sucinta frase «*Ha de existir una relación auténtica entre el Estado [de pabellón] y el buque*», (Art 91.1), fácil de comprender en su intención, pero de tan ambigua redacción que queda totalmente abierta a interpretaciones sin escrúpulos¹¹, con el resultado de una nula virtualidad.

Aunque lo que nos ocupa aquí es la violencia, y por ello las carencias de la Ley del Mar en cuanto a su represión, no se pueden dejar de mencionar siquiera sea de pasada

¹¹ *Las banderas de conveniencia y la seguridad marítima*, Fernando del Pozo, Instituto Español de Estudios Estratégicos, 21 Mayo 2015.

otras carencias cuya enumeración al menos servirá para apuntalar la convicción de lo necesitada que aquella está de profunda revisión. Así, en contraste con la atención que la opinión pública dedica al calentamiento global, que en pocos años ha pasado de la incredulidad, a la aceptación más o menos escéptica, para llegar a la actual alarma¹², y que en el Ártico duplica la elevación de la temperatura del resto del globo, los problemas particulares de las aguas cubiertas de hielo están regulados en un solo artículo de unas 120 palabras, una extensión absolutamente ridícula dada la creciente actividad de hoy en la Antártida y especialmente en el Océano Ártico, donde además la desaparición del hielo descubre nuevos litigios de delimitación, como el notorio del Lomonosov Ridge entre Dinamarca (en representación de Groenlandia), Canadá y Rusia, los que enfrentan a los EE. UU., con Canadá por las delimitaciones en el Mar de Beaufort, a Canadá con Dinamarca en la Bahía de Baffin, la dura posición canadiense respecto a la reserva de los derechos de paso por la Ruta de Noroeste, contestada sobre todo por los EE. UU., o las desaforadas exigencias rusas, semejantes o superiores a las que corresponderían a aguas interiores, para navegar por el Paso del Norte.

Felizmente, y juzgando por la historia más reciente, como la del superado diferendo entre Rusia y Noruega en el Mar de Barents, hay un amplio consenso en que todas estas disputas serán resueltas pacíficamente, o al menos congeladas, si se me permite el escasamente ingenioso juego de palabras.

Sin embargo, la actividad industrial, pesquera, científica, política y militar en esa zona, y, cómo no, la consecuencia de todas ellas, búsqueda y salvamento, no harán sino crecer en las próximas décadas, por lo que un marco legal que las regule y ampare, más extenso y detallado que el que proporciona el mencionado artículo 234, se hace imprescindible.

Los buques automáticos o buques *robot*, capaces de cruzar el océano sin tripulación, lo que abaratará enormemente los costes de explotación en un negocio en el que los gastos de personal suponen más del 30% del coste total, tienen ya varios proyectos en marcha que hará que los veamos en la mar a corto plazo.

La tecnología que lo permite existe, los sistemas están probados, sólo queda que la legislación lo haga posible. Tarea ardua, sin duda, pero que ha de comenzar pronto, y el lugar en que debe comenzar es en la Ley del Mar, con sus apartados correspondientes en los que explique los derechos y deberes de buques automáticos respecto a los convencionales¹³.

12 Excepto al parecer para el Presidente de los EE. UU., que desprecia abiertamente las evidencias científicas que demuestran fehacientemente no sólo su realidad, sino su origen antropogénico.

13 En curioso contraste con todas estas carencias, la transmisión (radiodifusión) no autorizada desde alta mar, un concepto hoy obsoleto gracias al internet y las comunicaciones vía satélite, está cubierto con un artículo de 182 palabras, escueto tal vez, pero que ocupa más que el total dedicado al tráfico de seres humanos, de armas, de drogas, contrabando y terrorismo.

Podrá argumentarse que la extensión dada a un determinado asunto en un cuerpo legal como la Ley del Mar no tiene por qué estar en relación directa con su importancia. Sin embargo, un texto legal cuya interpretación está sometida a minucioso escrutinio de jueces y abogados a la hora de determinar responsabilidades y culpabilidades, debe ser tan detallado y cubrir tantas variables como sea posible. Lo reseñado más arriba respecto a las banderas de conveniencia es un acabado ejemplo de cómo no debe ser un texto legal. Todo esto demuestra, a nuestro juicio, que la Convención de la Ley del Mar está necesitada de una profunda revisión. Pero hay un motivo adicional que merece particular atención.

La piratería está definida en el artículo 101 de la Ley del Mar como «*Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos contra un buque o una aeronave en la alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos...*». Es decir, los factores primarios para calificar un delito del tipo de robo o asalto a mano armada como piratería son a) que se cometa en alta mar, y b) que sea con un *propósito personal*. Ahora bien, generalmente esto último se entiende como lo contrario de «propósito político», con lo que actos de violencia que cumplan las demás condiciones pero cometidos con propósito político, como los atentados terroristas, no serían clasificados como piratería.

Esta interpretación está siendo hoy crecientemente contestada, entendiendo que todo lo que no es «público» o «gubernamental», sea cual sea su propósito, personal o político, debe ser calificado como piratería. Ello permitiría aplicar a tales actos el artículo 105 «*Todo Estado puede apresar, en la alta mar o en cualquier lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, un buque o aeronave pirata [...], y detener a las personas e incautarse de los bienes que se encuentren a bordo. Los tribunales del Estado que haya efectuado el apresamiento podrán decidir las penas que deban imponerse [...]*». Tal obligación no sólo no existe en el contexto del terrorismo, sino que se ha demostrado ampliamente que no es posible promulgarla. La retorcida lógica expresada por la conocida frase «*tu terrorista es mi luchador por la libertad*» lo impide, como ha impedido hasta ahora la tarea aparentemente más simple de acordar en las Naciones Unidas una definición del término «terrorista».

La supresión, pues, de la frase «*con un propósito personal*» de una Ley del Mar revisada sería un considerable avance en la lucha contra el terrorismo y permitiría internacionalizar más efectivamente su represión.

Este cambio – simple en su aplicación textual pero profundo en sus consecuencias – por sí solo debería impulsar la búsqueda de un acuerdo en las Naciones Unidas para llevarlo a cabo. Pero la experiencia en otros acuerdos y tratados internacionales demuestra que las naciones negocian de manera más egoísta que las personas, y que las renuentes a una cierta modificación podrían aceptarla si en el «paquete legislativo» van otras que ven con ojos más favorables.

Por ello, y por la importancia objetiva de una correcta aproximación a los otros problemas mencionados, casi todos referidos a la protección de la navegación como se ha dicho más arriba, debería impulsarse una convención UNCLOS IV que revise de manera sistemática la envejecida UNCLOS III¹⁴. Y ello podría – y por lo tanto debería – ser una tarea autoimpuesta por España, nación entre las más marítimas del mundo, tanto por sus logros históricos como por el inmenso peso de lo marítimo en su economía, con el respaldo, que hay que reputar de indudable, de la Unión Europea, empeñada esta última desde hace tiempo en la mejora de la seguridad y eficiencia de la navegación y la pesca por medio de sus direcciones generales DG MARE y DG MOVE entre otras, agencias como EMSA, EFCA, FRONTEX y EDA, y proyectos como EUCISE2020, MARSUR y otros. Una iniciativa así, tomada por España, redundaría en un evidente prestigio al tiempo que sería beneficiosa para todos.

14 Como ejemplo de lo que la tenacidad hace posible, la Convención de Jamaica se convocó por empeño de la pequeña Malta, gracias a la persistencia y capacidad de persuasión de su Embajador en las Naciones Unidas.

Capítulo I

Capítulo I

Disputas marítimas en Asia Oriental: la expansión estratégica de la República Popular China

Fernando Delage

Resumen

Los conflictos territoriales en los mares de China Oriental y Meridional se han convertido en la última década en una de las principales fuentes de inestabilidad en Asia oriental. Ninguna de las partes está dispuesta a hacer cesión alguna con respecto a sus reclamaciones de soberanía. Todas ellas compiten por unos recursos —gas, petróleo, pesca— necesarios para su crecimiento económico y su seguridad alimentaria. Todas quieren también mitigar su vulnerabilidad estratégica frente a los cambios en el equilibrio regional de poder. Pero el alcance adquirido por estas disputas en tiempos recientes sólo puede entenderse en el contexto del ascenso de China y de su aparente intención de reconfigurar el orden regional. Las disputas en cuestión son de este modo un escenario central de la competencia entre China y Estados Unidos, y su resolución queda sujeta a la evolución de las relaciones entre estas dos grandes potencias.

Palabras clave

China, Mar de China Oriental, Mar de China Meridional, Senkaku, Spratly.

Abstract

Territorial conflicts in the East and South China Seas have become in the last decade one of the main sources of instability in East Asia. Neither party is willing to make any concession with respect to its sovereignty claims. All of them compete for resources —oil, gas, fishing— necessary for their economic growth and food security. They also want to mitigate their strategic vulnerability in a rapidly changing environment. But the relevance acquired by these disputes in recent times can only be understood in the context of China's rise and its apparent intention to reshape the regional order. The disputes in question are thus a central stage of competition between China and the United States, and its resolution is linked to the evolution of relations between these two great powers.

Keywords

China, East China Sea, South China Sea, Senkaku, Spratly.

Introducción

Los conflictos territoriales marítimos en la periferia china se han convertido en la última década en una de las principales fuentes de inestabilidad en Asia Oriental. Son disputas que involucran a varios de los principales Estados de la región y que afectan a unas líneas marítimas de comunicación fundamentales para el comercio mundial, al unir el Indo-Pacífico con Europa y el hemisferio occidental. Un conflicto abierto en estas aguas tendría un considerable impacto sobre la economía global, así como sobre la seguridad regional al poder provocar la intervención de potencias externas.

La Historia ha dejado en herencia numerosas reclamaciones territoriales sin resolver en distintos espacios marítimos de Asia. En el noreste de la región, las relaciones entre Tokio y Moscú siguen obstaculizadas por la ocupación rusa de las islas Kuriles en 1945. Más al sur, en el mar de Japón, Tokio reclama las islas Dokdo (Takehima para los japoneses), bajo control administrativo surcoreano. No muy lejos, en el mar Amarillo, Pekín y Seúl compiten por otras pequeñas islas. Son disputas que complican las relaciones bilaterales entre los reclamantes, pero ninguna de ellas plantea el riesgo de un enfrentamiento militar. Ese sí es el caso, sin embargo, de otras controversias que se han reactivado en años recientes en los mares de China Meridional y de China Oriental, y que se suman a los tradicionales problemas de Taiwán, Corea y Cachemira como una de las principales preocupaciones de seguridad en el continente.

La disputa quizá más peligrosa se encuentra en el mar de China Oriental (MCO), en torno a un pequeño grupo de islas deshabitadas que enfrenta a Japón con China y Taiwán. Las Senkaku (Diaoyu para los chinos) forman el final de un conjunto de islas que descienden desde la mayor isla meridional de Japón, Kyushu, hasta el noreste de Taiwán. Desde 2010 las Senkaku son objeto de rivalidad entre Japón y China, que desafía el control de las mismas por Tokio. Pekín ha aumentado la presión mediante el despliegue de buques en sus aguas, incursiones en su espacio aéreo e, incluso, declarando una Zona de Identificación de Defensa Aérea en noviembre de 2013, que obliga a toda aeronave de terceros países que la atraviese a notificarlo a las autoridades chinas. Las acciones de Pekín con respecto a estas islas, en el contexto de un acelerado proceso de modernización militar, son el principal motivo de los cambios que se han producido en la política de seguridad de Japón, obligado a responder en defensa de sus intereses territoriales. Estados Unidos tampoco se encuentra al margen de la cuestión, y ha reafirmado en diversas ocasiones que las Senkaku están cubiertas por su alianza de seguridad con Japón.

Un conjunto separado de disputas, pero no menos conflictivas, enfrenta a China con varios de sus Estados vecinos en el sureste asiático desde que, en 2009, Pekín reclamara ante las Naciones Unidas sus derechos a todas las islas situadas en el mar de China Meridional (MCM). La República Popular se disputa con Vietnam (y Taiwán) las

islas Paracelso; con Filipinas el arrecife de Scarborough; y, con otros cinco reclamantes (Brunei, Filipinas, Malasia, Taiwán y Vietnam), las Spratly. (China y Taiwán reclaman asimismo las islas Pratas, controladas por el último, y Macclesfield Bank, no ocupado por nadie en la actualidad). También en este escenario la presión china no ha hecho sino crecer. En 2012 Pekín se hizo con el control de Scarborough —un arrecife localizado a 100 millas de Filipinas y a más de 500 millas de China—, impidiendo el acceso a pescadores y buques filipinos. Dos años más tarde, una empresa estatal china realizó prospecciones petrolíferas en la zona económica exclusiva (ZEE) de Vietnam, ignorando las protestas de su gobierno. A partir de finales de 2013, China comenzó asimismo la construcción de islas artificiales en el MCM, hecho que la Asociación de Naciones del Sureste Asiático (ASEAN) calificó como una amenaza a la seguridad regional. Esa inquietud se ha incrementado de manera cualitativa al desplegar China capacidades militares en dichas islas, lo que le facilita, además de una mayor proyección de poder, la posibilidad de obstaculizar el acceso a terceros.

Ninguna de estas disputas es nueva. Desde los años ochenta, sin embargo, se mantuvo un acuerdo más o menos explícito entre las partes en dejar al margen la cuestión de soberanía y explorar conjuntamente los recursos marinos. ¿Por qué han resurgido las diferencias a principios de siglo? ¿Cuál es la verdadera relevancia de unas islas y rocas aparentemente insignificantes? ¿Tienen algo en común las disputas en estos dos espacios marítimos?



Imagen 1.- Reclamaciones territoriales marítimas en Asia oriental.

Pese a sus distintas circunstancias específicas, ambas comparten tres mismos factores: territoriales, económicos y estratégicos. Ninguna de las partes está dispuesta a hacer cesión alguna con respecto a sus reclamaciones de soberanía, al estar ésta vinculada de manera estrecha a la identidad nacional. Todas ellas compiten, por otra parte, por

unos recursos —gas, petróleo, pesca— necesarios para su crecimiento económico y su seguridad alimentaria. Todas quieren también mitigar su vulnerabilidad estratégica frente a los cambios en el equilibrio regional de poder. Como ha escrito Ralph Emmers, es la interacción entre estas variables lo que ha conducido a una rápida escalada de tensión¹. Pero el alcance adquirido por estas disputas en tiempos recientes sólo puede entenderse en el contexto del ascenso de China y de su aparente intención de reconfigurar el orden regional.

El imperativo de asegurar un entorno de estabilidad para su modernización económica, y evitar por tanto una percepción de amenaza entre sus Estados vecinos, condujo al gobierno chino a adoptar la conocida como doctrina del «ascenso pacífico» desde finales de los años noventa. A partir de la crisis financiera global, sin embargo, y coincidiendo con el giro («pivot») de Estados Unidos hacia Asia durante la administración Obama, China ha asumido una estrategia más proactiva en todas las esferas. Desde la llegada al poder de Xi Jinping en noviembre de 2012, Pekín ha mostrado en particular una nueva determinación con respecto a sus reclamaciones marítimas, que ha llegado a calificar como «intereses fundamentales», un término hasta la fecha sólo aplicado con respecto a Taiwán, Tíbet y Xinjiang².

Quizá, a medida que acumula más poder, China intenta hacer efectivo un título de soberanía que ya reafirmó en su ordenamiento jurídico en 1992 y 1998³. Aunque tal declaración es incompatible con la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar (UNCLOS), ratificada por la República Popular, esa contradicción parece irrelevante para una China que se apoya en la Historia —y en su Derecho interno— para justificar su «indiscutible soberanía» sobre dichas islas desde «tiempo inmemorial⁴». Los líderes chinos niegan en consecuencia toda actitud revisionista: Pekín trataría sólo de defender un status quo que, en su opinión, están amenazando Estados Unidos y sus aliados⁵.

1 EMMERS, Ralph, «Geopolitics and Maritime Territorial Disputes in East Asia», Routledge, Londres, 2009.

2 SWAINE, Michael, «China's Assertive Behavior: Part One: On 'Core Interests'», China Leadership Monitor, núm. 34 (febrero 2011), disponible en <http://www.hoover.org/publications/china-leadership-monitor/article/67966>. Fecha consulta 3/5/2017.

3 «Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone», 25 febrero 1992, disponible en http://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/CHN_1992_Law.pdf; «Law on the Exclusive Economic Zone and the Continental Shelf», 26 junio 1998, disponible en http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/chn_1998_eez_act.pdf. Fecha consulta 3/5/2017.

4 Para una exposición de los argumentos chinos, véase FU Ying y WU Shicun, «South China Sea: How We Got to This Stage», The National Interest, 9 mayo 2016, disponible en <http://nationalinterest.org/feature/south-china-sea-how-we-got-stage-16118>. Fecha consulta 3/5/2017.

5 ZHAI Kun, «On the Chessboard of the South China Sea», China-US Focus, 11 agosto 2014,

Pero más allá de recuperar un territorio que describe como suyo, lograr sus objetivos permitiría a China ejercer una mayor vigilancia de rutas marítimas cruciales para su seguridad económica, y ampliar su perímetro de defensa. Lo relevante de sus reclamaciones, por tanto, más que la posesión jurídica de soberanía sobre las islas, rocas y arrecifes de estos espacios, es la voluntad de controlar su periferia marítima, pese a las objeciones de sus Estados vecinos y su discutible conformidad con las normas internacionales⁶. Es ese propósito el que revela las implicaciones estratégicas de estas disputas, convertidas en terreno central de la competencia entre China y Estados Unidos por la redefinición del equilibrio regional⁷.

Presionando a países como Japón, Filipinas o Vietnam, Pekín intenta debilitar la credibilidad de las alianzas y asociaciones estratégicas de Estados Unidos y dar forma a una estructura que le permita maximizar su seguridad. Simultáneamente, la República Popular avanza en el desarrollo de unas capacidades militares —«anti access/area denial» en el lenguaje del Pentágono— que complican y hacen más costosa una intervención norteamericana. Siguiendo la estrategia propia de una potencia ascendente, se trata, en definitiva, de poner a prueba la voluntad de la potencia dominante, Estados Unidos, cuyo interés nacional resulta difícil de justificar en relación con estos islotes⁸.

Con todo, la lógica china no es meramente defensiva. China ha tomado la decisión estratégica de convertirse en una potencia marítima, y la defensa de sus intereses demanda su creciente proyección naval⁹. El último Libro Blanco de Defensa chino, dedicado a su estrategia militar, por primera vez reconoció oficialmente estos objetivos. Refiriéndose al imperativo de desarrollar sus capacidades navales como parte integral de su ascenso como potencia, el documento hace hincapié en que la armada extenderá su campo de actuación de «la defensa de las aguas territoriales» a «la protección de

<http://www.chinausfocus.com/foreign-policy/on-the-chessboard-of-the-south-china-sea/>. Fecha consulta 3/5/2017.

6 SCHREER, Benjamin, «Playing the long game: the demise of China's 'strategic ambiguity' in the South China Sea», *The Strategist*, 20 agosto 2014, <http://www.aspistrategist.org.au/playing-the-long-game-the-demise-of-chinas-strategic-ambiguity-in-the-south-china-sea/>; FRAVEL, M. Taylor, «China's Islands Strategy: 'Redefine the Status Quo'», *The Diplomat*, 1 noviembre 2012, <http://thediplomat.com/2012/11/chinas-island-strategy-redefine-the-status-quo/>. Fecha consulta 3/5/2017.

7 WHITE, Hugh, «Lines in the sand: The US and China's struggle for power in Asia», *The Monthly*, septiembre 2015, disponible en <https://www.themonthly.com.au/issue/2015/september/1441029600/hugh-white/lines-sand>. Fecha consulta 3/5/2017.

8 Véase al respecto GRYGIEL, Jakub y MITCHELL, A. Wess, «The Unquiet Frontier: Rising Rivals, Vulnerable Allies, and the Crisis of American Power», Princeton University Press, Princeton, 2016, especialmente capítulo 3 («Revisionist Powers' Probing Behavior»), págs. 42-76.

9 DENYER, Simon, «Chinese Military Sets Course to Expand Global Reach», *The Washington Post*, 26 mayo 2015, disponible en https://www.washingtonpost.com/world/asia_pacific/chinese-military-sets-course-to-expand-global-reach-as-national-interests-grow/2015/05/26/395ff14-3fb1-4056-aed0-264ffcbbcb4_story.html?utm_term=.0ae2270cacf6. Fecha consulta 3/5/2017.

los mares abiertos¹⁰». Las Senkaku y las Spratly son un obstáculo a la realización de esas ambiciones, y ésta es, en último término, la principal razón que obliga a cierto escepticismo sobre las posibilidades de resolución de las disputas.

Aunque la UNCLOS prevé distintos mecanismos de resolución de controversias, al adherirse a la Convención China declaró formalmente su reserva sobre los mismos. Rechazó por ello la jurisdicción del Tribunal Permanente de Arbitraje de la Haya, cuando éste aceptó en 2013 la demanda de Filipinas sobre las actividades chinas en el MCM, y cuyo dictamen —en julio de 2016— negó los argumentos mantenidos por Pekín. Separadamente, China y Japón intentan dar forma a un mecanismo bilateral de gestión de crisis, mientras que China y la ASEAN continúan las negociaciones sobre un código de conducta en el MCM que otorgue carácter vinculante a la Declaración que ambas partes adoptaron en 2002. La ausencia de mecanismos efectivos de prevención no parece preocupar, sin embargo, a una China que intenta ampliar su espacio estratégico sabiendo que el tiempo juega a su favor: sus capacidades militares irán en aumento con respecto a las de unos vecinos que —piensa Pekín— tendrán que aceptar la realidad de su dominio marítimo. Ninguno de ellos desea un conflicto; tampoco China, que ha actuado de manera gradual, esforzándose por evitar una provocación armada. Es innegable, sin embargo que está alterando el escenario estratégico regional y aumentan, en consecuencia, los riesgos de choques menores o accidentales que puedan conducir a una grave espiral de conflicto.

En último término, la respuesta a las acciones chinas depende en no pequeña medida de Estados Unidos. ¿Reconocerá a la República Popular la esfera de influencia a la que aspira, o reaccionará frente a unos movimientos que ponen en riesgo la Pax Americana que definió la estructura asiática durante los últimos 70 años? Junto con la península coreana, estas disputas marítimas son hoy uno de los escenarios más plausibles de enfrentamiento entre China y Estados Unidos¹¹.

El mar de China Oriental

Diferentes interpretaciones históricas y jurídicas rodean la controversia sobre las Senkaku, un grupo de cinco islas y tres formaciones rocosas adyacentes al archipiélago

¹⁰ The State Council Information Office of the People's Republic of China, «China's Military Strategy», Pekín, mayo 2015, disponible en http://www.chinadaily.com.cn/china/2015-05/26/content_20820628.htm. Fecha consulta 3/5/2017. Sobre la estrategia marítima china, véase YOSHIHARA Toshi y HOLMES, James, R. «Red Star over the Pacific: China's Rise and the Challenge to U.S. Maritime Strategy», Naval Institute Press, Annapolis, 2010.

¹¹ ALLISON, Graham, «Destined for War: Can America and China Escape Thucydides's Trap?», Houghton Mifflin Harcourt, Boston, 2017.

de las Ryukyus, al noreste de Taiwán, que han estado bajo control de Japón desde 1895. Las islas se encuentran cerca de importantes vías de navegación, de ricas zonas de pesca, y cuentan con notables reservas potenciales de gas y petróleo bajo el lecho marino.

China afirma que al haberse anexionado Japón las islas tras la guerra de 1894-95, éstas le deben ser devueltas de conformidad con la Declaración de El Cairo de 1943, que despojó a Tokio de los territorios que ocupó durante el conflicto (como Taiwán y Corea). Al firmar el instrumento de rendición con Estados Unidos en septiembre de 1945, Japón aceptó formalmente la Declaración de Potsdam, que incluía esta referencia: «Los términos de la Declaración de El Cairo serán respetados y la soberanía japonesa se limitará a las islas de Honshu, Hokkaido, Kyushu, Shikoku y las islas menores que se determinen». En el comunicado conjunto adoptado con China al normalizar sus relaciones diplomáticas en 1972, Japón acordó que “mantiene firmemente su posición bajo la Declaración de Potsdam”, por lo que, según Pekín, al mantener el control administrativo de las islas no está respetando lo acordado.

Japón ve las cosas de otra manera. Tokio afirma que las islas eran «terra nullius» cuando fueron ocupadas en enero de 1895, antes del final de la guerra y de la firma del tratado de Shimonoseki que puso fin a las hostilidades. El tratado no menciona específicamente las Senkaku, por lo que Tokio considera que no están sujetas a la Declaración de El Cairo y son, por tanto, territorio japonés¹².

Tras la posguerra y la ocupación norteamericana, Okinawa retornó a la soberanía de Japón en 1972, y por tanto también las Senkaku. Fue el año anterior, en diciembre de 1971, cuando China por primera vez afirmó su soberanía sobre las islas, después de que lo hubiera hecho Taiwán siete meses antes. En mayo de 1969, un informe de las Naciones Unidas había identificado posibles reservas de gas y petróleo en el área en disputa, complicando el problema.

No obstante, ambos gobiernos se esforzaron por mantener el status quo en un momento en el que compartían importantes intereses diplomáticos y económicos. Además de la prioridad común por equilibrar a la Unión Soviética, China era un mercado potencialmente atractivo para Japón, mientras que Pekín intentaba atraer inversiones y tecnología japonesas para su modernización económica. La negociación del tratado de Paz y Amistad, firmado en Pekín en agosto de 1978, fue una razón añadida para dejar de lado la cuestión.

12 Para un examen en detalle de los argumentos respectivos, véase DRIFTE, Reinhard, «The Senkaku/Diaoyu islands territorial dispute between Japan and China: Between the materialization of the «China threat» and Japan “reversing the outcome of world war II”?», UNISCI Discussion Papers, núm 32 (mayo 2013), disponible en <https://www.ucm.es/data/cont/media/www/pag-72489/UNISCIDP32-1DRIFTE.pdf>. Fecha consulta 5/5/2017.

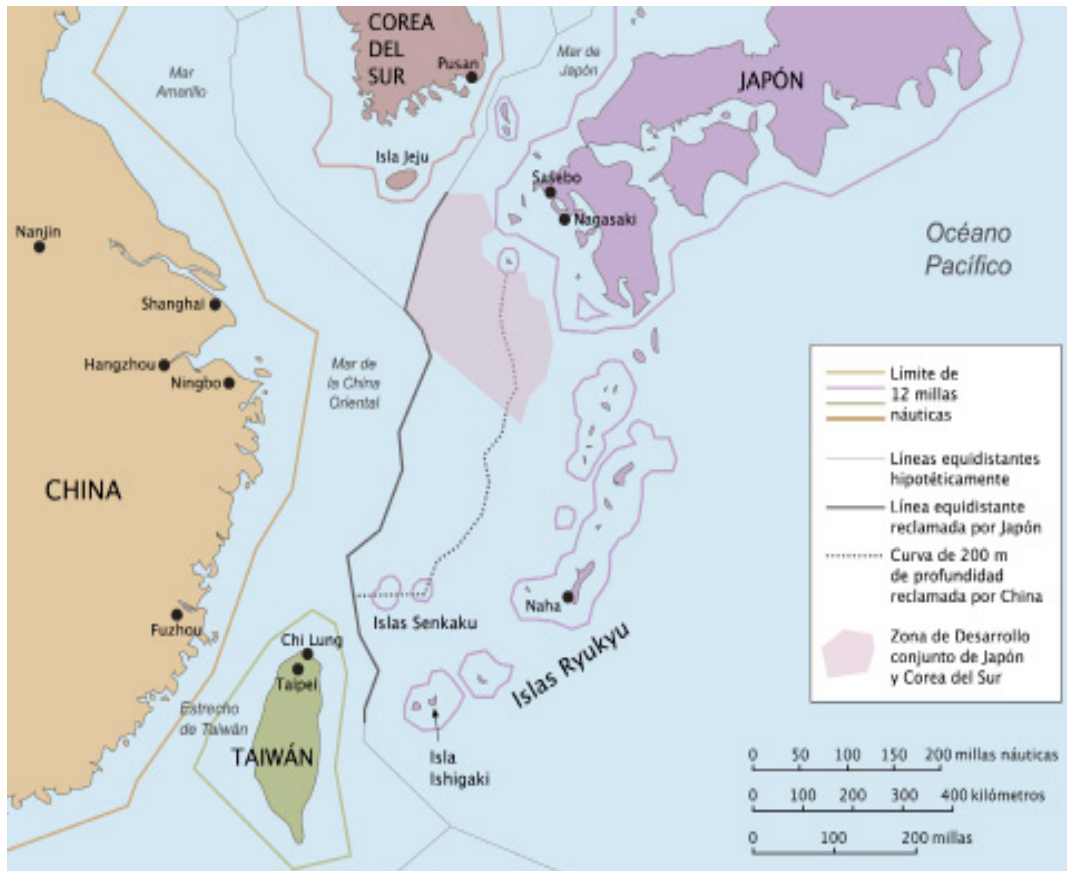


Imagen 2.- El mar de China Oriental. Fuente: SMITH, Sheila, «Intimate Rivals: Japanese Domestic Politics and a Rising China», Columbia University Press, Nueva York, 2014, pág. 106.

En octubre de 1978, el entonces máximo líder chino, Deng Xiaoping, indicó al primer ministro japonés, Takeo Fukuda: «Es totalmente comprensible que tengamos puntos de vista diferentes sobre algunos temas. Por ejemplo, tenemos diferentes opiniones sobre lo que ustedes llaman las islas Senkaku y nosotros las islas Diaoyu. Nuestra generación no es lo suficientemente sabia para encontrar un lenguaje común sobre esta cuestión. Nuestras próximas generaciones seguramente lo serán, y sin duda encontrarán una solución aceptable para todos¹³». Fukuda aceptó una declaración que, junto a otros comunicados y discursos anteriores en el mismo sentido, fue considerada como un acuerdo para «aparcar» la disputa.

Ese consenso no sobreviviría sin embargo al cambio en las prioridades de las partes derivado de la transformación de sus respectivas posiciones de poder. La primera indicación del cambio de escenario se produjo en octubre de 2003, cuando Japón detectó un buque chino que realizaba una exploración topográfica del fondo oceánico en sus aguas territoriales. Un año más tarde, un submarino chino fue descubierto mientras atravesaba sumergido aguas cercanas a las Senkaku. El gobierno japonés

13 SMITH, Sheila, «Intimate Rivals: Japanese Domestic Politics and a Rising China», Columbia University Press, Nueva York, 2014, pág. 103.

indicó posteriormente que recibió una disculpa de Pekín según la cual la incursión de su submarino fue un accidente, pero nunca hubo declaración oficial por parte china. Por entonces, la polémica sobre las visitas del primer ministro japonés, Junichiro Koizumi, al templo de Yasukuni, y sobre los manuales de Historia que incluían una descripción revisionista de la guerra del Pacífico, resultó prioritaria para Pekín. Las relaciones bilaterales al más alto nivel quedaron en suspenso hasta que Koizumi abandonó el gobierno en 2006.

Su sustitución por Shinzo Abe permitió recuperar la normalidad diplomática, y ambas partes impulsaron la explotación conjunta de los recursos del MCO, dado su considerable potencial¹⁴. No obstante, nada más completarse en 2008 un borrador de acuerdo, surgieron las diferencias sobre la definición de sus respectivos límites marítimos, la segunda cuestión que —junto a la soberanía de las islas— define la rivalidad chino-japonesa en el MCO. Japón utiliza como referencia la línea mediana de sus respectivas ZEE, mientras China define sus límites de conformidad con su plataforma continental¹⁵.

Sin haberse resuelto esas diferencias, en 2009 se produjo un cambio de gobierno en Japón tras la victoria electoral del Partido Democrático. Su líder, Yukio Hatoyama, defendió un nuevo acercamiento a Pekín y una mayor independencia con respecto a Estados Unidos; una posición que terminaría conduciendo a su dimisión sólo unos meses después de su nombramiento. Fue su sucesor, Naoto Kan, quien tuvo que afrontar el incidente que marcaría un antes y un después en las relaciones bilaterales. El 7 de septiembre de 2010, un barco de pesca chino fue descubierto en aguas territoriales de Japón, cerca de las Senkaku. Su capitán rechazó la inspección solicitada por las autoridades y, al intentar huir, colisionó de manera intencionada contra dos buques patrulla de los guardacostas japoneses. Su detención ocasionó una crisis diplomática sin precedente. Mientras en diversas ciudades chinas se multiplicaban las manifestaciones antijaponesas, Pekín bloqueó la exportación de materias primas cruciales para la industria japonesa, y dio un salto cualitativo en su estrategia de coacción: aunque Japón dejó al marino chino en libertad sin cargos, a partir de finales de octubre China multiplicó el despliegue de sus buques en la zona.

14 Se estima que el MCO posee entre 60 y 100 millones de barriles de petróleo, y entre uno y tres billones de pies cúbicos de gas natural: U.S. Energy Information Administration, «Territorial disputes hamper exploration and production of resources in the East China Sea», 5 octubre 2012, <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=8270>. Fecha consulta 6/5/2017.

15 SCHOFIELD, Clive, ed., «Maritime Energy Resources in Asia: Legal Regimes and Cooperation», National Bureau of Asian Research, Special Report núm 37, febrero 2012, disponible en http://www.nbr.org/publications/specialreport/pdf/Preview/SR37_preview.pdf. Fecha consulta 6/5/2017.

La situación se deterioró aún más 2012¹⁶. El gobernador de Tokio, Shintaro Ishihara, provocó una nueva crisis con China al declarar su intención de realizar una colecta popular para comprar tres de las islas Senkaku, propiedad de una familia japonesa. Para evitar mayores incidentes, el gobierno decidió nacionalizar las islas en septiembre de dicho año. El resultado, sin embargo, fue el contrario del esperado: se repitieron las manifestaciones antijaponesas en China, junto a un boicot de productos japoneses, y una nueva escalada retórica por parte de Pekín.

Desde la perspectiva japonesa, la compra de las islas en nada afectaba a la cuestión de la soberanía (Tokio niega que exista siquiera una disputa). China, sin embargo, interpretó la decisión como una violación del status quo. Mientras el primer ministro, Wen Jiabao, prometió «no ceder jamás ni una pulgada», el ministerio de Asuntos Exteriores declaró la compra como «ilegal y nula», y el de Defensa indicó que «se reservaba el derecho a tomar nuevas medidas». Pekín volvió a aumentar la presión: decidido a demostrar de manera permanente la existencia de una disputa, y la ilegalidad de la presencia japonesa, dio carácter permanente al despliegue de sus patrullas navales y aéreas¹⁷. En enero de 2013, una fragata china apuntó su radar de disparo contra un destructor japonés, acción que suele preceder al uso inminente de la fuerza; y, en noviembre del mismo año, sin previo anuncio, China declaró —como se mencionó— una Zona de Identificación de Defensa Aérea que cubre la mayor parte del MCO, incluyendo todo el espacio aéreo sobre las Senkaku. Pekín intentaba hacer realidad sus reclamaciones por la vía de los hechos.

Japón contaba por entonces con un nuevo gobierno, al frente del cual había regresado Shinzo Abe, decidido a responder a las acciones chinas. Abe denunció el «desafío chino al status quo por la fuerza», y advirtió que sus cada vez más frecuentes intrusiones en las aguas territoriales y en el espacio aéreo de Japón podría conducir a «situaciones no deseadas». En la cumbre de Davos de enero de 2014, el primer ministro japonés provocó la controversia al comparar las circunstancias en Asia con las de Europa un siglo antes, cuando nadie consideraba imaginable una guerra entre Alemania y Reino Unido hasta que estalló la primera guerra mundial. Su polémica comparación trataba de transmitir el mensaje de que la interdependencia económica y la racionalidad no bastan para evitar que un pequeño incidente, en un contexto de nacionalismos en competencia, pueda escapar al control de los gobiernos y conducir a un choque que nadie desea. En abril, de visita oficial en Tokio, Obama reafirmó —era la primera vez que lo hacía un presidente norteamericano— que las Senkaku están cubierta por la

16 Para una detallada cronología de las crisis en torno a las Senkaku, véase International Crisis Group, «Dangerous Waters: China-Japan Relations on the Rocks», Asia Report núm. 245, 8 abril 2013, disponible en <https://d2o71andvipowj.cloudfront.net/dangerous-waters-china-japan-relations-on-the-rocks.pdf>. Fecha consulta 6/5/2017.

17 Para un seguimiento de las incursiones navales y aéreas chinas en torno a las Senkaku, véase la Asian Maritime Transparency Initiative del CSIS, disponible en <https://amti.csis.org>.

alianza militar con Japón, haciendo de la disputa un problema trilateral que puede implicar a Estados Unidos en un conflicto¹⁸. (En febrero de este año, el presidente Trump lo reiteró en los mismos términos)¹⁹.

No estalló una guerra sobre las Senkaku, pero sí se consolidó una desconfianza estructural que ha agravado la percepción que cada país mantiene del otro, con los consiguientes riesgos de inestabilidad. A medida que se acumulaban los incidentes, más difícil resultaba para ambos mantener un diálogo diplomático que pudiera ser interpretado como cesión por sus respectivas opiniones públicas. Abe y Xi se reunieron en Pekín en noviembre de 2014 pero, en vez de un comunicado conjunto, cada parte hizo pública su propia declaración. El documento chino indicaba que ambas partes «reconocían que mantenían diferentes posiciones con respecto a las tensiones» relacionadas con las Senkaku (dando a entender de manera implícita que Japón reconocía la existencia de la disputa que oficialmente niega). El texto japonés señalaba que las partes habían «reconocido que tenían diferentes opiniones con respecto a la emergencia de la situación de tensión». China quizá buscaba mitigar la confrontación, que nada aportaba a su relación con otros Estados asiáticos, y que podía haber resultado contraproducente al provocar la intervención del presidente Obama.

No debe concluirse, sin embargo, que China haya abandonado sus pretensiones: sabe bien que su diferencial de poder con respecto a Japón irá en aumento. Por lo demás, el problema territorial se ha politizado en tal grado que parece remota la posibilidad de un compromiso. El auge de los sentimientos nacionalistas agrava el potencial de conflicto, a la vez que complica el camino a una solución pacífica de las diferencias. Ambos gobiernos comenzaron a dialogar sobre el desarrollo de un mecanismo de prevención de crisis y gestión de emergencias en 2012, pero las conversaciones se interrumpieron en 2013. Después del mencionado encuentro entre sus líderes a finales de 2014, las conversaciones se reanudaron a partir de principios del año siguiente con el fin de hacer del MCO una zona de «paz, cooperación y amistad», sin que se haya llegado aún a propuestas definitivas.

Entretanto, se está produciendo una creciente militarización por ambas partes, con el aumento de incursiones chinas y de respuestas japonesas²⁰. En estas circunstancias,

18 «Remarks by President Obama and Prime Minister Abe of Japan in Joint Press Conference», Tokio, 24 abril 2014, disponible en <http://www.cfr.org/grand-strategy/remarks-president-obama-japanese-prime-minister-abe/p32869>. Fecha consulta 8/5/2017.

19 «Joint Statement by President Trump and Prime Minister Abe of Japan», Washington, 10 febrero 2017, disponible en <https://www.whitehouse.gov/the-press-office/2017/02/10/joint-statement-president-donald-j-trump-and-prime-minister-shinzo-abe>. Fecha consulta 8/5/2017.

20 GADY, Franz-Stefan, «Deterring China: Japan to Develop New Anti-Ship Missile for Defense of Senkakus», *The Diplomat*, 15 agosto 2016, disponible en <http://thediplomat.com/2016/08/deterring-china-japan-to-develop-new-anti-ship-missile-for-defense-of-senkakus/>; DILLOW, Clay, «Military nightmare scenario brewing in the East China Sea», *CNBC*, 4 abril 2017, disponible en <http://www>.

un accidente o un error de cálculo puede causar un enfrentamiento no intencionado entre las dos potencias asiáticas, segunda y tercera economías del planeta, y una ellas el principal aliado de Estados Unidos en la región²¹.

Si en el MCO China busca transformar el status quo e imponerse sobre Japón, bien aislándolo, bien creando unas circunstancias en las que Tokio tenga que reconocer la inevitabilidad de la supremacía china en la región, algo parecido ocurre en el MCM. Uno tras otro, distintos países del sureste asiático —Vietnam y Filipinas en particular— afrontan una creciente presión para adaptarse a las demandas chinas.

El mar de China Meridional

El MCM es una de las zonas más complejas del mundo en cuanto a la delimitación de sus fronteras marítimas: es un espacio semicerrado, con cientos de islotes, arrecifes, rocas y bancos de arena, muchos de ellos ocupados por las partes en disputa. China, Taiwán y Vietnam reclaman las islas Paracelso, al norte, que Pekín controla desde 1974 tras imponerse al ejército del entonces Vietnam del Sur. Más al sur, las Spratly son reclamadas en su totalidad por China, Taiwán y Vietnam, y en parte por Brunei, Malasia y Filipinas. La relevancia de estas disputas se acentúa por tratarse de uno de los espacios marítimos más relevantes del planeta —une el sureste y noreste asiáticos, el Pacífico y el Índico— y pasar a través del mismo más de un tercio del comercio mundial. Posee, además, importantes recursos naturales —hidrocarburos en particular— y es una importante zona de pesca²².

La disputa sobre el MCM es el resultado de argumentos históricos incompatibles, así como del solapamiento de las aguas territoriales y ZEE de varios Estados, cuestión para la que la UNCLOS no ofrece reglas muy claras. Aunque Pekín asegura que las islas han sido parte de China desde tiempos antiguos, sus reclamaciones sólo surgieron a principios del siglo XX, y en relación con las Paracelso, no con las Spratly. El interés

cnbc.com/2017/04/04/world-war-iii-nightmare-scenario-brewing-in-the-east-china-sea.html. Fecha consulta 6/5/2017.

21 Véanse algunas propuestas de resolución en International Crisis Group, «East China Sea: Preventing Clashes from Becoming Crises», Asia Report núm. 280, 3 junio 2016, disponible en <https://d2o71andvipoj.cloudfront.net/280-east-china-sea-preventing-clashes-from-becoming-crises.pdf>. Fecha consulta 8/5/2017.

22 Sobre el MCM, véase HAYTON, Bill, «The South China Sea: The Struggle for Power in Asia», Yale University Press, New Haven, 2014; RAINE, Sarah y LE MIÈRE, Christian, «Regional disorder: The South China Sea Disputes», Adelphi Paper núms. 436-437, Routledge for the IISS, Londres, 2013; y KAPLAN, Robert D., «Asia's Cauldron: The South China Sea and the End of a Stable Pacific», Random House, Nueva York, 2014.

chino fue una respuesta a la intrusión de Francia en la zona, primero en 1884-85, más tarde a principios de la década de los treinta, cuando París se anexionó las Spratly. En 1939 fue Japón el que declaró la ocupación de las islas Pratas, Paracelso y Spratly. Tras concluir la segunda guerra mundial, la Conferencia de San Francisco despojó a Japón en septiembre de 1951 de sus posesiones en el MCM, sobre las que el ministro de Asuntos Exteriores de China, Zhou En-lai —no participante en la conferencia— había declarado un mes antes la soberanía china.

El delegado de Hanoi en San Francisco insistió, sin embargo, en que como Estado colonial sucesor de Francia, era a Vietnam a quien le correspondía dicha soberanía. La ausencia de acuerdo dejó el camino abierto a las reclamaciones en competencia, a las que sucesivamente se sumarían Filipinas, Malasia y Brunei.

Pese a sus reclamaciones, China necesitaba una presencia física para demostrarlas. A partir de 1956 ocupó las islas más orientales de las Paracelso y, en 1974, expulsó a Vietnam del Sur de las occidentales. Posteriormente China comenzó a moverse hacia las Spratly y, entre 1979 y 1982, se produjeron pequeños choques con Vietnam. A partir de 1983 empezó a realizar patrullas aéreas y navales sobre las islas, y a construir torres de observación en distintos arrecifes.

En 1988, en un enfrentamiento naval con Vietnam, hundió tres buques de este país, ocasionando 73 víctimas. Por entonces había llegado a ocupar hasta nueve islotes de las Spratly.

La aprobación por Pekín de la ya mencionada ley de 1992 por la que reafirmaba su soberanía sobre estas islas causó una gran preocupación en la región. La inquietud se exacerbó cuando se descubrió, en febrero de 1995, que China había construido varias estructuras en Mischief Reef, en las Spratly, también reclamado por Filipinas.

Los miembros de la ASEAN respondieron mediante la adopción de una firme posición común frente a Pekín, además de aumentar sus respectivos presupuestos de defensa²³.

23 VALENCIA, Mark J., «China and the South China Sea disputes», Adelphi Paper núm. 298. IISS-Oxford University Press, Londres, 1995; ODGAARD, Liselotte, «The South China Sea: ASEAN's security concerns about China», Security Dialogue, vol. 34, núm. 1 (marzo de 2003), págs. 11-23

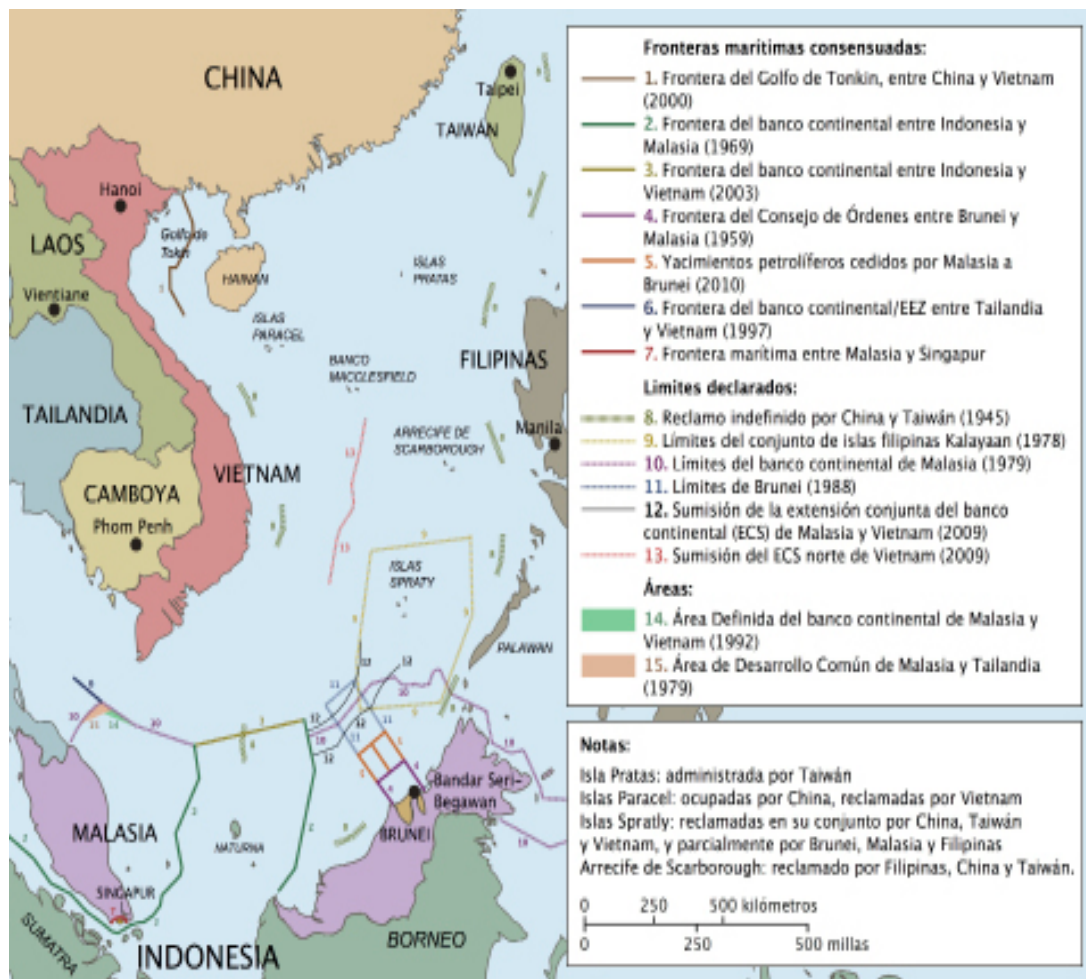


Imagen 3.- El mar de China Meridional. Fuente: COLE, Bernard D., *China's Quest for Great Power: Ships, Oil, and Foreign Policy*, Annapolis: Naval Institute Press, 2016, pág. 38.

En parte como respuesta a esa reacción, China adoptó un giro multilateralista y de acercamiento a sus Estados vecinos, del que fue prueba la firma, en 2002, de una Declaración sobre código de conducta en el MCM²⁴.

Al asumir esta declaración, China se comprometía a resolver sus diferencias territoriales con la ASEAN mediante consultas y negociaciones, rechazando la amenaza o el uso de la fuerza. Se comprometía asimismo a no realizar acciones que pudieran complicar o agravar sus divergencias con otros reclamantes, o afectar a la paz y estabilidad de la región.

No obstante, en años sucesivos China incrementó su presencia naval, dando origen a diversos incidentes, con Vietnam y Filipinas, pero también con Estados Unidos: en marzo de 2009, el Impeccable, un buque del mando naval norteamericano, se

24 «Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea», Sixth ASEAN-China Summit, Phnom Penh, Camboya, 4 noviembre 2002, disponible en http://asean.org/?static_post=declaration-on-the-conduct-of-parties-in-the-south-china-sea-2. Fecha consulta 10/5/2017.

vio perseguido por cinco buques chinos que le obligaron a detenerse. Quizá fue la primera señal de un cambio de estrategia por parte de Pekín, que se hizo más evidente sólo dos meses más tarde cuando vencía el plazo para presentar ante la Comisión de las Naciones Unidas sobre Límites de la Plataforma Continental las reclamaciones de quienes consideraban que sus derechos se extendían más allá de las 200 millas establecidas por la UNCLOS.

En respuesta a un documento conjunto de Vietnam y Malasia, China remitió una Nota Verbal en la que declaraba: «China tiene indiscutible soberanía sobre las islas del mar de China Meridional y las aguas adyacentes, y goza de derechos soberanos y de jurisdicción sobre las aguas pertinentes, así como el fondo marino y su subsuelo²⁵». Para documentar su reclamación, China adjuntó el conocido como «mapa de nueve trazos» —similar a uno empleado por el gobierno del Kuomintang en 1947— que encierra cerca del 90 por cien del MCM, incluyendo por tanto aguas cercanas a las costas de Vietnam, Malasia, Brunei y Filipinas.

Desde que realizó esta declaración, Pekín ha reiterado una y otra vez que el espacio definido por el mapa ha pertenecido a China «desde tiempos inmemoriales», que China descubrió las islas antes que nadie, y que China ha controlado tradicionalmente las mismas y sus líneas de navegación, lo que le otorga sus derechos históricos sobre el MCM.

Para dejar clara la intención de imponer su voluntad sobre la cuestión, desde 2009 los pasaportes chinos incluyen el MCM en el mapa oficial del país y, en junio de 2012, se creó una nueva municipalidad, la ciudad de Sansha, responsable de la administración de los dos millones de millas cuadradas de territorio marítimo que cubre lo que China denomina las Xisha (Paracelso), Zhongsha (Scarborough y Macclesfield), y Nansha (las Spratly).

Si la declaración china de 2009 provocó la alarma en la región, la inquietud aumentaría varios grados cuando Pekín pasó directamente a los hechos. Tras un enfrentamiento con Filipinas, en 2012 ocupó el arrecife de Scarborough. De conformidad con los términos de la mediación ejercida por Estados Unidos, ambas partes se comprometieron a retirar sus fuerzas hasta que alcanzaran un acuerdo sobre la soberanía del arrecife. Filipinas cumplió lo pactado y se retiró; no así China.

Como respuesta, en marzo de 2013, Manila decidió presentar una demanda ante el Tribunal Permanente de Arbitraje (TPA) en La Haya contra el mapa de los nueve trazos, así como la interpretación china de la ZEE que, en su opinión, violaban la

25 Submission of the Permanent Mission of the People's Republic of China to the Secretary-General of the United Nations, CML/18/2009, 7 mayo 2009, disponible en http://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/vnm37_09/chn_2009re_vnm.pdf. Fecha consulta 10/5/2017.

UNCLOS²⁶. Pero la apropiación por China de este arrecife fue solo el primer paso en un esfuerzo sostenido por hacerse con territorio marítimo por toda la zona.

La siguiente sorpresa fue cuando, a principios de mayo de 2014, China situó una plataforma de perforación petrolífera al suroeste de las Paracelso, dentro de la ZEE de Vietnam, acompañada de decenas de buques para su protección. Pese a las quejas del gobierno vietnamita y la intervención de su armada, China se negó a retirarse, causando la más grave crisis entre ambos países desde el fin de la guerra fría. Hanoi consideró sumarse a la demanda filipina ante el TPA y comenzó un nuevo acercamiento diplomático a Estados Unidos. De manera tan repentina como llegó, a mediados de julio China anunció que retiraba la plataforma por el cambio en las «condiciones atmosféricas²⁷».

Apenas había comenzado la región a relajarse cuando se reveló que Pekín avanzaba en la construcción acelerada de islas artificiales en siete localizaciones en disputa²⁸. Estas nuevas superficies no otorgan derechos marítimos, de la misma manera que los argumentos históricos de Pekín tampoco tienen base jurídica, según señaló el TPA en su laudo de julio de 2016²⁹. Para poseer el MCM, China debe poseer islas, pues sólo ellas confieren soberanía sobre las aguas adyacentes según el Derecho internacional. Sin entrar en la cuestión de soberanía, sobre la que carece de competencias, el TPA negó, sin embargo, que las formaciones del MCM sean «islas» a efectos de la UNCLOS.

A través de su programa de construcción, Pekín deja claro que no se ve afectado por la decisión. Los argumentos jurídicos sobre qué constituye una isla o cuáles son los límites de la plataforma continental carecen de relevancia práctica, cuando su objetivo es crear una situación de hechos consumados. Como ha resumido Alexander Vuving:

«Lo que China está haciendo es establecer distintas posiciones en el MCM y convertirlas en sólidos puntos de control. (...) Esto incrementa de manera significativa la capacidad de China de controlar el MCM, sin necesidad de involucrarse en un choque militar, y transforma los cálculos de los restantes reclamantes ante el creciente

26 «The Hague agrees to take up Philippine's case over South China Sea dispute», Deutsche Welle, 29 octubre 2015, <http://www.dw.com/en/the-hague-agrees-to-take-up-philippines-case-over-south-china-sea-dispute/a-18815909>. Fecha consulta 10/5/2017.

27 VUVING, Alexander, «Did China blink in the South China Sea?», The National Interest, 27 julio 2014, disponible en <http://nationalinterest.org/feature/did-china-blink-the-south-china-sea-10956>. Fecha consulta 24/4/2017.

28 TIEZZI, Shannon, «Why is China building islands in the South China Sea?», The Diplomat, 10 septiembre 2014, disponible en <http://thediplomat.com/2014/09/why-is-china-building-islands-in-the-south-china-sea/>. Fecha consulta 10/5/2017.

29 «PCA Case No 2013-19 in the Matter of the South China Sea Arbitration», La Haya, 12 julio 2016, disponible en <https://pca-cpa.org/wp-content/uploads/sites/175/2016/07/PH-CN-20160712-Award.pdf>. Fecha consulta 11/5/2017.

dominio chino. China está preparando el terreno de tal forma, por tanto, que cambiará psicológicamente los cálculos estratégicos de las naciones de la región. Cuando se observe el MCM dentro de diez años, lo que se verá será un área repleta de poderosas bases, centros logísticos y puntos de control chinos, [y] se concluirá que China se ha convertido en la fuerza dominante en el MCM. Mientras, Estados Unidos está muy lejos³⁰».

La situación en el MCM ha sido de relativa calma durante los meses transcurridos desde que el TPA dictara su laudo; sin embargo, China ha avanzado de manera constante en la militarización de las islas³¹. Una publicación interna del ejército chino llegaba a declarar recientemente que la República Popular China había logrado la supremacía militar en el MCM³². Aunque es una afirmación más que discutible — Estados Unidos mantiene la ventaja y podría destruir con facilidad unas instalaciones a cientos de millas de la costa china— las intenciones de Pekín, y su creciente capacidad para intimidar a sus vecinos, parecen claras.

En 2014, la ASEAN expresó «su más grave preocupación» por estos hechos, que un año más tarde no dudó en describir como una amenaza a la seguridad regional. La llegada a la presidencia de Filipinas de Rodrigo Duterte sólo unos días antes del dictamen del TPA conduciría, sin embargo, a diluir un frente común hacia Pekín. Reconociendo su incapacidad para frenar las acciones chinas, Duterte optó por buscar oportunidades económicas y de inversión, como también haría pocos meses después Malasia. En su última cumbre, la ASEAN dejó caer incluso la referencia a la militarización de las islas que había incluido un borrador inicial³³.

Los esfuerzos diplomáticos por resolver la disputa han fracasado una y otra vez. Ambas partes confiaban en aprovechar la ocasión del 15 aniversario de la Declaración de 2002, para llegar después de años de negociaciones a un código de conducta

30 Cit. p. FRENCH, Howard, «Everything Under the Heavens: How the Past Helps Shape China's Push for Global Power», Knopf, Nueva York, 2017, págs. 255-56.

31 Asia Maritime Transparency Initiative, «China's Big Three Near Completion», CSIS, Washington, 27 marzo 2017, disponible en <https://amti.csis.org/chinas-big-three-near-completion/>; TOWNSHEND, Ashley, y MEDCALF, Rory, «Shifting Waters: China's New Passive Assertiveness in Asian Maritime Security», Lowy Institute for International Policy, 29 abril 2016, disponible en https://www.lowyinstitute.org/sites/default/files/shifting-waters-chinas-new-passive-assertiveness-asian-maritime-security_o.pdf. Fecha consulta 14/5/2017.

32 «Chinese's [sic] military dominance in S. China Sea complete: report», Kyodo News, 20 marzo 2017, <http://news.abs-cbn.com/overseas/03/20/17/chineses-military-dominance-in-s-china-sea-complete-report>. Fecha consulta 14/5/2017.

33 «Chairman's Statement: 30th ASEAN Summit», Manila, 29 abril 2017, disponible en <http://www.asean2017.ph/chairmans-statement-30th-asean-summit/>; «Asean yields to China on South China Sea statement», Asia Times, 30 abril 2017, disponible en <http://www.atimes.com/article/asean-yields-china-south-china-sea-statement/>. Fecha consulta 2/5/2017.

vinculante. El pasado 18 de mayo se llegó a un borrador de acuerdo sobre la estructura que debería tener dicho documento: un «marco de normas regionales para gestionar y controlar las disputas, profundizar en la cooperación marítima, promover consultas sobre el código de conducta, y mantener de manera conjunta la paz y la estabilidad del mar de China Meridional³⁴». Serán los ministros de Asuntos Exteriores quienes deberán formalizarlo en su reunión prevista para el próximo mes de agosto, pero si la ASEAN no demuestra su cohesión sobre este asunto, y China rechaza los principios de la UNCLOS e insiste en el principio de bilateralidad, no cabe esperar una respuesta eficaz del documento resultante.

Careciendo sus demandas de base jurídica, China ha seguido una táctica de presión permanente dirigida a que los restantes reclamantes de la ASEAN asuman como inevitables sus reivindicaciones. Sin embargo, como en el MCO, las acciones chinas tienen el potencial de atraer a potencias externas, en particular Estados Unidos, al que preocupa la amenaza que pueden representar las acciones chinas para la libertad de navegación en unas vías marítimas tan significativas.

Washington reafirmó su alianza con Filipinas, antes de la victoria electoral de Duterte, y ha desarrollado una asociación estratégica con Vietnam. India y Japón también han expresado su inquietud y, tanto bilateralmente como trilateralmente con Australia, coordinan posiciones. Pero si la posibilidad de intervención de estas potencias hizo retroceder a China en el pasado, en la actualidad una República Popular más nacionalista y con mayor confianza en sí misma continúa presionando en el MCM, convencida de que estas potencias externas evitarán la confrontación.

Hasta la fecha, de la misma manera que la ASEAN ha flexibilizado su posición, Washington había suspendido las «operaciones de libertad de navegación» (FONOPS) puestas en marcha por la administración anterior desde 2015, pese a la retórica de que «no tolerará más el comportamiento de China en el MCM³⁵». Sólo a finales de mayo de este año se hizo pública una operación en las Spratly, aunque se desconoce al escribir estas líneas si se trata de una intervención aislada o de la reanudación de este instrumento a través del cual Estados Unidos desafía los argumentos de Pekín³⁶.

34 «China, ASEAN agree on framework for South China Sea code of conduct», Reuters, 18 de mayo de 2017, disponible en <http://www.reuters.com/article/us-southchinasea-china-philippines-idUSKCN18E1FS>. Fecha consulta 19/5/2017.

35 «Time's up for soft China policy: US defense chief sees more active role in the South China Sea», Nikkei Asian Review, 7 febrero 2017, disponible en <http://asia.nikkei.com/Politics-Economy/International-Relations/Time-s-up-for-soft-China-policy>. Fecha consulta 8/5/2017.

36 «U.S. warship drill meant to defy China's claim over artificial island: officials», Reuters, 26 de mayo de 2017, disponible en <https://www.reuters.com/article/us-usa-southchinasea-navy-idUSKBN18K353?il=0>. Fecha consulta 27/5/2017.

La inacción de Washington durante el último medio año ha facilitado las intenciones de China, que ha logrado imponerse de facto sobre sus vecinos del sureste asiático. Pekín obliga a la región, y a Estados Unidos, a convivir con una nueva realidad estratégica, quizá irreversible.

Conclusiones

Las acciones chinas en el MCO y el MCM desde 2009-2010 reflejan un importante giro estratégico de Pekín con respecto a su política anterior. Aunque no parece arriesgado concluir que China aspira a hacerse con el control de su periferia marítima, es un objetivo que no responde a una única motivación sino a tres distintos factores, aunque estrechamente relacionados entre sí.

El primero de ellos es de carácter histórico, relacionado con la convicción de que estos espacios marítimos le pertenecen. Ejercer su dominio sobre ellos supondrá la superación del «siglo de humillación» que sufrió China a manos de Occidente y Japón, recuperando así la posición central que tuvo en Asia hasta mediados del siglo XIX. Hacer realidad sus reclamaciones forma parte por tanto de su identidad nacional, y es un símbolo del orgullo que sienten los chinos por la reemergencia internacional de su país.

En segundo lugar, China también considera estos dos mares como esenciales para su desarrollo económico, tanto por sus recursos como por las relevantes rutas marítimas que encierran. La República Popular superó a Estados Unidos como mayor consumidor de energía en 2009, y en 2013 también lo sustituyó como mayor importador mundial de petróleo. En 2015 su dependencia exterior de recursos energéticos alcanzó el 60 por cien, y, a su vez, el 60 por cien de sus compras las recibe por vía marítima desde Oriente Próximo y de África. China es especialmente vulnerable a un bloqueo de estas líneas de navegación, como por ejemplo el estrecho de Malaca, por el que circula más del 80 por cien de sus importaciones de petróleo. Las reservas de hidrocarburos en estos espacios marítimos apenas contribuirían a sus necesidades; no obstante, la especulación sobre el valor de estos recursos alimenta la competencia entre los reclamantes así como sus respectivos sentimientos nacionalistas³⁷. Igual importancia simbólica tiene asimismo la pesca, fuente de ocupación de poblaciones del litoral que ya no pueden faenar, o se encuentran con graves problemas de acceso, donde lo han hecho históricamente.

37 International Crisis Group, «Stirring up the South China Sea (IV): Oil in Troubled Waters», Asia Report núm. 275, 26 de enero de 2016, disponible en <https://www.crisisgroup.org/asia/north-east-asia/china/stirring-south-china-sea-iv-oil-troubled-waters>; U.S. Energy Information Administration, «China: International Energy Data and Analysis», 14 de mayo de 2015, disponible en: <https://www.eia.gov/beta/international/analysis.cfm?iso=CHN>. Fecha consulta 31/5/2017.

Los imperativos estratégicos, en tercer lugar, son también obvios para China. Además del ya mencionado interés en el control de unas líneas marítimas de comunicación vitales para su seguridad económica, incluyen también la necesidad de protección de su territorio —en particular, las ciudades y zonas costeras—, y el libre acceso a las aguas del Pacífico occidental y el océano Índico (obstaculizado por las Senkaku y las Spratly). China percibe especialmente la urgencia de mitigar su vulnerabilidad frente a unos Estados Unidos que, durante la administración Obama, anunció el reforzamiento de sus capacidades navales en el Pacífico y reforzó su cooperación en materia de seguridad con Japón, India, Australia y distintos países de la ASEAN, en el marco de una estrategia que interpreta como dirigida a frenar el ascenso de la República Popular.

Desde su perspectiva resulta pues lógico que China considere sus reclamaciones de soberanía en los mares de China Oriental y Meridional como decisivas para su integridad territorial, su desarrollo económico y su seguridad nacional. El elemento de novedad es la posición regional y global que ha adquirido China como consecuencia de su rápido ascenso, y las nuevas variables que ese proceso ha traído consigo. Entre ellas: el reforzamiento del nacionalismo en el ejército y en la sociedad en general que han promovido las autoridades para afianzar su legitimidad política; la determinación de convertirse en una gran potencia marítima —un giro histórico en un país que se ha considerado tradicionalmente como potencia continental— y la inclusión de las rutas marítimas entre sus intereses fundamentales; un aumento de sus capacidades militares que le permiten perseguir sus objetivos de manera más efectiva; y su percepción de que se ha producido un cambio en el equilibrio regional de poder.

Es en este contexto en el que Pekín ha pasado a defender de manera proactiva sus reivindicaciones territoriales. Ha recurrido a tácticas como la construcción de islas artificiales y la militarización de las formaciones en disputa para transformar gradualmente los hechos sobre el terreno, sin recurrir a la fuerza y sin arriesgarse por tanto a provocar un choque militar con Estados Unidos³⁸; ha desafiado las normas de la UNCLOS; ha puesto a prueba a Estados Unidos con respecto a los compromisos de seguridad de sus alianzas; y ha formulado una estrategia marítima apoyada en medios asimétricos que limitan el acceso e incrementan el coste de una intervención de la marina norteamericana (o de sus aliados), modificando así el papel tradicional de Washington como garante del equilibrio regional.

El resultado acumulado de estas acciones es una transformación de la dinámica geopolítica en la región. Si entre los próximos cinco a 15 años, señala un informe de la RAND Corporation, las fuerzas norteamericanas y chinas mantienen sus respectivas trayectorias actuales, Asia será testigo del progresivo declive de la posición de Estados

38 HADDICK, Robert, «Salami Slicing in the South China Sea: China's slow, patient approach to dominating Asia», *Foreign Policy*, 3 de agosto de 2012, <http://foreignpolicy.com/2012/08/03/salami-slicing-in-the-south-china-sea/>. Fecha consulta 1/6/2017.

Unidos, al disminuir la capacidad de este último de proyectar su poder dentro de la primera cadena de islas —las que, de Japón a Filipinas, pasando por Taiwán «cierran» la periferia marítima china— y sostener la credibilidad entre sus aliados³⁹. Las disputas en cuestión son de este modo un escenario central de la competencia estratégica entre China y Estados Unidos, y su resolución queda sujeta a la evolución de las relaciones entre estas dos grandes potencias.

Así las cosas, la prioridad consiste en asegurar un *modus vivendi* estable entre todas las partes, centrado en la contención de sus respectivas reclamaciones y en la formulación de unas reglas eficaces de prevención y gestión de incidentes. Por el alcance de sus pretensiones, quizá sea China quien deba hacer un mayor esfuerzo para reducir la escalada de tensión. Aunque en la atmósfera nacionalista que ha fomentado su gobierno, especialmente contra Japón, resulta difícil pasar a una diplomacia de reconciliación, Pekín podría proponer un diálogo sobre la exploración conjunta de los recursos del lecho marino y sobre pesca en las áreas en disputa, minimizando así una de las principales fuentes de enfrentamiento. También podría intentar un acercamiento a Estados Unidos que posibilite una posición común sobre actividades militares en la ZEE y sobre el derecho de paso en el mar territorial. Que el escenario regional se esté transformando a su favor no significa que China no sea la primera interesada en asegurar la estabilidad en su periferia.

Bibliografía

ALLISON, Graham, «Destined for War: Can America and China Escape Thucydides's Trap?» Houghton Mifflin Harcourt, Boston, 2017.

«Asean yields to China on South China Sea statement», Asia Times, 30 abril 2017, disponible en <http://www.atimes.com/article/asean-yields-china-south-china-sea-statement/>.

ASIA MARITIME TRANSPARENCY INITIATIVE, «China's Big Three Near Completion», CSIS, Washington, 27 marzo 2017, disponible en <https://ami.csis.org/chinas-big-three-near-completion/>.

«Chairman's Statement: 30th ASEAN Summit», Manila, 29 abril 2017, disponible en <http://www.asean2017.ph/chairmans-statement-30th-asean-summit/>.

.....

39 HEGINBOTHAM, Eric, et al, «The U.S.-China Military Scorecard: Forces, Geography, and the Evolving Balance of Power 1996-2017», RAND Corporation, Santa Monica, 2015, disponible en https://www.rand.org/pubs/research_reports/RR392.html. Fecha consulta 1/6/2017.

- «China, ASEAN agree on framework for South China Sea code of conduct», Reuters, 18 mayo 2017, disponible en <http://www.reuters.com/article/us-southchinasea-china-philippines-idUSKCN18E1FS>.
- «Chinese's [sic] military dominance in S. China Sea complete: report», Kyodo News, 20 marzo 2017, <http://news.abs-cbn.com/overseas/03/20/17/chineses-military-dominance-in-s-china-sea-complete-report>.
- «Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea», Sixth ASEAN-China Summit, Phnom Penh, Camboya, 4 noviembre 2002, disponible en http://asean.org/?static_post=declaration-on-the-conduct-of-parties-in-the-south-china-sea-2.
- DENYER, Simon, «Chinese Military Sets Course to Expand Global Reach», The Washington Post, 26 mayo 2015, disponible en https://www.washingtonpost.com/world/asia_pacific/chinese-military-sets-course-to-expand-global-reach-as-national-interests-grow/2015/05/26/395fff14-3fb1-4056-aedo-264ffcbbcbdb4_story.html?utm_term=.0ae2270cacf6.
- DILLOW, Clay, «Military nightmare scenario brewing in the East China Sea», CNBC, 4 abril 2017, disponible en <http://www.cnbc.com/2017/04/04/world-war-iii-nightmare-scenario-brewing-in-the-east-china-sea.html>.
- DRIFTE, Reinhard, «The Senkaku/Diaoyu islands territorial dispute between Japan and China: Between the materialization of the «China threat» and Japan «reversing the outcome of world war II?» UNISCI Discussion Papers, núm 32 (mayo 2013), disponible en <https://www.ucm.es/data/cont/media/www/pag-72489/UNISCIDP32-1DRIFTE.pdf>.
- EMMERS, Ralph, «Geopolitics and Maritime Territorial Disputes in East Asia». Routledge, Londres, 2009.
- FRAVEL, M. Taylor, «China's Islands Strategy: 'Redefine the Status Quo'», The Diplomat, 1 noviembre 2012, <http://thediplomat.com/2012/11/chinas-island-strategy-redefine-the-status-quo/>.
- FRENCH, Howard, «Everything Under the Heavens: How the Past Helps Shape China's Push for Global Power», Knopf, Nueva York, 2017
- FU Ying y WU Shicun, «South China Sea: How We Got to This Stage», The National Interest, 9 mayo 2016, disponible en <http://nationalinterest.org/feature/south-china-sea-how-we-got-stage-16118>.
- GADY, Franz-Stefan, «Deterring China: Japan to Develop New Anti-Ship Missile for Defense of Senkakus», The Diplomat, 15 agosto 2016, disponible en <http://thediplomat.com/2016/08/deterring-china-japan-to-develop-new-anti-ship-missile-for-defense-of-senkakus/>.

- GRYGIEL, Jakub y MITCHELL, A. Wess, «The Unquiet Frontier: Rising Rivals, Vulnerable Allies, and the Crisis of American Power», Princeton University Press, Princeton, 2016.
- HADDICK, Robert, «Salami Slicing in the South China Sea: China's slow, patient approach to dominating Asia», *Foreign Policy*, 3 agosto 2012, <http://foreignpolicy.com/2012/08/03/salami-slicing-in-the-south-china-sea/>.
- HAYTON, Bill, «The South China Sea: The Struggle for Power in Asia», Yale University Press, New Haven, 2014.
- HEGINBOTHAM, Eric, *et al.*, «The U.S.-China Military Scorecard: Forces, Geography, and the Evolving Balance of Power 1996-2017», RAND Corporation, Santa Monica, 2015, disponible en https://www.rand.org/pubs/research_reports/RR392.html.
- INTERNATIONAL CRISIS GROUP, «East China Sea: Preventing Clashes from Becoming Crises», *Asia Report* núm. 280, 3 junio 2016, disponible en <https://d2o71andvipowj.cloudfront.net/280-east-china-sea-preventing-clashes-from-becoming-crises.pdf>.
- «Stirring up the South China Sea (IV): Oil in Troubled Waters», *Asia Report* núm. 275, 26 de enero de 2016, disponible en <https://www.crisisgroup.org/asia/north-east-asia/china/stirring-south-china-sea-iv-oil-troubled-waters>.
- «Dangerous Waters: China-Japan Relations on the Rocks», *Asia Report* núm. 245, 8 abril 2013, disponible en <https://d2o71andvipowj.cloudfront.net/dangerous-waters-china-japan-relations-on-the-rocks.pdf>.
- «Joint Statement by President Trump and Prime Minister Abe of Japan», Washington, 10 febrero 2017, disponible en <https://www.whitehouse.gov/the-press-office/2017/02/10/joint-statement-president-donald-j-trump-and-prime-minister-shinzo-abe>.
- KAPLAN, Robert D., «Asia's Cauldron: The South China Sea and the End of a Stable Pacific», Random House, Nueva York, 2014.
- «Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone», 25 febrero 1992, disponible en http://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/CHN_1992_Law.pdf.
- «Law on the Exclusive Economic Zone and the Continental Shelf», 26 junio 1998, disponible en: http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/chn_1998_eez_act.pdf.
- ODGAARD, Liselotte, «The South China Sea: ASEAN's security concerns about China», *Security Dialogue*, vol. 34, núm. 1 (marzo 2003), págs. 11-23.

- «PCA Case No 2013-19 in the Matter of the South China Sea Arbitration», La Haya, 12 julio 2016, disponible en <https://pca-cpa.org/wp-content/uploads/sites/175/2016/07/PH-CN-20160712-Award.pdf>.
- RAINE, Sarah y LE MIÈRE, Christian, «Regional disorder: The South China Sea Disputes», Adelphi Paper núms. 436-437, Routledge for the IISS, Londres, 2013.
- «Remarks by President Obama and Prime Minister Abe of Japan in Joint Press Conference», Tokio, 24 abril 2014, disponible en <http://www.cfr.org/grand-strategy/remarks-president-obama-japanese-prime-minister-abe/p32869>.
- SCHOFIELD, Clive, ed., «Maritime Energy Resources in Asia: Legal Regimes and Cooperation», National Bureau of Asian Research, Special Report núm 37, febrero 2012, disponible en: http://www.nbr.org/publications/specialreport/pdf/Preview/SR37_preview.pdf.
- SCHREER, Benjamin, «Playing the long game: the demise of China's 'strategic ambiguity' in the South China Sea», The Strategist, 20 agosto 2014, <http://www.aspistrategist.org.au/playing-the-long-game-the-demise-of-chinas-strategic-ambiguity-in-the-south-china-sea/>;
- SMITH, Sheila, «Intimate Rivals: Japanese Domestic Politics and a Rising China», Columbia University Press, Nueva York, 2014.
- Submission of the Permanent Mission of the People's Republic of China to the Secretary-General of the United Nations, CML/18/2009, 7 mayo 2009, disponible en http://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/vnm37_09/chn_2009re_vnm.pdf.
- SWAINE, Michael, «China's Assertive Behavior: Part One: On 'Core Interests'», China Leadership Monitor, núm. 34 (febrero 2011), disponible en <http://www.hoover.org/publications/china-leadership-monitor/article/67966>.
- «Time's up for soft China policy: US defense chief sees more active role in the South China Sea», Nikkei Asian Review, 7 febrero 2017, disponible en <http://asia.nikkei.com/Politics-Economy/International-Relations/Time-s-up-for-soft-China-policy>.
- «The Hague agrees to take up Philippine's case over South China Sea dispute», Deutsche Welle, 29 octubre 2015, <http://www.dw.com/en/the-hague-agrees-to-take-up-philippines-case-over-south-china-sea-dispute/a-18815909>.
- THE STATE COUNCIL INFORMATION OFFICE OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA, «China's Military Strategy», Pekín, mayo 2015, disponible en http://www.chinadaily.com.cn/china/2015-05/26/content_20820628.htm.

- TIEZZI, Shannon, «Why is China building islands in the South China Sea?», The Diplomat, 10 septiembre 2014, disponible en <http://thediplomat.com/2014/09/why-is-china-building-islands-in-the-south-china-sea/>.
- TOWNSHEND, Ashley, y MEDCALF, Rory, «Shifting Waters: China's New Passive Assertiveness in Asian Maritime Security», Lowy Institute for International Policy, 29 abril 2016, disponible en https://www.lowyinstitute.org/sites/default/files/shifting-waters-chinas-new-passive-assertiveness-asian-maritime-security_o.pdf.
- U.S. ENERGY INFORMATION ADMINISTRATION, «China: International Energy Data and Analysis», 14 mayo 2015, disponible en <https://www.eia.gov/beta/international/analysis.cfm?iso=CHN>.
- «Territorial disputes hamper exploration and production of resources in the East China Sea», 5 de octubre de 2012, <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=8270>.
- «U.S. warship drill meant to defy China's claim over artificial island: officials», Reuters, 26 de mayo de 2017, disponible en <https://www.reuters.com/article/us-usa-southchinasea-navy-idUSKBN18K353?il=0>.
- VALENCIA, Mark J., «China and the South China Sea disputes», Adelphi Paper núm. 298. IISS-Oxford University Press, Londres, 1995.
- VUVING, Alexander, «Did China blink in the South China Sea?», The National Interest, 27 julio 2014, disponible en <http://nationalinterest.org/feature/did-china-blink-the-south-china-sea-10956>.
- WHITE, Hugh, «Lines in the sand: The US and China's struggle for power in Asia», The Monthly, septiembre 2015, disponible en <https://www.themonthly.com.au/issue/2015/september/1441029600/hugh-white/lines-sand>.
- YOSHIHARA Toshi y HOLMES, James, R. «Red Star over the Pacific: China's Rise and the Challenge to U.S. Maritime Strategy», Naval Institute Press, Annapolis, 2010.
- ZHAI Kun, «On the Chessboard of the South China Sea», China-US Focus, 11 de agosto de 2014, <http://www.chinausfocus.com/foreign-policy/on-the-chessboard-of-the-south-china-sea/>.

Capítulo II

Capítulo II

Importancia geoestratégica del estrecho de Malaca: factores de inestabilidad

Javier Gil Pérez

Resumen

El presente capítulo analiza la importancia estratégica del estrecho de Malaca desde la vertiente económica, política y de seguridad. Junto a ello, se analizan las principales amenazas a la seguridad en este punto crítico para la estabilidad mundial. Los principales riesgos al libre y seguro tránsito por el estrecho de Malaca son la piratería con una historia larga en la zona, el terrorismo, las colisiones y los encallamientos. Por último, en los últimos tiempos está adquiriendo protagonismo la tensión provocada por los conflictos territoriales latentes entre los diferentes Estados parte que componen el estrecho de Malaca y las tensiones geopolíticas en la zona entre los actores internacionales claves como Estados Unidos, China e India.

Palabras clave

Estrecho de Malaca, terrorismo, piratería, robos armados, importancia geoestratégica, estabilidad.

Abstract

This chapter analyzes the strategic importance of the Strait of Malacca from the economic, political and security point of view. The main threats to the free and safe transit through the Straits of Malacca are piracy, terrorism and collisions.

Lastly, the chapter analyses both the growing tensions derived from the territorial conflicts between the different States that make up the Straits of Malacca and the geopolitical tensions in the area among the key international players such as the United States, China and India.

Key words

Strait of Malacca, terrorism, piracy, armed robbery, strategic importance, stability.

Introducción

En el imaginario español, hablar de piratería y asaltos a barcos nos evoca directamente al barco español Alakrana. Barco que sufrió un ataque por parte de piratas somalíes en el año 2009¹ y que finalmente tras arduas negociaciones, se produjo la liberación de los ocupantes del barco y su vuelta a territorio nacional.

Si bien este grave incidente es significativo, constituye un ejemplo más de la complicada problemática a la que se enfrenta la comunidad internacional para garantizar el tránsito libre y seguro de los diversos barcos que circulan por los mares y océanos de nuestro planeta, es decir, barcos petroleros, gaseros, portacontenedores, pesqueros y de otro tipo.

En este clima de inseguridad e inestabilidad, este documento de investigación pretende aportar luz a uno de los enclaves geográficos más interesantes del globo, esto es, el estrecho de Malaca. Estrecho que si bien se encuentra muy alejado de nuestras latitudes juega un papel esencial como importante autopista marítima comunicando el Océano Índico y el Océano Pacífico y sobre todo siendo lugar de paso entre el Lejano Oriente y el Sur de Asia, el Sudeste Asiático, Oriente Medio, Europa y África.

Localización geográfica del estrecho de Malaca



Imagen 1.- Fuente: <http://www.businessinsider.com/worlds-eight-oil-chokepoints-2015-4?IR=T>.

Esté presente documento se centra en dos aspectos esenciales del estrecho de Malaca. En primer lugar, destaca y analiza las variables determinantes que hacen del

1 EL MUNDO, «Crónica de un secuestro», El Mundo, mayo 2009, <http://www.elmundo.es/elmundo/2009/10/30/espana/1256929137.html>.

estrecho de Malaca un ámbito geográfico clave para la estabilidad política, económica y de seguridad global.

En segundo término, se analizan las principales amenazas al tránsito libre y seguro por sus procelosas aguas que se sintetizan en cuatro: piratería y robos armados, terrorismo, colisiones y encallamientos y por último las crecientes tensiones territoriales y geopolíticas en la zona. El texto finaliza con unas conclusiones sintéticas que pretenden aportar al lector un conocimiento profundo de la realidad del estrecho de Malaca y se proponen líneas de investigación a futuro que el autor ha ido descubriendo a lo largo de su investigación y que merecen un análisis en profundidad.

Importancia geoestratégica del estrecho de Malaca

El estrecho de Malaca es hoy en día una de las principales vías marítimas de comunicación (SLOC)² del mundo como ponen de manifiesto los más de 75.000 barcos que circulan por sus aguas³.

Evolución del número de buques circulando por el estrecho de Malaca

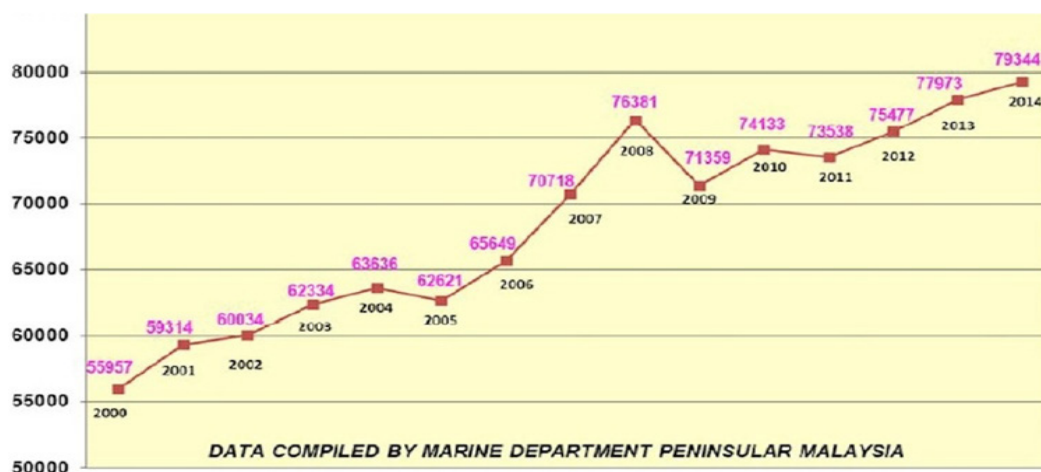


Imagen 2.- Fuente: <http://www.seatrade-maritime.com/news/asia/malacca-strait-traffic-hits-an-all-time-high-in-2014-vlccs-and-dry-bulk-lead-growth.html>.

2 El término original en inglés es *Sea Lane of Communication*.

3 Las cifras varían mucho. Desde los 60.000 barcos hasta más de 90.000. De acuerdo al estudio realizado por la Japan Maritime Research Institute en 1999 el número de barcos que circuló por el estrecho de Malaca en 1999 fue de 75.510 barcos. Si bien el dato es antiguo, he seleccionado esta cifra por el rigor de la institución. Zara Raymond también da la cifra de 90.000 en su artículo *Piracy and armed robbery in the malacca strait a problem solved?* ZARA, Catherine, «Piracy and armed robbery in the malacca strait a problem Solved?» *Naval War College Review*, Summer 2009, Vol. 62, N°. 3, disponible en https://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2014/07/PRO60501_Safety_and_Security_in_Malacca_Singapore.pdf Fecha de la consulta 19/4/2017.

Pero lo cierto es que su importancia estratégica hunde sus raíces tiempo atrás⁴. Ya que el estrecho de Malaca históricamente ha sido un enclave comercial vital para conectar el Lejano Oriente y el Sur de Asia, el propio Sudeste Asiático y Oriente Medio y Europa.

Además de esta posición geoestratégica clave, existen otras importantes variables determinantes como la propia geografía y naturaleza del Sudeste Asiático, con sus más de 24.000 islas concentradas básicamente en Indonesia, con 17.000 islas y Filipinas con otras 8.000. Junto a estos dos archipiélagos, hay que destacar sus abundantes estrechos, con el de Malaca a la cabeza, pero sin olvidar los de Sunda, Makassar o Lombok. Todo ello hace del Sudeste Asiático una región marítima por antonomasia donde los países que la componen son líderes mundiales en registro de barcos, armadores, astilleros, etc.

Hoy en día el estrecho de Malaca es una de las principales vías marítimas mundiales y posee unas características geográficas muy especiales. Así su longitud es de 600 millas náuticas y su ancho oscila entre las 200 y las 11 millas náuticas⁵. Los cuatro Estados que tienen jurisdicción sobre él son: Tailandia, Malasia, Singapur e Indonesia. Respecto a su delimitación geográfica, el estrecho de Malaca en el área occidental se enclava entre el punto más al norte de Sumatra y el enclave más al sur de la famosa, por el turismo, isla de Phuket ya en Tailandia.

Por el lado oriental, el estrecho de Malaca se extiende desde Tanjong Piai en Malasia hasta Klein Karimoen en Indonesia. En la parte norte, el estrecho de Malaca se enclava en la costa suroeste de Malasia y al sur, el estrecho de Malaca se extiende desde noroeste de Sumatra hasta la ciudad de Tanjung Kedabu y Kelin Karimoen en Indonesia⁶.

La importancia estratégica del estrecho de Malaca radica en 3 variables determinantes.

4 HAZMI MOHD RUSLI, Mohd, «Are there still pirates in our straits?», <http://www.themalaymailonline.com/what-you-think/article/are-there-still-pirates-in-our-straits-mohd-hazmi-mohd-rusli>.

5 SITUMORANG, Frederick, «The need for cooperation in the Malacca Strait», The Jakarta Post, Julio 2009, <http://www.thejakartapost.com/news/2012/07/19/the-need-cooperation-malacca-strait.html>.

6 THE FUND FOR PEACE, «Transnational Security Threats in the Straits of Malacca», <http://library.fundforpeace.org/library/ttcvr1213-threatconvergence-malaccastraits-08e.pdf>.

Volumen de contenedores

En la actualidad, existen alrededor de 5.000 barcos que portan contenedores a nivel global, y alrededor de 500 se encuentran en construcción⁷. De éstos, una gran mayoría, por encima del 90%, se concentra en el transporte de materiales secos, dejando el resto para transporte de líquidos y productos especiales⁸. Estos megabarcos son en la actualidad los que se han convertido en los verdaderos vehículos marinos del comercio mundial. Ya que son ellos los que transportan buena parte de los productos manufacturados a nivel global. El rol del estrecho de Malaca en este comercio mundial es decisivo. De hecho, el 30 % del comercio mundial circula por el Estrecho de Malaca⁹ y buena parte del mismo se realiza a través de los más de 50.000 barcos contenedores que circulan por las aguas del estrecho de Malaca. Como muy bien explica John S. Burnett el estrecho de Malaca es «el cordón umbilical comercial conectando Europa, Oriente Medio, el Subcontinente Indio y Asia con el Pacífico»¹⁰

El Sudeste Asiático presenta dos características primordiales para entender la importancia estratégica del estrecho de Malaca. En primer lugar, el estrecho de Malaca y sus alrededores dentro del propio Sudeste Asiático alberga 10 de los 30 puertos con mayor tránsito de contenedores del mundo según el World Shipping Council¹¹. Aspecto que produce que el estrecho de Malaca sea la ruta marítima con mayor circulación de contenedores¹² del mundo. En primer lugar destaca Singapur, que es tras Shanghái el segundo puerto a nivel mundial en el ranking de procesamiento de contenedores con casi 30,92 millones de TEU¹³ en el año 2015. Posición en el ranking que no solo se

7 WORLD SHIPPING, «Container vessel fleet», <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/liner-ships/container-vessel-fleet>.

8 WORLD SHIPPING, «Global container fleet», <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/containers/global-container-fleet>.

9 VV.AA, «Safety and Security in the Malacca and Singapore Straits An Agenda for Action», Mayo 2006, https://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2014/07/PRO60501_Safety_and_Security_in_Malacca_Singapore.pdf.

10 FISH, Joanne Marie «Maritime Piracy North versus South», <http://web.isanet.org/Web/Conferences/GSCIS%20Singapore%202015/Archive/ac36734b-4fe3-472a-9a0f-438336424ae6.pdf>.

11 WORLD SHIPPING, «Top 50 world container ports», <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>.

12 UNITAR UNOSAT, «Global Report on Maritime Piracy a geospatial analysis 1995-2013», https://unosat.web.cern.ch/unosat/unitar/publications/UNITAR_UNOSAT_Piracy_1995-2013.pdf.

13 Según el diccionario de comercio exterior TEU es: acrónimo de *Twenty-foot Equivalent Unit* - Unidad Equivalente a Veinte Pies - y que se usa como unidad de medida inexacta en transporte marítimo expresada en contenedores. La capacidad de carga de una TEU es de 20 pies (6,1 m) de largo por 8 pies (2,4 m) de ancho y 8,5 pies (2,6 m) de altura. Su volumen exterior es de 1.360 pies

explica por su posición geoestratégica clave sino también por la cantidad y la calidad de los servicios que ofrece¹⁴. Junto a Singapur, también destacan los dos puertos principales de Malaysia Port Klang y Port Tanjung Pelepas, que mueven 11,89 y 9,1 millones de TEU respectivamente. Tras ellos se sitúan los puertos de Laem Chabang en Tailandia con 6,82 millones de TEU, Ho Chi Minh en Vietnam con 5,81 millones de TEU y Tanjung Priok en Indonesia con 5,20 millones de TEU.

Como dato comparativo que nos ayude a entender el volumen de contenedores en la zona, señalar que el puerto con mayor movimiento de contenedores en España de acuerdo al World Shipping Council en 2015 fue Valencia con 4,62 millones de TEU. Si lo comparamos con Singapur las cifras son apabullantes. No solo Singapur mueve más contenedores que el puerto de Valencia sino que, y en otras palabras, el puerto de Singapur mueve más contenedores que todos los puertos españoles en su conjunto. Esta diferencia tan importante se produce a pesar de la posición estratégica clave de los puertos españoles, comunicando África con Europa y al mismo tiempo siendo parte del mar Mediterráneo y con acceso al Océano Atlántico. Situación negativa que merece un estudio a fondo para maximizar las capacidades de los puertos españoles en relación con su posición geográfica y poner al día los servicios y la calidad de los mismos ofrecidos por los puertos españoles. El estudio de caso de Singapur sería de gran provecho para potenciar los puertos españoles.

La presencia de estos puertos es clave para entender el alto volumen de contenedores que circulan por el estrecho de Malaca en dirección hacia el Lejano Oriente o bien hacia el Sur de Asia, Oriente Medio o Europa y el continente africano. Esta cifra está directamente ligada a la potencia de las rutas comerciales que circulan por el mundo y que tienen en el estrecho de Malaca a uno de sus mejores ejemplos.

Además, la gran mayoría de los países en la zona, están acometiendo planes de inversión para bien modernizar los puertos ya existentes bien para construir nuevos puertos que complementen su oferta logística. Inversiones que sin duda contribuirán a por un lado mejorar las capacidades de sus puertos y potenciar las líneas marítimas ya existentes, como las que conectan la isla de Borneo con el Sudeste Asiático peninsular y al mismo tiempo crear nuevos espacios de desarrollo económico. Con lo que el crecimiento en el procesamiento de contenedores crecerá a buen seguro¹⁵. Un buen

cúbicos (38,51 metros cúbicos) y su capacidad de 1.165,4 pies cúbicos (33 metros cúbicos) con un peso de carga interior de hasta 23.600 kg. Para más información ver: <http://www.comercio-externor.es/action-diccionario.diccionario+idioma-223+!-T+p-1679+pag-/Diccionario+de+comercio+externor/TEU.htm>.

14 DINGELDEY, Philipp Martin, «Singapore's Port Hub Plan: Smooth Sailing Ahead?» <https://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2017/04/CO17076.pdf>.

15 DINGELDEY, Philipp Martin, «Singapore's Port Hub Plan: Smooth Sailing Ahead?» <https://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2017/04/CO17076.pdf>.

ejemplo de país inversor es Malasia, nación que tiene una dependencia casi absoluta del estrecho de Malaca para llevar a cabo su comercio. Ya que el 80% del mismo circula por dichas aguas¹⁶. Junto a ello y mirando al presente y al futuro, hay otros vectores importantes que hay que señalar que impulsarán el comercio marítimo en la zona. El primero de ellos es que el Sudeste Asiático alberga importantes áreas industriales y comerciales destinadas a fomentar el desarrollo y la competitividad de sus exportaciones. Entre ellas destacan las situadas en el área del estrecho de Malaca como son la de Batam en Indonesia frente a las costas de Singapur o la *Port Klang Free Zone* en Malasia. De hecho, el Sudeste Asiático se está convirtiendo lenta pero gradualmente en un importante centro manufacturero. Las razones son claras y se centran en los menores costes y las mejoras en la conectividad y productividad de la zona. Es decir, son excelentes lugares para la producción y también tienen las necesarias capacidades logísticas para distribuirlos.

El segundo vector es el del magnífico comportamiento de las economías del propio Sudeste Asiático en su conjunto. Crecimiento que junto con el desarrollo de las economías de los países colindantes, especialmente los altos crecimientos económicos de China e India, han hecho de Malaca una crítica vía comercial por la que circulan buena parte de sus exportaciones e importaciones. El crecimiento del comercio dentro del propio Sudeste Asiático ha propiciado que se refuerce el comercio, y en especial, el marítimo en las últimas décadas. El desarrollo de la Asean Economic Community reforzará esta dinámica que debe estar acompañada por las mejoras en la conectividad marítima en la región y por ende en una masiva inversión en infraestructuras. Así, la puesta en marcha de la ASEAN Economic Community¹⁷ impulsará todavía más este crecimiento económico de la zona ASEAN que sin duda repercutirá en el aumento de los volúmenes comerciales.

Vía energética

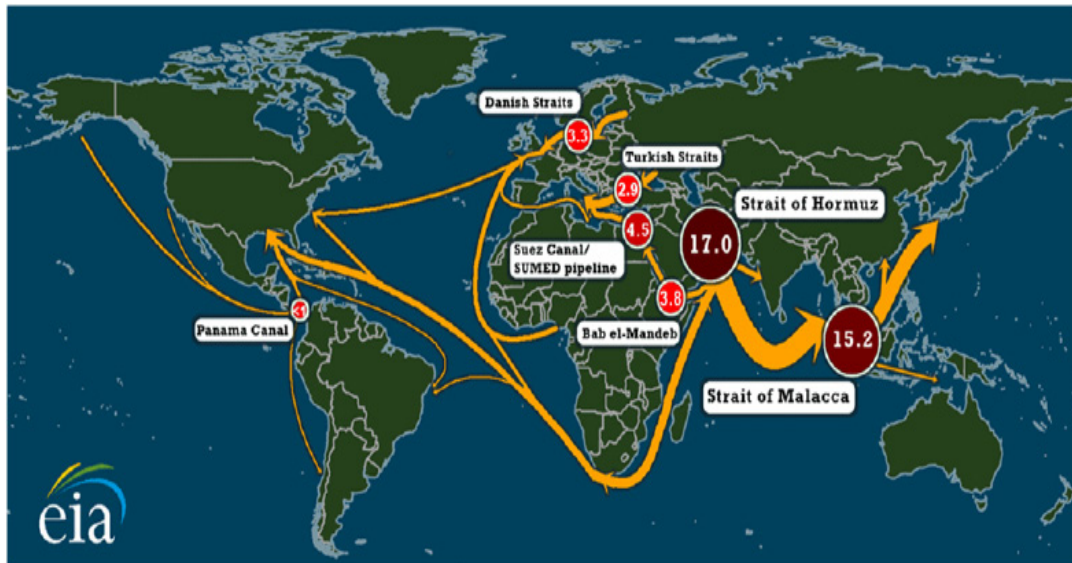
La segunda gran variable que explica la importancia estratégica del estrecho de Malaca reside en su papel destacado como vía energética y de transporte de recursos naturales variados como el petróleo, el gas o el carbón. Así el 50% de los recursos energéticos mundiales transitan por el estrecho de Malaca¹⁸.

16 DELA PENA, Joyce, «Maritime Crime in the Strait of Malacca: Balancing Regional and Extra-Regional Concerns», *Stanford Journal of International Relations* 1. Spring 2009, <https://web.stanford.edu/group/sjir/pdf/Pirates.pdf>.

17 Para información detallada sobre el proceso de integración económica en el Sudeste Asiático ver: <http://asean.org/asean-economic-community/>.

18 VV.AA, «Safety and Security in the Malacca and Singapore Straits An Agenda for Action»,

Circulación diaria de barriles de petróleo en el mundo



All estimates in million barrels per day. Includes crude oil and petroleum products. Based on 2013 data.

Imagen 3.- Fuente: <https://www.eia.gov/beta/international/regions-topics.cfm?RegionTopicID=WOTC>.

El estrecho de Malaca se ha constituido como la segunda mayor autopista energética marítima del mundo tras el estrecho de Ormuz que se sitúa en primera lugar. Existen dos datos esclarecedores al respecto. En primer lugar, por el estrecho de Malaca circulan anualmente alrededor de 15 millones¹⁹ de barriles diarios de petróleo con destino principalmente a Taiwán, la República Popular de China, la República de Corea y Japón. De hecho, el 80% del gas y petróleo importado por China, Corea del Sur, Japón y Taiwán pasa por estas aguas²⁰. Al mismo tiempo, el propio Sudeste Asiático es productor y exportador de petróleo como pone de manifiesto que Indonesia ha sido país miembro de la OPEP y que países como Malasia son también productores y exportadores de petróleo y buena parte de sus exportaciones se dirigen hacia el Lejano Oriente. Junto a ello, Sudeste Asiático es un importante productor y exportador de Gas Natural Licuado. De hecho el Sudeste Asiático se está convirtiendo en un importante *hub*. Así por Malaca también circula buena parte del gas natural consumido en Japón. País que se ha convertido en uno de los mayores consumidores y compradores de este importante recurso natural y que se proviene de dicho recurso, entre otros, de los principales países productores de este recurso energético del Sudeste Asiático.

https://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2014/07/PRO60501_Safety_and_Security_in_Malacca_Singapore.pdf.

19 EIA, «World oil transit chokepoints», <https://www.eia.gov/beta/international/regions-topics.cfm?RegionTopicID=WOTC>.

20 DELA PENA, Joyce, «Maritime Crime in the Strait of Malacca: Balancing Regional and Extra-Regional Concerns», *Stanford journal of international relations* 1. Spring 2009 <https://web.stanford.edu/group/sjir/pdf/Pirates.pdf>.

Un buen ejemplo de ello es el gas natural licuado procedente de la planta de Arun en Sumatra que se exporta a Japón.

En el caso de los recursos naturales, el Sudeste Asiático y las boyantes economías del Lejano Oriente y de Sur de Asia, especialmente India, presentan un importante sentido de complementariedad. Por ejemplo, Indonesia es uno de los mayores abastecedores de carbón tanto de India²¹ como de China y al mismo tiempo, el carbón indonesio alimenta la industria siderúrgica de la República de Corea. Esta complementariedad de las economías es un importante motor de las relaciones comerciales y por ende del estrecho de Malaca como vía de transporte y comunicación.

La importancia como vía comercial y energética del estrecho de Malaca se hace mayor teniendo en cuenta dos hechos claves: en primer lugar, que no hay vías alternativas a Malaca. Las posibilidades de construir un canal en Tailandia en el istmo de Kra que comunica la costa Tailandesa con el golfo de Tailandia al día de hoy no avanzan debido a los graves problemas de todo tipo que acarrearía su construcción. Por otro lado, existen otros importantes estrechos en la zona, concretamente en el archipiélago de Indonesia. Estos son los de Sunda, Lombok, Makassar y el estrecho de Ombai-Wietar en Timor. Pero como argumenta Mohd Hazmi bin Mohd Rusli²² estos estrechos son en realidad un complemento no una alternativa real a Malaca por lo que la dependencia de Malaca no tiene visos de que finalice. En segundo lugar, los planes conjuntos de Malasia y China para acelerar la conexión entre las costas occidental y oriental del país y así sortear Malaca, tampoco suponen una alternativa al gran estrecho de Malaca²³. Por ello, el rol del estrecho de Malaca como autopista económica continuará en el futuro. En su importancia y falta de alternativas radica la necesidad de protegerlo.

Ingente gasto militar

La tercera variable que explica la importancia de Malaca está directamente relacionada con el ingente incremento del gasto militar en Asia y al mismo tiempo en la cada vez mayor importancia geoestratégica de la región asiática en su conjunto. De hecho, todos los países del Sudeste Asiático están aumentando sus presupuestos

21 KAPADIA, S.N, «A Coal Crisis in India and China», <http://www.businessinsider.com/coal-clarity-in-india-and-china-2012-9?IR=T>.

22 HAZMI BIN MOHD RUSLI, Mohd, «2012 Maritime Highways of Southeast Asia: Alternative Straits?», N° 024/2012, Febrero 2012, <https://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2014/07/CO12024.pdf>.

23 DINGELDEY, Philipp Martin, «Singapore's Port Hub Plan: Smooth Sailing Ahead?», <https://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2017/04/CO17076.pdf>.

militares²⁴. Este gasto militar se está concentrando sobre todo en la renovación y modernización de las marinas de los respectivos ejércitos.

El mejor ejemplo es el de Indonesia que de acuerdo a su propio presidente Joko Widodo ha prometido triplicar²⁵ el gasto en defensa por tres hasta el final de su legislatura en 2023 o la propia Tailandia que acaba de encargar varios submarinos a China²⁶. A nivel general en el Sudeste Asiático, esta modernización y renovación de las marinas responde a varios hechos pero que se focalizan en la necesidad de mejora de las capacidades navales para defender la integridad territorial, mejorar la acción en los océanos, asegurar la protección de las principales vías marítimas y el combate de las nuevas amenazas a la seguridad²⁷ que están en aumento y en constante evolución.

Pero junto a este rearme en el Sudeste asiático, no hay que olvidar el crecimiento del gasto en defensa en los países adyacentes y con grandes intereses en la región como son por el flanco occidental India y el por el lado oriental Japón, Corea del Sur y la República Popular de China. Todos ellos están también incrementando a buen ritmo su gasto en defensa y modernizando y potenciando su poder naval. Por último, el propio Estados Unidos ha situado a Asia como uno de sus ejes estratégicos claves para el presente y futuro, y huelga decir que sus intereses políticos, económicos y de seguridad en la zona son claros.

Como botón de muestra de la importancia del estrecho de Malaca como vía de tránsito militar. En el mes de mayo el portaaviones norteamericano USS Carl Vinson circuló por sus aguas camino de Australia, donde iba a participar en unas maniobras militares junto a tropas australianas para posteriormente dirigirse hacia Corea del Norte.

Resumiendo, todos los actores implicados en el estrecho de Malaca proyectan su poder en el mismo a través de sus potentes marinas²⁸. Es por ello, que dos de los futuros líderes mundiales, India y china están desarrollando proyectos estratégicos

24 SMITH, Georgina, «Indo Defence 2016: ASEAN defence spending on the rise», <https://www.shephardmedia.com/news/defence-notes/indo-defence-2016-ASEAN-defence-spending/>.

25 THE JAKARTA GLOBE, «Analysts Welcome Indonesia's Plans to Triple Defense Budget», <http://jakartaglobe.id/news/analysts-welcome-governments-plans-triple-defense-budget/>.

26 REUTERS, «Thailand approves \$393-mln purchase of Chinese submarines», <http://in.reuters.com/article/thailand-china-idINKBN17QI5O>.

27 VV.AA, «Naval Modernisation in Southeast Asia: Nature, Causes, Consequences», Report of a Conference organised by S. Sajaratnam school of international studies (rsis) Nanyang Technological University, Enero 2011, Singapur, https://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2014/07/ER110127_Naval_Modernisation_SEA.pdf.

28 DELA PENA, Joyce, «Maritime Crime in the Strait of Malacca: Balancing Regional and Extra-Regional Concerns», Stanford Journal of International Relations 1. Spring 2009. <https://web.stanford.edu/group/sjir/pdf/Pirates.pdf> p 3.

en ambas caras del estrecho de Malaca. Por el lado Indio, el gigante del sur de Asia está construyendo la base naval de Varsha en la costa oriental del país en la ciudad de Rambili²⁹. La base naval de Varsha acogerá una de las principales bases navales de submarinos nucleares indios con el objetivo de proyectar poder hacia el Océano Índico y asegurar el libre y seguro tránsito de mercancías, energía por el estrecho de Malaca. Por el lado de China, la isla de Hainan acoge una de las principales bases de submarinos nucleares del país con el objetivo claro de garantizar el libre tránsito por el estrecho de Malaca y al mismo tiempo proyectar poder en una área clave para China³⁰.

Estas tres variables, creciente tránsito comercial, vía energética clave y crítica vía marítima para las marinas de los diversos países del entorno hacen del estrecho de Malaca un escenario clave y vital para los intereses no sólo de los países de la zona sino también para por la propia estabilidad mundial en las áreas energéticas, comercial y de seguridad.

Amenazas al tránsito libre y seguro por el estrecho de Malaca

Piratería y robos a mano armada

De acuerdo a la Organización Marítima Internacional, el estrecho de Malaca es una de las zonas más afectadas por dos importantes e históricos fenómenos que provocan grandes pérdidas al transporte de mercancías de todo tipo.

Por un lado la piratería y en segundo lugar los asaltos armados. Antes de analizar ambos fenómenos y su impacto, es necesario presentar una definición de ellos y por ello se recoge aquí de manera literal la definición aportada por Naciones Unidas. Así de acuerdo «*al artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) determina que constituye piratería cualquiera de los actos siguientes:*

- a) Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos:*

29 GIL PÉREZ, Javier, «La geopolítica de las bases militares (II)», http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_investig/2016/DIEEEINV06-2016_Geopolitica_BasesMilitaresxIIx_JavierGilPerez.pdf.

30 COLOM PIELLA, Guillem «LA GEOPOLÍTICA DE LAS BASES MILITARES (I)», http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_investig/2016/DIEEEINV02-2016_Geopolitica_BasesMilitaresIx_GuillemColom.pdf.

- i) Contra un buque o una aeronave en la alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;*
 - ii) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;*
- b) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den ha dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;*
- c) c) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o en el apartado b) o facilitarlos intencionalmente.*

La definición de robos a mano armada perpetrados contra los buques

La Resolución A.1025(26) (Anexo, párrafo 2.2) de la OMI con el Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, determina que los robos a mano armada perpetrados contra los buques son cualquiera de los actos siguientes:

- 1. Todo acto ilícito de violencia o de detención, o cualesquiera actos de depredación o de amenaza de depredación, que no sean actos de piratería, cometidos con un propósito personal y dirigidos contra un buque o contra personas o bienes a bordo de éste, dentro de las aguas interiores, aguas archipelágicas y mar territorial de un Estado.*
- 2. Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos anteriormente o facilitarlos intencionalmente³¹».*

En el caso del estrecho de Malaca y de acuerdo a la experta Catherine Zara fueron los años 90 cuando la piratería empezó a tener mayor impacto internacional, entre otras razones, por sonados secuestros como el del petrolero Petro Ranger³² en 1998³³.

³¹ IMO, «Piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques», <http://www.imo.org/es/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Paginas/Default.aspx>.

³² Una magnífica descripción del suceso se encuentra en: HITTAUG, Jack, «Bandits in the Global Shipping Lanes», Agosto 2000, <http://www.nytimes.com/2000/08/20/magazine/bandits-in-the-global-shipping-lanes.html>.

³³ ZARA, Catherine, «Piracy and armed robbery in the Malacca Strait a problem solved?», Naval

Pero lo cierto es que la piratería y los asaltos armados constituyen un fenómeno común en el estrecho de Malaca desde tiempos inmemoriales³⁴.

Históricamente, este vital lugar de paso ha sido área de actividades de piratas, traficantes de todo tipo, grupos mafiosos, etc., y por ello la situación actual sigue un propio devenir histórico no ajeno al pasado.

Además, geográficamente hablando presenta unas características óptimas para dicha actividad. Así en palabras de Martin N. Murphy «It is a region where pirates can hide in the creeks, small rivers and mangrove swamps that puncture the coast, and amongst the thousands of other small craft that ply their innocent trade between the islands³⁵».

Impacto de la piratería y robos armados en Malaca y el resto del mundo

De acuerdo a los datos proporcionados por la Organización Marítima Internacional desde el año 1994, año de inicio del programa de recogida de datos sobre actos de piratería y robos armados, el número de actos de piratería y de robos armados se eleva a 747³⁶, de los cuales, siguiendo la definición de piratería y de robos armados, 291 corresponden a actos de piratería, y el resto, 456, a robos armados.

De estos últimos, 296 han sido llevados a cabo en aguas territoriales y el resto 160 cuando el barco se encontraba en puerto anclado. Este primer dato, nos otorga abundante información a resaltar.

War College Review, Summer 2009, Vol. 62, No. 3.

34 FRÉCON, Eric, «Piracy in the Malacca Straits: notes from the field», IIAS Newsletter [#36] March 2005, http://iias.asia/sites/default/files/IIAS_NL36_10.pdf.

35 FISH, Joanne Marie, «Maritime Piracy North versus South». <http://web.isanet.org/Web/Conferences/GSCIS%20Singapore%202015/Archive/ac36734b-4fe3-472a-9a0f-438336424ae6.pdf>.

36 La fecha de recogida de datos es el 30 de junio de 2017. Eventos posteriores no se muestran. Todos los datos referidos a los incidentes de piratería y robos armados han sido obtenidos en Global Integrated Shipping Information System (GISIS): <https://gis.imo.org/Public/PAR/Search.aspx>.

Incidentes de piratería y robos armados entre 1995 y 2013

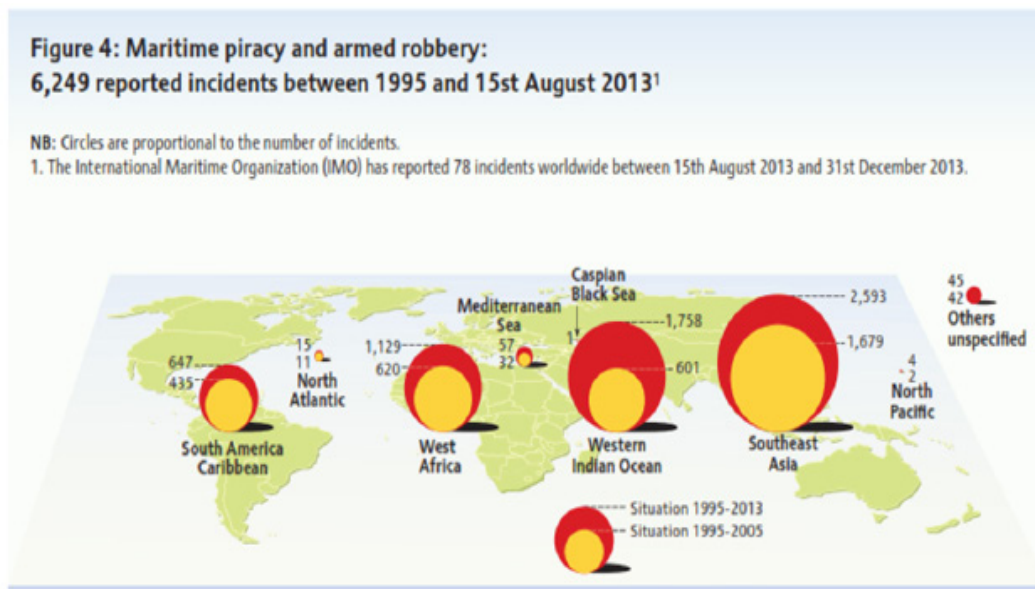


Imagen 4.- Fuente: https://unosat.web.cern.ch/unosat/unitar/publications/UNITAR_UNOSAT_Piracy_1995-2013.pdf

El impacto de la piratería y de los asaltos armados ha sido intenso en la región pero si lo comparamos con otras grandes áreas marítimas obtenemos una foto más precisa de la realidad. Así y de acuerdo a los datos de la Organización Marítima Internacional el estrecho de Malaca se sitúa en el ranking de áreas afectadas por la piratería en la posición número 5. Existen varios datos claves a señalar. La situación del estrecho de Malaca en relación con los otros puntos calientes donde se producen incidentes relacionados con la piratería o los asaltos armados es negativa.

A mes de junio de 2017, y basándonos en los datos proporcionados por la Organización Marítima Internacional, de las diecisiete áreas geográficas analizadas, cinco de ellas destacan por su complejidad y por el alto impacto de la piratería y de robos armados.

En primer lugar se sitúa el Mar del Sur de China, donde desde 1994 se han producido 2281 incidentes, cifra que le sitúa como el mar más peligroso y conflictivo del mundo. En el segundo lugar de conflictividad por número, nos encontramos a todo el área de África oriental con una cifra de 1183. Tras él, se sitúa en tercera posición el Océano Índico con 1.016 incidentes. En cuarto lugar, el área de África occidental con 990 incidentes. Tras él, el estrecho de Malaca con 747 incidentes ya mostrados anteriormente. Es decir, con la excepción del Mar del sur de China, donde los niveles de violencia y criminalidad son muy altos, el estrecho de Malaca se sitúa en un segundo bloque de áreas regionales donde si bien la situación es muy complicada todavía se encuentra lejos de los números del Mar de Sur de China. Pero si hay señalar que el estrecho de Malaca es la mayor autopista comercial del mundo.

Por ello, y a pesar de situarse en un segundo nivel, las consecuencias son muy graves. Junto a ello hay que señalar el propio entorno geográfico. El estrecho de Malaca a diferencia del resto de áreas geográficas señaladas, es la más pequeña en espacio, por lo que cabe destacar aquí la alta intensidad por kilómetro cuadrado de incidentes de piratería o robos armados.

La combinación de estas variables, alto número de ataques, crítica autopista marítima mundial, junto a sus características geográficas ayudan a entender la sensación de peligro y tensión constante en el área.

Piratería y robos armados en el estrecho de Malaca. Vectores definitorios

Centrándonos en el estrecho de Malaca se pueden destacar los siguientes vectores.

En primer lugar, si bien todavía el área al día de hoy está afectada, la tendencia es muy positiva en lo que respecta a los términos de piratería, produciéndose un importante descenso desde los terribles años de 1999 2000 y 2001.

Si bien hay que señalar que los asaltos armados siguen teniendo un importante impacto en el área y muy particularmente en las aguas territoriales y puertos de Indonesia.

País, que dentro de los cuatro países dentro del área del estrecho de Malaca, ostenta la peor situación económica y en el ámbito de la seguridad y la criminalidad. Hay que destacar que su situación ha mejorado mucho en la última década y concretamente desde el año 2004.

Evolución de la piratería y robos armados 1994-2017*

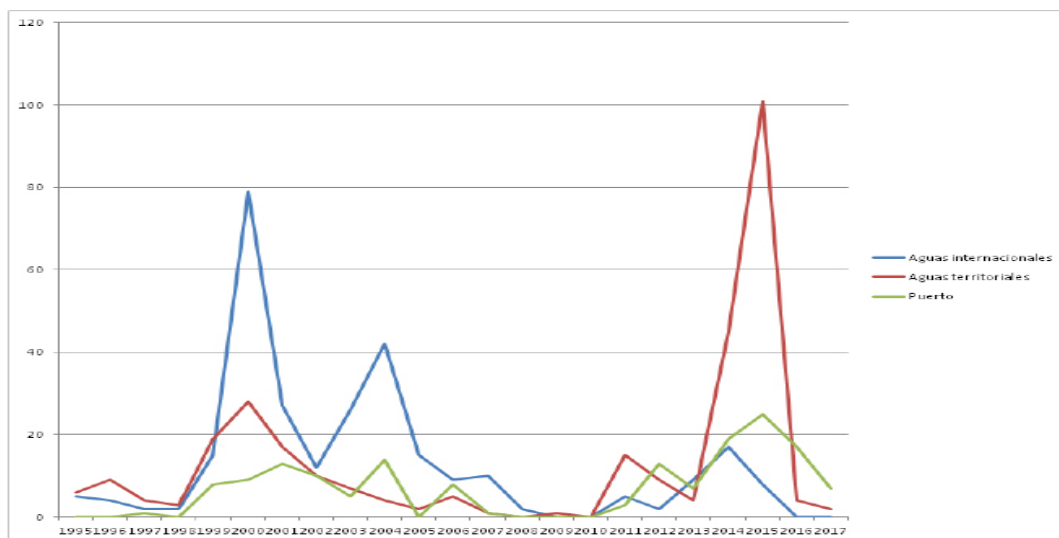


Imagen 5.- Fuente: Elaboración propia con datos recogidos en la IMO. *Datos a 30 de junio de 2017.

En segundo lugar, las cifras globales de incidentes permiten asimismo obtener jugosa conclusiones. Así de los 747 incidentes, 291, es decir, el 38% fueron actos de piratería cometidos en aguas internacionales dentro del estrecho de Malaca. El resto fueron actos catalogados como robos armados, de los cuales 296, es decir un 39,62% fueron en aguas territoriales, y el resto, 160, 21,4% en puerto. Estos datos, siendo interesantes, no permiten situar el foco en un país o área concreta y es ahí donde los datos desglosados por Estado donde podemos obtener una foto más real de la problemática. Si nos fijamos en los robos armados por estado, descubrimos que el país más afectado es sin ninguna lugar duda el de Indonesia con 127 incidentes de un total de 296³⁷, es decir, casi el 50% de los mismos. Respecto a Singapur, Malasia y Tailandia los datos son extremadamente bajos, siendo de 28%, 14% y 2% respectivamente, mostrando a las claras la debilidad del Estado indonesio en controlar sus aguas territoriales. Aspecto que sigue sin resolverse y que se conforma como uno de los principales talones de Aquiles de la seguridad en el estrecho de Malaca.

Respecto a los robos armados en puerto, la tendencia es similar, cometiéndose en Indonesia 93 robos armados lo que supone casi el 60% de los mismos, 2 en Singapur, 1 en malasia y ninguno en Tailandia.

Estas cifras muestran con rotundidad el flanco débil en el estrecho de Malaca que no es otro que Indonesia, tanto en el control en sus aguas territoriales como en sus puertos. Las razones son varias y van desde la debilidad de sus capacidades navales hasta su falta de interés en la seguridad en el estrecho de Malaca. Ello se debe a que para Indonesia son sobre todo los estrechos de Sunda, Lombok y Makassar los más importantes. Al mismo tiempo, debido a la extensión y fragmentación del archipiélago, existen otras áreas que requieren más interés del gobierno indonesio. Por ejemplo, los movimientos separatistas en la muy rica en recursos naturales provincia de Papua o el control de sus aguas territoriales en el Este del país, etc.³⁸

En tercer lugar y respecto a la evolución temporal, se pueden establecer cuatro fases claras.

En primer lugar entre los años 1995 y 2004, sin duda la peor época en el estrecho de Malaca en términos de incidentes. Así se produjeron 381 incidentes de los cuales 214 fueron actos de piratería, 107 se produjeron en aguas territoriales y el resto, 60 se

37 De acuerdo a los datos proporcionados por la Organización Marítima internacional, ésta no da datos sobre el país donde se cometieron 125 robos armados en aguas territoriales. Por ello, aquí solo se recogen los mostrados en su base de datos, asumiendo que muy posiblemente, estos actos se hayan realizado en Indonesia, pero debido a que la Organización marítima Internacional no proporciona esa información, aquí no se muestran. Aspecto que puede distorsionar la imagen pero que aun así proporciona una información clave.

38 THE FUND FOR PEACE, «Transnational Security Threats», in the Straits of Malacca, <http://library.fundforpeace.org/library/ttcvr1213-threatconvergence-malaccastraits-08e.pdf>.

produjo en puerto. En esta primera etapa hay que destacar los siguientes vectores. En primer si bien los actos de piratería ya se daban desde antes de 1994, fecha en la que la IMO empezó a recoger dicha información, en términos de seguridad fue el año 1999 cuando los actos de piratería y de robo armado hicieron acto de presencia con inusitada fuerza.

La pregunta clave aquí es ¿Por qué el año 1999? La respuesta es sencilla, a las dos variables independientes que siempre han existido en el estrecho de Malaca, esto es, alto número de barcos y condiciones geográficas complicadas, se le sumaron otras dos variables que hicieron que el fenómeno, especialmente el de la piratería estallara. La razón de la irrupción de la piratería y los robos armados en esta época está directamente relacionada con un factor clave que fue el desmoronamiento de Indonesia como país en sus facetas económicas, políticas y de seguridad en 1998. Esa caída de Indonesia, provocada por el fin del gobierno de Suharto y la transición extremadamente violenta a la democracia, acompañada de una grave crisis económica fue un perfecto caldo de cultivo para que grupos criminales y personas comunes en búsqueda de una salida económica que operaban en el estrecho de Malaca, principalmente en el lado indonesia, en la costa de Sumatra, camparan a sus anchas. Este hecho propició que simplemente ciudadanos indonesios y también malayos se lanzaran al mar para conseguir recursos económicos. Esta inestabilidad coyuntural en Indonesia, junto con la escasa colaboración entre los países afectados y en combinación con el gran número de barcos que circulaban y circulan por Malaca y las perfectas condiciones geográficas de la zona, con múltiples islotes, zonas de baja profundidad, etc., hacían de Malaca el paraíso de los piratas y grupos de delincuencia organizada. Al mismo tiempo, siempre ha sobrevolado el rumor de que el ejército indonesio cometía actos de piratería para sufragar las carencias en su presupuesto³⁹ en dicha época.

Junto a la situación caótica en indonesia, la colaboración entre los países del estrecho de Malaca y los implicados en su uso, era prácticamente nula. Situación que fue un perfecto caldo de cultivo para el estallido de las actividades criminales en las aguas del estrecho de Malaca. De hecho, en este periodo, la piratería supuso el 56,16% de los incidentes frente a un 28% de incidentes en aguas territoriales y un 16% en puerto. El impacto de la piratería y de los robos armados fue tan intenso que en el año 2005, la aseguradora británica Lloyds⁴⁰, situó al estrecho de Malaca como área con alta probabilidad de sufrir guerra, ataque terrorista, etc., si bien un año después lo retiró de dicha lista.⁴¹ Dicha inclusión se debió al alto impacto tanto de la piratería como de

39 THE FUND FOR PEACE, «Transnational Security Threats», in the Straits of Malacca <http://library.fundforpeace.org/library/ttcvri213-threatconvergence-malaccastraits-08e.pdf>.

40 THOMAS, Bobby, «Malacca Strait a 'war risk zone'? Lloyd's should review its assessment», <https://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2014/07/CO05057.pdf>.

41 INSURANCE JOURNAL, «Malacca Straits Removed from War Risk List», <http://www.insurancejournal.com/news/international/2006/08/09/71308.htm>.

los robos armados junto al entorno de inseguridad en la zona, básicamente vinculado a la situación en Indonesia. Dicha inclusión supuso una importante subida en los costes de los seguros y es que las consecuencias de la piratería son muy caras como ponen de manifiesto la Nippon foundation⁴² que estima que el coste para Japón de la piratería se eleva a 10-15 millones de dólares por año.

En este periodo destaca el año 2000, donde se produjeron 116 incidentes, la mayoría de ellos, 76, de piratería. Esta etapa tuvo su fin en el año 2005 cuando por un lado comenzaron a ponerse en marcha diversas medidas regionales e internacionales para atacar la piratería. Entre ellas destacan las patrullas marítimas conjuntas de Singapur, Indonesia y Malasia (MALSINDO), en septiembre de 2005 las patrullas aéreas conjuntas de los mismos países más Tailandia (*Eyes On the Sky*) y sobre todo el establecimiento en 2006 como institución suprarregional de la ReCAAP (*The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships*) si bien ni Indonesia ni Malasia se han unido a ella. Hecho que sigue siendo un déficit en la seguridad en la zona.

Junto a estas medidas hay que destacar por su trascendencia, las dramáticas consecuencias del tsunami⁴³ de diciembre de 2004 en Indonesia que afectó a buena parte de la costa de Sumatra, zona donde operaban importantes grupos de piratas y organizaciones criminales. La destrucción física de buena parte de la costa de Sumatra supuso un duro golpe a la intensidad de la piratería y robos armados en la zona. Hecho que revela, que uno de los objetivos básicos de toda estrategia antipiratería debe centrarse tanto en sus consecuencias, piratería y robos armados, como en su origen en la costa desde donde se lanzan los ataques^{44 45}.

La segunda etapa comienza en el año 2005 y finaliza en el año 2013. De todo el periodo comprendido en este estudio, de 1994 hasta la actualidad, este ha sido el más tranquilo produciéndose únicamente 121 incidentes, un tercio de la etapa anterior y sobre todo consiguiendo reducir de manera pronunciada los ataques de piratería. Si bien hay que señalar que tanto los incidentes en puerto como en aguas territoriales siguieron produciéndose pero con una menor intensidad. Siendo ya una constante en

42 VAVRO, Caroline, «Piracy, Terrorism and the Balance of Power in the Malacca Strait», Volumen 4, Número 1 (SPRING 2008) Canadian Naval Review, <http://www.navalreview.ca/wp-content/uploads/public/vol4num1/vol4num1art4.pdf>.

43 RSIS, «Terrorism in Southeast Asia: the threat and response», http://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2014/07/NEW_TerrorismSEAConference0513.pdf.

44 RSIS, «Terrorism in Southeast Asia: the threat and response», http://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2014/07/NEW_TerrorismSEAConference0513.pdf.

45 MATTHEWS, Alfred Daniel, «Indonesian maritime security cooperation in the Malacca Straits», Monterey, California: Naval Postgraduate School, http://calhoun.nps.edu/bitstream/handle/10945/45897/15Jun_Matthews_Alfred.pdf?sequence=1&isAllowed=y.

la actualidad, si bien es una realidad que afecta principalmente a Indonesia y no al resto de país parte del estrecho de Malaca. Por lo que la solución pasa por Indonesia. En esta etapa destacan los años 2008, 2009 y 2010 donde se produjeron solo 2, 1 y ningún incidente respectivamente, situación que no se ha vuelto a repetir. Pero que vino a mostrar el camino del éxito en la lucha contra la piratería y los robos armados. Esto es, cooperación regional e internacional, mejora de la situación política, económica y de seguridad en los países clave y mantener la tensión contra dicho fenómeno.

La tercera etapa es muy corta y se concentra en los años 2014 y 2015, años en los que se volvieron a soportar un número alto de incidentes, 215, dándose sobre todo en aguas territoriales un 68% y en puerto un 20% y dejando a la piratería como un elemento más residual. Estos datos son muy significativos porque muestran tres variables determinantes que llegan hasta el día de hoy. En primer lugar, la concentración de los incidentes en aguas territoriales y en puerto fueron principalmente en Indonesia, siendo los incidentes en aguas internacionales mínimos, si bien persistieron. Este hecho focaliza los problemas en aguas indonesias. De hecho, se apunta a que este terrible repunte se debió a que los viejos grupos criminales habían mejorado sus capacidades operativas en comparación con el pasado en combinación con la persistencia de débiles indicadores económicos de seguridad en la costa de Sumatra⁴⁶. En segundo lugar, el año 2015, ha sido el año donde más incidentes se han dado en aguas territoriales, 115 y en puerto 25, convirtiéndose el año con más ataques de toda la serie 135, mostrando a las claras la persistencia del fenómeno en la zona y las debilidades de las políticas aplicadas. Su no eliminación, posibilita el rebrote. De hecho, este repunte, confirma que los grupos criminales en Indonesia siguen moviéndose y persisten. En tercer lugar, el hecho de que hasta el día de hoy, ni Malasia ni Indonesia sean parte de la ReCAAP, pone de manifiesto que todavía queda un largo recorrido por recorrer⁴⁷.

La última etapa se concentra en los años 2016 y 2017, si bien los incidentes han descendido significativamente, 30 en los dos años, destaca el dato que la mayoría de ellos se han cometido en el puerto, un 80%. Así, la piratería y los robos armados han vuelto a una situación de contención y de baja incidencia pero no su eliminación.

Por tanto podemos concluir que el escenario de la piratería y de los robos armados ha evolucionado en Malaca en las dos últimas décadas de una manera muy clara, destacándose tres características. En primer lugar, ha habido una importante reducción de los actos de piratería hasta su práctica desaparición. En segundo lugar, y en contraposición al dato positivo anterior, los robos armados tanto en aguas territoriales como en puerto siguen produciéndose, principalmente en el ámbito indonesio, en los siguientes enclaves geográficos: Dumai, Belawan, y las islas de Batam, Bintan,

46 JOLIN, Saras, «Sea crimes are on the rise in Southeast Asia», <http://www.marketwatch.com/story/forget-somalia-this-the-new-sea-piracy-hot-spot-2015-10-07>.

47 ReCAAP, «Links to Focal Points», <http://www.recaap.org/UsefulLinks.aspx>.

Karimun Kecil, Karimun Besar y Nipa. Por lo que es sencillo argumentar que la principal amenaza al libre y seguro tránsito en el estrecho de Malaca tiene su origen en Indonesia, país que a pesar de presentar numerosos avances en lo político, económico y en el área de la seguridad, todavía no ha sabido resolver el problema de inseguridad en su costa de Sumatra y en las innumerables islas que la acompañan en los alrededores de Sumatra. En tercer lugar, junto al factor geográfico, también hay que destacar que una gran parte de los ataques se producen sobre barcos pequeños⁴⁸ cuyas defensas ante un ataque son menores que frente a un petrolero, un gasero o un portacontenedores. Por último, los ataques se producen sobre barcos que realizan viajes locales dentro del estrecho de Malaca, es decir bien entre los diferentes Estados parte o bien dentro de sus propias costas. Destacan aquí las conexiones marítimas entre los puertos indonesios de Batam⁴⁹ y Tanjung Pinang y los puertos en Singapur de Tanah merah y Pasir Panjang, junto con los puertos malayos de Tanjung Pengelih y Stulang Laut⁵⁰. Así nos encontramos una fotografía muy clara de la evolución y de la situación actual. Para concluir, si bien los actos de piratería y robos armados son un problema, hay que señalar que a nivel cuantitativo, las probabilidades de estos son extremadamente bajas si tenemos en cuenta que por ejemplo el año con mayor de incidentes la probabilidad de ataques es extremadamente baja. Por ello las variables a resaltar son: la piratería está bajo mínimos. Por el contrario los robos armados en aguas territoriales persisten pero focalizados por un lado en Indonesia, sin duda el flanco débil de la región, y por otro lado en pequeños barcos fáciles de asaltar y que realizan viajes locales dentro de las propias costas de Indonesia o bien entre las costas de los estados parte del estrecho de Malaca.

Terrorismo e insurgencias

Un dato muy poco conocido en España es el de la importante galería de grupos terroristas e insurgentes que operan en el Sudeste Asiático⁵¹. Desde el fin de la Segunda Guerra Mundial hasta la actualidad, el Sudeste Asiático, se ha visto azotado por una

48 VV.AA, «Safety and Security in the Malacca and Singapore Straits An Agenda for Action», https://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2014/07/PR060501_Safety_and_Security_in_Malacca_Singapore.pdf.

49 El autor ha realizado el viaje en ferry entre Batam y Singapur en varias ocasiones siendo testigo del alto tráfico de barcos en dicha zona y la proximidad geográfica entre ambas costas.

50 HAZMI BIN MOHD RUSLI, Mohd, «The Cross-Strait Traffic in the Straits of Malacca and Singapore: An Impediment to Safe Navigation?», <https://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2014/07/CO12141.pdf>.

51 TAN, Andrew T.H, «A handbook of terrorism and insurgency in Southeast Asia», Edward Elgar, Cheltenham, 2007.

larga cadena de grupos terroristas e insurgentes. Durante el periodo de la Guerra Fría, los principales grupos protagonistas fueron movimientos insurgentes comunistas como los que operaron en Malasia⁵² o Tailandia⁵³. Posteriormente y hasta la actualidad, grupos de corte yihadista en Indonesia, la propia Tailandia y sobre todo en Filipinas han copado el protagonismo militante.

Este dato es muy importante a la hora de valorar la amenaza terrorista sobre el estrecho de Malaca en el presente. Los atentados del 11 de septiembre con el múltiple ataque con aviones en Estados Unidos puso en la primera plana internacional el terrorismo yihadista de Al Qaeda y sus terribles consecuencias. Sin embargo previamente, el Sudeste Asiático fue testigo de la organización, afortunadamente fallida, de un atentado utilizando aviones, denominado como operación Bojinka⁵⁴. El cual entre otros objetivos, pretendía asesinar al Papa en su visita a Filipinas en 1995 y poner bombas en 11 vuelos intercontinentales entre Estados Unidos y Asia y hacerlos estallar en pleno vuelo. El complot fracasó porque se descubrió el plan tras un incendio en un piso de Manila en 1995, pero el intento puso de manifiesto los deseos e intenciones diabólicas de Al Qaeda en el Sudeste Asiático y la importancia geoestratégica de la región. Además hay que destacar, que la organización de dicho ataque corrió a cargo de Ramzi Yousef, el cerebro del atentado contra el World Trade Center⁵⁵ en 1993 en Nueva York. Personaje que acabaría escondido en las Filipinas tras el atentado⁵⁶. Este dato es importante para comprender que el Sudeste Asiático ha sido, es y tristemente será uno de los principales campos de batalla del terrorismo yihadista.

Si bien como se mencionó anteriormente los ataques del 11 de septiembre pusieron al terrorismo yihadista en la primera plana internacional de los medios de comunicación. En el caso del Sudeste Asiático, fueron los terribles atentados de Bali por parte de

52 Recomiendo ver el documento desclasificado de la CIA sobre la insurgencia comunista en Malasia: <https://www.cia.gov/library/readingroom/docs/CIA-RDP85T00875R001100130038-1.pdf>.

53 Recomiendo ver el documento desclasificado de la CIA sobre la insurgencia comunista en Tailandia. https://www.cia.gov/library/readingroom/docs/DOC_0000012498.pdf.

54 BRZEZINSKI, Matthew, «Bust and boom», https://www.washingtonpost.com/archive/lifestyle/magazine/2001/12/30/bust-and-boom/1109903e-3762-4b78-90a6-d191efd39920/?utm_term=.54a794ca0c7d. BONNER, Raymond y WEISERAUG, Benjamin, «Echoes of early design to use chemicals to blow up airliners», Noviembre 2006, <http://www.nytimes.com/2006/08/11/world/asia/11iht-web.0811manila.2447764.html>. FISH, Joanne Marie, «Maritime Piracy North versus South», <http://web.isanet.org/Web/Conferences/GSCIS%20Singapore%202015/Archive/ac36734b-4fe3-472a-9a0f-438336424ae6.pdf>.

55 SHIN, Anny, «Shin Recalling the 1993 World Trade Center bombing», https://www.washingtonpost.com/lifestyle/magazine/recalling-the-1993-world-trade-center-bombing/2017/02/21/fed4af50-e18f-11e6-ba11-63c4b4fb5a63_story.html?utm_term=.bcbf8e1f54ca.

56 ABUZA, Zachary, «Militant Islam in Southeast Asia». Lynne Rienner Publishers, Colorado, 2003.

Jemmah Islamiyah, brazo armado de Al Qaeda en el Sudeste Asiático, donde un doble atentado suicida en 2002 mató a 202 personas, los que hicieron que se pusiera el foco mediático sobre la región. Pero junto al atentado de Bali la lista de masacres por parte de Jemmah Islamiyah en Indonesia es larga y siniestra como ponen de manifiesto los ataques contra la embajada de Australia en Yakarta en 2004, el triple atentado suicida en Bali en el año 2005 o el doble atentado suicida contra los hoteles JW Marriott y Ritz-Carlton en Yakarta en 2009.

Respecto al terrorismo en el ámbito marítimo, si bien es cierto que hasta el día de hoy no se ha producido ningún atentado en el estrecho de Malaca, y por lo tanto a nivel cuantitativo su probabilidad es muy baja, no hay que descartarla. Ya que la realidad muestra que puede producirse provocando terribles consecuencias a corto, medio y largo plazo. Como argumenta Joyce Dela Pena «Any terrorist attack would have an enormous economic, psychological and political impact, causing insurance rates to soar, disrupting financial and energy markets, and driving away potential investors in neighboring countries⁵⁷». Dejando a un lado las matemáticas y centrándonos en la realidad de la región, hay que destacar varias variables que apuntan tal posibilidad en la actualidad.

En primer lugar, Filipinas fue testigo en el año 2004 del mayor atentado en número de víctimas mortales en el medio marino. Concretamente, Abu Sayaf en colaboración con el grupo terrorista *Rajah Sulaiman Movement*, grupo cuyos miembros son antiguos cristianos convertido al Islam, organizaron y ejecutaron la masacre del Superferry 14. Abu Sayaf es el grupo yihadista por excelencia filipino y sigue plenamente activo como muestran sus actos terroristas y su rol principal en la toma de la ciudad sureña filipina de Marawi. Abu Sayaf fue fundado por Ustadz Abdurajak Janjalani⁵⁸, un filipino que combatió en Afganistán en los 80 y que simboliza a la perfección a uno de los principales y mejores ejemplos de la llegada del extremismo de Al Qaeda a Sudeste Asiático⁵⁹. Abu Sayaf colocó una bomba en la zona de carga del ferry de pasajeros Superferry 14, según medios filipinos, como represalia a la empresa propietaria del buque WG&A, por no pagar 1 millón de dólares a cambio de protección⁶⁰. El mensaje fue claro al mundo empresarial marítimo. La bomba estalló y produjo el hundimiento del barco y la muerte de 116 personas.

57 DELA PENA, Joyce, «Maritime Crime in the Strait of Malacca: Balancing Regional and Extra-Regional Concerns», *Stanford Journal of International Relations* 1, spring 2009. <https://web.stanford.edu/group/sjir/pdf/Pirates.pdf>.

58 ABUZA, Zachary, «Militant Islam in Southeast Asia». Lynne Rienner Publishers, Colorado, 2003

59 RAMAKRISHNA, Kumar y SEE SENG, Tang, «After Bali, the threat of terrorism in Southeast Asia», World Scientific, Singapur, 2003.

60 VILLANUEVA, Marichu, «SuperFerry sinking a terrorist attack», <http://www.philstar.com/headlines/265927/superferry-sinking-terrorist-attack>.

Este atentado, junto a muchos otros, es muy significativo para contextualizar las capacidades operativas que los diferentes grupos yihadistas actuales poseen en el Sudeste Asiático y especialmente Abu Sayaf. Abu Sayaf⁶¹ es especialmente importante porque es el grupo que más y mejor ha desarrollado capacidades marítimas en toda la región del Sudeste Asiático. Como se puede ver en la tabla inferior, Abu Sayaf es un maestro en operaciones en mar abierto⁶². Pero no es algo nuevo, desde su creación en los 90, sus operaciones marítimas han sido constantes.

Una de las razones de sus habilidades marítimas es que buena parte de sus miembros descienden de dos tribus estrechamente vinculadas al mar como son las de Tausug⁶³ y Yakan⁶⁴ y viven distribuidos por las islas de Basilan, Sulu y Tawi-Tawi desarrollando una potente cultura marítima⁶⁵. Aparte del atentado contra el Super Ferry 14, Abu Sayaf además ha llevado a cabo más atentados en el medio marítimo entre los que destacan, entre otros, los siguientes: el 24 de agosto de 1991 atacó el barco misionero cristiano MV Douulous, años después en abril del año 2000 llevó a cabo el secuestro de 21 turistas de un resort en Sipadan, Malasia, frontera con Filipinas.

Personas secuestradas por Abu Sayaf en 18 operaciones marítimas entre marzo 2016 y junio 2017

Hostages Taken by Abu Sayyaf in 18 Maritime Operations between March 2016 and June 2017

	Total Captured	Released/Recovered	Still being held	Escaped/Not taken*	Killed
Indonesia	35	21	14	19	0
Malaysia	15	13	2	1	0
Vietnam	12	1	11	10	2
Korea	1	1	0	0	0
Germany	1	0	1	0	2
Philippines	6	1	2	13	1
Myanmar	0	0	0	1	0
	70	37	30	44	5

* Does not include crew from 21 October boarding of a South Korean vessel, as no press report included number of crew or their nationalities, other than the captain and 1 crew member taken.

@ZachAbuza/zachary.abuza@gmail.com

Imagen 6.- Fuente: <https://twitter.com/ZachAbuza/media>.

61 RSIS, «Terrorism in Southeast Asia: the threat and response», http://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2014/07/NEW_TerrorismSEAConference0513.pdf.

62 BBC, «Philippines kidnap: Abu Sayyaf Islamists behead Vietnamese», <http://www.bbc.com/news/world-asia-40503328>.

63 Para una descripción completa de dicho grupo ver: https://joshuaproject.net/people_groups/15295/RP.

64 Para una descripción completa de dicho grupo ver: https://joshuaproject.net/people_groups/15956/RP.

65 TAN, Andrew T.H, «A handbook of terrorism and insurgency in Southeast Asia», Edward Elgar, Cheltenham, 2007.

Debido a la experiencia y amenaza concreta de Abu Sayaf y de otros grupos terroristas tanto filipinos como indonesios que operan en la zona, la zona marítima del suroeste de Filipinas y la que bordea la provincia de Sabah en Malasia es sin duda una de las zonas más complejas y afectadas en términos de actividades terroristas y de delincuencia de todo tipo^{66 67}.

Sobre todo ahora con la toma de la ciudad de Marawi. Donde el medio marino ha sido clave para mover hombres, armas, víveres y dinero. Ello ha producido que los tres países afectados por el terrorismo en esa zona, Indonesia, Malasia y Filipinas hayan lanzado patrullas marítimas trilaterales con el objetivo de contener, eliminar la amenaza en el mar y sobre todo debilitar el flujo de terroristas^{68 y 69} de Sur de Asia y el Sudeste Asiático hacia el Sur de Filipinas.

Al mismo tiempo que la patrulla trilateral, Indonesia y Filipinas también han empezado a realizar patrullas conjuntas⁷⁰ en el norte de las Islas Célebes en Indonesia-Suroeste de Filipinas para evitar la circulación de terroristas entre Indonesia y Filipinas.

Es decir, el medio marino en ese área concreta es una zona de guerra.

66 El autor ha tenido la oportunidad de visitar en persona el norte de Sulawesi frontera con Filipinas. Siempre ha sido un lugar de libre tránsito con laxo control. Ver RAYMOND, Catherine Zara, «Piracy and armed robbery in the Malacca strait a Problem Solved?». *Naval War College Review*, Summer 2009, Vol. 62, No. 3, <https://www.usnwc.edu/getattachment/7835607e-388c-4e70-baf1-bo0e9fb443fi/Piracy-and-Armed-Robbery-in-the-Malacca-Strait--A-.aspx>.

67 DELA PENA, Joyce, «Maritime Crime in the Strait of Malacca: Balancing Regional and Extra-Regional Concerns», *Stanford journal of international relations* 1. Spring 2009, <https://web.stanford.edu/group/sjir/pdf/Pirates.pdf>.

68 CHAN, Francis y SOERIAATMADJA, Wahyudi, «Indonesia, Malaysia, Philippines launch joint operations in Sulu Sea to tackle terrorism, transnational crimes», <http://www.straitstimes.com/asia/indonesia-malaysia-and-philippines-launch-joint-operations-in-sulu-sea-to-tackle-terrorism>.

69 GUNARATNA, Rohan, «Marawi: Southeast Asia's Game Changer in Terrorism», <http://www.benarnews.org/english/commentaries/asia-pacific-threat-update/marawi-analysis-06202017174623.html>.

70 MAITEM, Jeffrey y UMEL, Richel V, «Philippines, Indonesia to Conduct Bilateral Patrol in Celebes Sea», <http://www.benarnews.org/english/news/philippine/marawi-patrols-07032017141629.html>.

Localización de Marawi al Sur de Filipinas

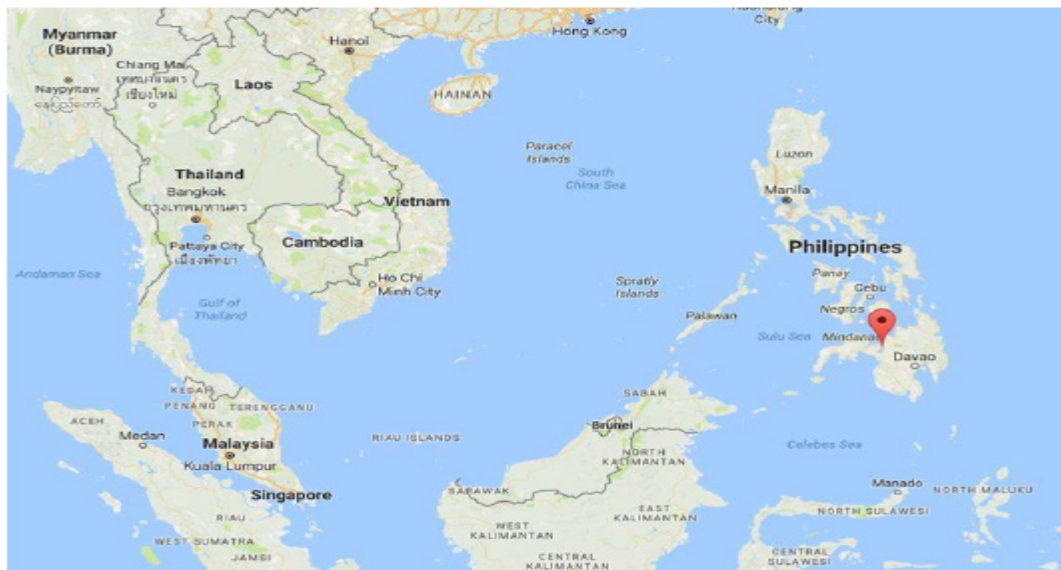


Imagen 7.- Fuente: <http://www.nbcnews.com/storyline/isis-terror/duterte-declares-martial-rule-besieged-south-philippines-n763901>.

En segundo lugar, si bien el estrecho de Malaca no ha sufrido atentados, sí que grupos terroristas de la zona como el Gerakan Aceh Merdeka⁷¹, ya no operativo, lo han frecuentado para por un lado cometer actos de piratería y robo armado y financiarse y por otro lado para mover terroristas, armas, etc. Además del GAM otros grupos terroristas de la zona como Jemmah Islamiyah o la propia Al Qaeda han planeado atentados contra objetivos en el estrecho de Malaca.

Respecto⁷² a Al Qaeda tuvo intenciones y planes para atacar objetivos marítimos en el estrecho de Malaca⁷³. El primero de estos planes vino de la mano de uno de sus miembros Khallid Bin Attash que persiguió atacar buques norteamericanos en el puerto malayo de Port Klang. En segundo lugar, destaca Omar Faruq, quien tras su detención facilitó información sobre los deseos de Al Qaeda de atentar contra buques norteamericanos en Surabaya, en la costa norte de Java. Por último, el socio preferente de Al Qaeda en la zona, Jemmah Islamiyah, también persiguió atacar a barcos norteamericanos en la base naval de Changi en Singapur en su época de mayor actividad como grupo terrorista entre 2000 y 2010. Es decir, si bien no ha habido atentado, sí que han existido intenciones y planes para atentar en la zona.

71 El Gerakan Aceh Merdeka (GAM) buscaba la independencia de la provincia de Aceh, en Sumatra. Ya no está operativo tras el proceso de paz entre el Gobierno de Indonesia y el propio GAM.

72 The Fund for Peace, «Transnational Security Threats in the Straits of Malacca», <http://library.fundforpeace.org/library/ttcvr1213-threatconvergence-malaccastraits-08e.pdf>.

73 GUNARATNA, Rohan, «The Threat to the Maritime Domain: How Real Is the Terrorist Threat?» <https://jeffnorwitz-public.sharepoint.com/SiteAssets/book-chapters/07%20The%20Threat%20to%20the%20Maritime%20Domain.pdf>.

La tercera variable a destacar es que se puede afirmar que en el presente año 2017, nos encontramos ante la situación más grave de inseguridad en el Sudeste Asiático con dos frentes abiertos en canal, Tailandia y Filipinas, un tercero en ciernes, Indonesia, y dos países con un creciente número de seguidores del Estado Islámico, Malasia y Singapur. En el Sudeste Asiático Peninsular, el conflicto yihadista⁷⁴ en el sur de Tailandia está fuera de control, y allí, la insurgencia yihadista ha provocado la muerte de más de 6.200 personas. Respecto a Malasia y Singapur, ambos países se han visto afectados por la irrupción del Estado Islámico. Dicho grupo cuenta con numerosos seguidores en ambos países como prueba el hecho de que en Malasia desde la aparición del Estado Islámico se han detenido a más de 300 personas por vínculos con el Estado Islámico y varias decenas de malayos se han unido al Estado Islámico en Siria⁷⁵. La situación es tan negativa que el gobierno está dando pasos para reforzar la lucha antiterrorista con nuevos departamentos dentro de la policía y con el aumento de efectivos⁷⁶. Por otro lado, Singapur ha detenido a 14 personas vinculadas al Estado Islámico, una de ellas mujer. Hay que señalar también que nacionales de ambos países están luchando en Marawi y que ciudadanos de ambos países han muerto en dicha ciudad.

Por el lado del Sudeste Asiático insular, las noticias son todavía peores. En Indonesia, se está produciendo un importante impacto ideológico del Estado Islámico y se está dejando notar en la realización de atentados de grupos que se han afiliado a Estado Islámico. Destacando entre ellos los siguientes. En mayo de 2017 se produjo un doble atentado suicida en la capital, Yakarta⁷⁷. En agosto de 2016, en la ciudad javanesa de Surabaya un joven de 18 años durante una misa intentó cometer un atentado suicida inmolándose y matar a los feligreses pero fracasó⁷⁸. En el mismo año pero en enero, cinco terroristas afiliados al Estado Islámico fueron abatidos mientras cometían un atentado en el centro de la ciudad de Yakarta provocando dos muertos. En junio del 2017, dos terroristas apuñalaron hasta la muerte a un policía en la ciudad de Medan, Sumatra. Junto a la muerte del policía, lo más terrible del asesinato es que uno de los

74 FARRELL, Tom, «Southern Thailand's separatist violence shows no signs of ending», <https://www.irishtimes.com/news/world/asia-pacific/southern-thailand-s-separatist-violence-shows-no-signs-of-ending-1.2952761>.

75 THE MALAY MAIL ON LINE, «Feeling the pinch, Malaysian IS militants in Syria long for home», <http://www.themalaymailonline.com/malaysia/article/feeling-the-pinch-malaysian-is-militants-in-syria-long-for-home>.

76 THE STRAIT TIMES, «Malaysia to set up counter-terrorism police department», <http://www.straitstimes.com/asia/se-asia/malaysia-to-set-up-counter-terrorism-police-department>.

77 HUTTONMAY, Jeffrey, «Suicide Bombers Strike Jakarta, Killing 3 Police Officers», <https://www.nytimes.com/2017/05/25/world/asia/indonesia-jakarta-suicide-bombings.html>.

78 DUNN, James, «Terror in Indonesia: Axe-wielding ISIS jihadi, 18, stabs Catholic priest, 60, before trying to blow up hundreds of worshippers during Sunday Mass», <http://www.dailymail.co.uk/news/article-3762288/Catholic-priest-stabbed-ISIS-knifeman-tries-kill-hundreds-setting-bomb-Indonesian-mass.html#ixzz4lyBP9WJW>.

asesinos había estado previamente seis meses en Siria, siendo el primer caso confirmado de ciudadano indonesio retornado que comete un atentado en Indonesia⁷⁹. Además en su casa encontraron libros focalizados en la propaganda para niños y la defensa del martirio⁸⁰. Lamentablemente la penetración del Estado Islámico en Indonesia ha sido masiva como pone de manifiesto el General del ejército Indonesio Gatot Nurmantyo que defiende que en casi todas las provincias del país existen células durmientes del Estado islámico⁸¹. Además Indonesia cuenta con más de 500 nacionales combatiendo en Siria en favor del Estado Islámico⁸², un 4%⁸³ de su población tiene una visión favorable del Estado Islámico y el gobierno reconoce que tiene bajo seguimiento a más de 600 nacionales por sus conexiones con el Estado Islámico⁸⁴.

Respecto a Filipinas, la situación es dramática tanto por la propagación de ideas en la red⁸⁵ a favor del Estado Islámico como, y sobre todo, con la incursión del Estado Islámico en el país apoyada por grupos locales como el grupo de los hermanos Maute, Abu Sayaf, Ansarul Khilafah Philippines (AKP), Darul Islam Sabah, Ansar al-Shariah, Ma'raakah al-Ansar, al-Harakatul al-Islamiyyah⁸⁶. La expansión y poder del Estado Islámico en Filipinas está ejemplificada en la toma de la ciudad sureña de Marawi⁸⁷

79 HALIM, Haeril, «North Sumatra police attacker spent six months in Syria: Police» <http://www.thejakartapost.com/news/2017/06/27/north-sumatra-police-attacker-spent-six-months-in-syria-police.html>.

80 BANGKOK POST, «Indonesia police find IS propaganda targeting children», <http://www.bangkokpost.com/news/asean/1276030/indonesia-police-find-is-propaganda-targeting-children>.

81 SOERIAATMADJA, Wahyudi, «Indonesia has ISIS sleeper cells in almost all provinces: Military chief», <http://www.straitstimes.com/asia/se-asia/indonesia-has-isis-sleeper-cells-in-almost-all-provinces-military-chief>.

82 STRAITS TIMES, «Indonesians decry ISIS 'lies' after fleeing bastion of Raqqa as coalition forces advance», <http://www.straitstimes.com/world/middle-east/indonesians-decry-isis-lies-after-fleeing-bastion-of-raqqa-as-coalition-forces>.

83 El número de personas con una visión favorable hacia el Estado Islámico es de 10 millones. Ver la información proporcionada por: HINCKS, Joseph, «The battle for marawi city», <http://time.com/marawi-philippines-isis/>.

84 TEMPO, «Police Closely Watch 600 Indonesians Allegedly Affiliated to ISIS», <https://en.tempo.co/read/news/2017/07/08/055889848/Police-Closely-Watch-600-Indonesians-Allegedly-Affiliated-to-ISIS>.

85 SORIANO, Jennifer, «Gov't takes down social media accounts supporting terrorism», <http://asianjournal.com/news/govt-takes-down-social-media-accounts-supporting-terrorism/>.

86 ABUZA, Zachary, «Can Duterte Bring Peace to the Philippines?». <http://thediplomat.com/2016/11/can-duterte-bring-peace-to-the-philippines/>.

87 REUTERS, «Philippine military says 13 soldiers killed in Friday's battle with militants», <http://in.reuters.com/article/philippines-militants-idINKBN191084>.

de 200.000 habitantes, siguiendo órdenes de Abu Bakar Al Bagdadi⁸⁸, ciudad que es la primera tomada en nombre del Estado Islámico en el país y que está atrayendo terroristas⁸⁹ de diferentes latitudes como Indonesia, Malasia, Rusia (chechenos), Arabia Saudí⁹⁰, Yemen, Singapur e India⁹¹. Esta atracción es nueva por su intensidad y por la diversidad de los orígenes de los yihadistas extranjeros.

De hecho se puede afirmar, que el Sudeste Asiático está experimentado en la actualidad la segunda oleada yihadista tras la primera de los 90 personificada con la entrada de Al Qaeda. En la actualidad, es el Estado Islámico quien está protagonizado esta nueva ola y su fuerza es muy considerable. Tanto que en el caso de Marawi⁹², las tropas del ejército filipino, si bien cuentan con apoyo técnico y de drones americano, se ha visto incapaz de retomar la ciudad tras 6 seis semanas de puro combate urbano.

Este conglomerado de eventos y circunstancias, esto es, las habilidades marítimas de Abu Sayaf y de otros grupos yihadistas en la zona, los planes pasados de atentar en el estrecho de Malaca y por último la irrupción del Estado Islámico en la región, pone de manifiesto que es ahora cuando de nuevo aparece un grupo, Estado islámico, con las capacidades necesarias, la operativa suficiente y el entorno ideal para llevar a cabo un atentado de grandes dimensiones en el estrecho de Malaca. Bien utilizando un barco como bomba cargado de petróleo o productos químicos⁹³, bien hundiendo un barco en algunos de los puntos clave del estrecho para producir su colapso o bien

88 GUNARATNA, Rohan, «Marawi: Southeast Asia's Game Changer in Terrorism», <http://www.benarnews.org/english/commentaries/asia-pacific-threat-update/marawi-analysis-06202017174623.html>.

89 MORALES, Neil Jerome and LEWIS, Simon, «U.S. joins battle as Philippines takes losses in besieged city», <http://www.reuters.com/article/us-philippines-militants-idUSKBN191071>.

90 ABUZA, Zachary, «Commentary: No Military Solution to Black Flag Groups in Southern Philippines» <http://www.benarnews.org/english/commentaries/Zachary-Abuza-06012017173453.html>.

91 DANCEL, Raul, «Philippine security forces recover body believed to be of Singaporean militant fighting in Marawi», <http://www.straitstimes.com/asia/se-asia/body-of-singaporean-fighter-in-marawi-recovered-spokesman>.

92 La ciudad de Marawi fue tomada por una facción de Abu Sayaf y el grupo de los hermanos Maute el 23 de mayo de 2017. A fecha de 10 de julio de 2017 los combates continúan. VILLAMOR, Felipe, «US, Philippines Coordinate Joint Sea Patrol to Deter IS Gunmen», <http://www.benarnews.org/english/news/philippine/sea-patrols-07012017082910.html>.

93 Existe un precedente muy interesante que ocurrió en marzo de 2003 cuando un barco cargado con productos químicos, el Dewi Madrim, fue asaltado, su tripulación atada y los asaltantes pilotaron un tiempo el barco. Ha habido muchos rumores sobre las razones de ese pilotaje, una de ellas, un ensayo para un posible ataque terrorista. Pero el hecho de que se produjese en el pasado muestra operativas a grupos terroristas en el presente. Ver THOMAS, Bobby, «Malacca Strait a 'war risk zone'? Lloyd's should review its assessment», <https://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2014/07/CO05057.pdf>.

emulando ataques de Al Qaeda o de los tigres tameses en el pasado, simplemente estrellando lanchas rápidas cargadas de explosivos contra buques.

Los casos del petrolero Limburg⁹⁴ francés y del US cole⁹⁵ en Yemen ambos en las costas de Yemen son perfectos ejemplos de éxito. Junto a ello, los recientes ataques contra el destructor norteamericano USS Mason⁹⁶ y el buque de transporte anfibio USS Ponce desde la costa de Yemen con misiles, ponen de manifiesto que las posibilidades de un ataque son más que reales⁹⁷ ya que simplemente se están produciendo.

Si a esto le añadimos, que en agosto del año 2016 se detuvieron a seis personas miembros de una célula liderada por Gigih Rahmat Dewa, vinculado a indonesios en la órbita del Estado Islámico, en la isla indonesia de Batam, situada frente a las costas de Singapur, mientras planeaban atentado contra Singapur, concretamente contra la importante área de marina Bay, con cohetes refuerza las posibilidades de un ataque en la zona. Por ello, dejando a un lado el alarmismo, la situación hoy en día es muy negativa. Es ahora cuando existen más posibilidades de un ataque en el estrecho de Malaca. Y por ello, la amenaza de un ataque terrorista en Malaca debe ser tomada en serio porque las consecuencias a nivel económico, en términos de seguridad, pérdidas de vidas humanas, medioambientales y de estabilidad de la propia zona serían simplemente catastróficas.

Colisiones, encalles y desastres medioambientales

El tercer grupo de amenazas a un tránsito libre y seguro por el estrecho de Malaca se focaliza en las colisiones entre barcos, los encallamientos y los desastres medioambientales provocados por los sucesos anteriormente mencionados.

Respecto a las colisiones, si bien estas no son numerosas, sí que se siguen produciendo con asiduidad en el estrecho de Malaca. Estas colisiones se deben por un lado, a la alta intensidad de tráfico en el estrecho de Malaca⁹⁸ y lo reducido del espacio, en

94 SMITH, Craig, «Fire on French Tanker Off Yemen Raises Terrorism Fears», <http://www.nytimes.com/2002/10/07/world/fire-on-french-tanker-off-yemen-raises-terrorism-fears.html>.

95 LAMOTHE, Dan, «The USS Cole was bombed 15 years ago. Now it's a floating memorial to those lost», https://www.washingtonpost.com/news/checkpoint/wp/2015/10/12/the-uss-cole-was-bombed-15-years-ago-now-its-a-floating-memorial-to-those-lost/?utm_term=.495e00ab7835.

96 KUBE, Courtney, «USS Mason Fired on Again Off Coast of Yemen: Officials», <http://www.nbcnews.com/news/world/uss-mason-fired-again-coast-yemen-officials-n666971>.

97 MIRANDA, Bernard, «Maritime Security Threats in Southeast Asia: A Collective Approach», <https://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2016/10/COI6258.pdf>.

98 THE TELEGRAPH, «Freighter sinks after collision in Singapore Strait», <http://www.telegraph>.

combinación con el factor humano. La alta intensidad de tráfico también provoca continuos embotellamientos, principalmente en la entrada del estrecho de Singapur, dentro del propio estrecho de Malaca. Aspecto que agrava el riesgo de colisión. El segundo factor, se centra en la mala visibilidad en la zona provocada por dos causas. La primera de ellas, debido a la propia naturaleza del tiempo en la zona. El estrecho de Malaca se encuentra en una zona tropical donde las lluvias son torrenciales y las tormentas, las turbonadas⁹⁹ y los cambios de corriente son muy comunes y muy potentes.¹⁰⁰.

La segunda razón se centra en el terrible *Haze*, humo provocado por la quema incontrolada de bosques y jungla para producir principalmente aceite de palma en territorio de Indonesia, principalmente en Sumatra y en Borneo¹⁰¹, que provoca dos efectos: por un lado que la visibilidad se reduzca enormemente en la zona y que además afecta gravemente a la salud de los seres humanos¹⁰².

Efectos del choque entre el petrolero Dream II y el Portacontenedores Alexandra

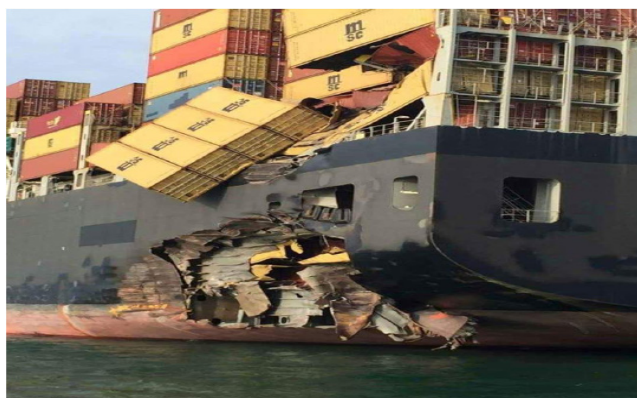


Imagen 8.- Fuente: <http://www.marineinsight.com/shipping-news/watch-vlcc-collides-container-ship-singapore-strait/>.

[co.uk/news/worldnews/asia/indonesia/12056117/Freighter-sinks-after-collision-in-Singapore-Strait.html](http://www.marineinsight.com/shipping-news/watch-vlcc-collides-container-ship-singapore-strait/).

99 Según la RAE Fuerte chubasco de viento y agua, acompañado de truenos, relámpagos y rayos. Ver <http://dle.rae.es/?w=diccionario>.

100 Recomiendo acudir a la web <http://www.accuweather.com/en/my/malaysia-weather> que proporciona información meteorológica para acceder a información en tiempo real sobre las condiciones meteorológicas en el área.

101 SEMBIRING, Margareth, «Here Comes the Haze, Yet Again: Are New Measures Working?», <https://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2015/09/CO15191.pdf>.

102 THE GUARDIAN, «Haze from Indonesian fires may have killed more than 100,000 people – study», <https://www.theguardian.com/world/2016/sep/19/haze-indonesia-forest-fires-killed-100000-people-harvard-study>.

Todos estos factores han provocado terribles colisiones. Algunos ejemplos significativos de colisiones en el estrecho de Malaca son los protagonizados por el petrolero Nagasaki Spirit y el portacontenedores Ocena Blessing¹⁰³ en septiembre de 1992 donde murieron 42 personas y provocó un gran incendio.

En fechas más recientes, destaca el terrible choque entre el petrolero Dream II y el Portacontenedores MSC Alexandra el 3 de Agosto de 2016 en aguas del estrecho de Singapur¹⁰⁴.

Petrolero Dream II con cuatro contenedores en su proa provenientes del portacontenedores MSC Alexandra

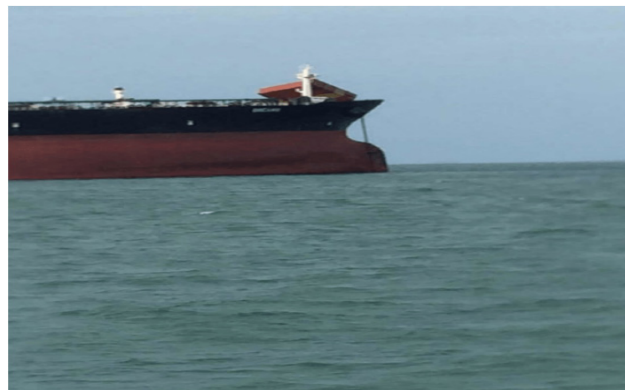


Imagen 9. Fuente: <http://www.marineinsight.com/shipping-news/watch-vlcc-collides-container-ship-singapore-strait/>.

Respecto a los encallamientos, al igual que en el caso de las colisiones, tampoco son muy comunes, pero siguen aconteciendo debido a la combinación de las características geográficas del propio estrecho de Malaca junto con un gran número de barcos en circulación.

Dos terribles ejemplos de ellos, que además provocaron un importante daño medioambiental fueron por un lado el encallamiento del petrolero Showa Maru en 1975 que vertió al mar 75.000 barriles de petróleo¹⁰⁵ y el del petrolero Natuna Sea en 2000 que vertió 49.000 barriles de petróleo¹⁰⁶.

103 THE INDEPENDENT, «Ships save 16 after Indonesia collision», <http://www.independent.co.uk/news/world/ships-save-16-after-indonesia-collision-1552712.html>.

104 MARINE INSIGHT, «VLCC Collides With Container Ship In The Singapore Strait», <http://www.marineinsight.com/shipping-news/watch-vlcc-collides-container-ship-singapore-strait/>.

105 IBRAHIM, H.M y KHALID, Nazery, «Growing shipping traffic in the strait of Malacca: some reflections on the environmental impact», Maritime Institute of Malaysia (MIMA). http://www.mima.gov.my/mima/wp-content/uploads/GMIL%20Spore%20_Deco7_.pdf.

106 IBRAHIM, H.M y KHALID, Nazery, «Growing shipping traffic in the strait of Malacca: some reflections on the environmental impact», Maritime Institute of Malaysia (MIMA). http://www.mima.gov.my/mima/wp-content/uploads/GMIL%20Spore%20_Deco7_.pdf.

Respecto a los desastres medioambientales, huelga decir que buena parte de los barcos que circulan por las aguas del estrecho de Malaca llevan peligrosas cargas para el medioambiente, bien petróleo, o productos químicos de todo tipo. Así las posibilidades de un desastre medioambiental son muy altas.

Los riesgos de problemas medioambientales son muy extensos y algunos de los ejemplos más claros de este riesgo es además de los dos ya mencionados, es el del petrolero Eastern Power¹⁰⁷ que estuvo a la deriva por el estrecho de Malaca por más de 15 minutos tras sufrir un ataque pirata¹⁰⁸.

Si hubiera continuado a la deriva las posibilidades de un accidente serían más que reales y las consecuencias medioambientales terribles.

Disputas territoriales y tensiones geopolíticas

La última amenaza a la libre y segura navegación en el estrecho de Malaca se focaliza en las disputas territoriales y las tensiones geopolíticas en la zona.

Respecto a las primeras, el estrecho concentra varias disputas territoriales entre los Estados parte, entre las que destacan las de Indonesia con Malasia y Tailandia. Si bien en las últimas décadas se han ido resolviendo algunas de ellas¹⁰⁹, lo cierto es que todavía quedan flancos abiertos.

La gestión inadecuada de esas tensiones latentes podría ocasionar efectos perversos sobre el estrecho de Malaca. Ya que un conflicto armado en el estrecho simplemente dinamitaría el libre tránsito y tendría consecuencias nefastas tanto para los Estados parte como para los países dependientes del estrecho de Malaca para llevar a cabo sus importaciones y exportaciones, esto es, China, Corea del Sur, Japón y Taiwán.

107 El Eastern Power era un petrolero de la máxima categoría de transporte de petróleo. Power Very Large Crude Carrier (VLCC). Un accidente hubiera resultado devastador. Ver: MPA, «Oil Tanker Runs Aground Off Batu Berhanti Beacon (9th Update)», <http://www.mpa.gov.sg/web/portal/home/media-centre/news-releases/detail/d5e95311-b585-4d39-a8eb-3a342449479c>.

108 FISH, Joanne Marie, «Maritime Piracy North versus South», <http://web.isanet.org/Web/Conferences/GSCIS%20Singapore%202015/Archive/ac36734b-4fe3-472a-9a0f-438336424ae6.pdf>.

109 DANCEL, Raul, «Hague ruling 'a guide' for maritime disputes», <http://www.straitstimes.com/asia/se-asia/hague-ruling-a-guide-for-maritime-disputes>.

Disputas territoriales en el estrecho de Malaca y en el mar de sur de China

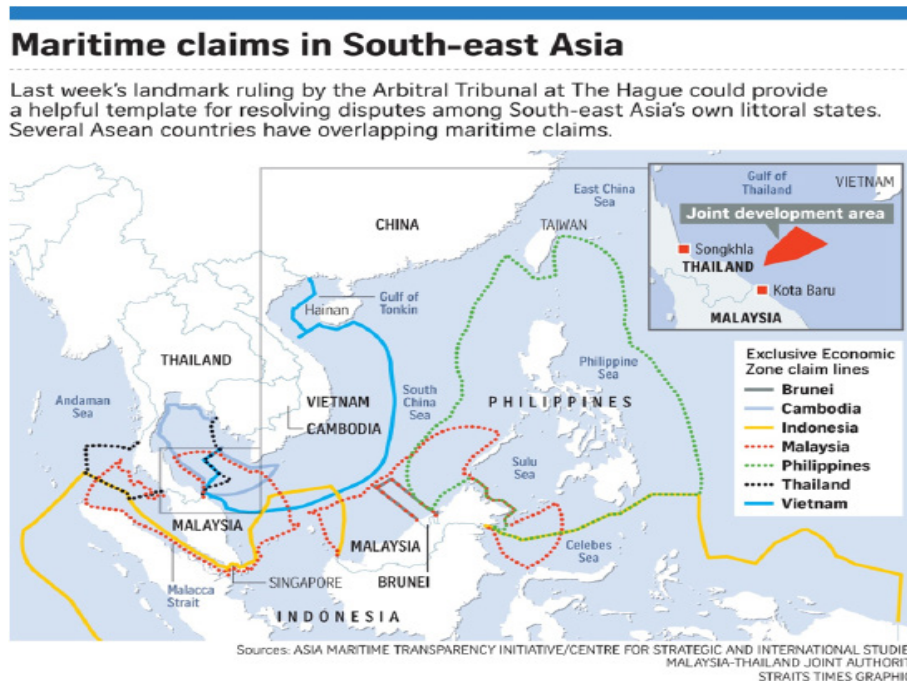


Imagen 10. Fuente: <http://www.straitstimes.com/asia/se-asia/hague-ruling-a-guide-for-maritime-disputes>.

Junto a las disputas territoriales en el estrecho de Malaca, destaca todo la situación de conflicto latente en mar del sur de la china cuyo ejemplo se personifica en las tensiones entre China y Vietnam¹¹⁰. El aumento de las tensiones en ese escenario afectaría con total seguridad a la estabilidad en el estrecho de Malaca. No resulta descabellado usar el estrecho de Malaca, no solo como área de tránsito para fuerzas militares navales, sino también llevar a cabo un posible bloqueo del mismo con el objetivo de limitar al contrario. Como argumentó el líder chino Hu Jintao en 2003, en caso de conflicto entre Estados Unidos y China por Taiwán, el estrecho de Malaca sería el lugar perfecto para atacar los suministros energéticos chinos.

Estas tensiones geopolíticas, hay que enmarcarlas además en las ya mencionadas con anterioridad modernización de las fuerzas navales en Asia. Buenos ejemplos de ello son por un lado India y China como futuros superpowers y líderes de Asia y por otro lado en el Sudeste Asiático destaca Indonesia que aspira jugar un papel determinante en la zona.¹¹¹ De hecho, el presidente de Indonesia Joko widodo¹¹² ha definido como uno

¹¹⁰ IVES, Mike, «China Cancels Military Meeting With Vietnam Over Territorial Dispute», <https://www.nytimes.com/2017/06/21/world/asia/china-vietnam-south-china-sea.html>.

¹¹¹ VV.AA «Assessing the future maritime environment in Asia» https://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2016/01/ER160105_Future-Maritime-Environment.pdf.

¹¹² GINDARSAH, Lis y PRIAMARIZKI, Adhi, «Indonesia's maritime doctrine and security concerns». https://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2015/04/PR150409_Indonesias-Maritime-Doctrine.pdf.

de los objetivos de su presidencia, el convertir a Indonesia en un nuevo poder naval en Asia Pacífico con un rol preponderante en el Océano Índico y el Pacífico. Junto a ello, un punto interesante a futuro es determinar cuál será el impacto en el estrecho de Malaca de la reconfiguración de poder en Asia Pacífico. Es decir, ¿Cómo serán las relaciones futuras entre Estados Unidos, Japón, China, India e Indonesia? Y en un modo concreto, ¿Cuál será el rol del estrecho de Malaca en la rivalidad entre China y Estados Unidos? ¿Cuál será la posición de Indonesia en dicha rivalidad?

Por el lado, India, el otro gran gigante asiático está desarrollando una nueva base de submarinos nucleares en la costa oriental del país, concretamente en la ciudad de Rambilli¹¹³, y junto a ello, disfruta de una nueva base naval, la ISS Baaz¹¹⁴ situada en el lejano archipiélago de Andaman en Nicobar muy cerca de la boca de entrada al estrecho de Malaca por el flanco occidental. Si bien India tiene una menor dependencia que China o Japón del estrecho de Malaca, alrededor de un 40%¹¹⁵ de sus importaciones circulan por el estrecho de Malaca. Por todo ello cabe concluir que las disputas territoriales en el estrecho suponen un importante riesgo a la estabilidad del mismo. En segundo lugar, el rol del estrecho de Malaca en el futuro más próximo, irá in crescendo sin ninguna duda, a medida que la reconfiguración del poder en Asia siga desarrollándose.

El conflicto en el mar del sur de China, la modernización de la marina en India y China, la voluntad de Estados Unidos en defender y proteger a sus aliados en la zona o la rivalidad entre Estados Unidos y los dos poderes emergentes en la zona, China e India, junto al papel de Indonesia como líder regional en el Sudeste Asiático y estratégicamente clave, son solo algunos capítulos de esta nueva reconfiguración del poder en Asia. Y en ella, el estrecho de Malaca jugara un papel determinante.

Conclusiones

El estrecho de Malaca es hoy en día una de las principales arterias de comunicación del mundo. Su importancia radica en el ingente paso de mercancías, personas y barcos de todo tipo por sus aguas. Esta importancia, como se ha apuntado a lo largo del texto irá a más y las alternativas al estrecho no son viables hoy en día y son simples complementos al estrecho de Malaca.

113 GIL PÉREZ, Javier «La geopolítica de las bases militares (II)» http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_investig/2016/DIEEINV06-2016_Geopolitica_BasesMilitaresxIIx_JavierGilPerez.pdf.

114 PANDIT, Rajat, «India commissions INS Baaz to counter China's moves in Indian Ocean», <http://timesofindia.indiatimes.com/india/India-commissions-INS-Baaz-to-counter-Chinas-moves-in-Indian-Ocean/articleshow/15296573.cms>.

115 THE FUND FOR PEACE, «Transnational Security Threats in the Straits of Malacca», <http://library.fundforpeace.org/library/ttcvr1213-threatconvergence-malaccastraits-08e.pdf> p 14.

Si bien hoy en día el estrecho de Malaca disfruta de una época de elevada seguridad y bajo número de ataques tanto de piratería como robos armados, existen varios datos a resaltar. En primer lugar, las amenazas a la libre y segura navegación por el estrecho a pesar de que la piratería y los robos armados muestran una evolución positiva, el repunte de los años 2014 y 2015 ponen de manifiesto dos aspectos.

- En primer lugar, la terrible resiliencia del fenómeno que no ha sido derrotado en su totalidad. En segundo lugar, el foco debe situarse en Indonesia, país que es el que sufre la amplia mayoría de ataques y nación que como se ha mostrado en el texto entiende que si bien Malaca es importante no es su principal foco de interés en términos de seguridad en el país.
- En segundo lugar, si bien nunca se ha dado un atentado terrorista en el estrecho de Malaca, el hecho de que en la actualidad el Estado Islámico haya hecho acto de presencia en Filipinas e Indonesia y que cuente con seguidores en Malasia y Singapur y tengo el apoyo de grupos terroristas con capacidades y experiencia en el terrorismo marítimo sitúa al estrecho de Malaca en el punto de mira de la seguridad como nunca antes. Todo ello indica, que hay que elevar la tensión ante la amenaza terrorista.
- En tercer lugar, el alto número de barcos que circulan por Malaca provoca una congestión y embotellamiento en el estrecho que todavía no se ha resuelto y al mismo tiempo las colisiones siguen dándose si bien en un número pequeño. Y de nuevo, es Indonesia quien más tiene que trabajar para poner fin a la tala incontrolada de árboles y su posterior quema que dificulta la navegación en las aguas del estrecho de Malaca. Así se debe trabajar con Indonesia para que mejore y moderniza sus capacidades en tierra y en zonas costeras para por un lado perseguir a los grupos criminales que operan en sus costas y al mismo tiempo reducir el *haze*.

Por último, las tensiones territoriales en el estrecho, en áreas adyacentes y la reconfiguración del poder en Asia, determinarán el rol e importancia del estrecho de Malaca. Si bien un escenario de cooperación es el más probable, las tensiones nunca han desaparecido. Y si bien la probabilidad de conflicto es baja, no es descartable.

El estrecho de Malaca fue, es y será un lugar crítico para el comercio, el intercambio de ideas y el movimiento de personas. En nuestra mano está seguir haciendo de Malaca una autopista marítima donde la navegación sea libre y segura.

Por último, estimo que existen varias vías de investigación que deben ser implementadas.

- En primer lugar el del terrorismo marítimo. Es decir, ¿Qué factores lo impulsan? ¿Cómo combatirlo en esta área?
- En segundo lugar, se deben buscar nuevas fórmulas para combatir los robos armados en aguas y puertos de Indonesia. Estimo que más allá de las propias

debilidades del país, se esconden factores que hacen de la piratería y los robos armados una amenaza con una resiliencia simplemente eterna. La confrontación de ambos problemas, traería más estabilidad al estrecho de Malaca, por lo que su estudio, es necesario.

Por último, estimo conveniente analizar el caso de éxito de Singapur, si bien también se puede incluir a los puertos malayos, para extraer lecciones que se pueden aplicar al caso de España. País que cuenta con una posición geográfica privilegiada pero cuyos niveles de tránsito de contenedores, es muy pequeño comparado con los casos mencionados. Estimo que es un campo a explorar ya que España merece elevar su rango como punto logístico marítimo. En nuestras manos está.

Capítulo III

Capítulo III

El Índico occidental: un esplendor fallido

Bartolomé Bauzá Abril

Resumen

El océano Índico acoge en sus aguas buena parte de las actividades que amenazan la seguridad marítima en la zona. La más prominente es la piratería, un fenómeno que es tan antiguo como el comercio por mar y que ha obligado a la comunidad internacional a un ingente esfuerzo organizativo y de coordinación. La piratería en el Índico occidental tiene unas formas peculiares derivadas, entre otras causas, de la geografía o su aceptación social y está motivada, principalmente, por la falta de estructuras de gobierno en Somalia y por la falta de formas de vida alternativas. Además, ha puesto en evidencia que la Ley de Mar no es suficiente para combatirla con eficacia.

Palabras clave

Océano Índico, Somalia, piratería, Ley del Mar, seguridad marítima, EU NAVFOR.

Abstract

The Indian Ocean hosts most of the illegal activities related to maritime security. Piracy is prominent amongst them, a phenomenon as old as maritime trade that has exacted a huge organizational and coordination effort from the international community. Indian Ocean piracy presents specificities derived from several factors including geography or its social acceptance and its roots can be traced to the lack of credible and effective governmental institutions in Somalia or lack of alternative livelihoods. Additionally, piracy has demonstrated the shortcomings of international law, especially the Law of the Seas.

Key words

Indian Ocean, Somalia, piracy, Law of the Seas, maritime security, EU NAVFOR.

*O mostrengo que está no fim do mar*¹.

Pessoa

I

Hoy, el océano Índico es un mar que cabría considerar fallido. Por, al menos, dos motivos. Pero, ha sido el marco, el mar, de algunas de las páginas -vivas o imaginadas, no importa- más esplendorosas de la humanidad.

Es el mar de las primeras civilizaciones. Entre otras cosas, porque, geográficamente, esas primeras civilizaciones se han desarrollado en mares que pertenecen al océano Índico: mar Rojo, golfo Pérsico y mar Arábigo. Más exactamente, esas civilizaciones se han desarrollado en torno a tres grandes ríos que desaguan en esos mares y que favorecieron el desarrollo de la agricultura: el conjunto Tigris y Éufrates, en Mesopotamia; el Nilo, en Egipto; y el Indo, en la India. Hay un cuarto río, el Amarillo, en la lejana China, en cuyo derredor también se ha forjado una civilización. En cada uno de ellos, se dieron, con regularidad cíclica, cosechas abundantes que permitieron el crecimiento de grandes urbes y civilizaciones.

Éstas, además de propiciar el desarrollo de grandes ciudades -ya mencionado- tenían en común elementos que contribuyeron a su progreso: escritura, grandes edificios públicos y una buena parte de los elementos que componen el aparato político de un Estado. De ahí a la emergencia de una clase dominante que acumulara riquezas -en muchas ocasiones, explotando a sus súbditos mediante el trabajo y los impuestos- no hay, habitualmente, sino un paso. A esto le siguió el establecimiento de un sistema legal, más o menos rudimentario; la creación de un ejército y de estructuras burocráticas permanentes; y la división de la sociedad en distintas clases. Y, por supuesto, el desarrollo de un intenso intercambio comercial desde esas ciudades hacia entornos territoriales cada vez más lejanos².

Actividad comercial que, en cuanto tuvo por medio la mar, fue objeto de piratería, que es tan vieja como el comercio y la navegación. De hecho, ya hay registros de actividades piráticas catorce siglos antes del nacimiento de Cristo, cuando los conocidos como pueblos del mar asolaron las costas en el mar Egeo y Mediterráneo oriental.

¹ PESSOA, Fernando. *Mensagem*. 9-9-1918. Parceria António Maria Pereira, 1934 (Lisboa: Ática, 10ª ed. 1972), Pág. 62.

² Cfr. *The TIMES. Concise History of the World*. Ed. by Geoffrey Parker. Times Books, London, 2015.

Posteriormente, Plutarco³ recoge cómo, en tiempos de Julio César, las escarpadas costas de Cilicia, en el Asia Menor, se convirtieron en vivero, nido y refugio de piratas por razones similares a las que han reproducido el fenómeno 2.100 años después en las costas más aplanadas de Somalia:⁴ el vacío de poder. Entonces, en el Mediterráneo oriental, originado por el ocaso de Macedonia y de los imperios impulsados desde Egipto y Babilonia por dos de los más destacados generales de Alejandro: Ptolomeo y Seleuco. Ahora, en el Índico occidental, producido por la caída del dictador Mohamed Siad Barre y la inexistencia de un gobierno efectivo en Somalia o, quizás más apropiadamente, la incapacidad del gobierno legal de ejercer sus funciones.

Vacío en la región que o bien llenaban piratas o bien señores de la guerra, los cuales, a su vez, protegían, organizaban y financiaban a clanes, cofradías y hermandades de piratas.

Plutarco atribuye ese vacío en la región a que *los romanos, con sus guerras civiles, se vinieron todos a las puertas de Roma, dejando el mar sin guarda ni custodia alguna*, (los piratas) *poco a poco se extendieron e hicieron progresos... Las naves piratas eran más de mil, y cuatrocientas las ciudades que habían tomado*⁵. Ésta es quizá, una de las primeras lecciones que nos da la historia, la necesidad de seguridad -derivada de estabilidad política y de la presencia militar- para el desarrollo del comercio: *Law and Order*, en palabras de los británicos. Plutarco nos apunta otra de las lecciones que podemos derivar de la Historia sobre el modo en que se ha de combatir la piratería: *Pompeyo... habiendo alistado quinientas naves y juntado ciento veinte mil hombres de infantería y cinco mil caballos... Dividió éste los mares y todo el espacio del Mediterráneo en trece partes... y sorprendiendo a un gran número de naves de los piratas les dio caza y se apoderó de ellas, trayéndolas a los puertos*⁶. Una última batalla, en Coracesio, dio como resultado que *fueron enteramente destruidas las piraterías en toda la extensión del mar*⁷.

No queda más remedio que emplear a las armadas, para combatir la piratería, por mucho que la desproporción de medios y el coste de su utilización hagan pensar en ineficiencias o en prepotencias occidentales. Y entre Coracesio y Somalia, multitud de ejemplos. Baste uno más: Lepanto, *la más alta ocasión que vieron los siglos pasados, los presentes y esperan ver los venideros*⁸, que so pretexto de la caída de Chipre a manos de

3 PLUTARCO, *Vidas Paralelas*. Obra completa. Agesilao y Pompeyo. EDAF, Ediciones-Distribuciones, S.A., Madrid, 1970.

4 Con 1.880 millas, Somalia es el país con más línea de costa de África.

5 *Ibid.* XXIV. Pág. 1043.

6 *Ibid.* XXVI. Págs. 1045 y ss.

7 *Ibid.* XXVII. Pág. 1.047.

8 CERVANTES, Miguel de. *El ingenioso hidalgo don Quijote de La Mancha*. 2ª parte. Prólogo al lector. http://cvc.cervantes.es/literatura/clasicos/quijote/edicion/parte2/prologo_al_lector/default.

los otomanos, intentó acabar con las continuas incursiones con las que los corsarios de la Sublime Puerta asolaban las costas de la Cristiandad.

El océano Índico es también el mar de Simbad. El mar que Sherezade, con el pretexto de entretener las horas nocturnas de un califa insomne, describe, con el trasfondo de los siete viajes de Simbad, como un mar esplendoroso, plagado de «...*cosas asombrosas y prodigios innumerables, cuyo relato no puedo detallar. Pero, entro otras cosas, vi un pez que tenía el aspecto de una vaca y otro que parecía un asno. Vi también un pájaro que nacía del nácar marino y cuyas crías vivían en la superficie de las aguas sin volar nunca sobre tierra...*»⁹ Pero, no nos dejemos engañar. Las narraciones de Sherezade nos muestran, también, un mar peligroso, con islas que son ballenas, o quizás al revés; o lugares habitados por un «...*espantable animal que se llama karkadann... El cuerpo de esa fiera es mayor que el cuerpo del camello; en el extremo del morro tiene un cuerno de diez codos de largo y en el cual se halla labrada una cara humana. Es tan sólido este cuerno, que le sirve al karkadann para pelear y vencer al elefante, enganchándole y teniéndole en vilo hasta que muere. Entonces la grasa del elefante muerto va a parar a los ojos del karkadann, cegándole y haciéndole caer. Y desde lo alto de los aires se abate sobre ellos el terrible rokh, y los transporta a su nido para alimentar a sus crías*¹⁰, o islas plagadas de monos ...*más feos que las cosas más feas que he visto hasta este día de mi vida. ¡Eran peludos y velludos, con ojos amarillos en sus caras negras; tenían poquísima estatura, apenas cuatro palmos, y sus muecas y sus gritos, resultaban más horribles que cuanto a tal respecto pudiera imaginarse!*»

El Índico es el mar del regreso de Marco Polo tras su viaje a China. Viaje que estimuló el intercambio comercial entre Europa y China a través de la mítica *ruta de la seda*. Una ruta que el actual Presidente Xi, como nuevo Rey Midas, quiere replicar en el siglo XXI. Y que puede derivar en un incremento de tensión entre el fallido hegemonía estratégico del Índico, la India, y el ambicioso aspirante oriental.

Y el mar de los portugueses, claro. Que, en su carrera en busca de una ruta marítima a Asia, nos descubrieron un mar de extensión insospechada. Bartolomeu Dias, primero, doblando en 1488 el cabo de las Tormentas¹¹ y, después, el punto más meridional del continente africano: el cabo de Agujas. Hazaña que Pessoa narra en un memorable poema, una de cuyas líneas encabeza este artículo. Vasco da Gama, diez años más tarde, alcanzaba la India. Si OHK Spate¹² nos halagaba considerando al océano Pacífico

[htm.](#)

9 ANÓNIMO. *Las mil y una noches. La tercera historia de las historias de Simbad el marino, que trata del tercer viaje.* 299ª noche.

10 *Ibid.* 297ª noche.

11 Bautizado con el nombre de cabo de Buena Esperanza por el rey Juan II de Portugal, el mismo rey que Pessoa ensalza en el poema que abre este artículo.

12 SPATE, O.H.K., *The Pacific since Magellan, Volume 1: The Spanish Lake.* ANU E Press, Canberra, 2004. <https://www.oapen.org/download?type=document&docid=459544>.

como un lago español, el Índico fue, durante unas pocas décadas, el lago portugués. Y de lago portugués a mar compartido por españoles -los primeros en cruzarlo entero de levante a poniente, con Juan Sebastián de Elcano- holandeses, ingleses, franceses... Es curioso que una de las batallas de la guerra de la independencia norteamericana se dirimiera en Pondicherry, India, en 1778, entre franceses y británicos. Ya entonces, la globalización se entendía muy bien.

Pero, como he señalado antes, el océano Índico, en el siglo XXI, es un ejemplo de *mar fallido*¹³, cuando menos en buena parte de su mitad occidental, resultado de un estado fallido, Somalia, y de otros -Kenia, Tanzania, Eritrea, Yemen, Sudán, Sudán del Sur, Etiopía- extremadamente frágiles, aunque algunos más que otros. Una pena, porque por sus costas pasan importantes rutas comerciales marítimas. Y los países de la zona, de alguna manera, son tributarios del tráfico marítimo que debe de pasar tres grandes cuellos de botella, *chokepoints*, el canal de Suez, Bab-el-Mandeb y el estrecho de Ormuz.

También, desde un punto de vista geoestratégico, es un mar fallido. El Índico, el mar de la India, que, ya lo he apuntado, reclamaba a ésta como potencia marítima que lo gobernara, no ha podido ser embridado. Quizá se cumple lo que decía Conrad sobre *esa mar, severa e imparcial, que no da oportunidades, sino a quienes saben surcarla con mano firme y valiente corazón*¹⁴. Quien sí parece estar dispuesto a surcarla con mano firme, aparentemente en un guante de seda, es China. Y el acomodo estratégico de China en el Índico puede ser una de las claves en una posible evolución de la situación de seguridad marítima, y no sólo, en ese mar. No se puede olvidar la rivalidad estratégica entre China e India, con la *US Navy* como espectadora. También Francia tiene sus bases en el Índico y ALINDIEN es una figura respetable y respetada en ese entorno geográfico. Reino Unido, Italia, Alemania, Japón... Irán asoman sus armadas a estas aguas. Pero, eso es ya otra historia.

II

Hoy, el océano Índico, para España, aunque no sólo, es relevante por ser el escenario donde la piratería, aunque no sólo, ha rebrotado, tomando su forma menos romántica, con los secuestros del *Playa de Bakio* (abril de 2008) y *Alakrana* (octubre de 2009). Forma poco romántica, aunque, desde el punto de vista de los piratas, muy práctica,

13 Lo he dicho ya algunas veces, el concepto de *mar fallido*, que se acuñó en la Sección de Planes Estratégicos, en el Estado Mayor de la Armada, en 2004, merece ser desarrollado en mayor profundidad.

14 CONRAD, Joseph. *The Mirror of the Sea & A Personal Record*. The Mirror of the Sea, XLVIII. Pág. 192. Colección The World's Classics. Oxford University Press, Oxford, 1988.

pues ambos buques fueron liberados tras el pago de sendos rescates. Y quizá, lo de la falta de romanticismo, incluso lo tenga que matizar, pues las crónicas de aquellos días recogen la boda de ocho piratas, en Haradhere, que pudieron casarse gracias al dinero pagado por el rescate del *Alakrana*¹⁵. Además, el Índico es un mar relevante para España por el continuado despliegue de personal y unidades navales y aéreas en sus aguas y de personal en el Cuartel General de las Fuerzas Navales de la Unión Europea en Somalia (EU NAVFOR Somalia) para luchar contra la piratería.

Fueron probablemente, los secuestros del megayate de lujo francés *Le Ponant* (también, en abril de 2008), o el del ya mencionado *Playa de Bakio*, o el del petrolero de registro abierto liberiano *Sirius Star* (la noticia de cuya captura provocó una inmediata subida global del precio del petróleo en un 1,4%)¹⁶ los que hicieron que Occidente pusiera manos a la obra. La OTAN desplegó una de sus SNMG¹⁷ que, con el tiempo, se convertiría en el núcleo de la TF 508; Estados Unidos lideró una coalición de fuerzas marítimas (*Combined Maritime Forces – CMF*); otros países como Rusia, China, India, Japón o Corea del Sur desplegaron unidades navales con independencia y se dedicaron a proteger su tráfico mercante; y también la Unión Europea que, en septiembre de 2008, hizo que el Consejo de la UE aprobara la creación de una célula de coordinación naval en Bruselas (EU NAVCO)¹⁸, *para coordinar de manera óptima el uso de los medios navales y aéreos desplegados en la costa de Somalia por distintos estados miembros*¹⁹. Aunque, el número de actividades piráticas ya era, entonces, más que preocupante: en una presentación de EU NAVCO, fechada el 15 de octubre de 2008, refieren que, sólo en lo que se lleva de mes de octubre, se registraban una media de dos ataques diarios, con el resultado de 13 buques secuestrados y unos trescientos hombres de mar retenidos por la fuerza²⁰.

15 <http://www.elmundo.es/elmundo/2009/11/18/espana/1258578495.html>.

16 DEL POZO GARCÍA, Fernando. África y la seguridad marítima. Documento Opinión. Instituto Español de Estudios Estratégicos (IEEE 107/2014). Accesible en: http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs/opinion/2014/DIEEO107-2014_Africa-SeguridadMaritima_FernandodelPozo.pdf.

17 SNMG: *Standing Naval Maritime Group*. Fuerzas navales que la OTAN tiene para una reacción inmediata.

18 Al frente de la cual, estuvo el CN Andrés Breijó Claur.

19 ACCIÓN COMÚN 2008/749/PESC DEL CONSEJO de 19 de septiembre de 2008 relativa a la acción de coordinación militar de la Unión Europea en apoyo a la Resolución número 1.816 (2008) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas (EU NAVCO). <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008E0749&from=ES>.

20 Como curiosidad, vale la pena reseñar que, aparentemente, la vocación fallida de EU NAVCO era la de actuar como puente entre consumidores de seguridad: los buques y armadores civiles, compañías de seguros, buques fletados por el Programa Mundial de alimentos o la Misión de la Unión Africana en Somalia AMISOM; proveedores de seguridad: las unidades militares que algunos estados miembros de la UE, o la propia Alianza Atlántica, como tal, o los EE. UU. u otros países desplegaron en aguas del Índico para combatir la piratería; y organismos de coordinación: la *UK Maritime Trade*

A EU NAVCO le sucedió, ya en diciembre de 2008, liderando el despliegue de unidades navales y aéreas de algunos países de la Unión Europea en aguas del Índico, frente a las costas de Somalia y en el golfo de Adén, EU NAVFOR Somalia, Operación ATALANTA, en cumplimiento a dos nuevas acciones comunes²¹. Inicialmente, su misión, era contribuir a la protección de los buques del Programa Mundial de Alimentos (PMA/WFP) que transportan ayuda alimentaria a las personas desplazadas en Somalia; proteger a los buques vulnerables en tránsito frente a las costas de Somalia; y ejercer la disuasión, prevención y represión de los actos de piratería y robo a mano armada que pudieran producirse en las aguas próximas a Somalia. Posteriormente, a petición española, se incluyó como nuevo cometido que ATALANTA contribuiría a la observación de las actividades pesqueras, en un primer momento, frente a las costas de Somalia, aumentado después a la Zona Económica Exclusiva cuando ésta fue declarada por Somalia²². Una cuarta misión fue añadida en mayo de 2016, en la quinta revisión del OPLAN: apoyar, sujeto a disponibilidad de medios, la actividad de las otras misiones que la UE ha puesto en marcha en el Cuerno de África, especialmente, mediante apoyo logístico y apoyo a la construcción de capacidades.

Y, desde entonces, la comunidad internacional, ante la dejación -aunque, en mi opinión, realmente se trata de una imposibilidad de asunción- de responsabilidades hecha por las estructuras estatales somalíes y amparadas en numerosas resoluciones del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas ha desplegado un ingente esfuerzo para garantizar el libre tránsito de mercancías en el océano Índico occidental. Pero no es sólo la ausencia de acción por parte del gobierno somalí la que convierte al Índico en un mar peligroso. La dinámica regional actual se traduce, además, en la aparición o crecimiento de otros problemas de seguridad marítima: pesca ilegal, terrorismo, crimen organizado, y contrabando: de armas, carbón, combustible, seres humanos...

Prácticamente, todas las actividades ilícitas que puedan realizarse por mar se producen en el océano Índico occidental. Incluso acciones bélicas, como las llevadas a cabo en el golfo de Adén por la minoría rebelde Houthi ante las acciones de las fuerzas yemeníes²³. Y no olvidemos que, como un manto, abarcándolo todo, el Índico es

Office (UK MTO) en Bahrein, el mando regional francés en el Índico, ALINDIEN, la Organización Marítima Internacional (OMI), el International Maritime Bureau (IMB), la US Maritime Liaison Office (MARLO) en Bahrein, o el NATO Shipping Center (NSC) en el mismo Northwood, Reino Unido. Por lo menos, eso se deriva de la presentación citada anteriormente: https://www.consilium.europa.eu/uedocs/cmsUpload/081015_EU_naval_coordination_cell.ppt.

²¹ ACCIÓN COMÚN 2008/851/PESC DEL CONSEJO de 10 de noviembre de 2008 y ACCIÓN COMÚN 2008/918/PESC DEL CONSEJO de 8 de diciembre de 2008.

²² EUROPEAN UNION NAVAL FORCE SOMALIA. Operation ATALANTA. OPLAN Rev 4. 24 November 2014.

²³ En octubre de 2016, fuerzas rebeldes Houthi dispararon un misil contra un buque de guerra de Emiratos Árabes Unidos HSV-2 *Swift*, cerca del Puerto de Mokha. Como anécdota recordar que el

una región proclive a los desastres naturales, en su parte oriental, y con hambrunas y sequías en sus orillas occidentales.

Y, pese a todo lo dicho hasta aquí, también es un mar de promesas: pesca, recursos naturales en el fondo marino, especialmente gas y petróleo, y un potencial gran atractivo turístico. El mar esplendoroso, con el que Sherezade mantiene despierto al califa y a nosotros nos hace soñar, puede convertirse en un mar amable.

III

Quizá haya llegado el momento de detenerse a perfilar un poco mejor la principal amenaza a la seguridad marítima que caracteriza hoy el océano Índico: la piratería. En un informe publicado en 2016, Rohwerder²⁴ afirma que la piratería se produce, básicamente, debido a cinco factores. Algunos, ya los he esbozado anteriormente: geografía favorable²⁵, instituciones débiles, inseguridad marítima, dislocación económica²⁶ y aceptación cultural. Aunque, probablemente, y es mi opinión, la inseguridad marítima no sea sino una consecuencia de unas instituciones débiles. También identifica factores externos que estimulan la actividad pirática: tripulaciones en los buques mercantes cada vez más reducidas, escasez de recursos de seguridad marítima, vacíos legales y no legales, predisposición de gobiernos y armadores a pagar los rescates exigidos o la proliferación, a nivel global, de armas. Pero, como ha demostrado de continuo la historia, la piratería es el resultado de la combinación de codicia, oportunidad e instituciones extractivas.

La piratería en las aguas de Somalia difiere de la piratería en otras áreas. Por ejemplo, el secuestro de buques para percibir un rescate requiere un lapso de tiempo apreciable entre lo que es el secuestro propiamente y la recepción del dinero del rescate. Por tanto, ocurre en territorios, como las costas de Somalia, donde la presencia de las instituciones del Estado y la infraestructura económica son mínimas²⁷. Ahí, los piratas se sienten

Swift fue, originalmente, parte del programa conjunto norteamericano *High Speed Vessel*.

24 ROHWERDER, B. *Piracy in the Horn of Africa, West Africa and the Strait of Malacca* (GSDRC Literature Review Report 1397). Birmingham, UK: GSDRC, University of Birmingham. 2016. Buena parte del contenido de este apartado III está tomado de este excelente informe. Evitaré nuevas referencias a pié de página, para no agotar al lector.

25 Incluyendo la meteorología, claro. En tiempos de monzones, la amenaza de piratería es marginal.

26 El ejemplo tradicional es el de los pescadores somalíes que, al perder competitividad en su fuente tradicional de sustento, convierten la piratería en su fuente alternativa de ingresos. Al fin y al cabo, tienen los conocimientos náuticos precisos, así como de los regímenes de vientos locales.

27 No obstante, esa misma carencia de infraestructura económica dificulta la puesta en el mercado

seguros y no se ven amenazados por la actuación estatal. Aunque, realmente, no es estrictamente necesario que quienes actúen sean las fuerzas del Estado: por ejemplo, en los territorios controlados por Al-Shabah, poco proclive a aceptar actividades piráticas, no se da esos casos.

Las presas favoritas de los piratas son, por un lado, aquéllas fáciles de asaltar, con poca obra muerta y poca velocidad; también, aquéllas de gran valor económico, como los buques tanque, portacontenedores o graneleros, cuyos rescates son más jugosos debido al alto precio de la mercancía. Un ejemplo paradigmático de esta actividad la supuso el secuestro, el 29 de noviembre de 2009, del *Maran Centaurus*, un buque tanque griego, con un peso muerto superior a 300.000 toneladas y una eslora de 330 metros. Fue secuestrado, con sus 28 tripulantes, unas 600 millas al NE de las Seychelles, en su tránsito entre Jiddah y Nueva Orleans, por un grupo armado de piratas -que previamente habían realizado otros tres intentos que resultaron fallidos- tras más de 17 días en la mar y haber recorrido más de 2.000 millas a bordo de unas embarcaciones precarias. En el momento del secuestro, el *Maran Centaurus* transportaba más de dos millones de barriles de petróleo por un valor en torno a unos 150 millones de dólares. Tras ser retenido al sur de Hobyó, durante casi 50 días, fue liberado tras el pago de un rescate estimado en 7 millones de dólares.

En Somalia, la piratería se organiza en torno a redes que se financian con los rescates obtenidos de los buques. Los precursores de ese sistema de redes fueron los piratas de Puntland, en torno a Abshir Abdillahi «Boyah»; el grupo de Mohamed Abdi Hassan «Afweyne», en la Somalia central; y entre ambos, la red de Mohamed «Garad». Tras estos nombres resuenan, con mucho más brillo, claro, los ecos de sus predecesores a lo largo de los siglos y que habitaron en nuestra imaginación de niños: piratas berberiscos perseguidos por Barceló, o las correrías por el Caribe de Edward Teach, más conocido como Barbanegra, y su buque el *Queen Anne's Revenge*. O los nombres de piratas asociados a la literatura, como en las novelas de Salgari y sus piratas de Mompracén, que embarcados en el *Cisne Negro* recorrían también las aguas del Índico. Literatura no sólo en prosa, sino también en verso: no hay más que recordar la Canción del pirata de Espronceda, con su mítico El Temido y su coletilla: Qué es mi barco: mi tesoro; qué es mi dios: la libertad; mi ley, la fuerza y el viento; mi única patria la mar...; o al cine, con la divertida saga de los Piratas del Caribe y las desventuras del capitán Jack Sparrow a bordo de la *Perla Negra*. Incluso, la ópera se ha atrevido con la piratería, con obras tan festivas como *Los piratas de Penzance* o *HMS Pinafiore*, compuestas por Gilbert y Sullivan en el Hertfordshire inglés.

Afweyne, Garad y Boyah pagaron por sus fechorías: Afweyne fue apresado por la policía belga, en 2013, en un episodio digno de las óperas de Gilbert y Sullivan, cuando llegó a Brujas, para participar como consultor de una película que narra

sus andanzas²⁸. La suerte de Garad fue peor, pues fue abatido por un buque de guerra iraní, en marzo de 2012. Y Boyah, el mejor parado, fue capturado por las autoridades de Puntland, aunque más tarde fue liberado bajo palabra²⁹.

La lucha contra la piratería se hace en la mar y en tierra. Cito con frecuencia a Colin Gray³⁰, uno de los mejores teóricos de la estrategia de estos últimos años: las naciones combaten en la mar únicamente por el efecto estratégico que producen en tierra, que es donde vive la gente. Aunque, en palabras de Callwell, este efecto no sea sino muy indirecto³¹ y, por tanto, difícilmente reconocible. La lucha contra la piratería se hace en la mar, pero la erradicación de la piratería se tiene que hacer en tierra, cerrando así, de alguna manera el círculo abierto por Gray.

En la mar, además de la actuación de la fuerza militar³², es precisa la puesta en práctica, por parte de los buques mercantes, de las medidas de protección que se han demostrado eficaces³³, y en la presencia de guardias armados de seguridad. En tierra, es imperativo mejorar la estabilidad y situación económica regional, así como la cooperación en todos los niveles, especialmente en lo relativo a intercambio de información y el encausamiento efectivo de los piratas³⁴ por parte de la justicia. A este último aspecto dedicaré la última parte de este trabajo. Finalmente, es necesario desarrollar políticas de creación de capacidades, programas de reinserción de antiguos piratas, o luchar contra la aceptación social de los piratas.

28 Sigue en prisión a la espera de juicio.

29 *Security in the maritime realm: Looking ahead to 2017 and beyond*. Strategic Insights. No 63. February 2017.

30 GRAY, Colin S. *The Leverage of Sea Power. The Strategic Advantage of Navies in War*. The Free Press. New York, 1992.

31 CALLWELL, C. E. *The effect of Maritime Command on Land campaigns since Waterloo (1897)*. Citado por GRAY. *Op. cit.* Pág. 31.

32 La actuación de las fuerzas militares navales involucradas en la lucha contra la piratería en Somalia es digna de ser estudiada con cierto detenimiento. Inicialmente, tres grandes agrupaciones navales bajo las banderas de la Unión Europea, OTAN y de una coalición liderada por los EE. UU., que desde una tímida coordinación limitada a evitar interferencias mutuas (*deconfliction*) y en donde cada agrupación hacía la guerra por su cuenta, evolucionaron hacia una coordinación práctica basada en la interdependencia, en la comprensión de que ninguna de ellas puede cumplir su misión por su cuenta. El principio de unidad de mando se vio sustituido con éxito por el de unidad de misión.

33 Y que están recogidas como *Best Management Practices* (BMP) cuya última versión, de 2011, puede encontrarse en diversas páginas web, como ésta de EU NAVFOR Somalia: http://eunavfor.eu/wp-content/uploads/2013/01/bmp4-low-res_sept_5_2011.pdf.

34 Y de quienes se benefician de su actividad.

Rohwerder utiliza la clasificación que Justin Hastings³⁵ hace de las medidas necesarias (no militares) para combatir la piratería en tierra. Dos de ellas, son relevantes para la piratería en el océano Índico: aumentar el coste de oportunidad de la piratería³⁶ y reducir el espacio político en el cual los piratas pueden operar con impunidad³⁷. En este sentido, la Unión Europea ha puesto en marcha una serie de iniciativas regionales que apoyan, aunque quizá sea mejor decir buscan, erradicar las causas de la piratería en tierra.

Por ejemplo, EUSM, la misión diplomática de la Unión Europea, con un Embajador acreditado en Somalia; EUCAP NESTOR, una misión dedicada al desarrollo de capacidades marítimas en la región y cuyo foco principal está puesto en desarrollar una policía eficaz, un estamento judicial creíble y en fortalecer la seguridad marítima regional; o la misión de adiestramiento de personal de las Fuerzas Armadas de Somalia, EUTM Somalia, que, además, tiene un pequeño mandato relacionado con la reforma del sector seguridad. Además, la Comisión Europea ha puesto en marcha un sinnúmero de proyectos gestionados en buena parte por DG DEVCO y realizados por organizaciones regionales e internacionales, por ejemplo: MASE o el programa de rutas marítimas críticas (CMR)³⁸.

IV

Parte del foco de este artículo debe ponerse necesariamente sobre la piratería y la legalidad de las actuaciones en el Índico. El enfoque no puede ser el de un experto en leyes, que no lo soy, sino el de usuario de la ley. La Convención de las Naciones

35 HASTINGS, J.V. & PHILLIPS, S.G. *Maritime piracy business networks and institutions in Africa*. *African Affairs*, 114/457, 555-576. 2015, <http://dx.doi.org/10.1093/afraf/adv040>.

36 Propone una fórmula en la que la compensación percibida por actividades legítimas sea igual o superior al producto de la compensación percibida por la dedicación a actividades piráticas y la percepción del riesgo a ser capturado o morir.

37 La tercera categoría identificada por Hastings es la de eliminar los medios por los cuales los piratas obtienen su beneficio, especialmente, clausurando aquellas infraestructuras mediante las cuales los piratas colocan su botín en el mercado. Es más aplicable a la piratería en el sudeste asiático o golfo de Guinea.

38 MASE: *MAritime SEcurity Program*, es un programa orientado a mejorar las capacidades marítimas regionales y a erradicar la piratería en el océano Índico oriental. Por su parte, el programa de la UE *Critical Maritime Routes* (CMR) orientado a garantizar actividades marítimas esenciales, como el comercio por mar, pesca, transporte marítimo, etc, consta de seis proyectos, de los cuales MARSIC, CRIMARIO, CRIMLEA y CRIMSON eran o son relevantes para el océano Índico occidental.

Unidas sobre el Derecho del Mar³⁹ trata de la piratería, pero sólo en la alta mar⁴⁰. Lo ocurrido en aguas de Somalia rebasa ampliamente las disposiciones establecidas en la Convención de Jamaica, pues las acciones de piratería también ocurren en aguas de soberanía y de responsabilidad somalí.

He tenido el honor de ser designado para ocupar el puesto de 2º Comandante de las Fuerzas Navales de la Unión Europea en Somalia (DCOM EU NAVFOR Somalia) durante dos rotaciones de seis meses. La primera, en el primer semestre del año 2010, cuando la operación estaba dando sus primeros pasos y, debo decirlo, sus primeros frutos. Y la segunda rotación, en el primer semestre de 2014, con una operación ya madura, bien asentada y reconocida públicamente como una operación de éxito. No obstante, el objetivo de alcanzar una terminación legal de las acciones de represión de la piratería en la mar siempre se ha revelado problemática.

En España, en mayo de 2011, la Audiencia Nacional consideró culpables a los dos asaltantes somalíes⁴¹ al pesquero *Alakrana*, capturados por el destacamento de Infantería de Marina⁴² a bordo de la fragata «Canarias». La condena fue de dos años de cárcel por un delito de asociación ilícita, a 396 años por 36 delitos de detención ilegal (11 años por cada uno de los marineros del *Alakrana* retenidos), cinco años por robo con violencia y 36 años por otros tantos delitos contra la integridad moral (a razón de un año de prisión cada uno de los tripulantes), por un total de 439 años. No obstante, la Audiencia les absolvió de los delitos de terrorismo, integración en banda armada, y lesiones y torturas, imputados por las acusaciones particulares.

El caso de España no es habitual y no se ha vuelto a repetir en nuestro país. Ni en buena parte de los países de la UE. A modo de ejemplo, quizá valga la pena recordar a los que, en su momento, fueron conocidos como los *Evertsen's* 13, en clara alusión a la saga de *Ocean's* 11 y *Ocean's* 12. En las primeras horas de la tarde del 2 de diciembre de 2009, a unas 150 millas náuticas al sur de Salalah, el buque *BBC Togo*, abanderado en Antigua y Barbuda, fue atacado por dos esquifes con piratas armados. Debido a que el *BBC Togo* estaba bien preparado con medidas de autoprotección, el ataque no tuvo éxito, a pesar de los disparos de intimidación efectuados por los piratas. La

39 Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecho en *Montego Bay*, de 10 de diciembre de 1982. Ratificado por España el 20 de diciembre de 1996 (BOE 39/1997). Conocida también como la Convención de Jamaica.

40 *Ibid.* Parte VII.

41 Los piratas somalíes Cabdullahi Cabduwily, alias *Abdu Willy*, y Raageggesey Hassan Aji.

42 Dos días después del secuestro, dos de los piratas retenidos fueron apresados y trasladados a España por orden del entonces juez de la Audiencia Nacional, Baltasar Garzón. Después, el magistrado Santiago Pedraz retomó el caso e indicó que no se podía probar que uno de los detenidos, *Abdu Willy*, fuese mayor de edad. Sin embargo, las pruebas médicas posteriores confirmaron que tenía más de 18 años.

fragata holandesa *Evertsen*, buque insignia del comodoro Bindt, al mando de la TF 465, recibió el cometido de localizar a los piratas. En la noche del día 3, la *Evertsen* localiza los dos esquifes y el *dhow* desde el cual operaban los piratas. El equipo de abordaje captura a los 13 piratas y libera a dos miembros de la dotación original del *dhow*, que había sido secuestrado previamente. Una vez los piratas a bordo, comenzó el calvario para el buque y su dotación.

Los intentos de que Holanda, Antigua y Barbuda, país de bandera del *BBC Togo*, Kenia -con quien, en aquellos tiempos, la UE tenía un acuerdo embriónico para enjuiciar a piratas- o algún país de la UE, accedieran a juzgar a los piratas fueron infructuosos. El día 18 de diciembre, tras retrasar el regreso a su base, la *Evertsen* tuvo que dejar en libertad a los piratas frente a las costas de Puntlandia. La *Evertsen* se había convertido, sin saberlo, en un rehén de los piratas. O, mejor dicho, en un rehén derivado de las circunstancias del momento de la lucha contra la piratería. Esto tuvo un impacto inmediato en las actividades de los buques implicados en operaciones antipiratería: pocos meses más tarde, otro buque de guerra holandés, la fragata *Tromp*, de la misma clase que la *Evertsen*, fue confundida, en las luces del alba, con un mercante y atacada por un esquife procedente de Somalia. Tras desarmarles y arrojar la parafernalia pirata al agua, la *Tromp* procedió a soltarles, no sin antes tener que abastecerlos de agua y combustible para que llegaran a tierra.

Y todo esto ocurre porque Somalia carece de un sistema judicial sostenible y garante de los derechos humanos. Al igual que buena parte de los países del África oriental. El artículo 105 de la Convención de Jamaica declara competentes a los tribunales del país de bandera del buque que efectúa el apresamiento para juzgar ese delito concreto de piratería. En el caso de que el país no deseara enjuiciar a los detenidos, la legislación de la UE faculta la transferencia de esas personas detenidas por cometer, o sospechosas de cometer, actos de piratería o de robo a mano armada en aguas de jurisdicción somalí, a cualquier Estado miembro o tercer Estado que desee ejercer la jurisdicción sobre los detenidos⁴³.

Las resoluciones de la ONU apelan a los países costeros de la zona a colaborar en el procesamiento de los piratas, pero la entrega depende de la voluntad del país receptor y de su capacidad para juzgar a los detenidos con garantías procesales y de derechos humanos y que, además, no contemplen la pena de muerte, la tortura u otra pena cruel, inhumana o degradante. La generosidad de la República de Seychelles, alimentada por la generosidad de la Unión Europea, ha aliviado, en buena medida, el problema del enjuiciamiento de los detenidos por las unidades navales participantes en operación ATALANTA al aceptar el encausamiento y detención inicial de los condenados por crímenes de piratería o asalto armado en la mar⁴⁴. La construcción de una gran cárcel

43 ACCIÓN COMÚN 2008/851/PESC del CONSEJO de 10 de noviembre de 2008.

44 Además del acuerdo con la República de Seychelles, existe un protocolo con Kenia que ha

en la isla de Mahé no hace sino seguir la vieja tradición de convertir islas en cárceles⁴⁵, desde la isla de If, en aguas marselesas, donde Edmundo Dantés sufrió prisión antes de renacer convertido en Montecristo, gracias a las riquezas secretas del abate Faria; a Alcatraz, hogar que fue de Al Capone durante una buena temporada; o la cárcel de la antigua isla de San Felipe, actualmente Gorgona, en el Pacífico colombiano, que cambió su nombre original debido al gran número de serpientes que habitaban la isla⁴⁶.

El problema del enjuiciamiento de los piratas no es de ahora. Lo narra Plutarco⁴⁷, otra vez: «...cuando regresaba [Julio César] fue apresado junto a la isla Farmacusa por los piratas, que ya entonces infestaban el mar con grandes escuadras e inmenso número de buques... Lo primero que en este incidente hubo de notable fue que, pidiéndole los piratas veinte talentos por su rescate, se echó a reír, como que no sabían quién era el cautivo, y voluntariamente se obligó a darles cincuenta... Treinta y ocho días fueron los que estuvo más bien guardado que preso... Luego que de Mileto le trajeron el rescate y por su entrega fue puesto en libertad, equipó al punto algunas embarcaciones en el puerto de los Milesios, se dirigió contra los piratas, los sorprendió anclados todavía en la isla y se apoderó de la mayor parte de ellos. El dinero que les aprehendió lo declaró legítima presa, y, poniendo las personas en prisión en Pérgamo, se fue en busca de Junio, que era quien mandaba en el Asia, porque a éste le competía castigar a los apresados; pero como Junio pusiese la vista en el caudal, que no era poco, y respecto de los cautivos le dijese que ya vería cuando estuviese de vagar, no haciendo cuenta de él se restituyó a Pérgamo, y reuniendo en un punto todos aquellos bandidos los mandó crucificar, como muchas veces en chanza se lo había prometido en la isla».

Historia aparte, la piratería es un delito que se produce en aguas sin jurisdicción del Estado. Buena parte de los casos de secuestros de buques, sobre todo en los primeros años del resurgir de la piratería se produjeron en aguas en las que el estado de Somalia tenía jurisdicción, impidiendo la aplicación formal de las actuaciones de las unidades navales dedicadas a la represión de la piratería. Para evitar esta situación, la UE tuvo que negociar, con diversos países regionales, una serie de acuerdos por los que las unidades integradas en EUNAVFOR tienen acceso para operar en las aguas territoriales

sufrido vicisitudes derivadas de la situación política interna y de la presión que el grupo terrorista al-Shabab realiza sobre el gobierno. Este protocolo, el primero en ser firmado, fue revocado al poco tiempo por Kenia, aunque recientemente Kenia declaró su disposición a considerar la recepción de piratas caso por caso. La UE ha firmado, asimismo, protocolos con Tanzania y las islas Mauricio para la transferencia, también caso por caso, de piratas somalíes apresados en la mar.

45 Aunque no sólo; también en lazaretos, hospitales, centros de recepción de inmigrantes y refugiados... Ellis Island, por ejemplo.

46 <https://blogdebanderas.com/2014/10/21/10-islas-convertidas-en-carceles-durante-el-siglo-xx/>.

47 PLUTARCO. *Op. cit.* Alejandro y César.

e interiores de Somalia, Yibuti, Kenia⁴⁸ y Seychelles⁴⁹. Esta es otra de las lecciones aprendidas en los años de lucha contra la piratería: lo que la legislación no da, lo que, en este caso, la Convención de Jamaica no da, hay que gestionarlo bilateralmente con los países interesados.

V

La piratería en el océano Índico occidental ha sido eficazmente combatida en la mar. Queda mutilar las causas que la propician en tierra. Pero lo que con tanto esfuerzo ha sido alcanzado en la mar puede venirse abajo rápidamente. El reciente secuestro del buque tanque abanderado en Emiratos, Aris 13, el 13 de marzo de 2017, ha disparado las alarmas⁵⁰. Buena parte de las unidades navales que patrullaban las aguas del Índico han regresado a sus bases, o empleado en otros escenarios más perentorios, como el Mediterráneo oriental⁵¹, perdiéndose buena parte del efecto disuasorio de su presencia y añadiéndose el riesgo adicional de la pérdida de la credibilidad de las actuaciones en la mar. Al fin y al cabo, para conseguir sus objetivos, los piratas sólo necesitan tener éxito una vez. Nosotros, todos los días...

Bibliografía

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecho en Montego Bay, de 10 de diciembre de 1982.

DEL POZO GARCÍA, Fernando. África y la seguridad marítima. Documento Opinión. Instituto Español de Estudios Estratégicos (IEEE 107/2014).

48 En lo que respecta a Yibuti y Kenia, la autorización de entrada en aguas territoriales se limita a la escolta y protección de los buques mercantes consignados por el PMA, así como otros buques vulnerables, y para continuar la persecución de presuntos piratas iniciada en alta mar o aguas territoriales de Somalia.

49 Sus aguas territoriales, archipelágicas e interiores, así como el espacio aéreo encima de esas aguas.

50 Pocos días después, un *dhow* somalí, Asayr 2, fue atacado por seis piratas somalís en dos esquifes y, tras ser secuestrado, quedó retenido en las inmediaciones de Eyl.

51 La operación *Ocean Shield*, liderada por la OTAN, y que cobijaba las unidades de la TF 508 fue suspendida en diciembre de 2016. La TF 465, de la UE, en ocasiones sólo ha contado con dos buques.

- EUROPEAN UNION NAVAL FORCE SOMALIA. Operation ATALANTA. OPLAN Rev 4. 24 November 2014.
- GRAY, Colin S. *The Leverage of Sea Power. The Strategic Advantage of Navies in War.* The Free Press. New York, 1992.
- HASTINGS, J.V. & PHILLIPS, S.G. Maritime piracy business networks and institutions in Africa. *African Affairs*, 114/457, 555–576. 2015.
- Risk Intelligence Analysts. Security in the maritime realm: Looking ahead to 2017 and beyond. *Strategic Insights*. No 63. February 2017.
- ROHWERDER, B. Piracy in the Horn of Africa, West Africa and the Strait of Malacca (GSDRC Literature Review Report 1397). Birmingham, UK: GSDRC, University of Birmingham. 2016.

Capítulo IV

Capítulo IV

Golfo de guinea. Piratería nigeriana

José María Santé Abal

Resumen

Si bien la piratería tiene un largo recorrido a través de la historia de la humanidad desde los comienzos de la navegación, hoy en día ha recobrado el protagonismo que otrora tuvo. El Golfo de Guinea es una de las regiones del planeta azotadas por este problema que muchos autores sostienen que está ligado a problemas que surgen tierra adentro. La consideración de la piratería como crimen organizado, elemento siempre presente en los conflictos armados, lleva al autor a plantear el análisis de aquella a través de un esquema de evaluación de los conflictos sociales.

Palabras clave

Golfo de Guinea, piratería, Nigeria, petróleo, Yaundé, Delta del Níger, UNCLOS.

Abstract

Although piracy has a long story through the history of mankind since the beginning of navigation, nowadays it has regained the leading role it once had. The Gulf of Guinea is one of the regions scourged by this problem that many authors argue is linked to problems that arise inland. Consideration of piracy as an organized crime, an element that is always present in armed conflicts, leads the author to propose an analysis of this through a scheme of evaluation of social conflicts.

Key words

Gulf of Guinea, piracy, Nigeria, oil, Yaoundé, Niger Delta, UNCLOS.

Introducción

La piratería tiene casi tan larga historia como la tiene la propia navegación marítima¹. Mikkel Thorup sostiene, incluso, que la piratería fue la primera guerra en la que un Estado haya tenido que luchar contra un actor no estatal en la historia². Fueron los avances en la navegación y la tecnología los que hicieron que durante los últimos siglos la piratería estuviese en decadencia³. Pero será a partir de mediados del siglo XX cuando nuevamente vuelva a ser un factor a tener en cuenta en el tráfico marítimo⁴.

Aunque en términos legales, en la actualidad se distingue entre la piratería cometida en aguas internacionales y la cometida en aguas territoriales, denominando a esta última como robo armado en el mar⁵, a lo largo de este capítulo trataremos de referirnos a ambas empleando el término «piratería» de forma generalizada.

Sin duda, uno de los mayores avances en el análisis de la piratería se ha producido en los últimos años al tratar de contemplar el problema como un síntoma de otros mucho más complejos⁶. Este capítulo, que dedicamos a la piratería del Golfo de Guinea, pretende presentar un análisis de la misma, mediante la aplicación del modelo desarrollado por este autor para la determinación de la existencia de riesgo de evolución en conflicto armado de los conflictos sociales presentes en las sociedades⁷, con el fin

1 URCELAY VERDUGO José Luis, «La piratería en el Golfo de Guinea: retos y soluciones», en MUÑOZ DELGADO Juan Carlos et al., *La piratería emergente en el Golfo de Guinea. Estrategia de la UE para el Golfo de Guinea. Monografía 143 ESFAS*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2014, ISBN: 978-84-9091-018-4, disponible en el web: http://www.defensa.gob.es/ceseden/Galerias/destacados/publicaciones/monografias/ficheros/143_LA_PIRATERIA_EMERGENTE_EN_EL_GOLFO_DE_GUINEA_ESTRAEGIA_DE_LA_UE_PARA_EL_GOLFO_DE_GUINEA.pdf. [Consulta: 30 may. 2017], p. 216.

2 THORUP Mikkel, «Enemy of Humanity: The Anti-Piracy Discourse in Present-Day Anti-Terrorism», *Terrorism and Political Violence*, 21:3, Routledge, 2009, DOI: 10.1080/09546550902950282, ISSN: 0954-6553, p. 402.

3 MUÑOZ DELGADO Juan Carlos, «A modo de introducción: La lucha contra la piratería en perspectiva» en MUÑOZ DELGADO Juan Carlos et al., *op. cit.*, p.15

4 *Ibid.*, p. 15.

5 URCELAY VERDUGO José Luis, *op. cit.*, p. 217.

6 MUÑOZ DELGADO Juan Carlos, *op. cit.*, p.17.

7 A efectos de este documento, entenderemos por «conflicto», la oposición de dos partes en la consecución de un objetivo mutuamente excluyente, más allá de reglas de competición y con la presencia de hostilidad, en cuyo desarrollo podría llegarse al empleo de la violencia y en cuya escalada podría llegar hasta las últimas consecuencias. Igualmente, por «conflicto social» entenderemos todo aquel conflicto en el que las partes en oposición son grupos de personas que cohabitan en espacio y

de aportar un análisis bajo un prisma diferente sobre un asunto del que ya se ha escrito mucho hasta la fecha.

Es evidente que, cuando tratamos la piratería del Golfo de Guinea, no nos encontramos ante un conflicto armado derivado de un conflicto social, pero tal y como apuntábamos, este asunto parece estar ligado a profundos problemas sociales en los países de origen de los propios piratas. Partiendo de esta hipótesis trataremos de analizar la piratería del Golfo de Guinea mediante la adaptación correspondiente del modelo propuesto y que en la actualidad, tras las diversas modificaciones fruto de posteriores investigaciones, podríamos resumir mediante el siguiente esquema:

1. Antagonismos.
2. Disposiciones psicoculturales.
3. Circunstancias que favorecen la evolución hacia el ejercicio de la violencia.
 - a. Pobreza y desarrollo.
 - b. Legitimidad del aparato estatal.
 - c. Capacidad para el ejercicio del legítimo monopolio de la violencia por parte del Estado.
4. Agentes que influyen en el desarrollo del conflicto social.

En este esquema, podemos fácilmente observar que la cuestión referente a los antagonismos no es aplicable al problema de la piratería donde no existe el enfrentamiento entre partes, sino la presencia de una actividad ilícita que, como indicábamos, parece derivarse de la presencia de otros problemas más complejos de la sociedad en la que se encuentra instalado. Pero respecto al resto de condiciones, no parece obvio descartarlas sin realizar un análisis exhaustivo de las mismas.

El crimen organizado (y la piratería no deja de serlo), es un agente cuya presencia en el conflicto contribuye a la excitación del mismo hacia etapas más violentas, si bien es cierto que su presencia en gran magnitud no suele ser previa a dicha evolución, sino paralela⁸. Por lo tanto, asumir que la presencia de muchas de las condiciones previas

tiempo en una región del planeta definida por la delimitación territorial de un Estado. Por último, entenderemos por «conflicto armado» aquel conflicto social en el que alguno de los grupos enfrentados, organizado de forma consciente y atendiendo a un plan, lleva a cabo acciones mediante el empleo de armas, contra el grupo opositor o contra sectores de la población que identifica como pertenecientes al mismo, con el fin de alcanzar el objeto del que surge la oposición. Para más información se recomienda la lectura de SANTÉ José M^a, *Prevención de la evolución de conflictos sociales en conflictos armados. Diagnóstico de sociedades*, Director: DIAZ BARRADO Castor, Tesis doctoral, Madrid, Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado de la Universidad Nacional a Distancia, 2015, disponible en el web: http://62.204.194.43/fez/eserv/tesisuned:IUGM-Jmsante/SANTE_ABAL_Jose_M_Tesis.pdf. [Consulta: 23 feb.2017].

8 SANTÉ José M^a, 2015, *op. cit.*, pp. 121-123, 205.

al conflicto armado derivado del conflicto social se encuentra también presentes en el origen de la criminalidad no parece una conjetura descabellada, especialmente en los casos en que ambos, conflicto armado y criminalidad coinciden geográficamente.

Sobre el Golfo de Guinea y la piratería

Precisamente, sobre el asunto de la piratería en el Golfo de Guinea, el vice almirante Urcelay apunta a la relación entre factores tales como los conflictos étnicos, la falta de gobernabilidad, la pobreza, la corrupción y la falta de atención social -endémicos en el continente africano- como factores cuya proyección hacia el mar tiene como consecuencia diversas actividades ilícitas entre las que se encuentra la piratería⁹. Parafraseando a Murphy, Katja Lindskov y Johannes Riber Nordby dicen: «*piracy is a land-based crime that takes places at sea*»¹⁰. Y es que la visión del problema sobre la piratería no como tal, sino como un síntoma de la presencia de otros problemas está muy consolidada hoy en día¹¹.

Uno de los debates clásicos sobre el Golfo de Guinea es, precisamente, el de los límites de su geografía. Lejos de la intención de este capítulo está el intentar delimitar este accidente geográfico. Por el contrario, parece más apropiado en vez de hablar de «límites», el hacerlo de «ámbito». Atendiendo a este último, podemos fácilmente entender que podría abarcar países que se encuentran más allá de los límites estrictamente geográficos. Este ámbito, que podría extenderse desde Cabo Verde hasta Angola, por todos los países que conforman su litoral, como algunos autores sostienen¹², ofrece en el mismo dos áreas de especial interés por constituir no solo zonas de alto riesgo de piratería, sino aquellas en las cuales se origina: Una de ellas corresponde a Guinea Conakri y la otra es Nigeria, principal zona de origen y de actividad de los piratas en este ámbito que hemos definido y que Kamal-Deen Ali describe como el epicentro de esta actividad ilegal en el Golfo de Guinea¹³.

9 URCELAY VERDUGO José Luis, *op. cit.*, p.207.

10 Traducción del autor: la piratería es un crimen que se origina en tierra y se comete en el mar. MURPHY «Petro –piracy: Oil and troubled waters», *Orbis*, 57(3), pp. 424-437 *apud* LINNDSKOV JACOBSEN Katja y RIBER NORDBY Johannes, *Maritime security in the Gul of Guinea*, Copenhagen, Royal Danish Defence College Publishing House, 2015, ISBN: 978-87-7147-III-3, p. 14.

11 URCELAY VERDUGO José Luis, *op. cit.*, p.228.

12 ALI Kamal-Deen, *Maritime Security Cooperation in the Gulf of Guinea. Prospects and challenges*, Leiden, Koninklijke Brill, 2015, ISBN 978-90-04-30103-0, p. 14.

13 *Ibid.*, pp.128-129.

Es debido a esa importancia de Nigeria en el asunto que nos ocupa que hemos decidido centrar el análisis que se recoge en el presente capítulo, en este país sobre el que el Instituto Español de Estudios Estratégicos (IEEE) está desarrollando un proyecto de investigación relacionado con la profusión de conflictos armados derivados de conflictos sociales bajo la dirección de este mismo autor¹⁴.

La política exterior de la Unión Europea tiene en África un espacio de intereses económicos de alto valor estratégico y el Golfo de Guinea no es ajeno a los mismos¹⁵, especialmente en relación con la producción de hidrocarburos¹⁶. Adicionalmente, las vías marítimas que cruzan el Golfo de Guinea son importantes arterias del comercio global y elementos fundamentales en la contribución al desarrollo de la región¹⁷. Esto ha hecho que el asunto de la piratería en esta zona del mundo haya captado la atención internacional como lo corroboran las resoluciones del Consejo de Seguridad de NN.UU. del 2011 y 2012 sobre este asunto¹⁸. Igualmente, para España, África en general¹⁹ y Nigeria en particular, representa una tierra de oportunidades²⁰. Y es que, hablar sobre la piratería significa hablar sobre un problema que tiene repercusión global.

No en vano, hoy en día, un buque portacontenedores puede transportar carga de una gran variedad de nacionalidades al mismo tiempo²¹, y se estima que el 90 % del comercio internacional se realiza recurriendo al transporte marítimo²². La presencia

14 SANTÉ José M^a, «Nigeria, elenco de conflictos», *Documento de Análisis del IEEE 03/2017*, 18 enero 2017, disponible en el web: http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_analisis/2017/DIEEEAo3-2017_Nigeria_JMSA.pdf. [Consulta: 30 may. 2017], pp. 2-3.

15 Para obtener un cuadro completo del significado del Golfo de Guinea para la economía europea y española se recomienda la lectura de CASTRO GONZÁLEZ Julio, «Intereses empresariales en el Golfo de Guinea» en MUÑOZ DELGADO Juan Carlos *et al.*, *op. cit.*, pp. 163-204.

16 SUAREZ DE VIVERO Juan Luis, «Marco Geopolítico y políticas de la UE en la cuenca atlántica» en MUÑOZ DELGADO Juan Carlos *et al.*, *op. cit.*, p. 62.

17 ALI Kamal-Deen, 2015 (1), *op. cit.*, p. 2.

18 *Ibid.*, p. 4.

19 En palabras del secretario de Estado de Asuntos Exteriores. Léase GONZÁLEZ Eduardo, «Castro advierte de la necesidad de ayudar a África para «no dar alas a la xenofobia», 28 abril 2017, *The Diplomat*, disponible en el web <http://thediplotainspain.com/castro-advierte-de-la-necesidad-de-ayudar-africa-para-dar-alas-la-xenofobia/>. [Consulta: 30 may. 2017].

20 Véase SANTÉ ABAL José M^a, «Nigeria, elenco de conflictos», *op. cit.*, p. 2.

21 ALI Kamal-Deen, 2015 (1), *op. cit.*, p. 151.

22 MORAL MARTÍN Pablo, «La piratería marítima, un fenómeno de índole regional y alcance global. Naturaleza e impacto económico», *Documento de opinión, n.º 42/2015*, IEEE, 23 abr. 2015, disponible en el web: http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2015/DIEEEO42-2015_Pirateria_PabloMoral.pdf. [Consulta: 30 may. 2017], p. 15.

de piratería en las líneas de comunicación marítimas supone el aumento de los costes de transporte debido al consecuente incremento de los seguros²³ y los de otras medidas que tengan que tomarse para evitar los ataques y que, lógicamente, tienen una repercusión en el precio final del producto al consumidor²⁴. A todo ello hay que añadir los elevados costes del pago de rescates como consecuencia de los secuestros que suelen ir asociados a las actividades piráticas, el coste de las operaciones militares de protección y, lo que es peor, el coste en vidas humanas²⁵. Al final, todo esto tiene su repercusión en los flujos comerciales y, por lo tanto, en el desarrollo económico de las regiones afectadas²⁶.

La Estrategia de Seguridad Nacional Española del año 2013 presenta el Golfo de Guinea como una de las tres regiones africanas que serán vitales para España en las próximas décadas, y fija su atención en esta región en la seguridad marítima por su posible repercusión en el abastecimiento energético y los flujos comerciales²⁷. Así mismo, tratando sobre la vulnerabilidad del espacio marítimo, establece que mantener la libertad de la navegación es primordial para España por su repercusión en la seguridad económica y energética²⁸.

Los piratas del Golfo de Guinea, hoy en día, actúan en grupos de numerosos individuos, bien equipados y violentos, orientados al robo de crudo para su posterior venta en el mercado negro, así como el secuestro de tripulantes para la obtención de rescates²⁹. Si bien en su origen se trataba de asaltos de oportunidad protagonizados en su mayoría en aguas territoriales, sobre buques fondeados³⁰, en la actualidad la tendencia se está invirtiendo hacia las aguas internacionales³¹ y, mientras dicha tendencia en el número de ataques en el Cuerno de África ha ido en declive, la de los mismos en el Golfo de Guinea continua en aumento³².

23 ALI Kamal-Deen, 2015 (1), *op. cit.*, pp. 152-153.

24 MORAL MARTÍN Pablo, *op. cit.*, pp. 15-16.

25 *Ibid.*, p. 16.

26 SERGI Bruno S. y MORABITO Giacomo, «The Pirates' Curse: Economic Impacts on the Maritime Piracy», *Studies in Conflict and Terrorism*, 39:10, Routledge, 2016, DOI:10.1080/1057610X.2016.1144918, ISSN: 1057-610X, p. 938.

27 GOBIERNO DE ESPAÑA, *Estrategia de Seguridad Nacional*, Presidencia del Gobierno, 2013, disponible en el web http://www.lamoncloa.gob.es/documents/seguridad_1406connavegacionfinalacesiblebpdf.pdf. [Consulta: 31 may. 2017], NIPO 002130347, pp. 15-16.

28 *Ibid.*, p. 36.

29 URCELAY VERDUGO José Luis, *op. cit.*, p. 220.

30 ALI Kamal-Deen, 2015 (1), *op. cit.*, p. 135.

31 URCELAY VERDUGO José Luis, *op. cit.*, p. 224.

32 ALI Kamal-Deen, 2015 (1), *op. cit.*, p. 127.

En abril de 2016, AP News se hacía eco de la preocupación de las autoridades norteamericanas por el incremento de la actividad pirática en el Golfo de Guinea manifestada en una reunión del Consejo de Seguridad de NN. UU.³³.

Uno de los elementos que hacen de la piratería del Golfo de Guinea un tema de preocupación es su vinculación al recurso del petróleo³⁴ que, con expectativas de crecimiento regional, hace pensar a los analistas en el riesgo de que esta actividad ilegal pueda perpetuarse en el tiempo si otras condiciones también lo hacen³⁵. Por otro lado, como nos indica Pedro Miras, la regulación de los precios del gas y del petróleo en función a la oferta y la demanda hace que cualquier acontecimiento, no importa de qué naturaleza, que pueda afectar o se estime que pudiera afectar al suministro de estos hidrocarburos, tenga una repercusión inmediata en los precios de los mismos y, como consecuencia, en las economías de todos los países del mundo³⁶. Por lo tanto, podemos afirmar que la piratería del Golfo de Guinea tiene una importancia muy notable a nivel internacional, europeo y español, y el riesgo de su perpetuación constituye una preocupación a todos estos niveles.

A este respecto, podemos añadir que Nigeria constituye el país del Golfo de Guinea con mayores reservas de crudo³⁷ y de gas natural³⁸ y es el primer productor de ambos hidrocarburos en esta misma región³⁹. No parece coincidencia que estemos hablando del país que, como indicábamos anteriormente, constituye el epicentro de una piratería que en este ámbito marítimo está claramente vinculada al robo del petróleo.

Así pues, este capítulo centrará sus esfuerzos en tratar de exponer el problema de la piratería del Golfo de Guinea desde el análisis integral de las condiciones que rodean este fenómeno que tiene como origen Nigeria, tratando de huir de debates ya presentados en otras publicaciones sobre un asunto tan estudiado como el que nos ocupa. Para ello, se seguirá el esquema derivado del modelo propuesto *ad supra* con la salvedad anteriormente mencionada sobre los antagonismos.

33 AP NEWS, «US says piracy in Gulf of Guinea increasing at alarming rate», AP News, 25 apr. 2016, disponible en el web <https://apnews.com/a614a8bdf47c45629836242f44eed7/us-says-piracy-gulf-guinea-increasing-alarming-rate>. [Consulta: 07 jun. 2017].

34 ALI Kamal-Deen, 2015 (1), *op. cit.*, pp. 152 y 160.

35 SUAREZ DE VIVERO Juan Luis, *op. cit.*, p. 53. Kamaal-Deen Alí sostenía en 2015 que la tendencia de la piratería del Golfo de Guinea era a incrementarse aumentando los niveles de inseguridad marítima en la zona. ALI Kamal-Deen, 2015 (1), *op. cit.*, p. 163.

36 MIRAS SALAMANCA Pedro, «Contexto energético del Golfo de Guinea», en MUÑOZ DELGADO Juan Carlos *et al.*, *op. cit.*, p. 76.

37 MIRAS SALAMANCA Pedro, *op. cit.*, p. 78

38 *Ibid.*, p. 108.

39 *Ibid.*, p. III.

De esta forma, el capítulo, en un esfuerzo por presentar los argumentos que sostienen la hipótesis sobre la relación de la piratería del Golfo de Guinea con las condiciones presentes en Nigeria, se divide en tres partes. La primera defiende el argumento de la relación entre la violencia endémica del Delta del Níger y la piratería del Golfo. A lo largo de la segunda, se defiende la relación entre la presencia de determinadas circunstancias en Nigeria con el desarrollo de la piratería. Por último, se analizan los agentes tanto exteriores como interiores que juegan un papel en la forma en la que la piratería se desarrolla en el Golfo de Guinea.

La violencia endémica del Delta del Níger

Para Kamal-Deen Ali, la relación directa entre el conflicto del Delta del Níger y la piratería del Golfo de Guinea es evidente⁴⁰. Este doctor y Director de Investigación de la Escuela de Estado Mayor de las Fuerzas Armadas de Ghana sostiene que esta relación está basada en una derivación de las actividades de antiguos miembros de las milicias que extorsionan al gobierno nigeriano mediante sabotajes y robos en las instalaciones de crudo del Delta del Níger, en el medio de una lucha insurgente que reclama el control por parte de los Estados productores de petróleo de los beneficios económicos del mismo y la compensación económica por los daños medioambientales⁴¹ como resulta de las actividades de las compañías extractoras⁴². Esta derivación de las actividades de milicianos no consistiría en una relación directa entre la insurgencia del Delta y la piratería organizada del Golfo, sino que sería una consecuencia de las circunstancias que rodean al conflicto del Delta que empujaría a ciertos milicianos a las actividades piráticas como forma de vida, entendiendo que, para poder calificarla como pirática, debe producirse con el fin del beneficio de los perpetradores⁴³.

Kamal-Deen Alí sostiene que la insurgencia del Delta, previa a la amnistía del 2009⁴⁴, suponía una amenaza muy superior a los intereses de seguridad nacionales de

40 ALI Kamal-Deen, 2015 (1), *op. cit.*, pp. 133-134.

41 Se estima que estos daños podrían equivaler al vertido de unas 50 veces la carga vertida por el Exxon Valdez en el accidente de 1989 en las costas de Alaska. ALI Kamal-Deen, 2015 (1), *op. cit.*, p. 163.

42 SANTÉ José M^a y ROMERO DEL HOMBREBUENO Miguel, «Nigeria, elenco de conflictos: La insurgencia en el Delta del Níger», *Documento de Análisis del IEEE 27/2017*, 31 may. 2017, disponible en el web: http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_analisis/2017/DIEEEA27-2017_Nigeria_ElencoConflictos_JMSA-MiguelRomero.pdf. [Consulta: 5 jun. 2017], p. 16.

43 ALI Kamal-Deen, 2015 (1), *op. cit.*, p. 149.

44 Véase SANTÉ José M^a y ROMERO DEL HOMBREBUENO Miguel, *op. cit.*, p. 17.

Nigeria de lo que lo podía hacer la propia piratería⁴⁵. Esto condujo a la mencionada amnistía que trajo como consecuencia un progresivo aumento de las acciones piráticas debido a, fundamentalmente, que las favorables condiciones económicas de aquella no alcanzaron a todos los milicianos por igual⁴⁶.

Ante la desmovilización de sus organizaciones y el cambio de actividad de algunas de ellas, ahora contratadas para proteger las mismas instalaciones que antes sabotaban⁴⁷, la piratería se habría convertido en una posible salida como forma de vida para estos ex milicianos que quedaban fuera de los beneficios del programa.

Las características de los ataques hasta el año 2009⁴⁸ y la tendencia de los números de los mismos⁴⁹, son argumentos empleados por dicho investigador para defender su hipótesis. Estaríamos, por lo tanto ante un caso de proceso fallido o incompleto de Desarme, Desmovilización y Reintegración⁵⁰.

Circunstancias presentes en Nigeria

La situación de los países de origen de la piratería es un factor muy importante para predecir la misma. Si bien, elementos como la presencia de rutas marítimas concurridas y próximas a tierra suponen un elemento de oportunidad, la situación de los países próximos al lugar donde se presenta la misma es determinante.

Los estudios sobre el impacto de la gobernanza, la capacidad de acción del Estado y la situación económica en el incremento de la piratería sostienen una clara relación con esta⁵¹.

45 ALI Kamal-Deen, 2015 (1), *op. cit.*, p. 134.

46 ALI Kamal-Deen, «The Anatomy of Gulf of Guinea Piracy», *Naval War College Review*, Volume 68, nº 1, Newport, Naval War College Press, 2015 (2), ISSN 0028-1484, pp. 98-99.

47 SANTÉ José M^a y ROMERO DEL HOMBREBUENO Miguel, *op. cit.*, p. 17.

48 ALI Kamal-Deen, 2015 (2), *op. cit.*, p. 100.

49 *Ibid.*, p. 99.

50 Para más información sobre el significado del proceso de Desarme, Desmovilización y Reintegración se recomienda la lectura de MANTENIMIENTO DE LA PAZ, «Desarme, desmovilización y Reintegración», Naciones Unidas, disponible en el web: <http://www.un.org/es/peacekeeping/issues/ddr.shtml>. [Consulta: 5 jun. 2017].

51 SERGI Bruno S. y MORABITO Giacomo, *op. cit.*, pp. 944-946.

Situación económica

La teoría social sobre la piratería sostiene que la pobreza es su causa principal. La relación que establece Kamal-Deen Alí entre la piratería del Golfo de Guinea y el conflicto del Delta del Níger evidentemente vincula la situación económico-social de esta región nigeriana⁵² con la piratería⁵³. Si el lector abriese la página web del Programa de Desarrollo de Naciones Unidas dedicada al informe de desarrollo humano del Delta del Níger elaborado en el año 2006, se encontraría una introducción al mismo en la que reza: «*The Niger Delta is a region suffering from administrative neglect, crumbling social infrastructure and services, high unemployment, social deprivation, abject poverty, filth and squalor, and endemic conflict, ' says the report*⁵⁴».

Si bien no es posible afirmar que la necesidad económica sea la primera causa en el origen de la piratería⁵⁵, los estudios demuestran que esta última tiene un impacto en la economía local de la zona de donde procede y que su erradicación también traería consecuencias negativas para la misma⁵⁶.

Legitimidad del Estado

Uno de los mayores problemas a los que se enfrenta Nigeria es la corrupción⁵⁷ que ha llegado hasta un nivel en el que importantes responsables y mandos implicados en la lucha contra la piratería hayan sido relacionados con el robo de crudo y su

52 Para una pequeña descripción sobre algunos factores relacionados con la misma se recomienda la lectura de SANTÉ José M^a y ROMERO DEL HOMBREBUENO Miguel, *op. cit.*, pp. 8 y 13.

53 ALI Kamal-Deen, 2015 (1), *op. cit.*, pp. 155-157.

54 Traducción del autor: En el informe se dice «El Delta del Níger es una región que sufre de negligencia administrativa; desmantelamiento de la infraestructura y los servicios sociales; alto desempleo; privación social; pobreza extrema; suciedad y miseria; y conflicto endémico. UNITED NATIONS DEVELOPMENT PROGRAMME, «Niger Delta Human Development Report», en *Human Development Reports*, United Nations, 2006, disponible en el web: <http://hdr.undp.org/en/content/human-development-report>. [Consulta: 5 jun. 2017].

55 MURPHY Martin N., «Chapter One: Contemporary Piracy», *The Adelphi Papers*, 47:388, DOI: 10.1080/05679320701508088, ISSN: 0567-932X, p. 13.

56 SERGI Bruno S. y MORABITO Giacomo, *op. cit.*, pp. 946-947.

57 SANTÉ José M^a, «Nigeria, elenco de conflictos. Diagnóstico de sociedad (I)», *Documento de Análisis*, n^o 14/2017, IEEE, 1 mar. 2017, disponible en el web: http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_analisis/2017/DIEEEA14-2017_Nigeria_Diagnostico_xIx_JMSA.pdf. [Consulta: 30 may. 2017], pp. 11-13.

comercialización⁵⁸. Otro detalle que hace sospechar sobre el calado de la corrupción de los responsables y de los funcionarios, civiles y militares, es el elevado número de llamadas de auxilio realizadas por los capitanes de los barcos que no son contestadas⁵⁹. Katja Lindskov y Johannes Riber Nordby relatan otros indicios extraídos de fuentes contrastadas sobre la relación entre la corrupción y la piratería⁶⁰. Todo lo anterior apunta hacia la posibilidad, como nos dice Samuel Morales, de que los propios piratas cuenten con información privilegiada proveniente del propio sistema diseñado para perseguirlos⁶¹.

Lo cierto es que la ausencia de legitimidad del Estado en la lucha contra la piratería no ayuda en absoluto a desincentivar esta actividad que, para parte de la población, significa una forma de vida⁶². Es más, lo que aporta es un sentimiento de legitimidad en el ejercicio de la piratería por parte de los propios ciudadanos. Las enormes carencias del Estado nigeriano para aportar la seguridad en todos los órdenes a sus ciudadanos acentúa el sentimiento de necesidad de pertenencia al grupo⁶³ y, por lo tanto, la asociación a bandas criminales, al tiempo que supone una ruptura del concepto de la «trinidad» de Clausewitz⁶⁴, es decir, del alineamiento de los gobernantes, la sociedad y la Fuerza en la persecución del objetivo de eliminar la piratería⁶⁵.

58 IBÁÑEZ GOMEZ Fernando, «Inseguridad marítima en el Golfo de Guinea: Lecciones aprendidas de la lucha contra la piratería somalí», *Revista del Instituto Español de Estudios Estratégicos*, nº 4/2014, IEEE, dic. 2014, disponible en el web: <http://revista.ieee.es/index.php/ieee/article/view/136>. [Consulta: 30 may. 2017], ISSN: 2255-3479, p. 18.

59 *Ibid.*, p. 20. A esto debemos añadir las estimaciones de casos no reportados que rondan el triple de los que sí lo hacen. MURPHY Martin N., *op. cit.*, p. 23.

60 LINNSKOV JACOBSEN Katja y RIBER NORDBY Johannes, *op. cit.*, p. 17.

61 MORALES Samuel, «Contextualizando el fenómeno de la piratería en el Golfo», *Documento de Opinión*, nº 73/2014, IEEE, 30 jun. 2014, disponible en el Web: http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2014/DIEEEO73-2014_ContextualizacionGuinea_S_Morales.pdf. [Consulta: 07 jun. 2017], p.13.

62 SERGI Bruno S. y MORABITO Giacomo, *op. cit.*, p. 946 y MURPHY Martin N., *op. cit.*, p. 17.

63 Léase SANTÉ José M^a, mar. 2017, *op. cit.*, pp. 13-14.

64 MUGRIDGE David, «Malaise or Farce – The International Failure of Maritime Security», *Defense & Security Analysis*, 25:3, Roulledge, Sep. 2009, DOI: 10.1080/14751790903201448, ISSN 1475-1798, p. 306. Sobre la «Trinidad» de Clausewitz se recomienda la consulta de CLAUSEWITZ Carl von, «On War», HOWARD Michel y PARET Peter (Ed. and Transl), New Jersey, Princeton University Press, 1989, ISBN 0-691-01854-5, p. 89.

65 Se recomienda la lectura de SUMMERS Harry G. Jr., *On Strategy*, New York, Random House, 1995, ISBN: 0-89141-563-7, pp. 33-41.

Capacidad de acción del Estado

Otra de las teorías sobre el origen de piratería vincula el mismo a los Estados fallidos. Kamal-Deen Alí relaciona la posición que ocupa Nigeria en el Índice de fragilidad de los Estados que desarrolla el *Fund for Peace* para defender la presencia de este factor en relación con la piratería del Golfo de Guinea⁶⁶. Lo cierto es que si nos atenemos al indicador Security Aparatus de Nigeria en este índice⁶⁷, podemos observar que sus valores son extraordinariamente altos, correspondiéndose con escenarios en los que el Estado no tiene capacidad para ejercer el legítimo monopolio de la violencia⁶⁸.

La capacidad para ejercer el ejercicio del «legítimo monopolio de la violencia por parte del Estado»⁶⁹ en el mar viene determinada por su «control del mar», es decir por su capacidad para conocer lo que ocurre en el mismo y para actuar en consecuencia. La inmensidad del mar requiere el ejercicio de las capacidades del Estado de forma selectiva teniendo en cuenta aquellos puntos en los que existe mayor probabilidad de requerir la presencia de sus medios⁷⁰.

Si bien, los Estados afectados por la piratería del Golfo de Guinea desde inicios de los años 80, han tenido algunos resultados en el pasado como consecuencia de sus tímidas reacciones para imponer la acción del Estado⁷¹, en general podemos decir que la falta de mentalidad y vocación marítima de los gobiernos de la zona reflejada en la insuficiencia de sus políticas marítimas y la ausencia de coordinación entre estos Estados, tendrá como consecuencia la progresiva extensión del campo de operaciones de la piratería, que ya ha alcanzado todo el ámbito considerado a efectos de este

66 ALI Kamal-Deen, 2015 (1), *opus cit.*, pp. 157-159.

67 FUND FOR PEACE, «Nigeria» en *Fragile States Index, Fund for Peace*, 2017, disponible en el Web: <http://fundforpeace.org/fsi/country-data/>. [Consulta: 07 jun. 2017].

68 FUND FOR PEACE, *Conflict Assessment Framework Manual*. Washington, Fund for Peace, 2014, disponible en el Web: <http://library.fundforpeace.org/library/cfsir1418-castmanual2014-english-03a.pdf>. [Consulta: 23 mar. 2017], p. 14.

69 Las teorías sobre el monopolio legítimo de la violencia en manos del Estado hacen su aparición en el siglo XX. Por ejemplo, para Karl Marx el Estado ejerce este monopolio para oprimir al pueblo en favor de una clase dirigente. En cambio, para Max Weber, la violencia es un medio que el Estado y sólo el Estado debe emplear, manteniendo en todo momento el «monopolio legítimo de la violencia». WEBER Max «Politics as a vocation» en GERTH H.H. y MILLS C. Wright, *From Max Weber: Essays in sociology*, Londres, 1967, p. 78 y WEBER Max, *The theory of social and economic organization*, Nueva York, 1966, p. 407, *apud* KHAN Rasheeduddin, «La violencia y el desarrollo económico y social» en JOXE A. (coord.), *La Violence et ses Causes*, París, Unesco, 1981, ISBN 92-3-301809-1, p. 192.

70 MUÑOZ DELGADO Juan Carlos, *op. cit.*, p.14.

71 URCELAY VERDUGO José Luis, *op.cit.*, p.217.

capítulo y que se ha prolongado más allá de los límites de las aguas territoriales⁷². La persistencia tanto de la piratería de la región como de otros riesgos para la seguridad marítima son una prueba de las carencias institucionales y de gobernanza de los países de la misma en lo que se refiere al medio marítimo⁷³, y a la que David Muggidge se refiere como «*Sea Blindness*», empleando el término acuñado en 1980 por el Almirante Lord Fieldhouse⁷⁴.

La acción del Estado es fruto del ejercicio del monopolio legítimo de la fuerza a través de las Fuerzas Armadas y Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, cuya acción está regulada a través del cuerpo legislativo de la nación, derivado de la propia Constitución⁷⁵.

En los países del Golfo de Guinea, si las limitaciones en cuanto a medios para ejercer dicha acción del Estado en términos generales son notables, en lo que se refiere a la acción naval son todavía mayores⁷⁶. Nigeria es, con seguridad, el país del Golfo de Guinea que cuenta con mejores medios de vigilancia naval. Pero esta ventaja no es suficiente para hacer frente a la amenaza de la piratería, como se deduce del artículo escrito por Dirk Steffen sobre la contratación de empresas de seguridad por parte de la Armada nigeriana y de la Agencia de Seguridad Marítima Nigeriana (NIMASA⁷⁷)⁷⁸.

El protocolo de contratación de estas empresas por parte de la Armada nigeriana incluso contempla la contratación de embarcaciones completas con su dotación incluida⁷⁹. Si a la limitación de recursos le añadimos el grave problema de seguridad interna que tiene Nigeria debido a la multitud de conflictos armados que alberga dentro de sus fronteras⁸⁰, fácilmente podemos deducir que la piratería probablemente no constituya su principal preocupación de seguridad.

72 *Ibid.*, pp.218-220. ALI Kamal-Deen, *op. cit.*, pp. 112-113.

73 ALI Kamal-Deen, 2015 (1), *op. cit.*, p. III.

74 MUGGRIDGE David, *op. cit.*, p. 306.

75 FREUND Julien, *Sociologie du Conflict*, Madrid, Servicio de Publicaciones del EME, 1995, ISBN 84-7823-385-7, p. 69.

76 ALI Kamal-Deen, 2015 (1), *op. cit.*, p. 245.

77 Acrónimo correspondiente al término en lengua inglesa Nigerian Maritime Safety Agency.

78 STEFFEN Dirk, «Troubled waters? The use of the nigerian navy and pólce in private maritime security roles», Center for International Maritime Security, 1 Jul. 2014, disponible en el web: <http://cimsec.org/troubled-waters-use-nigerian-navy-police-private-maritime-security-roles/11918>. [Consulta: 31 may. 2017].

79 *Ibid.*

80 Para una descripción detallada de dichos conflictos se recomienda la lectura de SANTÉ José M^a, «Nigeria, elenco de conflictos», *op. cit.*

Las limitaciones desde el punto de vista del desarrollo legislativo tienen un impacto fuerte sobre la capacidad de acción del Estado, comprometiéndola y favoreciendo la impunidad de los criminales. Disponer de medios para ejercer el legítimo monopolio de la violencia por parte de Estado, es inútil si no disponemos del marco legislativo que regule su ejercicio dentro de los límites que se establezcan.

Para situarnos en lo que se refiere a las limitaciones respecto a la legislación en los países del Golfo de Guinea, es muy representativo observar, por ejemplo, la ausencia de rigor en el establecimiento de algo tan básico como la delimitación de las aguas territoriales conforme a los criterios establecidos en la UNCLOS⁸¹, no superior a las doce millas, encontrándonos casos como Benín o la República del Congo con límites en las 200 millas, Camerún en las 50 o Togo en las 30⁸². Sin conocer los límites geográficos de aplicación de la legislación vigente, es muy difícil llegar a garantizar la misma, algo que es esencial cuando hablamos de la «acción del Estado».

La importancia de las aguas territoriales, desde el punto de vista jurídico, reside en que estas marcan los límites de la jurisdicción territorial, es decir, marcan los límites de la superficie del planeta en la cual tienen vigencia las leyes de un Estado y tienen competencia sus tribunales para juzgar el cumplimiento de las mismas por parte de todos los sujetos⁸³. Adicionalmente, un Estado puede tener jurisdicción sobre sus ciudadanos y sobre sus naves no importa donde se encuentren, aunque la jurisdicción territorial tiene primacía⁸⁴. En ocasiones la jurisdicción fuera de los límites establecidos, cuando se refiere a determinadas actividades en el mar, puede recaer en un determinado Estado próximo, conforme regula la UNCLOS las cuestiones relativas a la zona económica exclusiva⁸⁵.

81 Abreviatura correspondiente al término en lengua inglesa United Nations Convention on the Law of the Sea, en español, Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. El artículo 3 de dicha convención determina que todo Estado tiene derecho a establecer la anchura de su mar territorial hasta un límite que no exceda de 12 millas marinas. DIVISION FOR OCEAN AFFAIRS AND THE LAW OF THE SEA, «United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982», United Nations, 1982, disponible en el web: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/UNCLOS-TOC.htm. [Consulta: 30 may. 2017].

82 SUAREZ DE VIVERO Juan Luis, *op. cit.*, p. 38. Los cuatro ejemplos de países aportados por Suarez de Vivero son firmantes de la UNCLOS. DIVISION FOR OCEAN AFFAIRS AND THE LAW OF THE SEA, «Chronological lists of ratifications of, accessions and successions to the Convention and the related Agreements», 23 May 2017, United Nations, disponible en el web: http://www.un.org/depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm. [Consulta: 30 may. 2017].

83 ALI Kamal-Deen, 2015 (I), *op. cit.*, p. 115.

84 *Ibid.* pp. 114-115.

85 DIVISION FOR OCEAN AFFAIRS AND THE LAW OF THE SEA, «United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982», *op. cit.*, art. 56.

En alta mar, es decir, fuera de los límites territoriales, es el Estado de bandera de la nave el que tiene la jurisdicción en general, aunque la UNCLOS tiene alguna excepción al respecto⁸⁶.

Centrándonos en la piratería, la UNCLOS regula este delito fuera de las aguas territoriales de un Estado, es decir en las zonas económicas exclusivas y en alta mar⁸⁷ y aplica el principio de jurisdicción universal al mismo. En otras palabras, cualquier Estado independientemente del de bandera de la nave atacada, de la nave pirata o de la nacionalidad de los piratas puede llevar ante sus tribunales a los presuntos piratas⁸⁸. En las aguas territoriales de los Estados son estos los responsables de regular la tipificación del delito. De no hacerlo, como sucedió en España en el periodo 1995⁸⁹- 2010⁹⁰, la única forma de tratar este delito en la jurisdicción nacional es por asimilación a otros delitos contemplados en el código penal del país en cuestión⁹¹.

Estos escenarios dejan sin cobertura situaciones como el apresamiento de naves piratas en aguas internacionales por parte de estas naciones, conforme al artículo 105 de la UNCLOS, o en aguas territoriales de otros países formando parte de coaliciones bajo mandato de NN. UU., como en el caso de la piratería somalí⁹², o de operaciones bilaterales con los mismos, como el caso de las operaciones Nigeria-Benín y a las que posteriormente se uniría Togo⁹³. La modificación del Código Penal español recoge

86 ALI Kamal-Deen, 2015 (1), *op. cit.*, p. 115.

87 DIVISION FOR OCEAN AFFAIRS AND THE LAW OF THE SEA, 1982, opus cit., art 56, 58, 100-107. Sobre el debate respecto a la inclusión de la zona económica exclusiva en el delito de piratería recogido por la UNCLOS se recomienda la lectura de MARÍN CASTÁN Fernando, «Marco jurídico de la seguridad marítima» en ZARAGOZA SOTO Sebastián *et al. Impacto de los riesgos emergentes en la seguridad marítima*, Cuaderno de Estrategia nº 140 IEEEE, Madrid, Ministerio de defensa, 2009, disponible en el web: http://www.ieee.es/Galerias/fichero/cuadernos/CE_140_Seguridad_Maritima.pdf. [Consulta: 31 may. 2017], ISBN 978-84-9781-488-1, pp. 192-193.

88 ALI Kamal-Deen, 2015 (1), *op. cit.*, p. 116.

89 MARÍN CASTÁN Fernando, 2009, *op. cit.*, p. 189.

90 MARÍN CASTÁN Fernando, «El tratamiento jurídico de la piratería marítima en el ordenamiento jurídico español», *Documento Marco del IEEEE 02/2011*, mar. 2011, disponible en el web: http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_marco/2011/DIEEEM02-2011TratamientoJuridicoPirateria.pdf. [Consulta: 31 may. 2017], p. 8.

91 MARÍN CASTÁN Fernando, 2009, *op. cit.*, p. 195.

92 CONSEJO DE SEGURIDAD DE NACIONES UNIDAS, Resolución 1846 (2008) S/RES/1846 (2008), Naciones Unidas, 2 dec. 2008, disponible en el web: [http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/1846%20\(2008\)](http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/1846%20(2008)). [Consulta: 31 may. 2017], p. 4.

93 El nombre para designar esta operación fue «Prosperity». URCELAY VERDUGO José Luis, *op.cit.*, p. 225. La operación inicial como consecuencia del acuerdo bilateral entre Benín y Nigeria dio como consecuencia el aumento de los incidentes en Togo, probablemente forzando a este último a participar igualmente en la operación. Léase ALI Kamal-Deen, 2015 (1), *op. cit.*, p. 141.

precisamente estos supuestos⁹⁴, pero no es difícil imaginar que si legislaciones tan desarrolladas como la española han tenido sus dificultades en el pasado para recoger las disposiciones necesarias conforme a la UNCLOS, legislaciones de países incapaces de ajustarse a principios básicos de la misma convención como el de la limitación de las 12 millas de mar territorial, difícilmente habrán ajustado la misma a sus requerimientos sobre la piratería, tal y como sostiene Kamal-Deen Alí que sucede⁹⁵.

Esto plantea un escenario en el que, dependiendo de la nación que estemos tratando, esta pueda tener una legislación más o menos desarrollada al respecto y por lo tanto, geográficamente puedan existir áreas más o menos seguras para el ejercicio de la piratería.

Lo anterior nos conduce a plantear si no sería más coherente contar con regulaciones en la UNCLOS que no requieran de acciones legislativas nacionales, es decir, que la propia UNCLOS regulase la piratería, como un caso excepcional, estableciendo su tratamiento en todo tipo de aguas. Esta aproximación al problema de la piratería proporcionaría una base sólida sobre la que construir políticas regionales robustas.

Como quiera que el objetivo de este capítulo no es el análisis de la validez de la UNCLOS para la lucha contra la piratería del Golfo de Guinea, a pesar de tratarse de un tema bastante controvertido⁹⁶, sino el análisis de las condiciones presentes en el problema de la piratería de origen nigeriano, no continuaremos con la exposición del debate sobre la Convención del Derecho del Mar que otros autores, con más conocimiento y criterio, ya han realizado en el pasado⁹⁷.

Otro de los retos que presentan los países del Golfo de Guinea es su negativa a permitir la presencia de vigilantes armados a bordo de los mercantes que transitan por sus aguas⁹⁸.

Podríamos pensar que la solución sería relativamente sencilla si los tránsitos se mantuvieran el máximo tiempo en navegación fuera de dichas aguas, pero como ya hemos expuesto anteriormente, la situación se complica debido a la singular

94 MARÍN CASTÁN Fernando, 2011, *op. cit.*, p. 11.

95 ALI Kamal-Deen, 2015 (1), *op. cit.*, p. 176.

96 MUGRIDGE David, *op. cit.*, p. 306.

97 Para más detalles sobre este asunto se recomienda la lectura de los citados textos de MARÍN CASTÁN Fernando, «Marco jurídico de la seguridad marítima», *opus cit.*, pp. 188-201 y «El tratamiento jurídico de la piratería marítima en el ordenamiento jurídico español», *opus cit.*, de ALI Kamal-Deen *Maritime Security Cooperation in the Gulf of Guinea. Prospects and challenges*, *opus cit.*, pp. 113-125, de MURPHY Martin N., «Chapter One: Contemporary Piracy», *op. cit.*, pp. 13-14, y de LINNDSKOV JACOBSEN Katja y RIBER NORDBY Johannes, *Maritime security in the Gul of Guinea*, *op. cit.*, pp. 17-18.

98 IBAÑEZ GOMEZ Fernando, *op. cit.*, p. 15.

interpretación de los límites de las aguas territoriales que tienen numerosos países de la región, así como por el elevado número de ataques que se producen en estas aguas dentro de los límites territoriales⁹⁹.

Agentes

Kamal-Deen Ali sostiene que la formulación de las políticas de seguridad marítima deben comprender el análisis en tres niveles: el nacional, el regional y el global¹⁰⁰. Partiendo de ese enfoque, en las próximas líneas trataremos de analizar el papel de los diversos actores que intervienen o influyen en el problema de la piratería nigeriana.

Colaboración internacional

La continuidad del medio marítimo, el impacto que la libertad de navegación puede tener en economías alejadas geográficamente de las líneas de comunicación marítima, la limitación de la soberanía de los Estados a las aguas jurisdiccionales, la globalización y la internacionalización de los problemas de seguridad, están dando lugar a que la capacidad de acción del Estado sea complementada, incluso suplida, en numerosos casos, por otros Estados geográficamente distantes de aquellos lugares en los que se producen las amenazas a la navegación¹⁰¹. La repercusión en el tráfico marítimo y especialmente en el mercado de hidrocarburos que tiene la piratería del Golfo de Guinea hace de la seguridad marítima regional una cuestión internacional¹⁰². Es decir, que requiere también de soluciones internacionales.

La preocupación internacional por este problema de la piratería en el Golfo de Guinea queda reflejada en el desarrollo y aprobación de dos resoluciones del Consejo de Seguridad de NN.UU¹⁰³.

La primera de ellas aboga por una aproximación integral del problema y por el liderazgo africano en la búsqueda de soluciones, mientras que la segunda apremia en

99 MORALES Samuel, *op.cit.*, pp. 6-10.

100 ALI Kamal-Deen, 2015 (I), *op. cit.*, p. 84.

101 MUÑOZ DELGADO Juan Carlos, *op. cit.*, p.18.

102 SUAREZ DE VIVERO Juan Luis, *op. cit.*, p. 51.

103 UNSCR (2011) n° 2018 y UNSCR(2012) n° 2039. URCELAY VERDUGO José Luis, *op.cit.*, p. 234.

la búsqueda de estas últimas advirtiendo de la graves consecuencias de carácter global que tendría el no hacerlo¹⁰⁴.

Una de las características de la colaboración internacional en la lucha contra la piratería en el Golfo de Guinea respecto al modelo empleado en el Cuerno de África es la limitación de recursos navales empleados como consecuencia de la mejor capacidad de los Estados del Golfo en este aspecto, así como su deseo de mantener la iniciativa¹⁰⁵. Esto nos sitúa en un escenario en el que solo se produce colaboración internacional con los países implicados cuando existe una invitación inequívoca de los mismos¹⁰⁶.

En línea con la propuesta de David Mugridge de tratar el problema de la piratería desde una aproximación integral semejante a la que se aplica en la doctrina contra insurgente¹⁰⁷, probablemente, una de las iniciativas más completas de apoyo internacional en la lucha contra la piratería es la de la Unión Europea por su afán en integrar los aspectos de seguridad tanto en tierra como en el mar, su intención de abarcar todos los aspectos relacionados con la delincuencia en el medio marítimo y su pretensión de abordar las causas subyacentes promoviendo la paz, la seguridad, la estabilidad, la buena gobernanza y el desarrollo de la región¹⁰⁸. De este modo, la UE se aproxima al problema de la piratería desde una perspectiva multi-sectorial y exhaustiva¹⁰⁹, que se ajusta mucho a esa complejidad del problema que se ha tratado de exponer en este capítulo. Sorprendentemente, la Estrategia Marítima Integrada Africana 2050, al tratar el asunto de la piratería, no contempla medidas para abordar con éxito las circunstancias que preceden y alimentan a la piratería¹¹⁰, como tampoco lo hace el código de conducta de Yaundé¹¹¹.

104 URCELAY VERDUGO José Luis, *op.cit.*, pp.234-235.

105 *Ibid.* p.240.

106 *Ibid.* p.241.

107 MUGRIDGE David, *op. cit.*, pp. 308-310.

108 SUAREZ DE VIVERO Juan Luis, *op. cit.*, p. 64.

109 *Ibid.*, p. 68.

110 AFRICAN UNION, *2050 Africa's Integrated Maritime Strategy*, 2012, disponible en el web: http://cggrps.org/wp-content/uploads/2050-AIM-Strategy_EN.pdf. [Consulta: 31 may. 2017], p. 24-25.

111 El código de conducta de Yaundé fue aprobado por las naciones participantes en la reunión que se celebró en dicha ciudad en el año 2013 para reunir a los países del ámbito del Golfo de Guinea en torno al problema de la seguridad marítima. Este código pretende promocionar la cooperación entre los países firmantes y la estabilidad del entorno marítimo, contribuir a la paz, al buen orden y a la continuidad de la prosperidad en las regiones del Oeste y del Centro del continente africano. YAOUNDE SUMMIT *Code of conduct concerning the repression of piracy, armed robbery against ships, and illicit maritime activity in west and central Africa*, Yaounde, 25 Jun. 2013, disponible en el web http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Documents/code_of_conduct%20

Entre las iniciativas de cooperación bilateral podemos citar diversos países como los EE. UU., Francia, Reino Unido y China¹¹², y entre los que se encuentra España que contribuye a la formación de las Fuerzas Armadas de ciertos países del Golfo de Guinea¹¹³. Un ejemplo de la colaboración internacional lo constituyen los ejercicios «*Obangame Express*», maniobras lideradas por el Mando norteamericano para África (USAFRICOM¹¹⁴), en los que participan las marinas de los países del Golfo, los centros de coordinación regionales y unidades navales de distintos países que no pertenecen a esta región¹¹⁵.

Pero la seguridad marítima también requiere coordinación y cooperación regional. Para la Comisión Europea, la falta de coordinación entre los servicios de guardacostas de los países del Golfo de Guinea es uno de los principales problemas que influyen en la ausencia de seguridad en este ámbito marítimo¹¹⁶.

Uno de los grandes retos que presenta la colaboración y/o cooperación en el continente africano es la gran profusión de organizaciones subregionales y las grandes aspiraciones de las mismas, entre las que se incluye la cooperación en seguridad. La buena voluntad, la duplicación de esfuerzos y los recursos económicos y materiales limitados caracterizan los esfuerzos de la Arquitectura de Seguridad africana¹¹⁷, y el Golfo de Guinea no es una excepción¹¹⁸.

El análisis de las tendencias de la piratería a lo largo y ancho de la geografía del Golfo de Guinea demuestra que si la acción de la fuerza no se ejecuta al unísono por parte de todos los Estados que conforman este ámbito marítimo, la piratería nigeriana simplemente moverá sus zonas de actuación hacia aquellas en las que no

[signed%20ofrom%20ECOWAS%20site.pdf](#). [Consulta: 31 may. 2017].

112 Para detalles se recomienda la lectura de ALI Kamal-Deen, 2015 (1), *opus cit.*, pp. 266-290.

113 URCELAY VERDUGO José Luis, *op.cit.*, p. 241.

114 Acrónimo que corresponde al término en lengua inglesa United States Africa Command.

115 NAVAL TODAY, «Obangame Express a platform for increasing maritime security in Gulf of Guinea», 21 MAR 2017, Naval Today, disponible en el web: <http://navaltoday.com/2017/03/21/obangame-express-a-platform-for-increasing-maritime-security-in-gulf-of-guinea/>. [Consulta: 30 may. 2017].

116 URCELAY VERDUGO José Luis, *op. cit.*, p. 226.

117 SANTÉ José M^a, «El papel de las organizaciones de seguridad en África» en CALDUCH CERVERA Rafael et al., *La arquitectura de seguridad internacional: ¿un proyecto en quiebra?*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2017, disponible en el web: https://publicaciones.defensa.gob.es/media/downloadable/files/links/d/s/dsd_73_la_arquitectura_de_seguridad.pdf. [Consulta: 30 may. 2017], NIPO: 083-17-030-X, pp. 134-135.

118 SUAREZ DE VIVERO Juan Luis, *op. cit.*, p. 30.

sienta amenaza¹¹⁹. Esto nos permite concluir la importancia de la coordinación entre las naciones que conforman la región en la lucha contra la piratería.

En esa coordinación también juega un importante papel la resolución de las disputas por las aguas territoriales, pues estas situaciones pueden redundar en espacios vacíos de aplicación de la acción del Estado¹²⁰.

Quizás, el paso más importante que estas naciones dieron al respecto fue la adopción de la Declaración de Yaundé en 2013. Esta sostiene que el camino para incrementar la seguridad marítima del Golfo de Guinea pasa por la cooperación entre las diferentes organizaciones regionales y Estados de la zona, el desarrollo de estrategias regionales específicas, el intercambio de información y el apoyo de la comunidad internacional¹²¹. Si bien la adopción de este código de conducta supuso el reconocimiento internacional, Kamal-Deen Alí sostiene que es posible que no esté teniendo los resultados que cabrían esperarse¹²².

Una de las consecuencias de la Declaración de Yaundé fue la creación del *Maritime Trade Information Sharing Centre for the Gulf of Guinea* (MTISC-GoG), cuyo objetivo es el de actuar como centro de información para el seguimiento de buques en tránsito por el Golfo, proporcionando la misma a los centros de coordinación regionales y de mando nacionales¹²³. Uno de los grandes retos de este centro es el de coordinar su labor con los correspondientes a las organizaciones regionales, ECOWAS¹²⁴ y ECCAS¹²⁵, y a las zonas marítimas en que se ha dividido las aguas del Golfo de Guinea¹²⁶, aunque el hecho de que este centro solo sea de información y no de coordinación, en primera instancia, no parece revestir ningún tipo de incompatibilidad ni debería de suponer duplicación alguna con respecto a dicha estructura de coordinación.

119 ALI Kamal-Deen, 2015 (I), *op. cit.*, p. 164.

120 ALI Kamal-Deen, 2015 (I), *op. cit.*, p. 177.

121 URCELAY VERDUGO José Luis, *op.cit.*, p. 231.

122 ALI Kamal-Deen, 2015 (I). *Op. cit.*, pp. 233-234.

123 IBAÑEZ GOMEZ Fernando. *Op. cit.*, pp. 20-21.

124 Acrónimo correspondiente al término en lengua inglesa Economic Community of West African States.

125 Acrónimo correspondiente al término en lengua inglesa Economic Community of Central African States.

126 IBAÑEZ GOMEZ Fernando, *op. cit.*, p. 21. Véase también GENERAL SECRETARIAT OF THE COUNCIL, *Council conclusions on the Gulf of Guinea Action Plan 2015-2020*, Council of the European Union, 16 mar. 2015, p. 9.

Mafias

Pérouse de Montclos denuncia la existencia de numerosas empresas de diferentes nacionalidades dedicadas a la compra del crudo ilegal en las aguas internacionales frente a las costas nigerianas¹²⁷. No cabe duda que la existencia del delito de robo del crudo ligado a la piratería supone también la existencia de un mercado negro para la venta del mismo, en el que intermediarios de confianza se mueven con libertad¹²⁸. Como nos indica Martin N. Murphy, la típica vinculación entre corrupción y crimen organizado hacen difícil imaginar el negocio de la piratería, en nuestro caso la nigeriana, desligado del crimen organizado¹²⁹.

La tregua acordada con las milicias del Delta del Níger puso de manifiesto la naturaleza delictiva de la mayoría de estas y su vinculación al robo, refinado y comercio ilegal del crudo del Delta¹³⁰. La naturaleza que atribuye Kamal-Deen Alí a estas milicias como origen de la actual piratería nigeriana nos permiten presumir que las mismas redes de corrupción y crimen organizado vinculadas a dichas milicias también lo estén con la piratería. De hecho, el principal contratista de seguridad de la Agencia de Seguridad Marítima Nigeriana (NIMASA¹³¹) es la empresa *Global West Vessel Service Ltd*, que controla el antiguo líder de las milicias del Delta, Ekpemupolo, conocido con el alias de Tompolo¹³². Pero, como ya comentamos anteriormente, esta agencia no es la única que contrata servicios de seguridad marítima pues la propia Armada nigeriana tiene por costumbre hacerlo.

Si al complejo escenario del crimen organizado relacionado con la piratería le añadimos la duda razonable que puede pesar sobre las propias compañías aseguradoras, beneficiarias del incremento del coste de los seguros, tendremos un cuadro aún más complejo de múltiples actores nacionales y de origen exterior que podrían estar obteniendo beneficio económico de la piratería del Golfo de Guinea.

127 PÉROUSE DE MONTCLOS Marc Antoine, «Maritime Piracy in Nigeria: Old Wine in New Bottles?», *Studies in Conflict and Terrorism*, Vol 35, 2012, DOI: 10.1080/1057610X.2012.684651, ISSN: 1521-0731, pp. 531-541.

128 MURPHY Martin N., *op. cit.*, p. 39.

129 *Ibid.*, p. 41.

130 Véase SANTÉ José M^a y ROMERO DEL HOMBREBUENO Miguel, *op. cit.*, p. 17.

131 Acrónimo correspondiente al término en lengua inglesa Nigerian Maritime Safety Agency.

132 STEFFEN Dirk, *op. cit.*

Conclusiones

Martin N. Murphy realiza una clasificación de los factores, que defiende, favorecen la piratería¹³³:

- Debilidad legal y jurisdiccional.
- Geografía favorable.
- Desorden y conflicto.
- Fuerzas de seguridad con bajos presupuestos/seguridad inadecuada.
- Ambiente político permisivo.
- Aceptación cultural.
- Certeza de beneficios.

Si bien la geografía física favorable es un factor de peso en la creación de oportunidad para la actividad pirática, en el caso del Golfo de Guinea, esta ventaja geográfica viene dada por la presencia de un enorme tráfico de crudo con origen en el mismo corazón de la zona, que no es sino otro que Nigeria. Respecto al resto de factores, el lector podrá fácilmente asociarlos a los elementos cuyo análisis hemos presentado a lo largo de este capítulo.

La existencia de una cultura de la violencia y del fácil acceso al armamento ligado a la presencia de un largo conflicto armado en el Delta del Níger constituyen una vía de acceso de la piratería a una población que, ante una situación de pobreza y desempleo muy elevados, tienen en la misma una forma de vida que no es vista con malos ojos desde el punto de vista moral. Es más, la ruptura del «contrato social» por parte del Estado, con motivo de las carencias de seguridad en todos los órdenes y la ausencia de legitimidad debida a la implicación de los propios funcionarios del Estado en actividades criminales y prácticas corruptas, proporciona la legitimidad necesaria a aquellos que deciden dedicarse a la piratería. La necesidad de pertenencia al grupo se agudiza cuando se produce la ruptura del contrato social, favoreciendo así la participación en grupos que suplantán esas garantías que el Estado debiera proporcionar.

Por otro lado, la capacidad del Estado para hacer frente a este delito es limitada. A pesar de que Nigeria es probablemente el país del Golfo de Guinea con mejores medios para hacer frente al problema de la piratería, los indicios apuntan a que estos no son suficientes, ni se considera este problema como prioritario. Si a esto añadimos

133 MURPHY Martin N., *op. cit.*, p. 13.

la ausencia de una legislación capaz de afrontar con garantías el procesamiento del delito, podemos afirmar que la capacidad de acción del Estado es muy limitada incluso en Nigeria. Una modificación de la UNCLOS que aportase la base jurídica para poder abordar con garantías el procesamiento de los delincuentes se muestra como una necesidad imperiosa de la comunidad internacional, víctima de los efectos de esta actividad criminal de ámbito regional, junto a la colaboración, lógicamente necesaria, cuestión de recursos dedicados al control de las aguas del Golfo de Guinea.

Otro elemento nada desdeñable en el tratamiento de la piratería del Golfo de Guinea debe ser la cooperación entre los propios países ribereños de la región. Aunque esta cooperación ha conseguido grandes avances, probablemente no lo está haciendo a la velocidad que la gravedad del problema requiere, al menos, bajo la mirada de la comunidad internacional, que ve con impaciencia como el problema no hace sino acrecentarse mientras los países de la región se toman su tiempo para producir los cambios requeridos.

La concurrencia de numerosos intereses económicos ilícitos de origen tanto regional como internacional en el problema de la piratería del Golfo de Guinea complica realmente el escenario en cuanto a la desincentivación de su práctica.

Como el lector habrá podido concluir, los factores que hemos analizado que aparecen vinculados al origen y estimulación de la piratería del Golfo de Guinea no son aspectos que puedan llegar a abordarse y solucionarse ni a corto ni a medio plazo. Sin duda alguna estos requieren una política nacional, regional e internacional, a largo plazo y sostenida en el tiempo. De no hacerse así, los esfuerzos dedicados a la lucha armada contra la piratería en estas aguas del Golfo, aunque puntualmente puedan producir resultados positivos, serán infructuosos a medio y largo plazo, y las consecuencias de ello seguirán repercutiendo en el bolsillo de «los ciudadanos».

Bibliografía

AFRICAN UNION, *2050 Africa's Integrated Maritime Strategy*, 2012, disponible en el web: http://cggrps.org/wp-content/uploads/2050-AIM-Strategy_EN.pdf. [Consulta: 31 may. 2017].

ALI Kamal-Deen, *Maritime Security Cooperation in the Gulf of Guinea. Prospects and challenges*, Leiden, Koninklijke Brill, 2015, ISBN 978-90-04-30103-0.

ALI Kamal-Deen, «The Anatomy of Gulf of Guinea Piracy», *Naval War College Review*, Volume 68, nº 1, Newport, Naval War College Press, 2015 (2), ISSN 0028-1484.

AP NEWS, «US says piracy in Gulf of Guinea increasing at alarming rate», AP News, 25 apr. 2016, disponible en el web <https://apnews.com/>

[ae14a8bdf47c45629836242f44eed1e7/us-says-piracy-gulf-guinea-increasing-alarms-rate](http://www.defensa.gob.es/ceseden/Galerias/destacados/publicaciones/monografias/ficheros/I43_LA_PIRATERIA_EMERGENTE_EN_EL_GOLFO_DE_GUINEA_ESTRAEGIA_DE_LA_UE_PARA_EL_GOLFO_DE_GUINEA.pdf). [Consulta: 07 jun. 2017].

CASTRO GONZÁLEZ Julio, «Intereses empresariales en el Golfo de Guinea» en MUÑOZ DELGADO Juan Carlos *et al.*, *La piratería emergente en el Golfo de Guinea. Estrategia de la UE para el Golfo de Guinea. Monografía 143 ESFAS*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2014, ISBN: 978-84-9091-018-4, disponible en el web: [http://www.defensa.gob.es/ceseden/Galerias/destacados/publicaciones/monografias/ficheros/I43 LA PIRATERIA EMERGENTE EN EL GOLFO DE GUINEA ESTRAEGIA DE LA UE PARA EL GOLFO DE GUINEA.pdf](http://www.defensa.gob.es/ceseden/Galerias/destacados/publicaciones/monografias/ficheros/I43_LA_PIRATERIA_EMERGENTE_EN_EL_GOLFO_DE_GUINEA_ESTRAEGIA_DE_LA_UE_PARA_EL_GOLFO_DE_GUINEA.pdf). [Consulta: 30 mayo. 2017].

CLAUSEWITZ Carl von, «On War», HOWARD Michel y PARET Peter (Ed. and Transl), New Jersey, Princeton University Press, 1989, ISBN 0-691-01854-5.

CONSEJO DE SEGURIDAD DE NACIONES UNIDAS, Resolución 1846 (2008) S/RES/1846 (2008), Naciones Unidas, 2 dec. 2008, disponible en el web: [http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/1846%20\(2008\)](http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/1846%20(2008)). [Consulta: 31 may. 2017].

DIVISION FOR OCEAN AFFAIRS AND THE LAW OF THE SEA, «United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982», United Nations, 1982, disponible en el web: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/UNCLOS-TOC.htm. [Consulta: 30 may. 2017].

DIVISION FOR OCEAN AFFAIRS AND THE LAW OF THE SEA, «Chronological lists of ratifications of, accessions and successions to the Convention and the related Agreements», 23 May 2017; United Nations, disponible en el web: http://www.un.org/depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm. [Consulta: 30 may. 2017].

FREUND Julien, *Sociologie du Conflict*, Madrid, Servicio de Publicaciones del EME, 1995, ISBN 84-7823-385-7.

FUND FOR PEACE, *Conflict Assessment Framework Manual*. Washington, Fund for Peace, 2014, disponible en el Web: <http://library.fundforpeace.org/library/cfsir1418-castmanual2014-english-03a.pdf>. [Consulta: 23 mar. 2017].

FUND FOR PEACE, «Nigeria» en *Fragile States Index*, Fund for Peace, 2017, disponible en el Web: <http://fundforpeace.org/fsi/country-data/>. [Consulta: 07 jun. 2017].

GOBIERNO DE ESPAÑA, *Estrategia de Seguridad Nacional*, Presidencia del Gobierno, 2013, disponible en el web http://www.lamoncloa.gob.es/documents/seguridad_1406connavagacionfinalaccesiblebpdf.pdf. [Consulta: 31 may. 2017], NIPO 002130347.

GENERAL SECRETARIAT OF THE COUNCIL, *Council conclusions on the Gulf of Guinea Action Plan 2015-2020*, Council of the European Union, 16 mar. 2015.

- GONZÁLEZ Eduardo, «Castro advierte de la necesidad de ayudar a África para «no dar alas a la xenofobia», 28 abril 2017, The Diplomat, disponible en el web <http://thediplotainspain.com/castro-advierde-de-la-necesidad-de-ayudar-africa-para-dar-alas-la-xenofobia/>. [Consulta: 30 may. 2017].
- IBAÑEZ GOMEZ Fernando, «Inseguridad marítima en el Golfo de Guinea: Lecciones aprendidas de la lucha contra la piratería somalí», *Revista del Instituto Español de Estudios Estratégicos*, nº 4/2014, IEEE, dic. 2014, disponible en el web: <http://revista.ieee.es/index.php/ieec/article/view/136>. [Consulta: 30 may. 2017], ISSN: 2255-3479.
- KHAN Rasheeduddin, «La violencia y el desarrollo económico y social» en JOXE A. (coord.), *La Violence et ses Causes*, París, Unesco, 1981, ISBN 92-3-301809-1.
- LINNSKOV JACOBSEN Katja y RIBER NORDBY Johannes, *Maritime security in the Gul of Guinea*, Copenhagen, Royal Danish Defence College Publishing House, 2015, ISBN: 978-87-7147-111-3.
- MANTENIMIENTO DE LA PAZ, «Desarme, desmovilización y Reintegración», Naciones Unidas, disponible en el web: <http://www.un.org/es/peacekeeping/issues/ddr.shtml>. [Consulta: 5 jun. 2017].
- MARÍN CASTÁN Fernando, «Marco jurídico de la seguridad marítima» en ZARAGOZA SOTO Sebastián *et al.* *Impacto de los riesgos emergentes en la seguridad marítima*, Cuaderno de Estrategia nº 140 IEEE, Madrid, Ministerio de defensa, 2009, disponible en el web: http://www.ieee.es/Galerias/fichero/cuadernos/CE_140_Seguridad_Maritima.pdf. [Consulta: 31 may. 2017], ISBN 978-84-9781-488-1.
- MARÍN CASTÁN Fernando, «El tratamiento jurídico de la piratería marítima en el ordenamiento jurídico español», *Documento Marco del IEEE 02/2011*, mar. 2011, disponible en el web: http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_marco/2011/DIEEEM02-2011TratamientoJuridicoPirateria.pdf. [Consulta: 31 may. 2017].
- MIRAS SALAMANCA Pedro, «Contexto energético del Golfo de Guinea», en MUÑOZ DELGADO Juan Carlos *et al.* *La piratería emergente en el Golfo de Guinea. Estrategia de la UE para el Golfo de Guinea. Monografía 143 ESFAS*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2014, ISBN: 978-84-9091-018-4, disponible en el web: http://www.defensa.gob.es/ceseden/Galerias/destacados/publicaciones/monografias/ficheros/143_LA_PIRATERIA_EMERGENTE_EN_EL_GOLFO_DE_GUINEA_ESTRAEGIA_DE_LA_UE_PARA_EL_GOLFO_DE_GUINEA.pdf. [Consulta: 30 may. 2017].
- MORAL MARTÍN Pablo, «La piratería marítima, un fenómeno de índole regional y alcance global. Naturaleza e impacto económico», *Documento de opinión*, nº 42/2015, IEEE, 23 abr. 2015, disponible en el web: http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2015/DIEEEO42-2015_Pirateria_PabloMoral.pdf. [Consulta: 30 may. 2017].

- MORALES Samuel, «Contextualizando el fenómeno de la piratería en el Golfo», *Documento de Opinión*, nº 73/2014, IEEE, 30 jun. 2014, disponible en el Web: http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2014/DIEEEO73-2014_ContextualizacionGuinea_S_Morales.pdf. [Consulta: 07 jun. 2017].
- MUGRIDGE David, «Malaise or Farce – The International Failure of Maritime Security», *Defense & Security Analysis*, 25:3, Routledge, Sep. 2009, DOI: 10.1080/14751790903201448, ISSN 1475-1798.
- MUÑOZ DELGADO Juan Carlos, «A modo de introducción: La lucha contra la piratería en perspectiva» en MUÑOZ DELGADO Juan Carlos *et al.*, *La piratería emergente en el Golfo de Guinea. Estrategia de la UE para el Golfo de Guinea. Monografía 143 ESFAS*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2014, ISBN: 978-84-9091-018-4, disponible en el web: http://www.defensa.gob.es/ceseden/Galerias/destacados/publicaciones/monografias/ficheros/143_LA_PIRATERIA_EMERGENTE_EN_EL_GOLFO_DE_GUINEA_ESTRAEGIA_DE_LA_UE_PARA_EL_GOLFO_DE_GUINEA.pdf. [Consulta: 30 may. 2017].
- MURPHY Martin N., «Chapter One: Contemporary Piracy», *The Adelphi Papers*, 47:388, DOI: 10.1080/05679320701508088, ISSN: 0567-932X.
- NAVAL TODAY, «Obangame Express a platform for increasing maritime security in Gulf of Guinea», 21 MAR 2017, Naval Today, disponible en el web: <http://navaltoday.com/2017/03/21/obangame-express-a-platform-for-increasing-maritime-security-in-gulf-of-guinea/>. [Consulta: 30 may. 2017].
- PÉROUSE DE MONTCLOS Marc Antoine, «Maritime Piracy in Nigeria: Old Wine in New Bottles?», *Studies in Conflict and Terrorism*, Vol 35, 2012, DOI: 10.1080/1057610X.2012.684651, ISSN: 1521-0731.
- SANTÉ José M^a, *Prevención de la evolución de conflictos sociales en conflictos armados. Diagnóstico de sociedades*, Director: DIAZ BARRADO Castor, Tesis doctoral, Madrid, Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado de la Universidad Nacional a Distancia, 2015, disponible en el web: http://62.204.194.43/fez/eserv/tesisuned:IUGM-Jmsante/SANTE_ABAL_Jose_M_Tesis.pdf. [Consulta: 23 feb.2017].
- SANTÉ José M^a, «Nigeria, elenco de conflictos», *Documento de Análisis del IEEE 03/2017*, 18 enero 2017, disponible en el web: http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_analisis/2017/DIEEEA03-2017_Nigeria_JMSA.pdf. [Consulta: 30 may. 2017].
- SANTÉ José M^a, «Nigeria, elenco de conflictos. Diagnóstico de sociedad (I)», *Documento de Análisis, nº 14/2017, IEEE*, 1 mar. 2017, disponible en el web: http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_analisis/2017/DIEEEA14-2017_Nigeria_Diagnostico_xIx_JMSA.pdf. [Consulta: 30 may. 2017].

- SANTÉ José M^a, «El papel de las organizaciones de seguridad en África» en CALDUCH CERVERA Rafael *et al.*, *La arquitectura de seguridad internacional: ¿un proyecto en quiebra?*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2017, disponible en el web: https://publicaciones.defensa.gob.es/media/downloadable/files/links/d/s/dsd_73_la_arquitectura_de_seguridad.pdf. [Consulta: 30 may. 2017], NIPO: 083-17-030-X.
- SANTÉ José M^a y ROMERO DEL HOMBREBUENO Miguel, «Nigeria, elenco de conflictos: La insurgencia en el Delta del Níger», *Documento de Análisis del IEEE 27/2017*, 31 may. 2017, disponible en el web: http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_analisis/2017/DIEEEA27-2017_Nigeria_ElencoConflictos_JMSA-MiguelRomero.pdf. [Consulta: 5 jun. 2017].
- SANTÉ José M^a, *Prevención de la evolución de conflictos sociales en conflictos armados. Diagnóstico de sociedades*, Director: DIAZ BARRADO Castor, Tesis doctoral, Madrid, Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado de la Universidad Nacional a Distancia, 2015, disponible en el web: http://62.204.194.43/fez/eserv/tesisuned:IUGM-Jmsante/SANTE_ABAL_Jose_M_Tesis.pdf. [Consulta: 23 feb.2017].
- SERGI Bruno S. y MORABITO Giacomo, «The Pirates' Curse: Economic Impacts on the Maritime Piracy», *Studies in Conflict and Terrorism*, 39:10, Routledge, 2016, DOI:10.1080/1057610X.2016.1144918, ISSN: 1057-610X.
- STEFFEN Dirk, «Troubled waters? The use of the nigerian navy and pólíce in private maritime security roles», Center for International Maritime Security, 1 Jul. 2014, disponible en el web: <http://cimsec.org/troubled-waters-use-nigerian-navy-police-private-maritime-security-roles/11918>. [Consulta: 31 may. 2017].
- SUAREZ DE VIVERO Juan Luis, «Marco Geopolítico y políticas de la UE en la cuenca atlántica» en MUÑOZ DELGADO Juan Carlos *et al.*, *La piratería emergente en el Golfo de Guinea. Estrategia de la UE para el Golfo de Guinea. Monografía 143 ESFAS*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2014, ISBN: 978-84-9091-018-4.
- SUMMERS Harry G. Jr., *On Strategy*, New York, Random House, 1995, ISBN: 0-89141-563-7.
- THORUP Mikkel, «Enemy of Humanity: The Anti-Piracy Discourse in Present-Day Anti-Terrorism», *Terrorism and Political Violence*, 21:3, Routledge, 2009, DOI: 10.1080/09546550902950282, ISSN: 0954-6553.
- UNITED NATIONS DEVELOPMENT PROGRAMME, «Niger Delta Human Development Report», en *Human Development Reports*, United Nations, 2006, disponible en el web: <http://hdr.undp.org/en/content/human-development-report>. [Consulta: 5 jun. 2017].

URCELAY VERDUGO José Luis, «La piratería en el Golfo de Guinea: retos y soluciones», en MUÑOZ DELGADO Juan Carlos *et al.*, *La piratería emergente en el Golfo de Guinea. Estrategia de la UE para el Golfo de Guinea. Monografía 143 ESFAS*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2014, ISBN: 978-84-9091-018-4, disponible en el web: http://www.defensa.gob.es/ceseden/Galerias/destacados/publicaciones/monografias/ficheros/143_LA_PIRATERIA_EMERGENTE_EN_EL_GOLFO_DE_GUINEA_ESTRAEGIA_DE_LA_UE_PARA_EL_GOLFO_DE_GUINEA.pdf. [Consulta: 30 may. 2017].

YAOUNDE SUMMIT, *Code of conduct concerning the repression of piracy, armed robbery against ships, and illicit maritime activity in west and central Africa, Yaounde, 25 Jun. 2013*, disponible en el web http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Documents/code_of_conduct%20signed%20from%20ECOWAS%20site.pdf. [Consulta: 31 may. 2017].

Capítulo V

Capítulo V

El Mediterráneo y la migración ilegal. El tráfico humano

Paloma González del Miño

Resumen

La intensificación de las corrientes migratorias irregulares hacia la UE desde las tres principales rutas del Mediterráneo, derivada de los conflictos políticos, económicos y sociales en determinados países de Oriente Medio, África y Asia, ha supuesto la mayor crisis humanitaria, a la vez que un reto en cuanto a su gestión. En esta lógica, la inmigración irregular se convierte en un tema principal del escenario geopolítico. Sin embargo, las políticas comunitarias continúan sesgadas hacia la seguridad, el control fronterizo y el aumento de tendencias re-nacionalizadoras en determinados Estados. El objetivo de este trabajo es analizar el fenómeno migratorio a través de las rutas por el Mediterráneo, sus características y consecuencias.

Palabras clave

Migraciones irregulares, Mediterráneo, Unión Europea, seguridad, tráfico humano.

Abstract

The intensification of irregular migratory flows to the EU from the three main Mediterranean routes, resulting from political, economic and social conflicts in certain countries of the Middle East, Africa and Asia, has been the greatest humanitarian crisis, as well as a challenge in terms of its management. In this logic, irregular immigration becomes a major theme of the geopolitical scenario. However, community policies continue to be biased towards security, border control and the increase of re-nationalizing tendencies in certain States. The objective of this work is to analyse the migratory phenomenon through Mediterranean routes, its characteristics and consequences.

Key words

Irregular migration, Mediterranean, European Union, security, human trafficking.

Introducción

En un mundo donde el 3,3% de la población mundial es inmigrante, el Mediterráneo se posiciona como una de las rutas migratorias de mayor complejidad, dinamismo y más numerosas. En la segunda década del siglo XXI, la Unión Europea (UE) está recibiendo un flujo constante y elevado de migrantes y refugiados sin precedentes, siendo el Mediterráneo uno de los focos trascendentales de tránsito. Por tanto, este mar se viene posicionado como un referente en la confluencia de sistemas migratorios de alto interés, Europa comunitaria se identifica como una de las regiones de mayor acogida del mundo y, África y Asia se mantienen como zonas de gran movilidad. Si tradicionalmente la tendencia migratoria respondía al menor desarrollo de los países de origen, actualmente no es el único factor que provoca la migración, puesto que a esta razón se suma la situación política de los países emisores.

La «crisis migratoria en Europa», también denominada como «crisis migratoria en el Mediterráneo» o «crisis de los refugiados» se convierte en un tema central del debate político y social, al alcanzar un punto álgido a partir de 2015, mediante una explosión crítica desde el punto de vista humanitario, provocada por el aumento sin precedentes del flujo descontrolado de refugiados, demandantes de asilo, emigrantes económicos y otros migrantes en situación de vulnerabilidad, que a través de vías de acceso irregulares, entre ellas el Mediterráneo, pretenden llegar a países de la UE. En este sentido, combina diferentes tipos de actores con una misma finalidad, provocando la mayor confluencia migratoria y humanitaria, sin antecedentes, desde la Segunda Guerra Mundial.

Las actuales causas que provocan las migraciones forzadas utilizando el Mediterráneo como tránsito se encuentran en la duración de la guerra en Siria, la conversión de Libia en un Estado fallido, la desestructuración de Iraq, la situación inestable en Afganistán, la ocupación fáctica de territorio por DAESH, a lo que hay que sumar el deterioro progresivo de las condiciones de vida en determinados países de África y Asia o la masificación sufrida en los campos de refugiados en Jordania, Líbano, Turquía e Iraq. En suma, la mayoría de los migrantes que buscan entrar en la UE están huyendo de la violencia, los conflictos armados, así como de la pobreza, la desigualdad, la violación de los derechos humanos y la inseguridad que impregna a sus países de origen.

Desde hace años, la inmigración constituía un núcleo de atención tanto de la opinión pública como de las políticas de la UE. Sin embargo, no había adquirido tanta intensidad como en la etapa actual por las cifras tan elevadas alcanzadas, por las tragedias humanas y por la vulnerabilidad derivada de esta inmigración forzosa.

La mal llamada «crisis de los refugiados» que aglutina bajo esta denominación a personas que aspiran a obtener la catalogación de refugiados como a inmigrantes que buscan mejorar sus condiciones socio-económicas, verifica su doble vertiente en el

sentido de catástrofe humanitaria y crisis para la UE poniendo de manifiesto las limitaciones estructurales de las políticas comunitarias.

Esta crisis en constante aceleración, adquiere entidad y se convierte en foco de mayor atención internacional en 2014 en la isla de Lampedusa como destino preferente desde las rutas del Mediterráneo, alcanzando un punto álgido al año siguiente, para continuar en esta misma línea de incremento. Miles de personas escapan de Siria a través de Turquía atravesando el Mediterráneo entre la costa occidental de la Península de Anatolia y las islas griegas del mar Egeo, una vía menos peligrosa que la una Libia con Italia.

Así mismo, el carácter multidimensional de la crisis supone, como señala el profesor Arango «además de exorbitantes costes humanos, un colapso del sistema europeo de asilo y refugio; una falla sistémica de la solidaridad hacia los migrantes forzosos y entre los Estados miembros; y reiteradas vulneraciones de la legislación comunitaria e internacional. Es una crisis que erosiona la autoridad de las instituciones comunitarias, amenaza el mantenimiento de la libre circulación en el espacio *Schengen*, agudiza las fracturas Norte-Sur y Este-Oeste en la UE y proporciona abundante combustible al ascenso de la xenofobia, los sentimientos antiinmigración y el euroescepticismo. De ahí que pueda ser calificada de histórica o de existencial¹».

Las travesías marítimas irregulares se concentran en el Mediterráneo ante el cierre en cadena de otras fronteras europeas, empezando en septiembre de 2015 por Hungría y continuando con Eslovenia y los demás países de la ruta de los Balcanes, desde Austria a Macedonia. Si Lampedusa fue el primer destino, la situación revierte cuando se extiende a Grecia y a otros países. Lo que en principio se concebía como un problema entre migrantes forzosos irregulares que pretendían asentarse en los países del norte de Europa, deriva en un flujo de tal magnitud y en el cambio de percepción, confirmando la improvisación de medidas europeas (en cuanto a entradas y recepción) y promoviendo reformas en la reglamentación. Esta debilidad de los mecanismos implementados por la UE junto a la falta de solidaridad de los Estados miembros se verifica en las limitaciones estructurales en materia de inmigración y asilo y en una deriva re-nacionalizadora, utilizando la gestión de la crisis como detonante en pro de políticas reorientadas hacia la seguridad y el control fronterizo, frente a otros derechos o principios fundamentales del acervo comunitario.

Así mismo, y bajo la presión de la opinión pública, se produce una oportunidad para la europeización de la política migratoria aprovechada por la Comisión Europea, que viene incidiendo en la necesidad de elaborar como respuesta a la crisis la acción coordinada y una política migratoria asentada en la solidaridad entre Estados, las responsabilidades individuales de los países miembros y la cooperación pragmática. Sin

¹ ARANGO, Joaquín, «A través del Mediterráneo: tragedia de los refugiados y crisis de la UE», Anuario CIDOB de la inmigración 2015-2016, Barcelona, 2016, p. 32.

embargo, los resultados todavía son precarios y sigue enfrentando, por un lado, a los Estados comunitarios entre sí y, por otro, a la Comisión Europea y a los Estados miembros. Tampoco las estrategias adoptadas denotan su carácter global al primar el control de fronteras externas, persuadir a los países de origen para que colaboren a cambio de compensaciones o firmando acuerdos, como en el caso de Turquía, por el que este país se compromete a bloquear la salida de embarcaciones y aceptar las devoluciones.

La crisis aglutina no solo a migrantes forzosos en virtud de las condiciones sociopolíticas de sus países de origen y demás demandantes de protección internacional, sino a los denominados migrantes irregulares económicos, que se encuentran menos dotados de legitimación en cuanto a admisión y tránsito, siendo, todavía, más vulnerables. Este análisis parte de la importancia geoestratégica del Mediterráneo y el papel que ha alcanzado como ruta de inmigración ilegal, centrandolo en los flujos migratorios acontecidos desde la segunda década del siglo XXI hasta 2017, en donde se abordan las tres rutas migratorias del Mediterráneo. Así mismo, se incluye de manera colateral diferentes mecanismos implementados por la UE como herramientas de actuación en un conflicto migratorio.

En esta lógica analítica de considerar al Mediterráneo como un punto de articulación de movimientos migratorios, al ser una de las fronteras exteriores de la UE, las políticas implementadas denotan las perspectivas particulares y los intereses de los Estados miembros, con lo que se produce una fragmentación interna de la UE, a lo que se añade las débiles respuestas en cuanto a coordinación y eficacia, lo que convierte a estas crisis en un problema estructural, con un impacto significativo no solamente en el discurso político sino también en la opinión pública dividida entre el aumento de las tendencias xenófobas en determinados países de la UE y el cuestionamiento a una política migratoria abierta. Todo esto, en un contexto de mayor complejidad como el actual de la UE como consecuencia de la conjunción de la crisis económica, política y de liderazgo.

El Mediterráneo: importancia geoestratégica y eje de tránsito migratorio

El Mediterráneo, desde una visión amplia, es un área compuesta por dos ámbitos interrelacionados: marítimo y terrestre que comprende 22 Estados ribereños. Por tanto, el Mediterráneo como concepto representa un conjunto geopolítico y un espacio geoeconómico que conecta tres continentes: Europa, Asia y África. Pese a su carácter de mar cerrado, estrecho y largo con 3.800 Km. desde Gibraltar a Port-Said, con una anchura media de 400 millas aunque goza de una profundidad destacable de 1800 metros, supone un espacio característicamente diverso y considerablemente complejo.

Desde el ámbito geoestratégico, la cuenca mediterránea constituye una identidad pese a las diversidades Norte-Sur y Este-Oeste, cuyo núcleo unificador es precisamente el mar.

Este conjunto geopolítico, siendo el único del mundo que responde al nombre de un mar, no es solamente «un mar y sus costas, sino también los numerosos Estados que rodean esta extensión marítima²». Efectivamente, estamos ante un subsistema dentro del sistema internacional caracterizado por el comportamiento no lineal en cuanto a las interacciones entre actores diversos, en el que el mar se posiciona como un nexo de diferentes realidades geopolíticas, económicas y culturales.

En este sentido, diversos autores (Said Ahmed, Girón-Pasjovic, Balta o Günter Brauch) consideran más apropiado el concepto de «espacio Mediterráneo» como la conjunción de un mar (criterios estrictamente geográficos), un espacio (insertando variables geográficas, políticas, medioambientales, históricas y culturales-religiosas) y una región con elementos propios, de geometría variable y con límites flexibles. Cada uno de «estos espacios puede ser entendido en una visión reducida, media o amplia³».

El Mediterráneo posibilita, al menos, tres enfoques: *geoeconómico*, en el sentido de unión de realidades diferenciadas, siendo una percepción eminentemente europea, principalmente de los países de Europa del sur; una visión *geopolítica* de separación de civilizaciones, con una delimitación entre Norte y Sur o entre el Gran Oriente Medio y la zona MENA, que respondería a la apreciación de Estados Unidos; y *geopolítico*, en cuanto área de competencia entre potencias. Ninguno de estos enfoques aprehende esta realidad plural, que cómo ya expresó Bichara Kader, el Mediterráneo «es demasiado estrecho para separar y demasiado ancho para confundir».

Este mar se caracteriza por ser una zona neurálgica en cuanto a concentración de gas y petróleo; una cuenca decisiva del tráfico mundial civil y militar; una frontera que divide realidades en términos sociales o económicos tan agudos que se ilustran con el manido ejemplo de que la diferencia en cuanto a PIB *per cápita* es 1 a 13, más alta que la que separa Estados Unidos de México (1 a 7)⁴; y una arteria de comunicación por la que se accede al Canal de Suez y, en el oeste, al Atlántico mediante el Estrecho de Gibraltar, conectando el Índico y el Atlántico, lo que multiplica su importancia geoestratégica para los Estados ribereños y a nivel global.

2 LACOSTE, Yves, «A Geopolítica do Mediterraneo, original Geopolitique de la Mediterranée», EDIÇÕES 70, Lisboa, 2006.

3 PRIEGO MORENO, Alberto, «Delimitación geográfico/conceptual del mediterráneo sur ¿Un regional *security complex*?», Comillas Journal of International Relations, nº6, 2016.

4 ECHEVERRÍA JESUS, Carlos, «El Mediterráneo: cruce de intereses estratégicos», Monografías del CESEDEN 118, IIEE, Madrid, 2011.

Además, este mar, origen histórico de la civilización occidental, es uno de los núcleos de mayor conflictividad del planeta, pudiendo ser catalogado como un lugar de «equilibrio inestable» en virtud de los conflictos limitados asentados⁵.

Históricamente, la ubicación geográfica del Mediterráneo le convirtió en tradicional ruta migratoria. El fenómeno migratorio es, en buena parte, aunque no la única, reflejo del desequilibrio existente entre el lugar de origen del migrante y su destino, que en el Mediterráneo se ve favorecido por la proximidad geográfica de África. Tradicionalmente, el continente europeo ha sido un escenario de importantes desplazamientos de población que utilizaban la ruta mediterránea. Desde los años cincuenta, Europa revitaliza este papel como receptora de grandes contingentes de inmigrantes al ser considerada como un polo de atracción económica, aunque con un patrón migratorio cambiante, denominado «sistema migratorio», que ha ido variando en cuanto a origen de los migrantes y asentamiento. Si en los años 50 y 60, países como Bélgica, Alemania, Francia o Reino Unido demandan trabajadores para su expansión económica, a finales de los ochenta, los países del sur de la UE se transforman en receptores de inmigrantes irregulares.

La tercera etapa de emigración a la UE se identifica a partir de la primera década del siglo XXI, con picos de expansión constantes. Esta fase combina emigrantes económicos con otros que huyen de los conflictos bélicos, la situación política del país emisor, la violación de los derechos humanos, la insurgencia de los grupos terroristas o las hambrunas, teniendo como uno de los polos de tránsito el Mediterráneo. Sin embargo, no será hasta la crisis de 2015 cuando estos flujos masivos de migrantes irregulares se conviertan en un problema estructural por la débil gestión efectuada por la UE y por el elevado número, generando el mayor movimiento de personas hacia Europa desde la Segunda Guerra Mundial.

El binomio seguridad-migraciones irregulares

El espacio Mediterráneo establece un sistema dinámico y complejo con dos fuentes de inestabilidad interconectadas. La primera de carácter socioeconómico asentada en las desigualdades entre las dos riberas de este mar, que lejos de aminorar se han ido incrementando y, la segunda, de índole político siendo también causa y agente de la primera⁶. Ambas pueden derivar en amenazas para la seguridad, abriendo el debate

5 PELLICE, Joaquín, «Mediterráneo: equilibrio inestable», *GESI*, 15/2016, Universidad de Granada - Grupo de Estudios en Seguridad Internacional, 2016.

6 PELLICER BALSALOBRE, Joaquín, «Mediterráneo: equilibrio inestable», Análisis GESI 15, 27 de junio de 2016, Disponible en: <http://www.seguridadinternacional.es/?=es/print/855>. Consultado: 16 de mayo de 2017.

político y jurídico sobre el sistema de protección humanitaria de la UE y los intereses nacionales. Además, las profundas transformaciones producidas por la globalización, acentúan aún más el binomio migraciones-seguridad⁷, así como, en ocasiones, se desdibuja por parte institucional, ya sean los países o la propia UE en este caso concreto, la distinción entre las causas de carácter voluntarias o forzadas que provocan la inmigración, que aumentan la complejidad y denotan circunstancias de naturaleza diferente.

Las transformaciones acaecidas en la sociedad internacional pusieron de manifiesto la necesidad de redefinir el concepto de seguridad sin las limitaciones del enfoque tradicional realista, mutando hacia una ampliación del componente securitario en la que los Estados se ven obligados a implicarse en sectores nuevos y diferentes, entre ellos las migraciones. Así, «una agenda de seguridad muy amplia tenderá a elevar la seguridad a una especie de elemento positivo universal -la condición deseada hacia la cual todas las relaciones tendrían que moverse-⁸». Por el contrario, la seguridad también es el resultado del consenso entre actores que poseen concepciones formadas subjetivamente y que son parte de grupos de personas que impulsan acciones colectivas de los Estados⁹.

La estrategia estatal relativa a las migraciones persigue que la normativa migratoria no afecte a la seguridad nacional de manera negativa, ya sea en el ámbito económico, social, político o en otro indicador como la convivencia interna. A su vez, el fenómeno migratorio tiene un componente dual en tanto que puede ser objeto de análisis desde la perspectiva de los países de procedencia como por parte de los países de destino. Para estos últimos, el enfoque de la seguridad se centra primordialmente en el control fronterizo y en la lucha contra la inmigración ilegal, así como en el temor de la aparición de tensiones ligadas a la integración y el terrorismo¹⁰. En opinión de un sector doctrinal, si bien es cierto que «la política de inmigración puede no ser un punto clave para contrarrestar el terrorismo, ésta puede ser una forma importante de abordarlo, particularmente facilitando la mejor aplicación de la inteligencia y aplicación de la ley¹¹». No hay que obviar que algunos de los terroristas que han actuado en ciudades

7 BRAVO ACEBEDO, Guillermo, «Las migraciones internacionales y la seguridad multidimensional en tiempos de la globalización», *Diálogo Andino*, nº 48, 2015.

8 PERNI, Orietta «Migraciones y Seguridad Societal en el Mediterráneo», *Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, nº 94, 2001, p. 3.

9 BUZAN, Barry; WAEVER, O; DE WILDE, J., «A New Framework for Analysis, Boulder», Lynne Rienne Publishers, 1998, p. 25.

10 AUBARELL, Gema, «Inmigración en el espacio euromediterráneo», Instituto Europeo del Mediterráneo, Disponible en: www.icmed.org.

11 OIM, «Migración y Seguridad», *Fundamentos de Gestión de la Migración - Desarrollo de Políticas sobre Migración*, vol. 2, 2014, p. 6.

como Londres o París han sido inmigrantes procedentes de Libia o Siria, que llegaron a la UE a través del Mediterráneo. Si traducimos a cifras, en función de las encuestas, como indica el Eurobarómetro de mayo de 2016, la inmigración (48%) y el terrorismo (39%) constituyen los principales retos a los que se enfrenta la UE. Tomando otro índice de referencia, la inmigración provoca una percepción negativa en el 56% de la población de la UE, con un porcentaje menor (36%) en los ciudadanos españoles¹².

Sin embargo, estos indicadores no pueden encubrir las significativas ventajas que la inmigración genera en los países de la UE, en tanto que la población inmigrante contribuye al crecimiento económico y al mantenimiento del Estado de bienestar europeo, realizando, en un porcentaje elevado, trabajos precarios o en la economía sumergida y dando una salida al problema del envejecimiento de la población europea. Estas lógicas refutan los discursos xenófobos y populistas que han asolado por parte de determinados grupos políticos en algunos países de la UE en los últimos años, donde ganan terreno argumentaciones de amenazas a la identidad ya sea nacional o europea debido a la variedad étnica y a los retos que genera la cohesión social, frente a otros planteamientos cooperativos en temas de inmigración.

Estos movimientos irregulares pueden ser percibidos como amenaza a la seguridad europea y a la de los países miembros, sin primar que lo que también significan es una amenaza a la propia seguridad humana de los inmigrantes que arriesgan su vida en las travesías y en condiciones inhumanas, que topan con la mayor militarización de las fronteras y con la introducción de nuevos instrumentos de vigilancia y control. Por su parte, el binomio seguridad-migraciones para los países de origen se proyecta en el hecho de que la falta de seguridad, en sus vertientes social, económica, civil y política, así como el déficit de gobernabilidad, son factores claves que provocan el fenómeno migratorio. Así pues, «las migraciones transnacionales se mueven desde áreas de alta inseguridad (...) hacia las que los emigrantes tienden a percibir como áreas de baja inseguridad¹³». Desde un enfoque pragmático, y debido al volumen y a las dinámicas que alcanzan en las últimas décadas, adquieren implicaciones para las políticas de seguridad nacional y comunitaria.

En este sentido de países con baja seguridad, resulta obvio que los migrantes que llegan a través del Mediterráneo procedan de Nigeria, Eritrea, Costa de Senegal, Somalia, Níger, Nigeria, Sudán, Mali y otros países africanos en menor número¹⁴,

12 EUROBARÓMETRO STANDARD 86, «Opinión pública en la Unión Europea otoño 2016. Informe nacional España», otoño 2016, <https://ec.europa.eu/spain/sites/spain/files/eb86-standard-spainsummary.pdf>. Fecha de consulta 12.06.2017.

13 PERNI, Orietta «Migraciones y Seguridad Societal en el Mediterráneo», Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, nº 94, 2001, p. 6.

14 TORI MORENO, Manuel, «Mediterráneo, un año después», Instituto Español de Estudios Estratégicos, Diciembre de 2016, p. 17.

además de Oriente Medio o Afganistán, donde se enquistan conflictos de larga duración y no existen posibilidades reales de integración que amenazan la vida de millones de civiles, forzando a muchos de ellos a abandonar su país de origen en busca de mejores condiciones. Para muchos migrantes de África y de Oriente Medio, dos áreas geográficas cercanas al continente europeo, la proximidad geográfica se convierte en otra de las razones que explican la llegada masiva de migración ilegal a la UE.

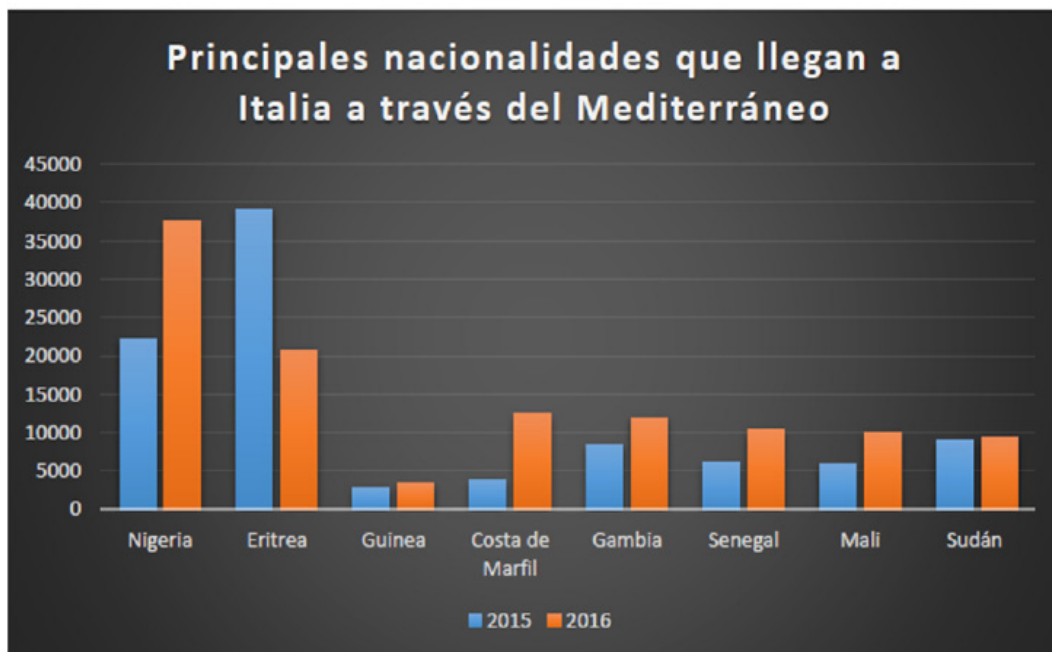


Imagen 1.- Fuente: Elaboración propia con datos de la OIM 2017. -Cifra en miles-.

En primer lugar, desde la región de Oriente Medio y Asia ha habido un aumento de las migraciones irregulares hacia Europa sobre todo en los últimos 6 años, a partir de las Primaveras Árabes. Los tres principales países emisores (Siria, Iraq, Afganistán) y en menor medida Pakistán e Irán tienen en común que el éxodo migratorio responde a cuestiones políticas y securitarias, derivadas de la inestabilidad interna. En este sentido, según Naciones Unidas 12 millones de sirios necesitan ayuda humanitaria, cinco millones han abandonado el país y casi el 50% de la población se ha desplazado, bien internamente o hacia el exterior¹⁵. En Iraq, desde el inicio de la guerra de 2003 a la actualidad, ha aumentado la violencia y el conflicto, además de DAESH que se ha expandido en distintas regiones, por lo que se calcula que en este período 430.000 personas han abandonado el país y aproximadamente 2 millones se han ubicado en la zona del Kurdistán¹⁶. Si inicialmente, sobre todo en el caso de los migrantes provenientes de Oriente Medio, se dirigían a Estados más seguros y prósperos de la

15 MACHON, Felipe, «El reasentamiento y la reubicación de refugiados y su aplicación en la actual crisis humanitaria», Documentos de Opinión del Instituto Español de Estudios Estratégicos (IEEE), Madrid, marzo 2017, p. 3.

16 *Op. cit.*, p. 3.

región, que funcionaban como Estados tapón, como el caso de Líbano y Jordania, el volumen masivo de llegadas provoca un colapso y se endurecen los requisitos de entrada en estos países de acogida¹⁷, lo que obliga al migrante a buscar otros destinos, quedando Turquía como el único destino del área regional.

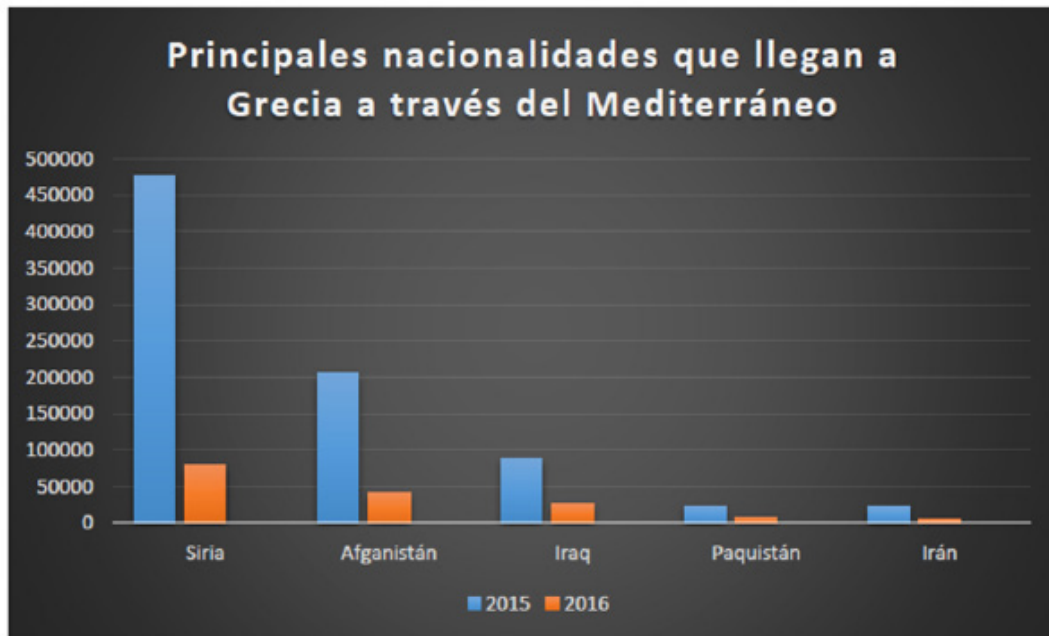


Imagen 2.- Fuente: Elaboración propia con datos de la OIM 2017. -Cifra en miles-.

En segundo lugar, la inestabilidad, los conflictos y las crisis de diversa índole en determinados países del continente Africano, ya sea Libia, el Cuerno de África y África subsahariana, se convierten en zonas emisoras de flujos migratorios con destino a Europa. Existe similitud en cuanto a condiciones entre los países africanos y los de Oriente Medio, que se centran en la crisis de gobernanza, altos índices de pobreza, zonas en guerra y la amenaza de los grupos terroristas. En definitiva, zonas de alta inseguridad, lo que provoca el deseo de llegar a Europa como destino final, aunque en la travesía por el Mediterráneo pongan en juego su propia vida, como demuestran los datos de la Organización Internacional de las Migraciones que identifica en más de 7.500 fallecidos en las distintas rutas mediterráneas, solamente en el año 2016¹⁸.

Estas cifras manifiestan la inoperancia de la comunidad internacional en la solución de conflictos. No hay una estrategia internacional clara para poner fin a la guerra en Siria. Afganistán está aún lejos de alcanzar cuotas de estabilidad a pesar de años de intervención internacional y en África conflictos como los de Libia, Darfur y Sudán

¹⁷ METCALFE-HOUGH, Victoria «The migration crisis? Facts, challenges and possible solutions», Odi Briefing, 2015.

¹⁸ ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL PARA LAS MIGRACIONES, «Migration Flows – Europe», disponible en <http://migration.iom.int/europe/>. Fecha de la consulta 14.03.2017.

del Sur no solo llevan años sin cerrarse sino que se están recrudesciendo¹⁹. Si a esto unimos, la no admisión de refugiados y migrantes irregulares por parte de los Estados del Golfo Pérsico, el endurecimiento de la situación política en Turquía, el cierre de fronteras por determinados Estados de la UE contradiciendo el código de *Schengen* y las graves deficiencias en cuanto acogida en Italia y Grecia, tenemos como resultado una situación de crisis migratoria en el Mediterráneo sin precedentes, tanto por el número de refugiados como de migrantes económicos.

Flujos migratorios en el Mediterráneo: el tráfico humano

La realidad que marca las migraciones a través del Mediterráneo explica la ascensión de los riesgos que está dispuesto a asumir el emigrante ante un estado de necesidad. A su vez, se ha convertido en un reto complejo para la UE inmersa en una etapa convulsa como consecuencia de la conjunción de distintas crisis, principalmente económica, política y de liderazgo. La debilidad «de una política integral comúnmente aceptada se traduce en un mayor esfuerzo renacionalizador de la gestión de las migraciones, un asunto que se considera vital para el futuro de la Unión. La política migratoria sigue siendo, en el ámbito de la UE, el último bastión de la soberanía nacional por encima de otras políticas que también tienen un fuerte componente nacional, como son la exterior o la de defensa²⁰».

Los actores migrantes

Cabe distinguir dentro de la categoría de migrantes entre los refugiados y los migrantes económicos. Se incluyen dentro de la primera clasificación aquella persona que con «fundados temores de ser perseguida por motivos de raza, religión, nacionalidad, pertenencia a determinado grupo social u opiniones políticas, se encuentre fuera del país de su nacionalidad y no pueda o, a causa de dichos temores, no quiera acogerse a la protección de tal país²¹». Por su parte, se suelen utilizar distintos sinónimos peyorativos (clandestino, ilegal, indocumentado, etc.), para denominar a la persona que entra sin

19 AMNISTÍA INTERNACIONAL, Informe anual de 2016/2017, disponible en <https://www.amnesty.org/es/latest/news/2017/02/amnesty-international-annual-report-201617/>. Fecha de la consulta 10.03.2017.

20 FUENTE COBO, Ignacio, «Las migraciones en el espacio euromediterráneo: los escenarios posibles», Instituto Español de Estudios Estratégicos, 28 de junio de 2017, p. 3.

21 Artículo 2 Convención de Ginebra de 1951 sobre el Estatuto de los Refugiados.

autorización o vive en un país del cual no es ciudadano, sin respetar las leyes relativas a la entrada de extranjeros, son los inmigrantes irregulares²², cuyo calificativo resulta más neutral y académico. Este modelo de migrante, por lo general huyen de la pobreza, la falta de recursos o de la inseguridad que impregna a sus países. En este orden de conceptos, todos los países que han suscrito la Convención de Ginebra de 1951 tienen la obligación de abrir un procedimiento de asilo para determinar si los migrantes que llegan a sus fronteras poseen la condición de refugiado o pertenecen al grupo de migrantes económicos.

Los inmigrantes que acceden a las rutas del Mediterráneo, en la mayoría de casos, recorren largas distancias atravesando países para llegar al lugar desde el que partirán hacia Europa. Así mismo, durante el recorrido se enfrentan a multitud de obstáculos, como la obligación de pagar a mafias que les facilitan atravesar determinadas fronteras, al tiempo que se establece una relación con los contrabandistas de personas proveedores de una serie de servicios que pueden ir desde el transporte hacia Europa, hasta alimentación y alojamiento donde hospedarse. Esto supone que los inmigrantes ilegales contraen compromisos económicos con estas redes de tráfico, siendo más vulnerable la situación de las mujeres y de los niños.

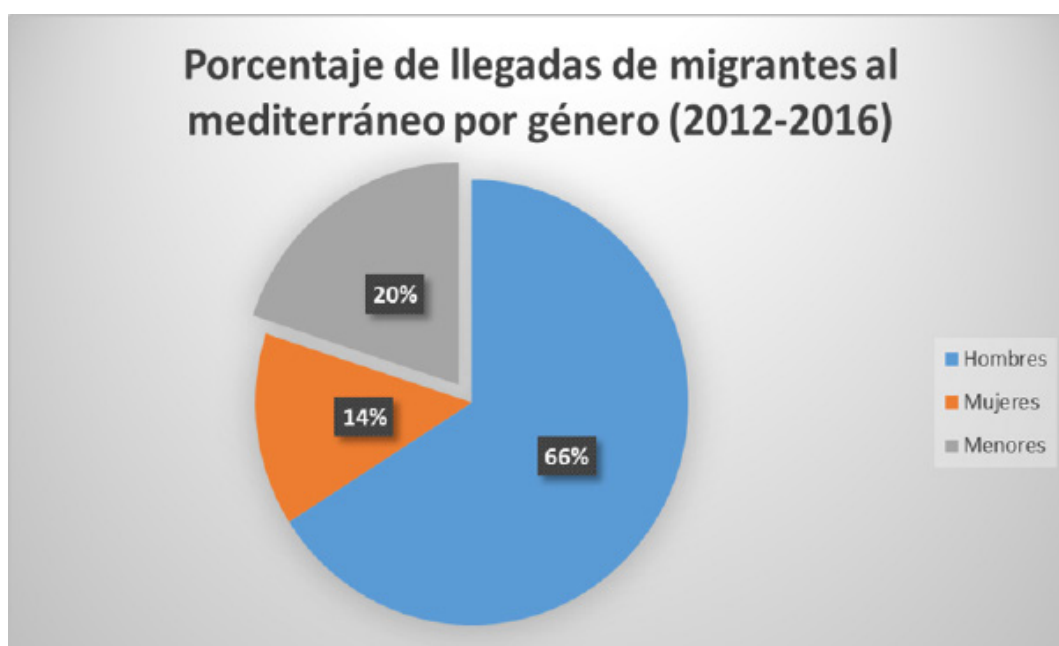


Imagen 3.- Fuente: Elaboración propia con datos de ACNUR 2016. *Menores acompañados: 16% Menores no acompañados: 4%.

Se ha ido produciendo un aumento significativo de mujeres y niños. Según Europol, en enero de 2016, el 55 % de los migrantes llegados a la UE eran mujeres y niños, lo

22 CASTLES, Stephen, «Migración irregular: causas, tipos y dimensiones regionales», Migración y Desarrollo, nº 15, 2010.

que se traduce en un indicador relevante en comparación al 34% del año anterior²³. Del mismo modo, otro dato preocupante, es la conexión, cada vez más frecuente entre el contrabando de personas con la posterior explotación de mano de obra infantil o con la explotación sexual, que muchas veces se ven obligados para amortizar la deuda contraída.

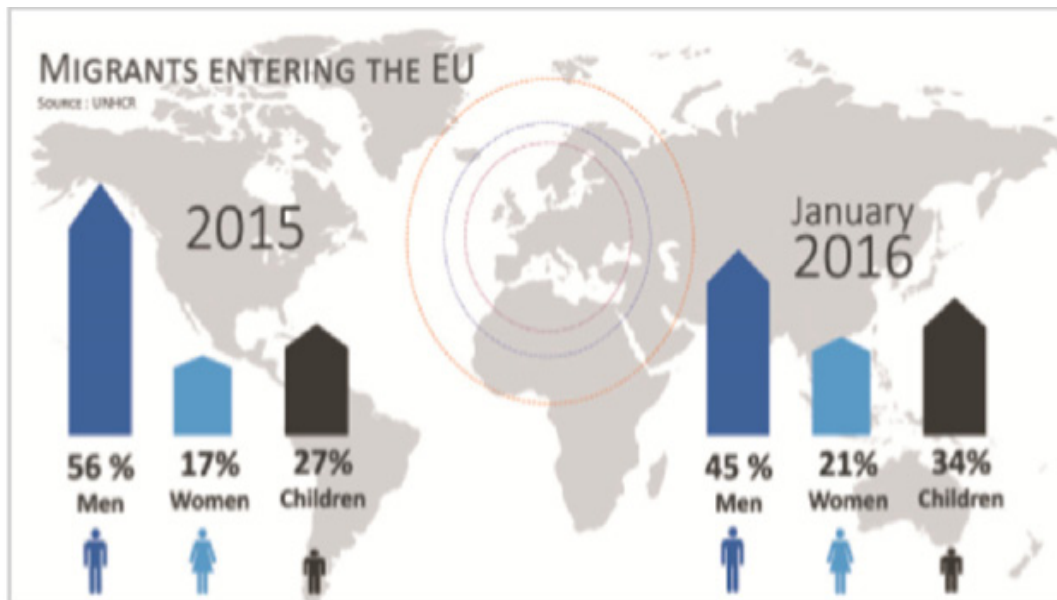


Imagen 4.- Fuente: Migrant Smuggling in the UE, Febrero de 2016, EUROPOL, Europol Public Information.

Las embarcaciones

Las embarcaciones en las que los migrantes realizan el trayecto están lejos de gozar de las medidas de seguridad que se requieran para una travesía de esas características. Las mafias de traficantes lanzan al mar a los migrantes en embarcaciones que son dirigidas por patronos sin experiencia, con embarcaciones que no llevan chalecos salvavidas ni equipos de salvamento y, que en la mayoría de casos, no portan agua potable o combustible suficiente para alcanzar las costas, puesto que se ha convertido en una práctica habitual cargar combustible solamente hasta las 200 millas. Hay que tener en cuenta que muchas de las personas no saben nadar, lo que aboca a una muerte en caso de naufragio si no se produce su rescate.

Dependiendo del precio que pagan, emprenden el viaje en los dos tipos de embarcaciones. Los que han pagado un precio más elevado, son transportados en

23 EUROPOL, «Migrant smuggling in the UE», *Europol Public Information*, [en línea] <https://www.europol.europa.eu/sites/default/files/documents/migrant_smuggling_europol_report_2016.pdf>. Fecha de consulta 16.06.2017.

pequeñas embarcaciones hasta unos barcos de madera, que en la ruta del Mediterráneo central han comprado a pescadores libios o importados desde Túnez y Egipto. Estas embarcaciones suelen ser más resistentes que las de aquellos que han pagado menos dinero, los cuales utilizan embarcaciones neumáticas.

Aunque las primeras acarrear mayor peligro por su defectuosa construcción, se consideran de mayor valor, dado que permiten el transporte de un número elevado de personas y resultan resistentes, permitiendo su utilización en caso de recuperarse. Las mafias de tráfico humano juegan en función de sus intereses con el mayor número de pasajeros en las embarcaciones, con la climatología, las salidas nocturnas, la ausencia de teléfonos satélites en las embarcaciones²⁴, e incluso, son obligados a no llevar ningún tipo de identificación.

En cuanto a los beneficios estimados de las organizaciones criminales, un viaje desde las costas de Mauritania en cayuco de unos 25 metros de eslora con capacidad para 150 personas supera los 1000 euros, pero los precios varían sustancialmente en función de la distancia, el tipo de embarcación y las condiciones de la salida. En este sentido, el tráfico de personas representa un lucrativo negocio para las mafias, con pocos riesgos asumidos para los organizadores, difícilmente detectable en origen y cuyos útiles empleados se pueden conseguir fácilmente²⁵.

Interpol estimó el beneficio de traficantes y contrabandistas de seres humanos en 2015 en el Mediterráneo en 6.000 millones de dólares²⁶. Respecto a la duración de la travesía se distingue entre las rutas de media-corta duración, de 10-12 horas de navegación (un ejemplo sería las que conectan África mediterránea con el Canal de Sicilia y África occidental con las Islas Canarias) y las rutas de larga duración, es decir, de 3-4 días (sirviendo como ejemplo las que enlazan Egipto y Libia con las islas de Malta y Sicilia Oriental)²⁷.

24 ACNUR: «Declaración de Alto Comisionado Adjunto sobre el nuevo naufragio en el Mediterráneo». Disponible en: <http://www.acnur.es/noticias/notas-de-prensa/2780-declaracion-de-alto-comisionado-adjunto-sobre-el-nuevo-naufragio-en-el-mediterraneo>. Fecha de consulta: 25.06.2017.

25 VELEZ ALCALDE, Francisco Javier, «Pateras, cayucos y mafias transfronterizas en África: el negocio de las rutas atlánticas hacia las Islas Canarias», Real Instituto Elcano, nº 14, 2008.

26 ARANGO, Joaquín, «A través del Mediterráneo: tragedia de los refugiados y crisis de la UE» Anuario CIDOB de la Inmigración 2016.

27 GIRONE, Stefania, «Las migraciones de tránsito: Estrecho de Gibraltar Vs Canal de Sicilia», Investigaciones geográficas, nº 54, 2011.

Las mafias y el contrabando de migrantes

Según Europol, más del 90% de los migrantes que han viajado a la UE utilizan los servicios que prestan las mafias²⁸. El contrabando de personas, tiene la característica singular de ser un fenómeno de tipo internacional que en ningún caso incumbe a un sólo país. La especificidad de este tipo de delito, denominado tráfico ilícito de personas y considerado como delincuencia transfronteriza grave y organizada²⁹ con implicaciones para la política de seguridad, es que los movimientos migratorios son realizados de modo voluntario y no forzoso. Por tanto, las redes mafiosas, se lucran con el pago facultativo de los migrantes. Esta distinción entre los dos conceptos es muy permeable, dado que resulta complejo establecer la voluntariedad del migrante, así como conocer la contribución que las redes mafiosas, a través de información falsa, han tenido en la toma de decisión del migrante. Sin embargo, no se puede descontar el esfuerzo de captación por parte de las redes mafiosas, bien por redes sociales, mediante intermediarios que los ponen en contacto con las mafias, o utilizando los negocios legales como medio de atracción. A partir de aquí se instalan en casas cerca de la playa donde esperan su turno durante días o meses³⁰.

Los itinerarios migratorios: rutas del tráfico ilegal a través del Mediterráneo

Desde 2009 a 2012, entraron en la UE más de 1,7 millones de inmigrantes. En cambio, el número de inmigrantes irregulares que utilizan las diversas rutas por mar, en este período, es bastante menor. Se calcula que entre 1998 y 2012, fueron 623.118 personas refugiadas y migrantes las que alcanzaron las costas de la UE de forma irregular, lo que supone una media de 40.000 personas al año. Ahora bien, desde el año 2013, esta cifra no ha hecho más que aumentar³¹. Según ACNUR, tan solo en

28 EUROPOL «Migrant smuggling in the UE», Europol Public Information, https://www.europol.europa.eu/sites/default/files/documents/migrant_smuggling_europol_report_2016.pdf. Fecha de consulta: 16.06.2017.

29 PROTOCOLO CONTRA EL TRÁFICO ILÍCITO DE MIGRANTES POR TIERRA, MAR Y AIRE, 15 de noviembre de 2000. Este Protocolo complementa la Convención de Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional.

30 14º INFORME DE SESIÓN 2015-2016 DEL EUROPEAN UNION COMMITTEE OF THE HOUSE OF LORDS, «Operation Sophia, the EU's naval mission in the Mediterranean: an impossible challenge», The Authority of the House of Lords, (13 de mayo de 2016). <http://www.publications.parliament.uk/pa/ld201516/ldselect/lddeucom/144/144.pdf>. Fecha de consulta: 25.07.2017.

31 Fuente: Organización Internacional para las Migraciones (OIM), Disponible en: <http://missingmigrants.iom.int/> Fecha de consulta: 16.06.2017.

este año llegaron 60.000 personas por mar a través del Mediterráneo, mientras que nueve meses después, es decir, septiembre de 2014, la llegada de refugiados y migrantes irregulares a la frontera meridional asciende a 130.000³². El enorme crecimiento progresivo se aprecia en 2015, pues solamente a las costas italianas llegaron 153.842, superando el millón de personas en el total europeo, superándose en años posteriores.

TOTAL ARRIVALS BY SEA AND DEATHS IN THE MEDITERRANEAN 2016-2017				
	1 JANUARY – 18 JUNE 2017		1 JANUARY – 18 JUNE 2016	
Country of Arrival	Arrivals	Deaths	Arrivals	Deaths
Italy	69,382	1,889 (Central Med. route)	56,329	2,449 (Central Med. route)
Greece	8,323	37 (Eastern Med. route)	157,676	376 (Eastern Med. route)
Cyprus	273 (as of 11/04)		345	
Spain	3,314 (as of 30/04)	59 (Western Med. route)	1,352 (as of 30/04)	86 (Western Med. route)
Estimated Total	81,292	1,985	215,702	2,911
Data on deaths of migrants compiled by IOM's Global Migration Data Analysis Centre. All numbers are minimum estimates. Arrivals based on data from respective governments and IOM field offices.				

Imagen 5.-

Ante esta situación de incremento invariable la UE ha implementado un conjunto de actuaciones, siendo las principales:

- La Operación Atalanta, primera operación marítima de la UE, realizada en el marco de la Política Europea de Seguridad y Defensa, supone dar un paso más allá de las misiones de mantenimiento de paz desarrolladas hasta ese momento y aprobar el uso de fuerza para, en su origen luchar contra la piratería en las costas somalís³³. El cometido de esta misión se centra en proteger a los buques del WFP (*World Food Programme*) encargados de transportar ayuda humanitaria, así como prestar especial atención a las zonas consideradas de alto riesgo.
- La Operación Tritón responde a la catástrofe de Lampedusa (octubre de 2013) en la cual fallecieron más de 300 personas. Italia puso en marcha la Operación *Mare Nostrum*, por el que se despliega un operativo de salvamento con el fin de evitar otra tragedia similar. El gasto del Estado italiano en la misión, 110 millones de euros, conlleva finalizar la misma, tomando el testigo la Operación Tritón, coordinada por *Frontex*. La Operación *Mare Nostrum*, posee dos diferencias sustanciales respecto la Operación Tritón: su objetivo central recae en el control

32 ACNUR, «Mediterranean Sea Arrivals in 2015: by Arrival Location, Country, Demographic and Country of Origin breakdown». <http://acnur.es/> Fecha de consulta: 16.06.2017.

33 DEL POZO, Fernando, «Aspectos operacionales de la lucha contra la piratería en Somalia», Real Instituto ELCANO, N°18, 2009.

de las fronteras, y no en el salvamento de las personas, y la financiación es mucho menor, 2.9 millones de euros mensuales, frente a los casi 10 millones con los que contaba la misión italiana. Sin embargo, la escasez de medios provoca que el Consejo Europeo convoque una reunión (23 de abril de 2015) en la que los Jefes de Gobierno deciden «reforzar rápidamente las operaciones de la UE Tritón y Poseidón triplicando como mínimo los recursos financieros a tal fin en 2015 y 2016 y reforzando la cantidad de los recursos, permitiendo de este modo el aumento de las posibilidades de búsqueda y rescate dentro de *Frontex*»³⁴.

- La Operación *Sophia* supone la principal misión de la UE de lucha contra el contrabando de seres humanos en el Mediterráneo central. Éste ambicioso plan, denominado EUNAVFOR MED, busca conseguir resultados inmediatos ante la situación de emergencia humanitaria y el auge de un mercado que se beneficia del contrabando de seres humanos. En este sentido, esta operación militar de gestión de crisis, se centra en «desarticular el modelo de negocio de las redes de tráfico ilícito y trata de personas en el Mediterráneo central meridional (operación EUNAVFOR MED SOPHIA), realizando esfuerzos sistemáticos para detectar, capturar y eliminar los buques y medios que utilizan o que se sospeche que utilizan los pasadores de fronteras o los tratantes de personas, de conformidad con el Derecho internacional»³⁵.

Como otra medida implementada por la UE ante la crisis migratoria en el Mediterráneo, la Comisión Europea presenta la Agenda Europea de Migración en la que se aprecia cierta autocrítica a la reacción «insuficiente» por parte de Europa. Para ello, se parte de diferenciar entre las acciones inmediatas, destinadas a contener la constante pérdida de vidas en el Mediterráneo, y las acciones a medio-largo plazo, en las que el objetivo es el estudio y la solución de las causas que motivan a las personas a arriesgar sus vidas tratando de alcanzar la UE³⁶. Entre las acciones de carácter inmediato, destaca la Operación *Sophia*, además de señalar la importancia de actuar inmediatamente en la reubicación de los migrantes a través del mecanismo de intervención de emergencia previsto en el artículo 78 del TFUE. Así mismo, se contempla la creación de programas regionales de desarrollo y de protección en el norte y el Cuerno de África para apoyar a los países que «soportan el peso de los flujos de refugiados». En cuanto a las acciones a largo plazo, la Comisión señala cuatro pilares para mejorar las limitaciones estructurales de la política migratoria de la UE:

34 Comunicado de la Reunión Extraordinaria del Consejo Europeo del 23 de abril de 2015. Disponible en: <http://www.consilium.europa.eu/es/press/press-releases/2015/04/23-special-euco-statement>. Fecha de consulta: 12.02.2017.

35 TARDY, Thierry, «Operation Sophia Tackling the refugee crisis with military means», European Union Institute for Security, nº 30, september 2015, p. 3.

36 DEL VALLE, Alejandro. «Unión Europea, Crisis de Refugiados y Limes Imperii», Revista General de Derecho Europeo, Vol.38, 2016, pp. 759-777.

reducir los incentivos a la migración irregular; gestión de las fronteras; una política común de asilo sólida; y una nueva política de migración legal.

En esta misma línea se inscribe la cumbre de La Valeta sobre inmigración (11 y 12 de noviembre de 2015), donde se aprueba un Fondo Fiduciario de Emergencia para África con el objetivo de atajar la inmigración irregular a través del Mediterráneo, así como abordar las causas profundas de este tipo de migraciones. Sin embargo, la financiación queda muy lejos de lo que se aspiraba, pues tan sólo se destinaron 78 millones de los 3.600 millones presupuestados y, a pesar de dibujar las líneas maestras a las que se debe atender (inversión en desarrollo, erradicación de la pobreza, soporte a la resiliencia, prevención y solución de conflictos, apoyo a las estructuras de los Estados de origen de los inmigrantes, y ayuda para combatir en origen las amenazas terroristas)³⁷, carece de un estudio minucioso de cada una de ellas.

Igualmente se firma (18 de marzo de 2016) un acuerdo entre la UE y Turquía, por el que este último Estado se compromete a bloquear la salida de embarcaciones con destino a Europa, además de aceptar la devolución de las personas que han conseguido llegar a Grecia después de esa fecha, una parte reducida de las cuales serán reasentadas en la UE. Como contrapartida, la UE ofrece a Turquía la futura exención de visados, 6.000 millones de euros para sufragar los gastos derivados de la acogida de refugiados e impulsar las conversaciones acerca del posible ingreso de Turquía a la UE.

Se opta por este acuerdo con Turquía por dos razones principales: es el Estado que puede frenar las travesías hacia Grecia y, en segundo lugar debido a que alberga el mayor número de refugiados y migrantes de todo el mundo, calculándose en 2, 7 millones en 2016.

Si la pretensión por parte de la UE con este acuerdo es la disuasión de los migrantes, los resultados son cuestionables. Por otro lado, existen muchas incertidumbres sobre el cumplimiento del acuerdo por parte de Turquía, pues en este tiempo se ha negado a cambiar su código antiterrorista, condición incluida en el acuerdo con la UE y el Presidente turco ha realizado diversas declaraciones, con tono amenazante, de cancelar el acuerdo debido a las críticas de países de la UE a la represión desencadenada por su gobierno tras el frustrado golpe de Estado de julio de 2016.

Además, por parte comunitaria, el acuerdo está generando desacuerdo en cuanto a avanzar en los capítulos de la negociación de adhesión abierta en 2005, precisamente por la situación de este país en temas como la democracia y el respeto de los derechos humanos.

37 Consejo Europeo, Consejo de la Unión Europea (2015, noviembre 11): «Cumbre de La Valeta sobre migración 2015 - material relativo a la actuación de la UE», Consejo Europeo, <http://www.consilium.europa.eu/es/meetings/international-summit/2015/11/11-valletta-summit-press-pack/>.

Desde 2012, la frontera terrestre entre Grecia y Turquía se había convertido en una ruta central de entrada de refugiados y migrantes en la UE. Ante esta situación, la actuación del gobierno griego lanza la operación *Aspida* («Escudo») para bloquear esta frontera, mediante el despliegue de 1.800 agentes de policía y la construcción de una valla de 10,5 kilómetros de longitud en la parte septentrional de esta frontera terrestre. Con la intensificación de estas medidas de seguridad se consigue reducir el número de inmigrantes irregulares en esta frontera pero se reubican en otras rutas, como las islas griegas, que es más peligrosa, o por la frontera entre Bulgaria y Turquía, en donde el gobierno búlgaro adopta fuertes medidas de seguridad con la construcción de una valla de 30 km, el despliegue de 1.572 agentes de policía y 141 vehículos de patrulla todoterreno.

Gran número de las medidas adoptadas por Grecia y Bulgaria para sellar la frontera suroriental de la UE con Turquía han sido financiadas mediante los fondos que ambos países han recibido de la UE. En definitiva, ante el bloqueo de fronteras los inmigrantes irregulares recurren a otras vías, principalmente marítimas.

Número de llegadas de migrantes al Mediterráneo por mes (2014 - mayo 2017)				
	2014	2015	2016	2017
Enero	3126	5000	72688	5483
Febrero	4336	6834	61532	11292
Marzo	7051	8866	37090	11075
Abril	16936	27936	13088	15124
Mayo	16302	39110	22112	17547*
Junio	25975	56223	24593	
Julio	28039	78085	26400	
Agosto	31773	130450	25820	
Septiembre	33564	163563	20886	
Octubre	22709	220579	30545	
Noviembre	13107	154467	17368	
Diciembre	8788	118379	11479	
TOTAL	211706	1009492	363601	60521

Fuente: Elaboración propia con datos de la OIM. Años 2014, 2015, 2016, 2017

*Último día contabilizado: 25 de Mayo de 2017

Imagen 6.-

El año 2016 pasará a la historia como el más mortífero en el Mar Mediterráneo. Mientras que en 2015 se registraron 3.784 víctimas, un año después, es decir, 2016, los fallecimientos aumentaron hasta las 5.098 personas, lo que supone una media de 14 fallecimientos al día.

Este incremento del número de fallecidos responde a varios motivos como pueden ser el uso de embarcaciones de peor calidad, la simultaneidad de salidas que complican

el salvamento y, especialmente, el desplazamiento de personas que tratan de llegar a Europa por la ruta del Mediterráneo Central, la más peligrosa³⁸.

Número de muertes en el Mar Mediterráneo por mes (2014 - mayo 2017)				
	2014	2015	2016	2017
Enero	12	82	370	257
Febrero	24	345	55	231
Marzo	10	61	324	305
Abril	50	1222	630	302
Mayo	329	96	1133	435*
Junio	318	32	389	
Julio	864	230	226	
Agosto	616	689	62	
Septiembre	813	269	368	
Octubre	126	434	437	
Noviembre	22	107	718	
Diciembre	95	217	386	
TOTAL	3279	3784	5098	1530

*Último día contabilizado: 25 de Mayo de 2017

Fuente: Elaboración propia con datos de la OIM. Años 2015, 2016, 2017/

Imagen 7.-

Las rutas utilizadas por los migrantes están cambiando y evolucionando continuamente, dado que son altamente adaptables a las condiciones en los países de origen, tránsito y destino. Mientras las redes de traficantes son extremadamente flexibles en cuando a buscar nuevas rutas, los migrantes asumen mayores riesgos y se eleva la cuantía de la travesía.

Actualmente hay tres rutas marítimas dominantes para cruzar desde los países de origen hasta el territorio europeo: la ruta de África central y occidental, la ruta de África oriental y la asiática, desde la región de Oriente Medio³⁹.

38 Organización Internacional para las Migraciones (OIM), Disponible en : <http://missingmigrants.iom.int/mediterranean> Fecha de consulta: 16.06.2017.

39 KUSCHMINDER, Katie, DE BRESSER, Julia y SIEGEL, Melissa, «Irregular Migration Routes to Europe and Factors Influencing Migrants. Destination Choices», Maastricht Graduate School of Governance (MGSoG), Maastricht University, 2015, pp. 25 y 26. Disponible en <http://migration.merit.unu.edu/research/projects/routes-to-europe/>. Fecha de la consulta 03.03.2017.

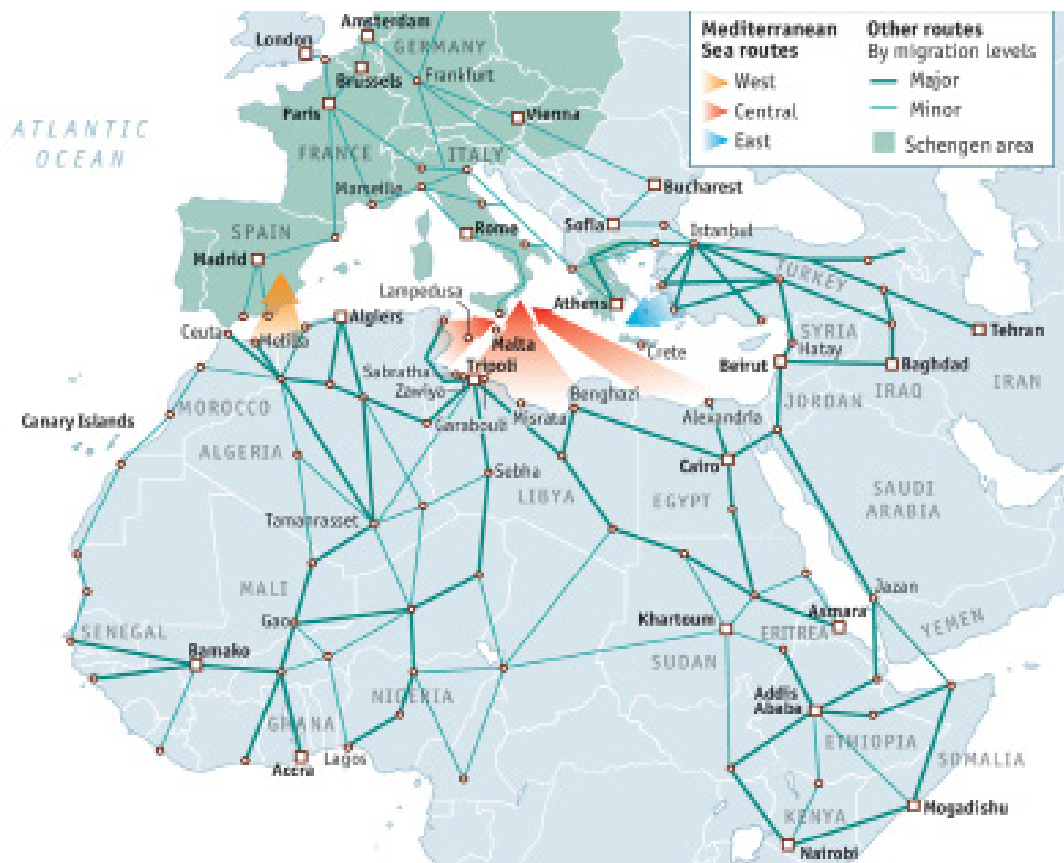


Imagen 8.-Fuente: The Economist 2016.

Mediterráneo central

El Mediterráneo central, que desde comienzos de este siglo había sido la principal ruta marítima de llegada de migrantes a la Unión Europea, vive desde el año 2013 un enorme incremento debido al bloqueo de otras fronteras terrestres y al desplazamiento de las mafias dedicadas al contrabando ilegal de personas a las costas libias⁴⁰.

Sólo en 2014, más de 276.000 migrantes irregulares entraron en la UE, lo que supera la cifra del 2013 en un 155%. Desde finales de 2015 y principios de 2016, volvió a producirse un repunte de llegadas a través de la ruta del Mediterráneo oriental. En el siguiente cuadro extraído de *Frontex* queda patente el enorme incremento experimentado en 2013 y 2014.

40 MARTÍNEZ-ALMEIDA DE NAVASQUÈS, M. «El control de la inmigración ilegal en la frontera exterior del Mediterráneo Central», Real Instituto El Cano, 2014.

	2013 (Jan-Dec)	2014 (Jan-Dec)
Central Mediterranean route (to south of Italy)	45 298	170 816
Eastern Mediterranean route (to Greece, Cyprus and Italy)	23 299	50 561
Total (all routes)	107964	276 113**

Imagen 9.-Fuente: *Frontex*, Risk analysis of 2016. *Frontex* 2499/2016, Informe publicado en mayo de 2016.

Amnistía Internacional cifra el número de personas desplazadas en todo el mundo en el año 2015 en 59, 5 millones, de los cuales lo naturales de África, representan un número sustantivo. El continente africano se ha caracterizado tradicionalmente por la intensidad de los desplazamientos migratorios, siendo África Subsahariana y El Cuerno de África dos zonas con mayor relevancia al respecto, debido a las presiones demográficas, a la pobreza, a los conflictos internos y regionales, o a la fragilidad endémica de algunos Estados. Así mismo, este escenario ha derivado en la radicalización de grupos terroristas y extremistas de diversas índole.

En esta lógica, la emigración irregular se convierte en una salida, que a su vez favorece el aumento de organizaciones de tráfico ilegal que facilitan a los migrantes la llegada a las personas que trataron de alcanzar las costas europeas en el 2016 a través del Mediterráneo central es la más alta jamás registrada: 181.000, de las cuales la mayoría tenían como destino Italia, que también alcanzó la cifra récord de llegadas a sus costas, con un aumento del 18% en relación al año 2015. La situación de inestabilidad en Libia, es el principal factor que explica que, este país, se haya convertido en el punto de partida de más del 90% de las personas que tratan de alcanzar Europa⁴¹ a través del Mediterráneo central. La proyección geopolítica de Libia, con su enorme extensión geográfica, la convierte en autopista del Sahel al sur y el caos interno constituye una buena base para embarcar a los inmigrantes hacia Europa. Sin embargo, ante el endurecimiento de la vigilancia naval entre Libia e Italia, en el marco de la llamada Operación *Sophia*, los traficantes empiezan a desviar el punto de partida a Egipto, lo que supone que la travesía aumenta en peligro y coste económico.

41 Fuente: Organización Internacional para las Migraciones (OIM), Disponible en: <http://missingmigrants.iom.int/mediterranean> Fecha de consulta: 16.06.2017.

Llegadas de migrantes a Italia a través del Mediterráneo				
	2014	2015	2016	2017
Enero	2.171	3.528	5.273	4.467
Febrero	3.335	4.354	3.828	8.972
Marzo	5.459	2.283	9.676	10.853
Abril	15.679	16.063	9.149	
Mayo	14.599	21.221	19.957	
Junio	22.641	22.905	22.339	
Julio	24.031	23.186	23.552	
Agosto	24.774	22.607	21.294	
Septiembre	26.107	15.924	16.975	
Octubre	15.393	8.916	27.384	
Noviembre	9.179	3.218	13.581	
Diciembre	6.732	9.637	8.428	
TOTAL	170100	153842	181436	24.292

Imagen 10.- Fuente: Elaboración propia con datos OIM y Años 2014 a 2017.

En relación con el perfil del desplazado, destaca el flujo de migración desde el África subsahariana. La mayoría de los migrantes provienen de Nigeria (21%), seguidos por Eritrea (11%), Guinea (7%) y Costa de Marfil (7%). Sigue aumentando las cifras de los denominados «migrantes vulnerables», mujeres y niños, alcanzando los 240.000 en 2015, de los que 181.000 desembarcados en Italia eran mujeres y aproximadamente unos 28.000 eran niños, la mayoría de ellos (91%) no acompañados⁴².

Mediterráneo oriental

La ruta oriental se ha convertido en una opción menos recurrida entre los migrantes que se adentran en el Mediterráneo hacia Europa. Aunque se caracteriza por la mayor duración del trayecto, también resulta mucho menos mortífera, sobre todo respecto al Mediterráneo central que concentra el 90% de fallecidos, observando que la disminución del flujo de personas desde esta ruta ha sido muy significativa desde inicios del año 2015⁴³.

⁴² Fuente: Organización Internacional para las Migraciones (OIM), Disponible en: <http://missingmigrants.iom.int/mediterranean>. Fecha de consulta: 16.06.2017.

⁴³ TORI MORENO, Manuel, «Mediterráneo, un año después», Instituto Español de Estudios

Los principales motivos en cuanto a su utilización se centran en el cierre de fronteras de los Estados que eran lugar de paso para la tradicional ruta de los Balcanes Occidentales (Albania, Macedonia y Bulgaria). Del mismo modo, el miedo a quedarse atrapados en Grecia, la ha hecho menos atractiva para los migrantes desde el 2015, año en el que el país recibió hasta 853.650 personas, llegando a registrar un total de 211.663 tan sólo en el mes de octubre. La nacionalidad de los inmigrantes que eligen esta vía son principalmente sirios y afganos. Hasta 479.648 sirios eligieron Grecia como destino en el año 2015⁴⁴.

La crisis griega provocada por el desplazamiento de población proveniente de Siria ,principalmente, provoca el acuerdo suscrito entre la Unión Europea y Turquía, multiplicando el valor de este último país como Estado tapón que frena/ o reubica a los migrantes. La presión migratoria se ha convertido en una baza favorable para Turquía ante la incapacidad de la UE y de sus Estados implicados en proporcionar una respuesta coordinada a la grave crisis humanitaria en otra frontera de la UE.

Llegadas de migrantes a Grecia a través del Mediterráneo			
	2015	2016	2017
Enero	1.472	67.415	1.387
Febrero	2.480	57.066	1.094
Marzo	6.583	26.971	1.326
Abril	11.873	3.650	
Mayo	17.889	1.721	
Junio	31.318	1.554	
Julio	54.899	1.920	
Agosto	107.843	3.540	
Septiembre	147.639	3.052	
Octubre	211.663	3.078	
Noviembre	151.249	1.932	
Diciembre	108.742	1.715	
TOTAL	853650	173614	3968

Fuente: Elaboración propia con datos de la OIM. Años 2015 a 2017

Imagen II.-

Estratégicos, Diciembre de 2016, p. 8. Fecha de consulta: 16.06.2017.

44 Fuente: Organización Internacional para las Migraciones (OIM), Disponible en: <http://missingmigrants.iom.int/mediterranean>. Fecha de consulta: 16.06.2017.

Mediterráneo occidental

Se ha incrementado el número de llegadas a través de la ruta del Mediterráneo occidental hacia España, tanto desde Marruecos y Argelia como a través de los enclaves de Melilla y Ceuta, sobre todo desde el último trimestre de 2016. Aun así, son cifras muy limitadas que no representan ni el 3% de todas las llegadas registradas a la UE, según declaraciones del Director de *Frontex*, Fabrice Leggeri. Hacía varios años, en concreto desde 2011, considerado como record hasta la fecha, que España dejó de ser destino masivo de flujos migratorios provenientes de África, bien a través del Estrecho de Gibraltar o por la ruta de las Islas Canarias.

En parte obedece al férreo control de Marruecos y a los sistemas desplegados por España y la UE, con inversiones millonarias en tecnología y en recursos, además de la positiva cooperación con países del norte de África. En el período «2007-2013, España destinó 290 millones de euros al control de las fronteras exteriores, superior a las cantidades destinadas por Italia (250) o Grecia (207). Una cifra que contrasta con la cantidad que España destinó al Fondo para los Refugiados, que se quedó en 9 millones de euros⁴⁵».

Si esta ruta alcanzó notable actividad en 2005 y 2006, con la llegada de unos 30.000 migrantes a las Islas Canarias procedentes de las costas senegalesas, mauritanas y marroquíes, tras los acuerdos de vigilancia fronteriza y repatriación firmados entre Mauritania, España, Senegal y Marruecos, más la puesta en marcha en 2013 de la Asociación para la movilidad (*Mobility Partnership*) entre la UE-Marruecos, estas cifras descendieron sensiblemente. Ahora bien, desde el 2015 el número se dispara hasta 10.200, lo que supone un 46% más que en 2014⁴⁶, aunque conviene diferenciar las llegadas a Ceuta y Melilla de las provenientes por el Estrecho de Gibraltar. De igual modo, la presión migratoria a través de Ceuta y Melilla se incrementa superando las 1.000 personas en 2016⁴⁷.

45 AMNISTIA INTERNACIONAL, «El coste humano de la fortaleza Europa», julio 2014, p. 24. <file:///C:/Users/Ucm/Downloads/euro50012014es.pdf>. Fecha de consulta: 18.06.2017.

46 LA VANGUARDIA DOSSIER, «El año de los refugiados. Otro proyecto que desafía a Europa», octubre 2015.

47 Fuente: Organización Internacional para las Migraciones (OIM), Disponible en: <http://missingmigrants.iom.int/mediterranean>. Fecha de consulta: 16.06.2017.

Conclusiones

La intensificación de flujos migratorios hacia la UE a través de diversas rutas, entre ellas las del Mediterráneo, conlleva a la mayor crisis migratoria desde la Segunda Guerra Mundial. La desesperación de las personas provocada por conflictos armados y de carácter económico, social y político, provoca que millones de seres humanos se jueguen la vida en busca de un futuro mejor. Este éxodo migratorio no posibilita por parte de la UE ofrecer una protección acorde con la normativa internacional y europea. Es más, la actual crisis es la expresión aguda de problemas antiguos y complejos, con variables múltiples que no pueden extirparse de inmediato, evidenciando la incapacidad de la UE para desacelerar estos movimientos masivos de población, bien por actuaciones tardías o por primar intereses políticos frente a desastres humanitarios.

La reacción de la UE a través de la contención de flujos migratorios fuera de sus fronteras, el retorno o la lucha contra la inmigración irregular, frente a la menor implementación de decisiones en el marco de la solidaridad internacional y comunitaria, aunque se hayan puesto en marcha operaciones de gestión de crisis para luchar contra el tráfico ilícito de personas o relativas al auxilio, denotan una base de securitización de este proceso. Sin embargo, también es una crisis de carácter humanitario, resultando débiles los marcos de acceso efectivo, seguro y legal de aquellas personas que necesitan protección.

La crisis ha puesto de manifiesto los riesgos de actuar post-conflicto, siendo misión de la sociedad internacional, y no solo de la UE, paliar las causas que provocan los desplazamientos de estos movimientos masivos de población. En este sentido, si las soluciones no llegan de los países de origen, los flujos migratorios continuarán, lo que demanda no tanto producir el debate y la reflexión en cuanto a las causas, sino implementar políticas que eviten o disminuyan las migraciones forzadas. En esta línea, la UE debe impulsar este proceso acorde con los valores solidarios, tolerantes y democráticos que detenta además del potencial jurídico que la caracteriza, lo que a su vez redundaría en la propia arquitectura comunitaria.

Europa no debe permanecer impasible ante el fenómeno migratorio. Primeramente, porque resulta un aspecto clave en la securitización comunitaria. En segundo lugar, porque la crisis migratoria está siendo utilizada, en el espacio intracomunitario, por movimientos, partidos xenófobos y nacionalistas, así como en el ámbito externo proyecta una imagen de debilidad institucional y de falta de consenso entre los países. Por último, porque la UE con su reacción está mermando los canales de protección internacional

Bibliografía

- ACNUR, «Mediterranean Sea Arrivals in 2015: by Arrival Location, Country, Demographic and Country of Origin breakdown». <http://acnur.es/>. Fecha de consulta: 16.06.2017
- AMNISTÍA INTERNACIONAL, Informe anual de 2016/2017, disponible en <https://www.amnesty.org/es/latest/news/2017/02/amnesty-international-annual-report-201617/>. Fecha de la consulta 10.03.2017.
- ARANGO, Joaquín, «A través del Mediterráneo: tragedia de los refugiados y crisis de la UE» Anuario CIDOB de la Inmigración 2016.
- ARIAS FERNÁNDEZ, Gil, «*Frontex*. La agencia europea para la gestión de la cooperación operativa en las fronteras exteriores de los Estados Miembros de la Unión Europea», 2007.
- BRAVO ACEBEDO, Guillermo, «Las migraciones internacionales y la seguridad multidimensional en tiempos de la globalización», *Diálogo Andino*, nº 48, 2015.
- DEL POZO, Fernando, «Aspectos operacionales de la lucha contra la piratería en Somalia», Real Instituto Elcano, N°18, 2009.
- DEL VALLE, Alejandro. «Unión Europea, Crisis de Refugiados y Limes Imperii», *Revista General de Derecho Europeo*, Vol.38, 2016.
- EUROPOL «Migrant smuggling in the UE», Europol Public Information, https://www.europol.europa.eu/sites/default/files/documents/migrant_smuggling_europol_report_2016.pdf. Fecha de consulta: 16.06.2017.
- EUROPOL, «Migrant smuggling in the UE», *Europol Public Information*, <https://www.europol.europa.eu/sites/default/files/documents/migrant_smuggling_europol_report_2016.pdf>. Fecha de consulta 16.06.2017.
- GAYRAUD, Jean-François, «El G9 de las mafias en el mundo», Tendencias Editores, París, 2007.
- GIRONE, Stefania, «Las migraciones de tránsito: Estrecho de Gibraltar Vs Canal de Sicilia», *Investigaciones geográficas*, nº 54, 2011.
- KUSCHMINDER, Katie, DE BRESSER, Julia y SIEGEL, Melissa, «Irregular Migration Routes to Europe and Factors Influencing Migrants' Destination Choices», Maastricht Graduate School of Governance (MGSoG), Maastricht University, 2015. <http://migration.merit.unu.edu/research/projects/routes-to-europe/>. Fecha de consulta: 03.03.2017.

- MANCHÓN CAMPILLO, Felipe, «El reasentamiento y la reubicación de refugiados y su aplicación en la actual crisis humanitaria», Instituto Español de Estudios Estratégicos, 2017.
- MARTÍNEZ-ALMEIDA DE NAVASQUÉS, M. «El control de la inmigración ilegal en la frontera exterior del Mediterráneo Central», Real Instituto Elcano, 2014.
- METCALFE-HOUGH, Victoria «The migration crisis? Facts, challenges and possible solutions», Odi Briefing, 2015.
- OIM, «Migración y Seguridad», Fundamentos de Gestión de la Migración - Desarrollo de Políticas sobre Migración, vol. 2, 2014.
- PELLICE, Joaquín, «Mediterráneo: equilibrio inestable», *GESI, 15/2016*, Universidad de Granada - Grupo de Estudios en Seguridad Internacional, 2016.
- PERNI, Orietta «Migraciones y Seguridad Societal en el Mediterráneo», Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, nº 94, 2001.
- PRIEGO MORENO, Alberto, «Delimitación geográfico/conceptual del mediterráneo sur ¿Un regional *security complex*?», *Comillas Journal of International Relations*, nº6, 2016.
- TORI MORENO, Manuel, «Mediterráneo, un año después», Instituto Español de Estudios Estratégicos, Diciembre de 2016.
- VELEZ ALCALDE, Francisco Javier, «Pateras, cayucos y mafias transfronterizas en África: el negocio de las rutas atlánticas hacia las Islas Canarias», Real Instituto Elcano, nº 14, 2008.
- TORI MORENO, Manuel, «Mediterráneo, un año después», Instituto Español de Estudios Estratégicos, Diciembre de 2016.
- VILLAR, Santiago, «Refugiados e (in)solidaridad en la UE: la no aplicación de la Directiva 2001/55/CE», *Documents CIDOB*, 2017.

Composición del Grupo de Trabajo

Coordinador

D. Fernando del Pozo García

Almirante (R)

Director de Wise Pens International

Vocal y Secretario

D. José María Santé Abal

Teniente coronel del Ejército del Aire (DEM)

Analista del Instituto Español de Estudios Estratégicos.

Vocales

D. Fernando Delage Carretero

*Profesor de Relaciones Internacionales en la
Universidad Loyola Andalucía.*

D. Javier Gil Pérez

*Profesor de la Universidad Pontificia de Comillas.
ICAI-ICADE*

D. Bartolomé Bauzá Abril

Contra almirante de la Armada (R)

Dña. Paloma González Gómez del Miño

*Profesora Titular de la Universidad Complutense
de Madrid (UCM). Directora del Departamento
de Derecho Internacional Público y Relaciones
Internacionales.*

