



Tema central

Proyección de los intereses de la Unión Europea en el océano Índico: una cuestión geoestratégica

Projection of the Interests of the European Union in the Indian Ocean: A Geostrategic Issue

Concepción Anguita Olmedo¹ y Alberto Sánchez Expósito²

Recibido: 19 de enero de 2020

Aceptado: 7 de marzo de 2020

Publicado: 4 de mayo de 2020

Resumen


El océano Índico es un espacio en el que confluyen actividades comerciales internacionales con otras ilícitas, lo que convierte al Cuerno de África en una región de conflicto. El principal desafío en esa zona marítima estratégica es la piratería, que se ve favorecida por la falta de gobernanza, la pobreza, la desestructuración social y estatal, la corrupción y la sobreexplotación de recursos. Estos factores son comunes a todos los países del África oriental, e impiden que las distintas iniciativas de paz y progreso resulten viables. Pese a la disminución de la piratería en Somalia, como consecuencia de las intervenciones internacionales, la inestabilidad en la región persiste, lo que supone un riesgo para los intereses de los actores que desarrollan sus actividades en esa parte del mundo. La respuesta implementada hasta la fecha ha sido el despliegue militar para contener la piratería, ahora cuestionada por la disminución del riesgo. El objetivo del artículo es determinar si las acciones de la Unión Europea están guiadas por las amenazas a la seguridad marítima o si, por el contrario, suponen una proyección de sus propios intereses, en un juego de poder en el que la falta de presencia conllevaría la pérdida de influencia regional e internacional.

Palabras clave: defensa; piratería marítima; seguridad internacional; Somalia; Unión Europea

Abstract

The Indian Ocean is a space in which international trading converge with illicit activities that convert the Horn of Africa into a region of conflict. The main challenge of this strategic maritime area is piracy, favoured by the lack of good governance, poverty, social and State restructuring, corruption as well as over-exploitation of resources. These factors, common to every country of eastern Africa, prevent various peace and progress initiatives from being viable.

¹ Universidad Complutense de Madrid, España, canguita@ucm.es,  orcid.org/0000-0001-8594-2221

² Capitán de Corbeta, Ministerio de Defensa, España, expoilb@hotmail.com,  orcid.org/0000-0001-7886-0201



Despite the decline in piracy in Somalia, as a result of international interventions, instability in the region persists, which poses a risk to the interests of the different actors operating in this part of the world. So far, the response to contain piracy has been the military deployment, now questioned by the reduction of the risk. The objective of this article is to determine whether the actions of the European Union are guided by the threats to maritime safety or if, on the contrary, they represent a projection of their own interests in a power game where the lack of presence would result in the loss of regional and international influence.

Keywords: defence; European Union; international security; maritime piracy; Somalia

Introducción

Desde el punto de vista geoeconómico, el océano Índico constituye una zona marítima cardinal para el tránsito de mercancías. En él han surgido actividades ilícitas que amenazan no solo el comercio marítimo, uno de los cuatro pilares de la era de la globalización (Hoffman 2004), sino la seguridad internacional. El principal desafío es la piratería marítima, que ha dejado de ser un “inconveniente doméstico” para convertirse en un “crimen sofisticado y bien organizado” (Forbes 2018). Este se ve favorecido por las características propias del África oriental, región en la que se encuentra el mayor número de Estados fallidos (Somalia) o frágiles (Kenia, Tanzania, Eritrea, Yemen, Sudán, Sudán del Sur y Etiopía) (Bauzá Abril 2017). Por extensión, cabe considerar el océano Índico un mar fallido, ante la incapacidad de los Estados ribereños de ejercer el imperio de la ley. Los piratas se vinculan a grupos del crimen organizado para desarro-

llar otras actividades ilícitas como el tráfico de armas, drogas y seres humanos, con lo que diversifican su negocio y se internacionalizan (Fernández Fadón 2009).

En ese orden de ideas, “las consecuencias de la piratería repercuten globalmente y suponen un desafío a nivel internacional en la medida en que están involucrados no solo Estados, sino también actores ilegales no estatales” (Fernández Sebastián 2017, 19). Por tanto, el fenómeno supone un salto cualitativo en cuanto a (in)seguridad marítima, que obliga a emplear medios más complejos para contrarrestar las acciones criminales que rebasan las capacidades nacionales y requieren la coordinación internacional.

En el campo de la seguridad, ha existido una hibridación de los conflictos armados y las amenazas transnacionales (Bartolomé 2019), que precisamente caracteriza a Somalia. La piratería, el crimen organizado y el terrorismo afectan el plano local y, si cabe, socavan aún más la gobernanza. Por su dinámica, alcanzan el plano global, lo que motiva la acción cooperativa transnacional.

Pese a la disminución de la piratería en Somalia, como consecuencia de las intervenciones internacionales, la inestabilidad en la región persiste. Supone una amenaza a la seguridad regional e internacional y, por tanto, un riesgo para los intereses de los Estados que desarrollan sus actividades en esta parte del mundo. Si bien las acciones implementadas por Estados y organizaciones (tales como la presencia de fuerzas militares en la zona y medidas de autoprotección y seguridad privada a bordo) han logrado disminuir la piratería, esta no puede considerarse totalmente erradicada, pues las causas endémicas que la originaron aún persisten (Presidencia de Gobierno 2016).

Es por ello que en las aguas del Índico se ha desarrollado el mayor despliegue de operaciones militares antipiratería conocido hasta la fecha, liderado por la Unión Europea (UE) y la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN). Sin embargo, el giro realizado por esta última organización en 2016, al poner fin a todas las acciones que implementaba en el Índico, ha repercutido también en el posicionamiento de la UE. El cambio de enfoque induce a preguntarse si sigue siendo necesario mantener el despliegue militar de la UE en la zona, con una operación similar a la actual o más evolucionada, según el concepto de Presencias Marinas Coordinadas, en contraposición a lo adoptado por la OTAN. O si, más bien, se trata de una cuestión relacionada con la proyección de los intereses europeos o de alguno de sus Estados miembro en la región, y no tanto de una amenaza.

De esa pregunta principal que guiará el estudio, surgen otros interrogantes. ¿La lucha contra la piratería debe desarrollarse con la actuación de la fuerza militar? ¿Es posible contrarrestar los factores estructurales que impiden el desarrollo de Somalia? ¿Qué medidas debe implementar la UE para acabar con la inseguridad marítima? Si se retiran las unidades militares, ¿se pierde el efecto disuasorio? ¿Se producirá un contagio intensivo de actividades ilícitas en las regiones próximas?

El objetivo del artículo es determinar si es la amenaza a la seguridad marítima la que está guiando las acciones de la Unión Europea en esta región oceánica o si es más una proyección de sus propios intereses, en un juego de poder en el que la retirada supondría la pérdida de influencia. Al responder los interrogantes planteados, podremos establecer el alcance de las medidas y su repercusión en áreas marítimas cercanas.

Recurrimos a la teoría de la oceanopolítica (Rodríguez Ruiz 2016), definida como la influencia que tiene en las decisiones políticas la existencia del océano. Así, se supera la perspectiva en la que el mar era visto desde la tierra, para concentrarse en la tierra vista desde el mar y en las relaciones de dominio entre los diversos actores internacionales que operan en el espacio marítimo, considerado un espacio de poder.

Por tanto, el criterio principal de análisis lo constituye la explicación de las prácticas y de las estrategias que los Estados desarrollan. Junto a los siete factores intervinientes que Martínez Busch (1993) señala en su teoría de la oceanopolítica, diferentes intereses en juego generan tensiones que afectan la seguridad internacional. Ello obliga a “un mayor control y presencia naval en los espacios oceánicos comprometidos y una gestión de consenso en las relaciones internacionales, con el fin de superar cooperativamente los retos y riesgos que se presentan” (Rodríguez Ruiz 2016, 21).

Siguiendo esa línea argumental, cabría plantearnos si es necesario mantener la operación de la Unión Europea que más se ha prolongado en el tiempo, la European Union Naval Force (EUNAVFOR Atalanta). España ha ocupado en dicha operación un papel fundamental, como mayor contribuyente tanto en recursos humanos como materiales.³ ¿Debe, por el contrario, evolucionar hacia una operación más amplia e integral?

A modo de hipótesis de trabajo, proponemos que, a pesar de la significativa disminución

³ España ha asumido el mando de la fuerza naval en nueve rotaciones, más que ningún otro Estado miembro. Además, en previsión de la salida del Reino Unido de la UE, por decisión del Consejo celebrado el 30 de julio de 2018, el Cuartel General de nivel estratégico de la Unión Europea en España (ES-OHQ) ha asumido el mando de la operación Atalanta, relevando al Cuartel General de Northwood en Reino Unido (Ministerio de Defensa 2019).

de la piratería y el cambio de actuación de algunos países de la UE, la presencia militar en la región sigue siendo necesaria, pues la razón fundamental de la reducción es consecuencia directa de las medidas adoptadas. Por tanto, abandonarla produciría un repunte de la piratería, lo cual generaría afectaciones indudables a la seguridad internacional, a la economía global y al desarrollo de Somalia. También sostenemos que la implicación militar de algunos países como España ha permitido reforzar la relevancia internacional tanto de la UE como de sus países miembros, por lo que renunciar a esa posición afectará su posicionamiento exterior.

La investigación tiene un carácter analítico, con un abordaje metodológico cualitativo. Realizamos una aproximación histórico-conceptual a la piratería, el robo o contrabando y el Estado y mar fallidos, para definir el concepto de interés para establecer las relaciones causales entre el hecho pirático, la (in)seguridad, la actuación y los intereses europeos en el Índico. Por tanto, la importancia de esta investigación radica en conocer los intereses estratégicos en las acciones antipiráticas adoptadas por la UE.

El artículo se estructura en dos partes, además de esta introducción y las conclusiones. En la primera parte se definirán los conceptos ya señalados. En la segunda parte, que combina un enfoque descriptivo con uno explicativo, se verificarán la(s) hipótesis planteada(s) y se responderán los interrogantes.

Conceptualizando piratería, interés nacional y Estados y mares fallidos

El fenómeno de la piratería marítima no es nuevo, ya que los ataques piratas existen desde los orígenes de la navegación. Sin embargo, esta actividad delictiva que prácticamente se

consideró extinguida en el siglo XIX resurge con la globalización y el aumento del transporte marítimo, una dinámica que complica su definición y genera controversia.

Fijando nuestra atención en la piratería moderna, el primer texto de referencia internacional es la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS, acrónimo en inglés de *United Nations Convention for the Law of the Sea*), conocida como Convención de Montego Bay. Firmada el 10 de diciembre de 1982, en su artículo 101 determina la definición de piratería. Hereda en gran parte las disposiciones de la Convención de Ginebra sobre Alta Mar, de 1958, que entre los artículos 14 y 22 regula la piratería.

En esencia, es un acto ilegal de violencia o depredación cometido con un propósito personal contra las personas o los bienes a bordo de un buque o aeronave en alta mar o en cualquier lugar no sometido a jurisdicción de ningún Estado. El acto no debe darse en grado de tentativa, según establece la Convención, por lo que no podría considerarse piratería aquellas acciones llevadas a cabo contra un buque o aeronave si estas son repelidas por la tripulación (González Napolitano 2011).

Por tanto, la primera característica de la piratería es el “propósito personal”, que debe ser interpretado como ánimo de lucro mediante la obtención de ganancias (Martínez Alcañiz 2009) y es el elemento diferenciador entre piratería y otros actos similares, como insurrección, amotinamiento o corso marítimo. Sin embargo, siguiendo a Sobrino (2009, 87), las nuevas prácticas de piratería escapan a la definición restringida del Derecho Internacional convencional, pues

este delito se presenta no solo bajo su forma tradicional, esto es la de actos ilegales

de violencia cometidos en alta mar por motivos de provecho personal sobre buques, sino, también, en formas renovadas, en cuanto que con frecuencia los ataques piratas ocurren en aguas territoriales y no siempre con fines privados y ánimo de lucro, sino por motivos políticos, o por razones en las que el *animus ferendi* y el objetivo político se confunden haciendo imposible o muy difícil el separarlos.

Respecto a otros actos, Martínez Alcañiz (2009) considera que la insurrección es un levantamiento contra el gobierno de un Estado, que se produce en un buque de guerra y que tiene una finalidad política, por lo que no se puede considerar piratería. En el caso del amotinamiento, según García Arias (1964), estamos ante una acción violenta, desordenada e ilícita de una parte de la dotación o tripulación contra la autoridad del buque, sin una finalidad inicialmente lucrativa. Además, la definición establece *per se* que el delito de piratería involucra a dos buques o aeronaves y una de ellas, la que comete el delito, debe ser un buque “privado” (González Napolitano 2011).

No obstante, los planteamientos de estos autores se alejan de lo recogido en el artículo 102 de la Convención, que establece:

Se asimilarán a los actos cometidos por un buque o aeronave privados los actos de piratería definidos en el artículo 101, perpetrados por un buque de guerra, un buque de Estado o una aeronave de Estado cuya tripulación se haya amotinado y apoderado del buque o de la aeronave.

Respecto al curso marítimo, se define como

la empresa naval de un particular contra los enemigos de su Estado, realizada con el permiso y bajo la autoridad de la po-

tencia beligerante, con el exclusivo objeto de causar pérdidas al comercio enemigo y entorpecer al neutral que se relacione con dichos enemigos (Azcárraga y Bustamante 1970, 176).

Siguiendo a este autor, la existencia de una patente de corso emitida por un Estado legaliza la empresa y, por tanto, el acto no puede ser tipificado como piratería.

La segunda característica importante de la piratería tiene relación con el espacio geográfico donde se produce, que constituye la gran distinción con el delito de robo a mano armada contra buques. Efectivamente, la noción de piratería contenida en la UNCLOS tiene un carácter restringido, pues limita los ataques a los cometidos en alta mar. Mientras que el robo a mano armada, en la resolución A.1025(26) del 2 de diciembre de 2009, adoptada por la Organización Marítima Internacional (en inglés IMO) solo se considera si es cometido en aguas interiores, archipelágicas y territoriales y debe ser reprimido por los Estados ribereños en cuya jurisdicción se produce el delito.

Esa diferenciación parte de un supuesto que no es baladí, pues presupone que los Estados ribereños tienen la capacidad de reprimir las acciones delictivas, premisa que no se corresponde exactamente con los actos acaecidos en la actualidad en aguas del Índico (Del Pozo García 2009). Aunque, en un principio, partimos de conceptualizaciones diferentes, en el caso de Somalia podrían utilizarse indistintamente piratería y robo a mano armada, pues no se puede obviar que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en su resolución 1846 (2008), artículo 10, permitía la represión y persecución de los actos de piratería y robo a mano armada dentro del mar territorial de Somalia (Consejo de Seguridad de Nacio-

nes Unidas 2008). Les daba, por tanto, un trato unitario y sin hacer distinción en la zona. La resolución facilitó, a la postre, el despliegue de buques militares internacionales para combatir la piratería.

En esa lógica, la clave fundamental se sitúa en el concepto de Estado fallido y, por extensión, en mar fallido. Berrio (2003) considera que un Estado fallido se define por lo que carece y no por lo que posee. Destaca que el hecho de que un Estado fallido sea reconocido por la comunidad internacional como Estado le otorga soberanía formal y derechos de igualdad, respeto a la integridad territorial y no injerencia en sus asuntos internos. Sin embargo, los Estados fallidos se caracterizan por la inexistencia de la autoridad del Estado en todo o en extensas partes de su territorio y por la incapacidad del Gobierno y sus instituciones de realizar sus funciones y prestar servicios básicos, lo cual provoca el consiguiente deterioro del orden y la cohesión social.

En ese sentido, Holsti (1996) define el Estado fallido como aquel

que carece de la capacidad de generar lealtad -derecho a gobernar-, de dotarse de los recursos necesarios para gobernar y proporcionar servicios, de mantener el elemento esencial de la soberanía, consistente en el monopolio sobre el uso legítimo de la fuerza dentro de sus límites territoriales, y de actuar dentro del contexto de un consenso basado en una comunidad política.

De manera análoga, Ibáñez (2011) entiende por Estado fallido aquel en el que sus gobernantes son incapaces de controlar el territorio, ya que no posee el monopolio del uso de la violencia e impera la ausencia de la ley, sobre todo por causas políticas, económicas y sociales, que se ven agravadas por interminables conflictos

internos. Para determinar qué Estados son considerados fallidos es necesario acudir al índice de Estados frágiles que publica anualmente *The Fund for Peace* (2019), que mide la vulnerabilidad de los países al colapso. Analizando la evolución de ese índice, fácilmente concluimos que Somalia es un Estado fallido, ya que es el segundo país más frágil del año 2019 y en el periodo 2008–2019 ha ocupado siempre la primera o la segunda posición.

Hay autores que van más allá del Estado fallido y consideran el término de Estado colapsado, para referirse a aquellos “que presentan un vacío de autoridad y se convierten en meras expresiones geográficas” (Jackson 2008), situación en la que se encuentra Somalia.

López Martín (2010, 176) califica a Somalia como el “paradigma de Estado fallido”:

Sin lugar a duda nadie como Somalia aún a todos los elementos, todos los rasgos que identifican el fallo de un Estado: un país en el que el gobierno no tiene el control real de su territorio, ni es considerado legítimo por parte importante de la población, no ofrece seguridad interna, ni servicios públicos especiales a sus ciudadanos, y no ostenta el monopolio del uso de la fuerza. Una situación que tras prolongarse durante casi dos décadas parece haberse convertido en endémica. Ello le convierte en el paradigma, en el arquetipo de un estado fallido.

La situación interna de Somalia ha favorecido el desarrollo incontrolado de la piratería, ya que la imposibilidad del gobierno de asegurar las necesidades básicas de su población y su incapacidad de mantener el control y el orden en su territorio se ha extendido a sus aguas. Se produce así lo que Fernández Fadón (2009) define como “mares fallidos”. Ese mar, desde el punto de vista geoestratégico, supone un espacio de rivalidad y lucha de poder.

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 estratégico. Reino Unido, Alemania, Japón... Irán asoman sus armadas a estas aguas (Bauzá Abril 2017, 99).

Los “mares fallidos” de Somalia conforman un espacio ideal para el desarrollo de numerosas actividades delictivas, entre las que destacan la piratería, el robo a mano armada y el contrabando de armas, carbón, combustibles, etc. Con un crecimiento incontrolado a partir de 2005, esto ha puesto en riesgo el tráfico marítimo en el Cuerno de África (Jiménez Piernas 2010).

Lo que ocurre en mares lejanos también afecta directamente los intereses de otros Estados no ribereños (Del Pozo García 2017). Corroborando esa idea, Chávez Perdomo (2016, 48) afirma que las amenazas marítimas no solo afectan

al Estado donde se desarrollan dichas actividades ilícitas, sino también a aquellos Estados que directa o indirectamente se ven afectados, ya sean vecinos o no, convirtiéndose en problemas regionales e internacionales al involucrar nuevos actores, cuyo modus operandi lleva a catalogarlos de carácter transnacional.

Por tanto, es en ese mar fallido donde se proyectan los intereses nacionales de terceros actores (Estados y organizaciones gubernamentales), atendiendo a la intervención de la comunidad internacional para afrontar una situación conflictiva en las aguas cercanas a Somalia. Por ello, resulta conveniente realizar una aproximación conceptual a lo que se entiende por interés nacional, de cuya definición

se podrán establecer las causas que mueven a los Estados y a organizaciones tales como la UE a implementar sus actuaciones en esa parte del mundo.

Herrero de Castro (2010) define interés nacional como la defensa y promoción de objetivos naturales y esenciales de un Estado en el área política, económica, social y cultural. Asimismo, establece una suerte de jerarquía de intereses nacionales, en la que destaca la supervivencia y seguridad del propio Estado y la defensa de la población como intereses esenciales; seguidos de intereses de inferior rango como la búsqueda de poder, la riqueza y el crecimiento económico.

Sin embargo, en los últimos tiempos, el concepto de interés nacional desaparece de los documentos estratégicos, sustituido por conceptos como principios y valores. No obstante, la política exterior no puede limitarse a enunciar una serie de principios y valores, sino que debe calibrar las consecuencias que se derivan de sus actuaciones (Jean 1994).

En la misma línea, Marsal Muntala (2010) concluye que los Estados (y también las organizaciones supranacionales) siguen planteándose sus políticas en función de sus intereses nacionales, aunque proclamen principios y valores de actuación. Además, añade que lo ideal sería defender intereses que proyecten valores, es decir, ser capaces de compatibilizar intereses nacionales, valores y principios.

Por su parte, Muñoz-Alonso (2006) recoge la controversia que despierta en la actualidad el concepto de interés nacional, asociado con el realismo político, la visión egoísta de las relaciones internacionales y el llamado *hard power*, que propicia soluciones militares a los conflictos internacionales y que es totalmente rechazado como criterio para determinar las políticas exteriores por los defensores del *soft*

power, quienes buscan soluciones dialogadas en todas las situaciones.

Herrero de Castro asevera que desde el año 2000, y especialmente a raíz de los atentados del 11 de septiembre de 2001, el concepto de interés nacional ha recuperado un papel prioritario en las relaciones internacionales, en detrimento de los principios y valores. Puntualiza que intereses nacionales, por un lado, y principios y valores, por otro, no tienen por qué estar enfrentados (Herrero de Castro 2011). Alexander Wendt (1990, 242) también reconoce que no se puede negar que los intereses nacionales de los Estados determinan gran parte de sus acciones dentro de la “sociedad de Estados”.

En el mundo actual, no cabe duda de que existen intereses compartidos por distintos Estados, que pueden llegar a convertirse en intereses internacionales o incluso globales, lo que hace que se aúnen esfuerzos para protegerlos y defenderlos. La defensa de los intereses nacionales o globales no es patrimonio de una corriente teórica, pues tanto el realismo como el liberalismo y el constructivismo la abordan desde distintas perspectivas.

Si para el realismo el interés nacional es fuente de legitimidad de la política exterior de los Estados para garantizarse la seguridad, para el liberalismo, la forma de mantener la paz y el bienestar común es mediante los intereses compartidos. De acuerdo con esa perspectiva, se debe regular el sistema internacional, pero respetando los principios de la economía de mercado, el libre comercio y la globalización política y económica. Por su parte, el constructivismo considera que los intereses nacionales de los Estados surgen de la interacción social y de la necesidad, en lo cual las ideas compartidas cobran una gran importancia. La premisa básica de ese enfoque es que las

personas viven en un mundo que construyen y que es producto de sus propias decisiones (Sánchez 2012).

En la actualidad, la evolución de la globalización y los avances significativos en los procesos de integración regional han provocado que los Estados dejen de ser los únicos actores relevantes de las relaciones internacionales, ya que se han afianzado importantes organizaciones supranacionales como la UE, un actor global con capacidad jurídica (Juncker 2018). En ese escenario, numerosos intereses son compartidos por distintos actores y, por tanto, son considerados intereses globales. Ello ha provocado que proliferen la cooperación internacional, en la que los Estados (y otros actores gubernamentales) participan, manteniendo siempre un marcado carácter interesado (Herrero de Castro 2010). Por tanto, nos encontramos en un escenario donde los intereses nacionales existen y son elementos clave en las políticas internacionales de los actores, pero en su dinámica deben adaptarse a la realidad global.

Factores condicionantes de la piratería en el océano Índico

A partir del año 2008, el auge de la piratería fue extraordinario, no solo por el imparable crecimiento de la actividad, sino por el cambio en el área de actividad de los piratas. En ese sentido, los informes anuales del *International Maritime Bureau* recogen incidentes y ataques atribuidos a la piratería somalí en las costas de Somalia, el golfo de Adén, el sur del mar Rojo, en la zona de Bab el-Mandeb, las costas de Yemen, Omán, Kenia, Tanzania, Madagascar, Mozambique, las islas Seychelles, el mar Arábigo y, adentrándose en el océano

Índico, incluso las proximidades de la costa oeste de la India y las islas Maldivas (International Maritime Bureau 2019).

La expansión demuestra que la piratería en la zona dejó de ser, como argumentaban los defensores de estas acciones, una actividad de protección de los recursos marítimos de Somalia y de las costas somalíes contra vertidos contaminantes, como recogen los informes de la ONU (Consejo de Seguridad de Naciones Unidas 2006), para convertirse en actos delictivos con el objetivo de obtener beneficios económicos (Martín-Peralta 2013).

Fernández Sebastián (2017) considera que el impresionante desarrollo de la piratería solo puede entenderse si se tiene en cuenta el colapso de las instituciones estatales somalíes y la falta de soberanía, orden y seguridad como causas originales. A ello añade, como causas intervinientes, el nivel extremo de pobreza de la población, las sequías y hambrunas recurrentes y la implicación directa de los señores de la guerra en las actividades de piratería.

Para Rohweder (2016, 2), citando a Bueger, la piratería se produce debido a cinco factores: “Geografía; débil implementación de la ley; inseguridad marítima; desarticulación económica y aceptación cultural”. La primera motivación es el dinero y la oportunidad.

En ese orden de ideas, afirmamos que lo que sucede en el mar es propiciado por lo que sucede en la zona terrestre. La lucha por el control de Somalia y el escaso desarrollo local impiden que los recursos que provienen del mar se reviertan en la sociedad somalí, lo que es un determinante para que los jóvenes hagan de la piratería un modo de vida.

Si bien la pesca no es una salida para la población somalí, sí cabe afirmar que se ha producido un desarrollo de otro tipo de industria local irremediabilmente vinculada a la

piratería y a los tráficos ilícitos. En un acto pirático pueden intervenir hasta 100 personas, no solo los involucrados directamente en el asalto, sino aquellos otros que dan cobertura a los secuestros, como agricultores locales, cocineros y comerciantes. En ese sentido, los datos indican que un tercio del dinero obtenido en los rescates acaba transformándose en moneda local (Shortland 2012), por lo que, a la postre, la piratería favorece un exiguo pero indiscutible desarrollo económico, que no se produce en otros sectores, por la falta de actividades comerciales.

Si la mayor preocupación durante la última década ha sido la piratería somalí, primero en las cercanías del golfo de Adén y, posteriormente, en toda la Cuenca de Somalia, en el presente se observa un contagio de acciones ilícitas en otras regiones marítimas cercanas, también importantes económicamente, como el golfo de Guinea. Los 16 países ribereños de la región, en su consideración más amplia, también experimentan graves dificultades políticas y sociales. Algunos de ellos figuran entre los más pobres de la clasificación mundial, a pesar de que la mayoría son grandes productores de petróleo. Esos países se encuentran sumidos en lo que se ha dado en llamar la teoría de la paradoja de la abundancia (*paradox of plenty*) o la “maldición de los recursos” (*resource curse*) (Gelb y Associates 1988), pues es, esencialmente, el grado de dependencia de la riqueza natural lo que impide el desarrollo económico.

Esas características suponen un componente desestabilizador y provocan el surgimiento de negocios ilícitos como robo de petróleo, secuestro de mercantes, pesca ilegal y piratería, fenómenos todos ellos que podrían multiplicarse como consecuencia de las expectativas de crecimiento marítimo vinculadas al desarrollo energético de estos países.

A diferencia del Cuerno de África donde la piratería se lleva a cabo como una acción oportunista en un espacio de intenso tránsito, en el golfo de Guinea es la presencia del recurso la que crea inestabilidad y es el propio recurso el objeto del pillaje (Suárez de Vivero 2014, 53).

En ambos casos, Somalia y el golfo de Guinea, la incapacidad para superar los factores estructurales comunes que persisten en algunos países africanos ribereños, del Índico y del Atlántico, tales como la falta de gobernanza, la pobreza, la desestructuración social y estatal, la corrupción y la sobreexplotación de los recursos está impidiendo que las distintas iniciativas de paz y progreso resulten viables. Además, Somalia tiene una particularidad: no son las diferencias religiosas (sus habitantes profesan la religión islámica), sino la diversidad tribal la que ha provocado luchas fratricidas que también impiden la creación de instituciones estatales sólidas (Gutiérrez de Terán 2007)).

Múltiples son las causas que han favorecido el surgimiento de la piratería contemporánea en el Índico. Además de las características ya señaladas, que categorizan a Somalia como un Estado fallido, existen otras que la alimentan: el elevado tráfico comercial en camino hacia la ruta del Mediterráneo, el impacto de las redes de comercio ilícito y de contrabando de los piratas (Naím 2005), el desarrollo tecnológico, que reduce el número de tripulantes a bordo y facilita el asalto y la falta, o más bien incapacidad, de vigilancia y control marítimo por las autoridades de los Estados ribereños.

La situación de inseguridad provoca la intervención militar de la comunidad internacional, para proteger las operaciones de ayuda humanitaria, en primer lugar, y los intereses comerciales, en segundo.

Uno de los actores fundamentales en la implementación de medidas contra la piratería en el Índico ha sido incuestionablemente la UE, cuya respuesta gira en torno a tres vectores: las relaciones UE-África, la política marítima, en la que se inscriben la Política Marítima Integrada y la Estrategia Atlántica y, por último, las políticas de seguridad (Suárez de Vivero 2014).

En todas las acciones europeas se ha mantenido una posición homogénea e integral, y muchas han sido impulsadas por Francia y España (Frutos Ruiz 2010). La seguridad marítima, en palabras de Federica Mogherini (2019), alta representante de la Unión para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad constituye

uno de los intereses estratégicos fundamentales para la Unión Europea, tanto en términos de seguridad, como en términos de perspectivas económicas y comerciales. Estamos comprobando una amenaza creciente para la libertad y la seguridad de la navegación, y la seguridad marítima se ve actualmente desafiada por crecientes rivalidades geoestratégicas, y todavía por actividades piráticas, incluso habiendo contribuido enormemente a minimizar las actividades piráticas, especialmente frente a las costas del Cuerno de África, así como a las organizaciones criminales.⁴

Sin embargo, la posición unitaria continuada se rompió en 2016 cuando la OTAN, a la que pertenece la mayoría de los Estados miembros de la UE, decidió finalizar la operación *Ocean*

⁴ “One of the fundamental strategic interests for the European Union, both in terms of security, but also in terms of economic and trade perspectives. We are seeing a growing threat to freedom and security of navigation, and maritime security is currently challenged by growing geo-strategic rivalries, still by piracy activities – even if we have contributed enormously to downsize piracy activities, especially off the coast of the Horn of Africa - as well as by organised crime”.

Shield en la región, al no considerar la amenaza pirática lo suficientemente importante como para mantenerla.

El océano Índico y la proyección de los intereses europeos

El incremento de las acciones ilícitas pone en riesgo la seguridad en una zona de alto valor estratégico para el comercio y la navegación mundial. Esto fue, sin duda, el origen de la implicación de un gran número de Estados (50) en el despliegue de las operaciones militares conjuntas y unilaterales. Es muy complejo determinar los costes económicos que causan estas acciones ilegales en el Cuerno de África al tráfico marítimo, a la comunidad internacional y a la propia Somalia, ya que existen numerosos factores intervinientes. No obstante, *Oceans Beyond Piracy* (OBP), programa de *One Earth Future* (OEF),⁵ en funcionamiento entre 2010 y 2018, ha publicado informes anuales sobre los costes estimados. Si bien se observa una caída del 85 % en el periodo 2010-2017, en 2017 el coste ascendió a 1 400 000 000 dólares, claro indicador de la relevancia internacional de la actividad (*One Earth Future* 2018).

De los datos se puede deducir que las actividades piráticas en el Cuerno de África tuvieron una gran relevancia en cuanto a actos de piratería, personas secuestradas y costes ocasionados en el periodo entre 2008 y 2011, pero desde esa fecha comenzaron a descender, hasta estabilizarse en 2014. Sin embargo, a partir del año 2015 se observa cierto repunte. Los incidentes totales de piratería entre 2015

⁵ One Earth Future es una fundación que busca la paz a través de la gobernanza. Su objetivo es canalizar sistemas que eliminen las causas profundas de la guerra.

y 2017 se han ido incrementando paulatinamente de 16 en 2015 a 27 en 2016 y 54 en 2017 (*International Maritime Bureau* 2019). No obstante, si tenemos en cuenta el marco conceptual y la relación de causalidad inversa entre piratería y seguridad marítima, podemos deducir que el nivel de la segunda en la región ha mejorado ampliamente desde 2013.

A pesar de esa positiva evolución y de que se encuentra fuertemente reprimida, la piratería no ha sido erradicada ni desaparecerá hasta que la situación en Somalia se estabilice, las causas profundas que la originaron sean corregidas y las autoridades locales se impliquen en su persecución. Eso estimularía una mejoría social y económica tierra adentro y repercutiría positivamente en la población somalí. Es decir, la piratería somalí debe ser entendida en un contexto de crisis generalizada, teniendo en cuenta que dos son las causas fundamentales de la proliferación de estos grupos:

En primer lugar, la competencia entre facciones políticas en Somalia ha dejado la pobreza sin abordar. Esto socava el desarrollo sostenible y la creación de alternativas económicas. La gente se siente atraída por la piratería y otras actividades ilegales con la promesa de, si no riqueza, un ingreso estable (...) En segundo lugar, según el reciente informe del Centro de Estudios Militares de la Universidad de Copenhague, algunas de las redes criminales responsables de la piratería siguen estando presentes. Mientras que muchos de los llamados soldados piratas languidecen en la cárcel, los ‘cerebros’ siguen en libertad⁶ (Reva 2018, 4).

⁶ “First, competition between political factions in Somalia has left poverty unaddressed. This undermines sustainable development and the creation of economic alternatives. People are drawn to piracy and other illegal activities with the promise of, if not wealth, a stable income (...) Second, according to the recent report by the Centre for Military Studies from the University of Copenhagen, some of the criminal

Las causas estructurales y los intereses que dieron origen a la intervención internacional aún persisten, posición mantenida por algunos países de la UE y más concretamente por España y Francia. Un estudio realizado por Omar Sheikh Ali Osoble a comienzos del 2016 en la costa de Galmudug, uno de los bastiones de la piratería somalí, titulado *A five day Situation Review on Piracy in Galmudug*, recoge testimonios que indican que la presencia de fuerzas navales internacionales evita la reorganización de los grupos piratas en la zona, y que esta presencia sigue siendo necesaria, dado que los grupos se reorganizarían sin ella. Por tanto, se recomienda a la comunidad internacional combatir las causas de la piratería: pobreza, desempleo y pesca ilegal (Osoble 2016).

Conviene señalar que la participación militar de la UE ha sido considerable e ininterrumpida, incluso con anterioridad al despliegue de EUVNAFOR Atalanta, en 2009. Se fundamenta básicamente en la defensa de los intereses europeos, pues el abastecimiento de los recursos energéticos supone una de las actividades más importantes que se deben proteger, y ese abastecimiento pasa necesariamente por la ruta marítima que atraviesa el golfo de Adén.

Por otro lado, Somalia cuenta con abundantes recursos naturales, sobre todo pesqueros, importantes para Francia y España, pero también para otros países como Japón e India. Una de las razones esgrimidas por algunos países miembros como España para no finalizar las intervenciones en el Índico tiene que ver con la industria atunera. España tiene la mayor flota pesquera de la UE: cuenta con 70

barcos atuneros, 31 de apoyo y ocho mercantes y es el segundo país productor de conservas de atún. La pesca y la transformación de la flota generan un volumen de negocio de 3 532 000 000 de euros al año, de los que 2 718 000 000 repercuten en España (485 000 000 originados en actividades pesqueras y 2 233 000 000 en transformación) (BTWC 2019). Considerando la intervención española contra la piratería en el Cuerno de África, esta se precipitó en 2008 a raíz del secuestro del atunero español “Playa de Bakio”.

Desde ese momento, la defensa de la flota pesquera en el Índico fue considerada un interés nacional, pero también europeo, como lo demuestra la intensificación de las acciones diplomáticas en la ONU y en el seno de la Unión, para establecer el marco legal adecuado, que posibilitara el posterior despliegue de fuerzas militares multinacionales para combatir la piratería en el Índico. Mientras esa actividad diplomática surtía su efecto, España lanzó la operación “Centinela Índico”, con el objetivo de defender la flota pesquera.

Por todo esto, podemos aseverar que, aunque existe un interés nacional de España por permanecer en el océano Índico (no compartido por otros países de su entorno, a excepción de Francia, que también tiene una flota relevante en la región), sí es un interés que va más allá de lo nacional.

Del análisis exhaustivo de las diferentes estrategias españolas, desde el año 2000 hasta la Estrategia de Seguridad Nacional de 2017, puede establecerse que la intervención en el océano Índico no solo tiene que ver con el interés español, sino que se han identificado otros intereses amenazados en el Cuerno de África por la actividad pirática. Por su globalidad, estos son compartidos por numerosos países, como lo demuestran las operaciones antipira-

networks responsible for piracy are still around. While many so-called pirate foot soldiers languish in jail, the ‘kingpins’ remain at large”.

tería en las que han participado, entre otros, Rusia, China, Corea del Sur, Japón e India.

Siguiendo esa línea argumental, la región también centra la atención en sus posibles recursos petrolíferos. Diferentes compañías de Estados Unidos, Reino Unido, Países Bajos, Malasia y Australia han manifestado la intención de explotar o explorar esos recursos. La región tiene un importante interés geopolítico y estratégico, por lo que la implicación militar de algunos países les ha permitido reforzar su relevancia, lo que repercute en el juego de las alianzas internacionales, pero, sobre todo, permite contrarrestar la lucha por el monopolio del poder en esa parte del mundo. Si la UE abandona el Índico, otros Estados ocuparán esa posición.

Por tanto, la concurrencia en la región no solo tiene como objetivo acabar con la inseguridad, lo que legitima las acciones militares, sino que, en términos políticos, la presencia de Estados u organizaciones como la UE permite reforzar su posicionamiento internacional. Renunciar a esas acciones conllevaría una afectación en su posicionamiento exterior. Sin embargo, las motivaciones no solo tienen que ver con los intereses de los Estados que intervienen en la región.

La UE, actor global con capacidad jurídica, ha trabajado para dotar a la región de seguridad marítima, siguiendo la teoría de la oceanopolítica. Esas acciones, implementadas desde 2009, tienen como objetivo favorecer la gobernabilidad en el marco de un enfoque comprensivo que liga seguridad y desarrollo, imperio de la ley y respeto por los derechos humanos, políticas de género y derecho internacional humanitario. Así, se fomentan actividades que promueven la paz y la recuperación del pueblo somalí. La estrategia se hizo oficial cuando el Consejo firmó un primer docu-

mento llamado *An EU policy on the Horn of Africa. Towards a Comprehensive Strategy*.

En 2011, el Consejo aprobó la *UE Strategy for the Horn of Africa*, en cuyo marco se promovía la paz, la estabilidad y la seguridad como prioridades (Arconada Ledesma 2018). La reducción de la piratería está íntimamente relacionada con la estabilidad económica y política de la región, al igual que con la cooperación sobre medidas de seguridad marítima, información compartida y persecución a los involucrados en la piratería (Asariotis et al 2014).

Es en ese marco de acción en el que se encuadra la *European Union Naval Force Operation Atalanta*, primera operación naval en la historia de la UE y la *European Union Training Mission in Somalia* (EUTM Somalia), tras la decisión del Consejo de la Unión Europea 2010/96/PESC, del 15 de febrero de 2010, bajo el paraguas de la Resolución 1872 (2009) de la ONU, que tiene como finalidad formar y equipar a las fuerzas de seguridad de Somalia.

La EUTM, además, se está llevando a cabo en estrecha colaboración con otros actores como la ONU, Estados Unidos y la Unión Africana, a través de la AMISOM. Para Arconada Ledesma (2018), el hecho de que estas misiones se sigan renovando supone un síntoma más de que los objetivos no se han cumplido. Como la lucha contra la piratería debe tener, además, su reflejo en las zonas terrestres, en 2012 la UE puso en marcha la *European Union Mission on Regional Maritime Capacity Building in the Horn of Africa (EUCAP NES-TOR)* que nació como una misión civil con el objetivo de dotar a los países de la región con acceso al mar (Somalia, Yibuti, islas Seychelles, Kenia y Tanzania) de una estructura política, judicial y policial para actuar en contra de

las actividades ilícitas en el Índico Occidental. Entre las labores que desempeña están el asesoramiento y la formación de jueces, fiscales, forenses, agentes costeros y militares, con el objetivo de dotar de capacidades propias a estos países, para que alcancen la autogestión de sus territorios y mares.

Además, la UE está trabajando para ser un proveedor de seguridad marítima, mediante la definición del concepto de Presencias Marinas Coordinadas (*Coordinated Maritime Presence*) en áreas de interés estratégico. Por tanto, aunque sus intereses estén en juego en esta región (o en otras), lo que promueve su movilización es un interés global compartido por otros actores internacionales, que supone una implicación con el desarrollo social, político y económico de Somalia.

Conclusiones

Erradicar la piratería es uno de los objetivos fundamentales que motivó la intervención internacional en aguas del océano Índico, pero no pueden obviarse otros condicionantes. Si bien las acciones militares desplegadas, como la Operación Atalanta, han logrado rebajar el nivel del conflicto, las circunstancias que motivaron la piratería todavía persisten, hecho que se sustenta también en la renovación de las distintas misiones puestas en marcha por la Unión Europea. Si bien podría parecer que la intervención de la Unión viene motivada por los intereses nacionales de algunos de los Estados miembros, ha quedado demostrado que la hipótesis principal no se corrobora. Su proyección para continuar las acciones militares y civiles en la región del Índico tiene mayor relación con los intereses económicos y políticos globales que con los nacionales, pues las

acciones puestas en marcha no solo asumen como objetivo la defensa de sus intereses, sino la búsqueda de una mayor gobernanza en la región, a la que contribuye con misiones civiles de capacitación en diferentes ámbitos.

En ese sentido, el binomio seguridad-desarrollo está íntimamente relacionado. Sin estabilidad política, sin capacidad de gobierno y sin desarrollo, la seguridad en la región no será viable y, por ende, tampoco la seguridad internacional. Contrarrestar los factores estructurales que impiden el desarrollo de Somalia no es tarea fácil. No obstante, se está trabajando para asegurar condiciones favorables que se reviertan en la población somalí.

El fin de las operaciones militares, tal y como ya ha acordado la OTAN, provocaría un empeoramiento de la situación, puesto que Somalia, a pesar de la mejoría, sigue siendo un Estado fallido. Atendiendo a la teoría de la oceanopolítica, la pacificación de un mar ahora fallido tendría repercusión en tierra. La población somalí se beneficiaría de los recursos que proporciona el espacio marítimo, no solo naturales, sino también comerciales, lo que contribuiría a regenerar las instituciones y a una mejoría social.

Por tanto, cabe concluir que acabar con la piratería y la inseguridad en esta región está más relacionado con los intereses, valores y principios globales que con la proyección de los intereses nacionales. De persistir los condicionantes de riesgo en la región, la UE tal vez deba replantearse su participación actual, y pasar de las operaciones antipiratería actuales a una operación de seguridad marítima ampliada.

Bibliografía

- Arconada Ledesma, Pablo. 2018. “La acción exterior de la Unión Europea en el Cuerno de África: de la desintegración a la reconstrucción de Somalia (1991-2017)”. *Revista de Estudios Europeos* 71, enero-junio: 414-430.
- Asariotis, Regina, Anila Premti, Jennifer Lavelle, y Hassiba Benamara. 2014. *Maritime Piracy. Part II: An Overview Of The International Legal Framework And Of Multilateral Cooperation To Combat Piracy*. Nueva York: ONU.
- Azcárraga y Bustamante, José Luis. 1970. *Derecho internacional marítimo*. Barcelona: Ariel.
- Bartolomé, Mariano. 2019. “Amenazas y conflictos híbridos: características distintivas, evolución en el tiempo y manifestaciones preponderantes”. *Urvio. Revista Latinoamericana de Estudios de Seguridad* 25: 8-23.
- Bauzá Abril, Bartolomé. 2017. “El Índico occidental: un esplendor fallido”. En *Mares violentos*, coordinado por Fernando del Pozo García, 95-112. Madrid: Instituto Español de Estudios Estratégicos.
- BTWC (Asociación Bermeo Tuna World Capital). 2019. *La cadena de valor del sector atunero congelador y su impacto económico-Euskadi*. Bermeo: BTWC.
- Chávez Perdomo, Luis Eduardo. 2016. “La influencia del ambiente costero sobre la ocurrencia del delito en el mar”. En *Seguridad marítima, retos y amenazas*, editado por Héctor Mauricio Rodríguez Ruiz, 45-120. Bogotá: Escuela Superior de Guerra.
- Consejo de Seguridad de Naciones Unidas. 2006. *Informe del Grupo de Supervisión para Somalia. S/2006/229 (2006)*. Nueva York: ONU.
- Consejo de Seguridad de Naciones Unidas. 2008. *La situación en Somalia de 2 de diciembre. S/RES/1846 (2008)*. Nueva York: ONU.
- Del Pozo García, Fernando. 2009. *Aspectos operacionales de la lucha contra la piratería en Somalia*. Madrid: Real Instituto Elcano.
- Del Pozo García, Fernando. 2017. “Introducción”. En *Mares violentos*, coordinado por Fernando del Pozo García, 11-29. Madrid: Instituto Español de Estudios Estratégicos.
- Fernández Fadón, Fernando. 2009. “Piratería en Somalia: “Mares fallidos” y consideraciones de la historia marítima”. *Documento de Trabajo 10/2009*. Madrid: Real Instituto Elcano, 2 de febrero.
- Fernández Sebastián, Marta. 2017. *Piratería Marítima en el Estrecho de Malaca, Somalia y Nigeria. Causas, consecuencias y respuestas. Un fenómeno en perspectiva comparada*. Madrid: Universidad Complutense de Madrid.
- Forbes, Glen. 2018. “Replicating Success? A Military Response to Maritime Piracy. The Somalia Experience”. En *Militarised Responses to Transnational Organised Crime. The War on Crime*, editado por Reitano Tuesday, Lucía Bird Ruiz-Benítez de Lugo y Sasha Jespersen, 109-126. Cham: Palgrave Macmillan.
- Frutos Ruiz, Ignacio. 2010. “La lucha internacional contra la piratería marítima: Somalia y la Operación Atalanta”. *Documentos de Opinión del IEEE* 16/2010.
- García Arias, Luis. 1964. *La piratería como delito del derecho del gentes. Estudios de Historia y doctrina del Derecho Internacional*. Madrid: Instituto de Estudios Políticos.
- Gelb, Alan H., y Associates. 1988. *Oil windfalls: Blessing or Curse?* Nueva York/ Londres/ Toronto/Tokyo: Oxford University Press.

- González Napolitano, Silvina S. 2011. “La práctica de los Estados latinoamericanos con respecto a la tipificación de la piratería marítima”. En *Piratería en el siglo XXI. Nuevos escenarios para el Derecho Internacional*, coordinado por José Alejandro Consigli, 157-185. Buenos Aires: Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales.
- Gutiérrez de Terán, Ignacio. 2007. *Somalia. Clanes, islam y terrorismo internacional*. Madrid: Los libros de la Catarata.
- Herrero de Castro, Rubén. 2010. “El concepto de interés nacional”. En *Evolución del concepto de Interés Nacional*, monografía del Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional, 17-38. Madrid: Ministerio de Defensa.
- Herrero de Castro, Rubén. 2011. “Política exterior de España e intereses nacionales”. *UNISCI Discussion Papers* 27: 87-99.
- Hoffman, Jan. 2004. “Transporte marítimo en los tiempos de la globalización”. *Comercio Exterior* 54: 749-755.
- Holsti, Kalevi J. 1996. *The State, the War and the State of War*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Ibáñez Gómez, Fernando. 2011. *La amenaza de la piratería marítima a la seguridad internacional: el caso de Somalia*. Zaragoza: Universidad de Zaragoza.
- International Maritime Bureau. 2019. *Report 2019. Piracy and armed robbery against ships*. Londres: International Chamber of Commerce.
- Jackson, Robert H. 2008. “Los estados fallidos y la tutela internacional”. *Relaciones Internacionales* 10: 1-31.
- Jean, Carlo. 1994. “Los intereses nacionales y la política de seguridad”. *Revista Informazioni Difesa* 3: 38-94.
- Jiménez Piernas, Carlos. 2010. “Los estados fracasados y el derecho internacional: el caso de Somalia”. *Revista Española de Derecho Internacional* LXII: 17-59.
- Juncker, Jean-Claude. 2018. *Estado de la Unión 2018. La hora de la soberanía europea*. Bruselas: Comisión Europea.
- López Martín, Ana Gemma. 2010. “Los Estados fallidos y sus implicaciones en el Ordenamiento Jurídico Internacional”. En *Cursos de Derecho Internacional y Relaciones Internacionales de Vitoria Gasteiz*, 160-239. Vitoria-Gasteiz: Universidad del País Vasco.
- Marsal Muntala, Jordi. 2010. “Conclusiones”. En *Evolución del Concepto de Interés Nacional*, monografía del Centro Superior de la Defensa Nacional, 115: 177-182. Madrid: Ministerio de Defensa.
- Martínez Alcañiz, Abraham. 2009. “Cuestiones jurídicas sobre piratería en la mar”. *Revista General de Marina* 256: 229-250.
- Martínez Busch, Jorge. 1993. *Oceanopolítica: Una alternativa para el desarrollo*. Santiago de Chile: Andrés Bello.
- Martín-Peralta, Carlos. 2013. “Somalia y el cuerno de África en la encrucijada”, <https://bit.ly/3bPhvgj>
- Ministerio de Defensa. 2019. “El Cuartel General de la UE en Rota asume el mando de la operación ‘Atalanta’”, <https://bit.ly/3cQ5siS>
- Mogherini, Federica. 2019. “Informal Meeting of Defence Ministers”. *Press release*, 28-29 de august.
- Muñoz-Alonso Ledo, Alejandro. 2006. “Política exterior e interés nacional”. *Cuadernos de pensamiento político* 10: 133-144.
- Naím, Moisés. 2005. “Ilícito: Cómo contrabandistas, traficantes y piratas están cambiando el mundo”. Ponencia presentada

- en el Coloquio *Encuentros*, Banco Interamericano de Desarrollo, Washington, 6 de diciembre.
- One Earth Future. 2018. “The State of Maritime Piracy 2017”, <https://bit.ly/3bOqm1M>
- Osoble, Sheikh Ali. 2016. “A five day Situation Review on Piracy in Galmudug”, <https://bit.ly/2y0e2gj>
- Presidencia de Gobierno. 2016. “Informe Anual de Seguridad Nacional”. Informe del Departamento de Seguridad Nacional, Gobierno de España.
- Reva, Denys. 2018. “Ten years on, is Somali piracy still a threat?”. *Institute for Security Studies*, 7 de noviembre. <https://bit.ly/2xj7UPH>
- Rodríguez Ruiz, Héctor Mauricio. 2016. “Seguridad Integral Marítima. Un Reto Estratégico”. En *Seguridad marítima, retos y amenazas*, editado por Héctor Mauricio Rodríguez Ruiz, 9-44. Bogotá: Escuela Superior de Guerra.
- Rohweder, Brigitte. 2016. *Piracy in the Horn of Africa, West Africa and the Strait of Malaca*. Birmingham: GSDRC Literature Review Report 1397.
- Sánchez, Leandro Enrique. 2012. “¿De qué se habla cuando se habla de Constructivismo?”. *Revista de Relaciones Internacionales* 114: 107-129.
- Shortland, Anja. 2012. *Treasure Mapped: Using Satellite Imagery to Track the Developmental Effects of Somali Piracy*. Londres: Cltham Hause.
- Sobrino Heredia, José Manuel. 2009. “Piratería y terrorismo en el mar”. En *Cursos de derecho internacional y relaciones internacionales de Vitoria-Gasteiz*, editado por Universidad del País Vasco, 82-147. Vitoria-Gasteiz: Universidad del País Vasco.
- Suárez de Vivero, Juan Luis. 2014. “Marco geopolítico y políticas de la UE en la cuenca atlántica”. En *La piratería emergente en el Golfo de Guinea. Estrategia de la UE para el Golfo de Guinea*, editado por ESFAS, 23-68. Madrid: Ministerio de Defensa.
- The Fund for Peace. 2019. *Fragile States Index Annual Report 2019*. Washington: The Fund for Peace.
- Wendt, Alexander. 1990. *Social Theory of International Politics*. Cambridge: Cambridge University Press.