



Universidad Internacional de La Rioja
Facultad de Derecho

Máster Universitario en Estudios Avanzados en Terrorismo:
Análisis y Estrategias

Empleo del mar en la estrategia terrorista: Amenazas en el Estrecho de Ormuz

Trabajo fin de estudio presentado por:	Jacobo D. Peñafiel
Tipo de trabajo:	Trabajo de Fin de Máster Universitario en Estudios Avanzados en Terrorismo: Análisis y Estrategias
Director/a:	Igor Barrenechea Marañón
Fecha:	23/07/2020

Resumen

Se podría pensar, que la complejidad del entorno marítimo, aleja a este medio de la estrategia de los grupos terroristas. Pero este pensamiento está totalmente alejado de la realidad. En especial, en el Estrecho de Ormuz. Esta investigación ha recopilado algunos casos de terrorismo marítimo en diferentes partes del planeta, y expone las capacidades, motivaciones, y los posibles cursos de acción de los grupos terroristas con presencia en el Estrecho de Ormuz y las áreas adyacentes. En general, la investigación encontró que el estrecho y las actividades que se desarrollan en este, son blancos deseables y los hallazgos sugieren que pueden ser alcanzados por el terrorismo. Así como también, se muestra que es necesario una adecuada comprensión del fenómeno por parte de la comunidad y organismos internacionales, para lograr acciones eficaces al tratar de erradicar esta forma de violencia.

Palabras clave: Terrorismo Marítimo, Estrecho de Ormuz, Terrorismo, Paso Marítimo, Golfo Pérsico, *Chokepoint*

Abstract

Maritime terrorism is often thought as not possible to occur because of the complexity of maritime environment and due to not being considered as part of the strategy of terrorist groups. However, this assumption is far from reality, especially when we investigate the Strait of Hormuz and areas adjacent thereto. This study lists several cases of maritime terrorism, which occurred in different locations around the world, including Strait of Hormuz. The research examines the capabilities of terrorist groups who have presence in locations around the strait, their motivations and possible courses of action that might be taken in the future. In general, this study found that maritime activities, which have place in the Strait of Hormuz, are desirable targets for terrorist groups. Moreover, the paper identifies factors based on which terrorist targets can be reached, such as their operational sustainment, means and capabilities. Lastly, this investigation shows the need to understand the terrorism threat in order to eradicate this form of violence.

Keywords: Maritime Terrorism, Strait of Hormuz, Terrorism, Chokepoint, Persian Gulf

Índice de contenidos

1.	Introducción.....	7
1.1.	Justificación del tema elegido.....	8
1.2.	Problema y finalidad del trabajo.....	9
1.3.	Objetivos	9
1.3.1.	Objetivo general	9
1.3.2.	Objetivos específicos	9
2.	Marco teórico general	11
2.1.	Derechos y libertades en la mar	11
2.2.	Amenazas Marítimas	12
2.2.1.	Casos sobre Terrorismo Marítimo	13
2.2.2.	Análisis de los casos presentados.....	15
2.2.3.	Actualidad del terrorismo marítimo mundial.....	16
3.	Escenario propuesto: el Estrecho de Ormuz	20
3.1.	Ubicación geográfica.....	20
3.2.	Características generales	21
3.2.1.	Características naturales	21
3.2.2.	Historia.....	23
3.2.3.	Importancia del Estrecho de Ormuz.....	23
3.2.4.	Una histórica amenaza terrorista	26
4.	Análisis de la amenaza terrorista en el Estrecho de Ormuz	28
4.1.	Actores y sus posibles motivaciones actuales	28
4.1.1.	Actores y sus capacidades actuales.....	31
4.1.1.1.	Estructura organizacional	31
4.1.1.2.	Financiamiento y Logística	32
4.1.1.3.	Conocimiento organizacional y del entorno.....	35
4.2.	Vulnerabilidades y vacíos que pueden ser aprovechados por el Terrorismo	37
4.2.1.	Estados fallidos y estados débiles	37
4.2.2.	Vulnerabilidades en el marco legal mundial que rige las actividades marítimas	40

4.2.3. Vulnerabilidades en el sistema de comercio y almacenamiento de armas .	41
4.3. Posibles cursos de acción terrorista	42
4.3.1. Una escalada significativa con ataques esporádicos	44
4.3.2. Daños importantes a la infraestructura estratégica, ubicada en el Estrecho de Ormuz o cercanías	44
4.3.3. Cierre del Estrecho de Ormuz, más daños a la infraestructura estratégica .	45
4.4. Costo beneficio de emplear el terrorismo en el estrecho de Ormuz	46
4.4.1. Consecuencias y respuestas políticas: sanciones	46
4.4.2. Respuesta Militar: Empleo de las Fuerzas de Seguridad y Defensa en contra del terrorismo marítimo	47
4.4.3. Posibilidad de conseguir los objetivos terroristas	48
4.4.4. Costo versus Beneficio de emplear el terrorismo en el Estrecho de Ormuz	50
4.5. Comentario de la situación del terrorismo marítimo a futuro	52
5. Conclusiones	54
6. Referencias bibliográficas	56
6.1. Bibliografía	56
6.2. Legislación citada	67
7. Bibliografía complementaria	68
8. Listado de abreviaturas	69

Índice de figuras

Figura 1 Uno de los barcos afectados en junio de 2019, en el Golfo de Omán. Fuente: Reuters (2019).....	18
Figura 2 Mapa del Estrecho de Ormuz (Watts, 2019).....	20
Figura 3 Imagen Satelital del Estrecho de Ormuz. Fuente: Gallo Images, Orbital Horizon, Copernicus Sentinel 2017.....	22
Figura 4 Número en millones de barriles por día que transitan por distintos canales y estrechos.	24
Figura 5 Un grupo de Kurdos Sirios desean conformar un nuevo estado llamado Rojava (Iturbe, 2017)	39
Figura 6 Combatiente de AQAP empleando un misil RPG32 en Taiz, marzo 2016. (Abo-elgheit, 2019).	42

1. Introducción

¿Puede ocurrir un ataque terrorista en el mar? Para algunos, la ocurrencia de un evento no deseado del tipo terrorista en el mar, podría ser un hecho de ficción, muy alejado de la realidad. La complejidad de la mayoría de los escenarios marítimos, los cuales están alejados de los grandes centros urbanos y las masas poblacionales, hace pensar que en términos de factibilidad y rentabilidad, un grupo terrorista no obtendría muchos réditos de un ataque en la mar, y que podría darse el caso que no contribuirá su empleo al fin deseado: Causar miedo.

Otro elemento que podría hacer mirar a la posibilidad de un ataque terrorista en el mar, como lejano, es que el escenario marítimo no es precisamente el medio deseado por los grupos terroristas para la difusión de su mensaje. ¿Por qué?

Según Zurutuza (2006), la cobertura de los medios de comunicación sobre los eventos del tipo terroristas es importante, ya que podrían estar favoreciendo al fin último de estas acciones violentas, que es propagar en la sociedad el terror. Y en este sentido, algunos podrían preguntarse: ¿Qué es más atractivo para los medios e impactante para el público: Un rascacielos derrumbándose envuelto en llamas, con personas saltando desde los pisos altos; o, un barco de carga incendiándose en la mitad del océano?

La finalidad de este estudio es determinar precisamente si el empleo del mar se encuentra dentro de la estrategia terrorista, y específicamente si podría emplearse éste, en un espacio geográfico crítico en especial: el Estrecho de Ormuz y sus áreas marítimas adyacentes. Se intenta conocer si este punto del planeta pudiese ser escenario de ataques terroristas, definiendo qué representa este lugar para el mundo y si existen actores con motivos o pudiesen existir posibles, en el futuro. También son parte de este trabajo, intentar conocer qué intereses estarían en disputa, cuáles serían las consecuencias o cuáles podrían ser algunas de las tácticas a emplear y si su costo justifica los fines.

La temática empieza con la realización de un análisis retrospectivo. Como se verá, se repasarán algunos hechos relacionados con el terrorismo marítimo, para luego revisar el panorama actual, con todos los actores y dimensiones posibles, en especial el relacionado a las actividades marítimas. Al final, el lector no encontrará una proyección precisa del futuro, pero si un acercamiento basado en un análisis cuidadoso, sobre si es probable o no, que el

mar se encuentre en la estrategia terrorista y si el Estrecho de Ormuz, podría configurarse o ya es un escenario para la práctica de este tipo de amenazas.

1.1. Justificación del tema elegido

En relación a la pregunta que se presentó en la introducción, sobre qué era lo que podía movilizar o impactar más al público: un rascacielos derrumbándose envuelto en llamas o un barco incendiándose en la mitad del océano, antes de que alguien intente responder ésta interrogante, se resaltaré lo siguiente: En mayo y junio de 2019, al menos seis barcos tanqueros fueron captados por los lentes de las cámaras, con graves incendios a bordo, mientras se encontraban en el Golfo de Adén o en las cercanías del Estrecho de Ormuz. Estos eventos, lejanos a tierra, motivaron la aparición de titulares en los principales medios de comunicación y diversas reacciones públicas a lo largo del mundo, que iban, desde las del tipo diplomático hasta el desplazamiento de medios militares de las potencias y países afectados a la zona (BBC News Mundo, 2019; Deutsche Welle, 2019).

¿Configuran estos actos violentos en contra de los barcos tanqueros, como ataques terroristas? Estados Unidos por una parte culpa de los ataques a Irán, pero la evidencia presentada no ha sido suficiente. Por otra parte, no hay un grupo terrorista que se haya atribuido el ataque, y las investigaciones efectuadas no revelan con claridad el origen de los mismos, pero el evento podría denotar la vulnerabilidad del entorno marítimo ante un ataque del tipo asimétrico o de este tipo (no hay evidencia aún para asegurar que fue del tipo terrorista). Según un artículo de prensa titulado *“U.S. Puts Iran on Notice and Weighs Response to Attack on Oil Tankers”* (Landler, Barnes, y Schmitt, 2019), un pequeño bote habría sido captado por video, cuando colocaba explosivos en uno de los barcos afectados.

Con respecto a lo visto hasta ahora, siempre se ha colocado al Estrecho de Ormuz o a las actividades que éste se desarrollan, en la mira de ataques de distintos tipos o se proponen suposiciones de que ocurran (Yadlin y Guzansky, 2012). Es que además de su importancia como medio para transportar el petróleo, el Golfo Pérsico (dónde se encuentra ubicado este estrecho), también divide a rivales fuertemente armados y con propios intereses. Con Irán por un lado, y las monarquías árabes respaldadas por Estados Unidos, Arabia Saudita y los Emiratos Árabes Unidos, por el otro. Las dos partes han luchado durante años a través de

“fuerzas sustitutas”¹ en países vecinos, como Líbano, Irak, Siria y Bahréin. Las fuerzas sauditas y emiratíes han estado luchando directamente durante más de cuatro años para revertir la toma de control de Yemen por una facción alineada con Irán (Kirkpatrick, Pérez-Peña, y Reed, 2019).

Cuando los autores citados en el párrafo anterior, mencionan a las “fuerzas sustitutas”, cabría preguntarse qué tipo de fuerzas son y qué medios emplean. ¿Está el terrorismo dentro de esta estrategia? Es importante responder estas preguntas, e intentar esclarecer si podrían existir motivaciones en los estados para apoyar de forma no declarada a grupos terroristas, o si existen éstos por separado y cuáles son sus intenciones en la región, ¿Está el empleo del mar en sus propósitos?, ¿Podría en algún momento suceder un ataque terrorista deliberado a las líneas de comunicación marítima que cruzan el Estrecho de Ormuz, al propio Estrecho o en las áreas adyacentes a éste? ¿Qué consecuencias tendría para el mundo?

1.2. Problema y finalidad del trabajo

La cuestión principal que pretende acometer el presente estudio son las siguientes:

- ¿Es el empleo del mar, parte de la estrategia terrorista en una zona como el Estrecho de Ormuz?
- ¿Puede ser el Estrecho de Ormuz, escenario actual o futuro de ataques terroristas de cualquier tipo?

1.3. Objetivos

1.3.1. Objetivo general

- a) Establecer si el empleo del mar es parte de la estrategia de grupos terroristas en el Estrecho de Ormuz

1.3.2. Objetivos específicos

- a) Presentar los casos de terrorismo marítimo que han ocurrido y si pueden constituir un antecedente válido para pensar en este recurso como utilizable en el presente o futuro.

¹ Originalmente nombradas como “*surrogate forces*”, según el artículo citado.

- b) Establecer las motivaciones que tienen los posibles actores, en torno al empleo del Estrecho de Ormuz como escenario de ataques terroristas.
- c) Determinar cuáles serían los efectos de emplear el Estrecho de Ormuz para los grupos terroristas, y si éstos justifican los esfuerzos de llevar a cabo acciones del tipo terrorista en este espacio.

2. Marco teórico general

¿Qué valores o principios están en peligro, cuando se atenta en contra del normal desarrollo de las actividades marítimas? La intención al inicio de este estudio, es conocer sobre los derechos y libertades en la mar, para luego listar algunas de las amenazas que atentan en contra de estos dos elementos fundamentales.

Dentro de la lista, se encuentra el terrorismo marítimo. Es necesario evidenciar si existen antecedentes de que esta amenaza haya ocurrido antes y si podría configurarse como vigente en la actualidad. Cuáles serían las motivaciones para emplear este tipo de violencia en el mar y quiénes son algunos de los actores que la emplearon y qué obtuvieron o pueden hacerlo a través de llevar a cabo ataques en este medio, son algunos de los puntos que se contextualizan en esta primera parte del trabajo.

2.1. Derechos y libertades en la mar

El mar es un espacio que ha servido a lo largo de los años para el intercambio de las relaciones culturales y comerciales entre los pueblos, aportando a su desarrollo de manera significativa. Históricamente, su empleo se ha condicionado en favor del progreso de los pueblos, otorgándoseles derechos y libertades sobre éste, para favorecer precisamente su desarrollo. Incluso, en algunos instrumentos jurídicos, como los que nacieron de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) en 1982, se ha reconocido al mar como sujeto de derechos, para garantizar un entorno en el cual se puedan seguir desarrollando actividades que guardan un estrecho vínculo con la vida cotidiana de los seres humanos y su progreso, como por ejemplo, el comercio por vía marítima, el aprovechamiento de los recursos energéticos y la investigación, entre otros.

David Enríquez (2007), destacado autor sobre Derecho Internacional y con una amplia trayectoria en este ámbito, hace un repaso sobre la evolución de las libertades que poseen los estados en el mar. Recorriendo desde la época de las grandes civilizaciones hasta los tiempos contemporáneos, denota que la libertad del empleo del mar por parte de los países ha ido evolucionando, hasta ser reconocida y expresada por la CONVEMAR en seis derechos, nombrados como la libertad de navegación, libertad de sobrevuelo, libertad de tendido de cables y tuberías submarinos, libertad de construcción de islas artificiales y otras instalaciones

permitidas en el derecho internacional, libertad de pesca y libertad de investigación científica. Pero como se verá más adelante en este mismo trabajo, las prácticas de estas libertades podrían estar en riesgo bajo la aparición y proliferación de distintos tipos de amenazas.

Debido a esto, los gobiernos y los actores en torno a los intereses marítimos, incluyendo a las personas comunes, deben plantearse el cómo hacer frente a estas amenazas, que podrían alterar y poner en riesgo a actividades marítimas específicas, como el comercio por vías marítimas, o a todas en su conjunto. Siendo muy probable que estas afectaciones tengan repercusiones en el bienestar deseado y el progreso de los pueblos. Para ello, es necesario reconocer y diferenciar las amenazas en el escenario actual e incluso con prospectiva visualizar a las que podrían presentarse en el futuro.

Hasta la fecha, la Organización de las Naciones Unidas, a través de la Resolución aprobada por la Asamblea General el 10 de diciembre de 2019, ha manifestado su preocupación por el avance de delincuencia organizada transnacional en el mar, incluidos el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, el tráfico ilícito de migrantes, la trata de personas y el tráfico ilícito de armas de fuego, así como las amenazas a la seguridad y la protección marítimas, como la piratería, el robo a mano armada en el mar, el contrabando y los actos terroristas contra el transporte marítimo, las instalaciones emplazadas mar adentro y otros intereses marítimos (Organización de las Naciones Unidas, 2019).

2.2. Amenazas Marítimas

El libre ejercicio de las libertades y derechos mencionados, se puede ver afectado por distintas amenazas, que podrían poner en riesgo a parte o a toda la actividad marítima en general. Según Del Pozo (2014), estas amenazas podrían poner en riesgo directamente la vida y el bienestar de los ciudadanos, al uso que se le dé al mar como medio por el cual se realiza el comercio y a la obtención de los recursos que el mar proporciona (energéticos, alimenticios, etc.). Por lo que se hace casi “vital”, la práctica de normas y la actuación de los todos los actores marítimos para mantener la seguridad marítima en todas las áreas y niveles posibles.

Como se vio, las amenazas marítimas podrían poner en riesgo directamente la vida y el bienestar de los ciudadanos de un estado, pero la percepción que tienen éstos sobre la seguridad marítima, la determinación de amenazas, riesgos o peligros, cómo gestionarlos o cuáles serían las consecuencias que tendrán las amenazas sobre sus vidas, son temas poco

conocidos por los ciudadanos en común. Así lo demuestra Pérez (2011), cuando expresa que al ciudadano común poco le importa lo que sucede en el entorno marítimo, o que retiene muy poco de la información que recibe sobre éste, por creer que se trata de un ambiente alejado y de poco interés para sí mismo y su especie, sin saber que lo relacionado a la seguridad marítima y lo que ocurra en el mar, puede afectar significativamente su supervivencia.

Adentrándose al objeto de análisis del presente trabajo, la percepción que tienen los ciudadanos, sobre la ocurrencia de la amenaza terrorista en el mar, es que esta probabilidad es “lejana” (Pérez, 2011, p. 77). Mucho tiene que ver, según Pelkofsky (2005), que se podría pensar que para los fines terroristas, el empleo del mar en su estrategia significaría perpetrar un ataque que tendría baja probabilidad de generar tasas de letalidad muy altas y además sería difícil filmar un ataque en el mar para posteriormente difundirlo a nivel global. Esta percepción, podría llevar a menoscabar las dimensiones de la amenaza y a descuidar aspectos de seguridad que podrían tener un costo muy alto en varios sentidos.

A continuación se presentan algunos casos sobre terrorismo marítimo.

2.2.1. Casos sobre Terrorismo Marítimo

Según Roell (2009), en una conferencia dictada en el marco de la *International Conference on Comprehensive Security in the Asia-Pacific Region*, el terrorismo marítimo no es un asunto de *ficción*, sino una *realidad*. Para estudiarlo, no sólo se debe determinar si existen las intenciones terroristas de emplear el mar en su estrategia o de si las organizaciones terroristas disponen de la estructura y las capacidades para perpetrar un ataque en este entorno, sino también en las debilidades que podrían existir en el sistema marítimo y que podrían ser aprovechadas para lograr los fines terroristas.

Los casos que se presentan, pruebas recopiladas, aprehensiones o planes al descubierto, relacionados con terrorismo marítimo o el empleo del mar en la estrategia terrorista, podrían poner en evidencia la afirmación que se hace en el párrafo anterior:

- **El 3 de enero de 2000**, existió un intento de atacar un buque de guerra estadounidense en Adén: el *USS The Sullivans*. El intento falló cuando el pequeño bote, sobrecargado con explosivos, se hundió. El intento estuvo ligado a Al-Qaeda (The 9/11 Comission Report, 2011).

- **El 12 de octubre de 2000**, el *USS Cole* fue atacado en el puerto de Adén, en Yemen. Diecisiete marineros murieron y 39 resultaron heridos (Langworthy, Sabra, y Gould, 2004).
- **El 6 de mayo de 2001**, la armada israelí capturó al barco pesquero "*Santorini*", que transportaba armas, cohetes antiaéreos, morteros de diversos calibres, y cantidades masivas de municiones, en ruta desde el Líbano a la Franja de Gaza (Akiva, 2007).
- **El 3 de enero de 2002**, Israel decomisó las armas que transportaba ilegalmente el barco de carga *Karine*, en el Mar Rojo. Entre lo hallado, se encontraron cohetes de corto y largo alcance, misiles antitanque, morteros, minas, explosivos y otros pertrechos, incluyendo botes inflables, cilindros de buceo y otros equipos relacionados a esta actividad (Bennet y Greenberg, 2002). En base a evidencias e investigaciones posteriores, el cargamento fue relacionado con el grupo terrorista Hezbollah (Sinai, 2004).
- **En junio de 2002**, informes de Marruecos daban cuenta que, al menos tres miembros sauditas de Al-Qaeda fueron arrestados, debido a que fuentes de inteligencia de varios estados, tenían evidencias de que habían estado planificando ataques contra buques navales estadounidenses y británicos en el Estrecho de Gibraltar (BBC News Mundo, 2002).
- **En octubre de 2002**, una gran explosión dejó a un barco tanquero francés en llamas en la costa yemení. Según la "*List of al Qaida inspired terrorist attacks*", se atribuyó el ataque a un grupo terrorista ligado a Al-Qaeda. El *Limburg*, nombre del barco afectado, de 158,000 toneladas, se estaba acercando al puerto yemení de *Mina al-Dabah* cuando ocurrió la explosión (Henley, 2002).
- **En febrero de 2004**, un miembro del Movimiento *Rajah Solaiman*, detonó una bomba en un *ferry* de pasajeros que transportaba a 900 personas desde Manila. El movimiento terrorista se atribuyó la responsabilidad de planificar el ataque, lo que fue confirmado por una investigación posterior del gobierno. Este, sería el ataque terrorista más mortal de Filipinas y el ataque terrorista marítimo más mortal del mundo. Hubieron 116 muertos (Human Rights Watch, 2007).
- **En marzo de 2005**, según el interrogatorio a un terrorista capturado en Filipinas, dos de los grupos más peligrosos vinculados a Al-Qaeda en el sudeste asiático están

trabajando juntos para entrenar a militantes en el buceo para ataques terroristas en el mar. Los grupos vinculados son *Abu Sayyaf*, *Khaddafy Janjalani* y *Abu Sulaiman* (The Associated Press, 2005).

- **En agosto de 2005**, un sirio relacionado con Al-Qaeda, declaró que se ofreció como voluntario para atacar a los cruceros israelíes que visitan regularmente la costa sur de Turquía. Algunos de los cruceros fueron desviados a otros puertos. El plan fue descubierto y el involucrado juzgado (Associated Press, 2006; Vick, 2006).
- **En julio de 2009**, las agencias de seguridad de Egipto impidieron un ataque contra el Canal de Suez y un sistema de oleoductos adyacente. Según fuentes en El Cairo, el grupo terrorista estaba formado por 24 egipcios y uno palestino (Starr, 2014).

2.2.2. Análisis de los casos presentados

De los casos y hechos presentados, a continuación se ponen de manifiesto algunos posibles intereses de los grupos terroristas en el entorno marítimo. Corresponden a un análisis conciso, que surge de la relación de los hechos, con lo que se conoce hasta ahora de manera general, sobre los probables intereses que motivan a los grupos terroristas a estructurar sus redes, a la determinación de blancos y a la ejecución de ataques en contra de estos.

Posibles intereses e importancia de los blancos:

- La afectación anímica a los habitantes de los países occidentales o de los catalogados como “enemigos”, y la búsqueda de adherentes a la causa terrorista, a través de ataques a símbolos militares, como los buques de guerra o unidades navales, lo que se observa en al menos dos de los casos presentados. Según varios reportes y estimaciones de los servicios de seguridad de varios países, las instalaciones, unidades y personal militar han sido catalogados como blancos para los grupos terroristas de corte yihadista (Murphy, 2015; Security Service MI5, s.f.; US Defense Intelligence Agency, 2011).
- El importante número de víctimas que podría causar un ataque terrorista sobre objetivos del tipo *ferrys*, un medio de transporte masivo, como el ocurrido en Manila en el año 2004, sumado al interés en causar un gran impacto anímico en el público, que tendrían que ser testigos de las prolongadas y difíciles tareas de rescate y recuperación de cuerpos en la mar.

- Las considerables pérdidas económicas para los sectores del comercio, energía y comercialización de otros recursos, que emplean el transporte marítimo para el traslado y comercialización de materias. Además, a todos los sectores que están relacionados a estos, como las empresas de bienes y servicios, y las opciones de empleo remunerado que generan (Farrell y Newman, 2020; Komiss y Huntzinger, 2011).
- La capacidad de los medios marítimos para transportar grandes cargas de armamento y explosivos destinados al terrorismo, a través de largas distancias y en circunstancias en las que sería difícil hacerlo por vía terrestre. Ejemplo de esto, son los casos del hallazgo en el barco de carga *Karine* y el barco pesquero *Santorini*. Una de las vulnerabilidades aprovechadas por los grupos terroristas, podría ser la difícil detección de este tipo de material en los puertos marítimos y terminales de embarque y arribo de la carga.
- Los daños de importancia que podría tener la detonación de artefactos explosivos fijados al casco de barcos, por buzos o equipos submarinos. Intención que se pone de manifiesto con las evidencias presentadas en contra de los grupos *Abu Sayyaf*, *Khaddafy Janjalani* y *Abu Sulaiman*, según los hechos antes presentados ocurridos en 2005. Este tipo de acciones causarían gran impacto por las posibles pérdidas humanas y materiales. Además, del importante daño ambiental y contaminación, en el caso de que se llegase a perforar el tanque de un barco petrolero, por ejemplo.

2.2.3. Actualidad del terrorismo marítimo mundial

No existe un consenso en la definición de terrorismo marítimo. Sin embargo, muchos autores contemporáneos han propuesto definiciones comúnmente aceptadas, como por ejemplo, que el terrorismo marítimo es “el uso sistemático -o amenaza- de actos de violencia contra servicios de transporte marítimos por parte de un individuo o grupo, para provocar temor e intimidación entre la población civil, con el objeto de alcanzar ambiciones u objetivos políticos”² (Febrica, 2017). U otros que mencionan que, el terrorismo marítimo en su

² Originalmente, el autor escribe en idioma Inglés, y define al terrorismo marítimo como: “*the systematic use or threat to use acts of violence against international shipping and maritime services by an individual or group to induce fear and intimidation on a civilian population in order to achieve political ambitions or objectives*” (Febrica, 2017).

definición más sencilla de entender, es una tipología del terrorismo, basada en la utilización del espacio marítimo. Pero Singh (2019), el autor que amplía esta definición, agrega que incluso se puede considerar como terrorismo marítimo, si se emplea este entorno –el marítimo- para desde ahí ejecutar la selección y ataque a blancos en tierra o ejecutar acciones en contra de éstos. Según este análisis, estaría dentro de terrorismo marítimo, el ataque en contra de instalaciones estratégicas ubicadas en el litoral, como refinerías, puertos o terminales. En todo caso, esto afianza la hipótesis de que el empleo del mar podría estar en la estrategia de los grupos terroristas, por el gran impacto y las afectaciones que tendría un ataque en contra de estas instalaciones, que es una de los objetivos que persigue el terrorismo. ¿Hay evidencias para pensar en aquello?

Según una revisión y clasificación efectuada por Murphy (2015), a la base de datos de *RAND-MIPT Terrorism Incident Database*³, apenas el 2% de todos los incidentes sobre terrorismo, corresponden a terrorismo marítimo entre los años 1995 y 2015.

Los últimos incidentes de este periodo, corresponden por ejemplo a un intento de un grupo terrorista asociado al Al-Qaeda, de secuestrar a la fragata paquistaní PNS Zulfiqar, en Karachi en el año 2014 (Shoaib, Shah, y Gorman, 2014). Los fines de esta acción: emplearla para disparar misiles en contra de buques navales de la Armada de EE.UU. El caso podría ser objeto de un estudio más profundo, porque reveló la vulnerabilidad de los buques navales y también el hecho de que según investigaciones, los terroristas contaban con apoyo de oficiales pakistaníes radicalizados e infiltrados entre la tripulación. Aunque no es nuevo este hallazgo, ya que hay registros de que había ocurrido antes, en un ataque perpetrado en contra de la estación naval pakistaní PNS Mehran, en el año 2002 (Sakhhuja , 2014). Estos incidentes, demuestran que el empleo de los medios navales y el mar en general, estuvieron vigentes hasta casi el fin del periodo al que corresponden las estadísticas revisadas por Murphy.

Fuera de ese periodo, existen aún más evidencias. Centrándose en las áreas cercanas al Golfo Pérsico, dentro del contexto del conflicto armado entre rebeldes hutíes y la coalición árabe⁴,

³ Disponibles en el sitio web: <https://www.rand.org/nsrd/projects/terrorism-incidents/download.html>

⁴ Coalición Árabe: Comprende a los países de Arabia Saudita, Catar, Kuwait, Emiratos Árabes Unidos, Bahréin, Egipto, Jordania, Marruecos, Sudán y Senegal. Todos países musulmanes sunitas con apoyo estratégico de Estados Unidos, Francia y el Reino Unido. Esta coalición lleva a cabo una campaña militar dirigida por Arabia Saudita en Yemen, para reducir la influencia de Irán en el país y restablecer el régimen del presidente Abed Rabbo Mansour Hadi en Sanaa y disuadir la amenaza hutí respaldada por Irán (Jalal, 2020)

en mayo de 2019, un grupo de los rebeldes hutíes asentados en Yemen, propiciaron ataques con drones y misiles en contra de blancos estratégicos sauditas ubicados en el litoral, como refinerías e instalaciones de tratamiento de crudo (EFE Noticias, 2019).

También a finales del 2019, ocurrió el secuestro de tres barcos con sus respectivas tripulaciones en el Mar Rojo, por parte de los rebeldes hutíes, y fueron finalmente liberados días después debido a la presión internacional (uno de los barcos estaba registrado con bandera de Corea del Sur). Estas acciones fueron calificadas por la coalición árabe como una amenaza y peligro para la libertad de navegación y el comercio internacional en el sur del mar Rojo y el estrecho de Bab el Mandeb (Carrión, 2019).

En cuanto al Estrecho de Ormuz, como se mencionó en la introducción del presente trabajo, también han existido incidentes recientes, como los ocurridos entre el 12 y 13 de mayo de 2019, cuando dos petroleros sauditas, identificados como Al Marzoqah y Amjad, el barco petrolero noruego Andrea Victory y un barco emiratí, fueron atacados en esta área por presuntos botes que habrían colocado explosivos en los cascos. De estas acciones, EE.UU. y los estados aliados árabes aliados al primero, han acusado a Irán, pero sin evidencias concluyentes. Irán lo ha desmentido oficialmente (Yee, 2019).

Algo similar ocurrió en junio de 2019, con las explosiones suscitadas en contra del Kokuka Courageous y del Front Altair en el Golfo de Omán (Cunningham , 2019).



Figura 1 Uno de los barcos afectados en junio de 2019, en el Golfo de Omán. Fuente: Reuters (2019).

Estos últimos incidentes han motivado a respuestas en varios frentes, así como han provocado diferentes reacciones en varios sectores de la economía, como la alteración de los precios de las materias que se transportan por estas áreas o el costo asociado a los seguros de carga y a los de casco o de barcos (Mike, 2019; Reed, 2019).

También han sido suficientes para aumentar la presencia militar en el área por parte de las potencias y elevar las tensiones diplomáticas. En este sentido, analistas han propuesto que las fuerzas de seguridad de los países que conforman el grupo de los aliados árabes, deben prepararse de mejor manera para contrarrestar ataques asimétricos del tipo terroristas, por lo que deben conformar sus fuerzas navales con unidades de poco desplazamiento, en la cantidad adecuada y capaces de cumplir misiones flexibles, en lugar de sólo unidades de gran desplazamiento, como fragatas o portaviones. Esto evitaría concentrar el poder militar en unas pocas unidades significativas, sino que las fuerzas estén dispersas en el teatro de operaciones, en la misma situación que la amenaza (Daolio, 2019).

3. Escenario propuesto: el Estrecho de Ormuz

El escenario que se propone para este estudio, es el único paso marítimo entre el Golfo Pérsico y el Golfo de Omán. Ubicado en Oriente Medio, se desea saber si este punto en el planeta puede ser objeto de ataques terroristas. Para ello es necesario ubicar al estrecho geográficamente y averiguar de las condiciones naturales que puede prestar, o de lo que ocurre en su entorno. Así como también, cuál es su importancia para los intereses de la región y si su impacto va más allá: Saber cuán importante es este punto a nivel mundial. Se hará un recuento para averiguar si en alguna ocasión fue escenario de ataques terroristas, o escenario de algún conflicto, que pudiese revelar cuáles son algunos de los blancos de interés.

3.1. Ubicación geográfica

El estrecho de Ormuz se encuentra entre los países de Omán e Irán, y se constituye como el paso marítimo de los países del Golfo: Irán, Irak, Kuwait, Bahreín, Catar y Emiratos Árabes Unidos, con el Golfo de Omán y el Mar de Arábigo (Ramazani, 1979).



Figura 2 Mapa del Estrecho de Ormuz (Watts, 2019)

3.2. Características generales

Este estrecho natural es el único paso de salida y entrada desde y hasta el Golfo Pérsico, y por ahí circulan todos los buques que transportan petróleo hacia o desde los puertos de los países que comparten mencionado golfo. Irán controla la costa norte del estrecho, mientras que Omán y los Emiratos Árabes Unidos poseen la costa sur. Todo el estrecho es de solo 97 millas náuticas de longitud, y en sus puntos más estrechos apenas mide unas 21 millas náuticas de ancho. Contiene dos carriles de separación de tráfico marítimo, utilizados para grandes buques. Los carriles son cada uno de 1,7 millas náuticas de ancho, con una zona de amortiguación de 1,7 millas náuticas entre ellos. El carril norte está a solo unas pocas docenas de millas de la costa iraní (Talmadge, 2008).

3.2.1. Características naturales

El Estrecho de Ormuz, por su ubicación y condiciones naturales, es un área que no presenta mayores riesgos para la operación de embarcaciones menores y grandes buques. Incluso la actividad de submarinos es factible en sus profundidades.

Esta conclusión se obtiene de analizar la información más actual y específica al entorno marítimo del Estrecho de Ormuz y sus áreas adyacentes, la cual es presentada en la Publicación 172 *“Sailing Directions (Enroute) Red Sea and The Persian Gulf”*, emitida por la *National Geospatial-Intelligence Agency* (2020). Según la publicación, el mar en el Estrecho de Ormuz es en general del tipo calmo.

Los meses donde el viento es frecuente y tiende a incrementarse en intensidad son junio y julio, pero casi pocas veces llegan a superar los 11 nudos de velocidad. En cuanto a la visibilidad, ésta puede afectar a la navegación en las mañanas, debido a la neblina o bruma presente. Aunque a veces también este factor se ve afectado por las tormentas de arena en los meses de junio y julio específicamente. En cuanto a las temperaturas ambientales, los meses más calientes son julio y agosto, mientras que el más frío es enero. En la costa, los vientos son ligeros y variables, con periodos de calma durante las mañanas.

En la misma publicación, se puede encontrar información referente a las corrientes del área, teniendo éstas distintos comportamientos e intensidades a lo largo del estrecho y varían de acuerdo a la época del año, aunque en ningún caso es un obstáculo para la navegación,

siempre y cuando se tomen las precauciones del caso. Por otra parte, las profundidades a lo largo del área de tránsito del estrecho permiten una navegación segura para los buques.

En general, las profundidades en el área de tránsito rondan los 200 metros. El área de peligro para los tanqueros y buques de gran desplazamiento, son las cercanas a la costa, a partir de los 25 metros de profundidad, en las cuales las embarcaciones deberán aplicar los procedimientos y normas para tránsito en aguas restringidas. En cuanto a los atracaderos, los muelles de las terminales pueden permitirse recibir buques de hasta 12,5 metros de calado y de 70000 toneladas de desplazamiento, debido a las profundidades que prestan en el área.



Figura 3 Imagen Satelital del Estrecho de Ormuz. Fuente: Gallo Images, Orbital Horizon, Copernicus Sentinel 2017.

3.2.2. Historia

El Estrecho de Ormuz ha sido escenario de más de un episodio relacionado a disputas o incidentes que llegaron incluso a ataques violentos, algunos entre fuerzas regulares o asimétricas, o combinados, u otros en contra de elementos civiles o comerciales. Por ejemplo, durante la mayor parte de la década de 1980, Irán e Irak se vieron envueltos en una guerra. La disputa armada se trasladó hasta el estrecho y espacios marítimos adyacentes, en 1984, cuando Irak comenzó a atacar a los barcos petroleros de Irán, con el fin de paralizar económicamente a Irán. A este episodio se lo conoce como la “Guerra de los Petroleros” o *Tanker War*. Según un artículo de O'Rourke (1988), los ataques no solo se dieron en contra de barcos petroleros, sino también embarcaciones del tipo comerciales y remolcadores, portadores de banderas de distintos países, empleando granadas, armas de mano o minas.

Otro aspecto a resaltar, ocurrió el 24 de abril de 2004, cuando el buque estadounidense Firebolt se encontraba en las proximidades de la terminal petrolera Khawr Al Amaya en Irak, con la misión de defender la terminal contra posibles ataques terroristas. Ante la presencia de un barco sospechoso, el Firebolt desplegó un bote inflable de quilla rígida (RHIB por sus siglas en inglés) tripulado por marineros de los EE.UU. para investigar el barco. El RHIB tomó rumbo para interceptar al barco sospechoso, pero este explotó en un aparente ataque suicida. La estela creada por las explosiones cobró la vida de tres marineros estadounidenses que iban en el bote (Tomasi, 2009).

3.2.3. Importancia del Estrecho de Ormuz

La importancia del Estrecho de Ormuz para el mundo, podría estar justificada porque se trata de una ruta crítica para el traslado por vía marítima de materias, alimentos y petróleo. Aláez (2019), recoge cifras y consideraciones sobre la importancia del petróleo como fuente de energía para el mundo. Una de ellas, provenientes de la *International Energy Agency*, calcula que al año 2040, el petróleo seguirá siendo la fuente energética dominante en el mundo, con un 27,5% del total de las fuentes disponibles, siendo China, India y otros países asiáticos los principales consumidores de este recurso, esto basándose en las proyecciones de crecimiento de estos países. Surge la pregunta: ¿De dónde obtienen y obtendrán el petróleo?

En los últimos años, y se prevé que así sea en el futuro, la oferta de petróleo para la demanda de consumo de estos países proviene del Golfo Pérsico. En el año 2018, para países como

Japón, India y China, el petróleo de esta área del planeta representó el 87%, 64% y 44%, del total de las importaciones de crudo, respectivamente (Aláez, 2019).

Algunos analistas coinciden en que en los próximos años, esta parte del planeta tendrá mayor participación en el mercado del petróleo, debido a que las reservas en otras zonas se extinguirán. Algo que por ventaja para la demanda, tardará en ocurrir en el Golfo Pérsico, ya que esta área dispone cerca del 60% de las reservas no explotadas. “Con ello la importancia del Estrecho de Ormuz, lugar por el que en el año 2019 pasaba un tercio del total del petróleo que circula por vía marítima.” (Aláez, 2019, p. 107).

Por otra parte, datos tomados por McCarthy (2019), del *Financial Times*, muestran que casi 17 millones de barriles de petróleo pasaron por el Estrecho de Ormuz cada día en el 2018. Eso es más que cualquier otro *chokepoint*⁵ para el crudo que se traslada por vía marítima, muy encima de los 15.7 millones de barriles que transitan por el Estrecho de Malaca todos los días, o los 4.6 millones de barriles que pasan por el Canal de Suez.

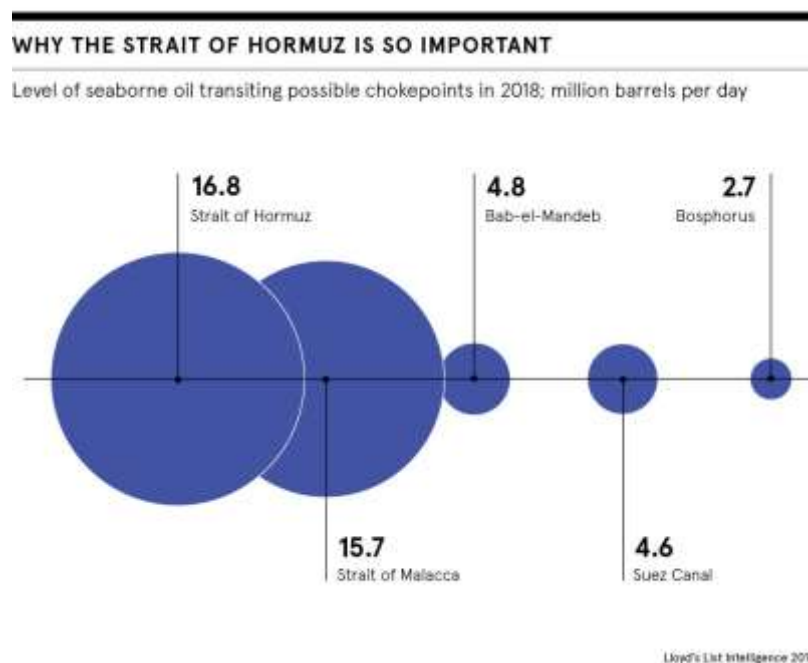


Figura 4 Número en millones de barriles por día que transitan por distintos canales y estrechos.

Elaborado por Wazir (2019), tomando como fuente la Lloyd's List Intelligence 2019.

⁵ Chokepoint: o punto de estrangulamiento. Se refiere a un punto de congestión natural a lo largo de dos pasos navegables más amplios e importantes. Los puntos de estrangulamiento marítimo son, naturalmente, canales estrechos de transporte marítimo que tienen mucho tráfico debido a sus ubicaciones estratégicas.

Además de ser un punto estratégico para el tránsito de buques petroleros, que como se vio a su vez abastecen principalmente a países en su mayoría asiáticos (EE.UU. aparentemente tendría abastecido de petróleo y gas a su mercado local, a partir del mejoramiento en la extracción a través del *fracking*, lo que lo hace *independiente* de comprar petróleo extranjero), el Estrecho de Ormuz es un punto vulnerable para asegurar el suministro de alimentos regional e incluso mundial (Rapier, 2019).

Según el informe *“Chokepoints and Vulnerabilities in Global Food Trade”* elaborado por Catham House (Bailey y Wellesley, 2017), la seguridad alimentaria mundial depende cada vez más del comercio internacional por vía marítima. Esta fuente señala que la producción de granos está altamente concentrada en un puñado de regiones, principalmente el Medio Oeste de los Estados Unidos, la región del Mar Negro y Brasil. Juntos, estos países y regiones abastecen la mayoría del trigo, el maíz y la soya del mundo y, de manera crucial, proporcionan la principal fuente de suministro de alimentos básicos en los países con mayor inseguridad alimentaria del Medio Oriente, África del Norte y África Oriental. El 55% de la producción de granos es transportado por al menos un *“chokepoint”* marítimo (canal o estrecho).

Y en cuanto al Estrecho de Ormuz, el informe menciona que circulan por este paso cerca de 24 millones de toneladas de granos al año y una cantidad importante de fertilizantes para el sector de la Agricultura.

En este sentido, los *“chokepoints”* pueden posicionarse como un objetivo deseado para los grupos terroristas, para asegurar el acceso a los alimentos a las poblaciones que pretenden controlar o para desabastecerlas. La incidencia que podrían tener los grupos terroristas sobre la provisión de alimentos a un país o región, la ejemplariza el informe citado al presentar lo ocurrido en Libia, país que depende de las importaciones para asegurar la provisión de más del 90 por ciento de sus productos agrícolas. En este país, ISIS intentó deliberadamente sabotear los puertos para obtener el control del comercio petrolero, lo que a su vez llevó a un 30% de disminución de las importaciones de trigo durante el año 2015, debido al temor de los barcos graneros para atracar en sus puertos. En la misma situación de vulnerabilidad, podrían encontrarse Kuwait e Irak, países que se encuentran entre los veinte estados (según listado presentado en el mismo informe) que dependen de un *“chokepoint”* para su provisión de alimentos, en este caso del Estrecho de Ormuz (Bailey y Wellesley, 2017).

3.2.4. Una histórica amenaza terrorista

El Golfo Pérsico, donde está ubicado el Estrecho de Ormuz, históricamente ha sido parte de una región de enorme interés geoestratégico, debido a la gran concentración de materias primas energéticas y por poseer reservas cuantiosas de las mismas. Al mismo tiempo, es escenario de un prolongado conflicto entre dos de las corrientes con mayor presencia en el mundo islámico: chiitas y sunitas. Aunque esta disputa se lleva a cabo en distintos ámbitos, existen factores de todo tipo que han hecho que los actores interpreten esta disputa como un conflicto violento en múltiples dimensiones, transformándose incluso en la práctica de un islamismo radical para algunos grupos, que han recurrido al empleo del terrorismo como una táctica o una estrategia para conseguir los objetivos que persiguen.

De ahí, que estas características estén presentes en las creencias, estructura y formas de actuar de organizaciones como Al-Qaeda, con fuerte presencia en las áreas cercanas al Golfo Pérsico, dispuestos a eliminar a los *infieles* y establecer un califato único. En sus intenciones, no medirán ningún costo y podrían emplear cualquier recurso o entorno, para llevar adelante su *yihad* (Lorenz, 2007).

Como se nombró, la contienda más marcada tiene lugar entre las corrientes de sunitas y chiitas, cuyas mayorías más predominantes están presentes en Arabia Saudí e Irán respectivamente. En éste último, con mayor fuerza desde la Revolución Islámica de 1979. Episodio al cual le siguieron, la guerra regular entre Iraq e Irán en 1980 y el permanente enfrentamiento entre Irán y Arabia Saudí por posicionar su mensaje en las mentes y corazones, conocida como la *Guerra Fría del Golfo* (Valbjørn y Bank, 2007).

Debido al desgaste que significó para Irán el conflicto armado con Iraq y por otra parte la ventaja económica que representó, para los intereses de Arabia Saudita este episodio, sumado a los ingresos que obtuvo por las exportaciones del petróleo, en las siguientes décadas tomó más fuerza la posición saudí con respecto a la iraní. Probablemente, este sea el motivo por el cual Irán empezó a posicionar su mensaje a través de grupos *revolucionarios* en territorios extranjeros, los cuales emplearon tácticas asimétricas como el terrorismo para intentar fijar su mensaje en la población.

Además de Irán, muchos investigadores han relacionado a otros estados con grupos terroristas. Entre las motivaciones principales para estas alianzas o patrocinios no oficiales, se

encuentran las del tipo religioso, político o de *seguridad nacional*. Ejemplos de ello, y centrándose en el área del Golfo Pérsico, podrían nombrarse las conexiones que existirían entre Irán con Hezbollah, Irán e Iraq con Hamas, e Iraq y EE.UU. con la Organización de los Muyahidines del Pueblo de Irán (MEK⁶ por sus siglas en inglés) (Council on Foreign Relations, 2005; Ekmekci, 2011; Fayazi, 2017). Otros autores también colocan a Arabia Saudita como patrocinador del terrorismo, en su papel al alentar y promover el wahabismo, junto a Estados Unidos y Reino Unido (Ahmed, 2020; Durán, 2019).

En este punto es importante distinguir que, según Byman (2020) la lista de estados patrocinadores de terrorismo emitida por el gobierno de Estados Unidos podría resultar *anticuada, politizada*, y en términos generales no útil para distinguir qué estados realmente patrocinan el terrorismo y en qué medida están involucrados. Según el autor, un mejor análisis podría contribuir a la lucha en contra del terrorismo, distinguiendo por ejemplo estados que patrocinan al terrorismo en forma pasiva, particularmente porque la pasividad estatal a menudo es vital para la existencia y accionar de grupos terroristas de corte yihadista.

Todo esto hace pensar, que cuando se considera al terrorismo, el Golfo Pérsico ha sido una de las áreas más críticas del mundo, rodeado por algunos de los principales actores del terrorismo, algunos de los cuales incluso han traspasado las fronteras políticas hasta constituirse en una amenaza global. Esta región del planeta, ha estado constantemente en crisis por cuestiones religiosas y de poder.

En algunos casos se ha configurado un odio religioso marcado, como en Irán e Irak, donde se manifiesta este fenómeno de manera preocupante para la seguridad. Lo grave, como se ha mencionado, podría ser el hecho de que la amenaza no sólo termina en las fronteras de esta región, sino que muchos estados del Golfo Pérsico estarían patrocinando activamente a terroristas en todo el mundo (Simonsen y Spindlove, 2000).

⁶ MEK: The Mujahedin-e Khalq

4. Análisis de la amenaza terrorista en el Estrecho de Ormuz

Como se ha podido comprobar, el Golfo Pérsico y el Estrecho de Ormuz, es parte de un escenario conflictivo. Rodeado de territorios con presencia de grupos terroristas o con organizaciones, incluso estatales, que apoyan al terrorismo. En este contexto, a continuación se diferencian los actores que podrían emplear el estrecho y sus áreas adyacentes, para fines terroristas, cuáles podrían ser sus motivaciones y capacidades actuales. En algunos casos, estos actores podrían actuar de por sí, pero en otros también podrían aprovechar algunas vulnerabilidades

4.1. Actores y sus posibles motivaciones actuales

En definitiva, el área del Golfo Pérsico y el Estrecho de Ormuz, está circundada de potenciales actores terroristas o relacionados con esta actividad. En este contexto, según Brito y Jaffe (2005), las amenazas para la libre navegación y la actividad marítima en el estrecho Ormuz podrían provenir principalmente de las acciones de dos actores principales: primero, la posibilidad de que un grupo “no gubernamental”, efectúe acciones del tipo asimétricas para interrumpir el tráfico en el Estrecho, mediante ataques con bombas, usando buzos o botes pequeños, o incluso desplegando y amenazando al Estrecho con algún tipo de arma de destrucción masiva; o, segundo, la posibilidad de que un estado circundante al Golfo Pérsico o de la esfera mundial, amenace el libre paso por el Estrecho, a través de medios militares convencionales o no convencionales, para conseguir cierto tipo de ventaja al atraer al contendiente hacia una disputa localizada, o también emplear el Estrecho durante un conflicto político o estratégico contra las potencias como Estados Unidos o un país asiático consumidor de petróleo.

En cuanto al primer tipo de actores, existen varias motivaciones actuales que llevarían a estos grupos a actuar en el mar y específicamente en el Estrecho de Ormuz. Como se conoce, el fin último del terrorismo es sembrar miedo, pánico o terror en la sociedad, a través de actos violentos, al mismo tiempo que se intenta fijar un mensaje en la mente de la población, con el fin de generar aceptación o ganar adeptos o militantes a la causa, con el objetivo, entre otros perseguidos, de legitimar esas acciones violentas y pasar de victimarios a víctimas, y así conseguir un propósito político que se hayan establecido (Burleigh, 2008).

¿Qué motivaciones tendrían en este sentido los grupos terroristas con respecto al Estrecho de Ormuz? Las motivaciones podrían ir, desde el interés que tendrían ciertos grupos para recuperar a cualquier costo una identidad colectiva, pérdida entre todas las divisiones políticas o religiosas que existen entre las naciones del Golfo. O motivaciones del tipo ideológico y político. Dominio a través del terror. O también un intento de resistencia *legítima*, a la ocupación de los territorios por parte de fuerzas de potencias extranjeras, ante sanciones impuestas o ante la intervención extranjera mayoritaria o desproporcionada, en las empresas de extracción y comercio de petróleo. También podría ser el apoderarse de un territorio para conformar un Califato, en el cual rija el derecho islámico, como ya ocurrió en territorios de Iraq y Siria con el intento del autodenominado Estado Islámico de Irak y Siria (ISIS). O del tipo religiosos, como la simple aplicación de la ideología del salafismo yihadista, que justifica el terrorismo como una forma legítima de emprender el mandato de hacer la *yihad o guerra santa*. Pero también podrían tener como motivación emplear el mar y el Estrecho de Ormuz como una fuente de ingresos económicos destinados para el terrorismo, independientemente de cuál fuere la motivación para este último.

La piratería marítima es una de estas actividades que pueden llevarse a cabo en esta área en específico. Aunque en el año 2012, según Nelson (2012), era poco probado que exista relación entre la piratería y el terrorismo, éste vínculo tiene posibilidades de consolidarse en el futuro, según un artículo más reciente escrito por Regan (2019). No se descarta entonces, que esto pueda ocurrir con los grupos terroristas con interés en operar en el futuro desde el Estrecho de Ormuz, los cuáles podrían llevar a cabo acciones de piratería en contra de la gran cantidad de barcos que circulan por este paso obligatorio, obteniendo de los armadores y empresas navieras cantidades de dinero a cambio de la liberación de la carga y tripulación. Aunque para alcanzar estas circunstancias, sería necesario que los estados que alberguen a la piratería, como tal hayan sido considerados como fallidos, dando libertad de acción a los piratas.

Otra actividad que podría proporcionar financiamiento para el terrorismo, es la producción, comercialización y transporte de petróleo, fuera del marco legal establecido para estas actividades productivas y comerciales. Ejemplos de aquello, ocurrió con el caso del autodenominado ISIS, en su ocupación de algunos territorios de Siria y apropiación de campos petroleros para aprovecharse de este recurso y comercializarlo en el mercado negro (Associated Press, 2019).

En el caso del Estrecho de Ormuz, podría presentarse el caso de que un grupo terrorista pudiese apropiarse de infraestructura estratégica como refinerías o terminales petroleras, barcos tanqueros u oleoductos cercanos. Aunque habría que considerarse que para arribar a este punto extremo, el estado propietario como tal debería encontrarse debilitado o ausente, como se mencionó para el caso de la piratería también. Pudiendo convertirse esta condición deseada para los grupos terroristas -debilitar al estado-, en un objetivo primordial, para luego consolidarse en el control del Estrecho de Ormuz o la infraestructura estratégica ubicada en el litoral.

Con respecto al segundo tipo de actores, la mayor parte de autores occidentales e investigaciones de distintos organismos, colocan a Irán en el centro del escenario, sin que esto signifique que puedan excluirse otros estados, como se vio antes en este mismo trabajo. Para el caso específico de Irán, éste fue colocado en la lista de países patrocinadores del terrorismo por Estados Unidos desde 1984, por las relaciones que éste tendría con grupos *revolucionarios* del tipo terroristas como el grupo libanés Hezbollah, otros grupos menores terroristas palestinos en la Franja de Gaza y varios grupos en Siria, Iraq y todo el Oriente Medio. Irán estaría empleando incluso la Fuerza de Cuerpo de Guardia Revolucionaria Islámica (IRGC-QF) para brindar apoyo a organizaciones terroristas, proporcionando cobertura táctica para operaciones encubiertas (Bureau of Counterterrorism, 2019).

Al igual que Irán, existe la posibilidad de que otros estados empleen al terrorismo como una táctica no convencional para conseguir ventaja sobre el estrecho, ante un país que pudiese ser considerado como rival (Khan y Zhaoying, 2020). Emplear el terrorismo en estos casos, sería una forma no costosa de causar una gran afectación a los intereses que se pongan en la mira. Además, evitaría la posibilidad de generar un conflicto del tipo regular entre dos o más estados, con todos los costos y consecuencias que ello signifique. Las motivaciones que podrían promover este tipo de actuar por parte de algún estado, podrían ser el obligar a otros países a focalizarse en un conflicto en un área específica –el Estrecho de Ormuz o sus áreas adyacentes- y enfrentarlos con tácticas asimétricas en este contexto.

Sin duda, enfrentar este escenario sería una situación compleja para los propios estados litorales del Golfo, los cuales a pesar de haber aumentado sus fuerzas armadas desde la década de 1980, lo han hecho pensando mayormente en un enemigo convencional o regular.

A excepción de Irán, cuya fuerza se compone en su mayoría de lanchas rápidas armadas con sensores de detección y misiles (Moutot y Zamora, 2019).

Lo propio podría ocurrir para las Fuerzas expedicionarias europeas, asiáticas y estadounidenses, que se pudiesen desplegar hasta el Estrecho de Ormuz, a las cuales también se les podría dificultar la tarea de mantener abierto el Estrecho y desafiar a las amenazas terroristas en la región. Con estas proyecciones, es bastante lógico pensar que algunos actores encontrarán la forma de obtener ventaja del empleo de tácticas de combate asimétrico a través del terrorismo, para implantarlo en los futuros espacios de batalla, en los cuales conviven otras amenazas multidimensionales, que harían más complejo el panorama. Obligando así al adversario a participar fuera de lo tradicional. En este entorno, cualquier instrumento se convierte en un arma (Govern, 2012).

4.1.1. Actores y sus capacidades actuales

En el apartado anterior, se plantea la existencia de dos tipos de actores, que básicamente podrían ser nombrados como los del tipo no gubernamentales y por otra parte los que propician el terrorismo a nombre de un estado. Se podría pensar en la existencia de uno sólo de los dos tipos o incluso si se va más allá, en la coexistencia de los dos tipos de actores potenciales en un mismo escenario (Brito y Jaffe, 2005; Khan y Zhaoying, 2020).

Por un lado, para los actores patrocinados por un estado, sus capacidades casi podrían ser las mismas del estado como tal, con todo su aparataje o parte de este operando fuera del marco legal, a través de mecanismos y formas fraudulentas. O a su vez, operando con aparente legalidad, amparados en la constitución inclusive, proporcionando a organismos de legitimidad, para que estos tengan libertad de acción para dotar a grupos terroristas de capacidades y permisividades dentro de su territorio o influyendo en otros para su accionar.

Por otro lado, con respecto a los grupos no patrocinados por un estado, a continuación se determinan cuáles podrían ser las capacidades actuales de estos tipos de actores, agrupando a las características bajo la siguiente clasificación.

4.1.1.1. Estructura organizacional

El desempeño óptimo de una organización terrorista depende en gran parte de cómo se encuentran articuladas, y de si esta articulación está dispuesta a evolucionar y adaptarse al

contexto. Por ejemplo, las organizaciones del tipo yihadista, son producto de la evolución y para nada se asemeja a cómo estaban organizados cuando empezaron, demostrando con esto que son organizaciones flexibles capaces de transformarse y desafiar al convencionalismo o a cómo los organismos de seguridad e inteligencia esperan que actúen.

En un estudio de Cassie, Felmlee y Braines (2019), se concluyó que los grupos terroristas son redes cada vez mejor conectadas, y ésta característica mejora cuando se preparan para llevar a cabo un incidente violento. En base a lo que mencionan, una muestra de que la estructura de las organizaciones mejora a medida de que se prevé un ataque violento, podría ser el cómo Al-Qaeda se estructuró y cómo los componentes de su organización tenían una división clara en cuanto a sus responsabilidades y tareas, previos a ejecutar el ataque en contra de las Torres Gemelas el 11 de septiembre de 2001, siendo capaces de burlar los controles de seguridad del sistema de aviación civil de EE.UU. ¿Podría ocurrir lo mismo si una organización terrorista decide perpetrar un ataque en el mar?

Las estructuras terroristas son flexibles y cambian para intentar ser eficientes y durables en el tiempo. Un artículo titulado *"The Business of Terrorism"*, escrito por McChrystal y Chapin (2019), muestra un cuidadoso análisis de cómo están relacionadas las partes de una red de terrorismo actual. Los tentáculos de estas redes cada vez se expanden más hasta casi estar presentes en todas las regiones y entornos del mundo. Convirtiéndose en organizaciones multidimensionales, poliédricas y que se han atrevido y logrado con éxito, perpetrar nuevos mercados. Casi como un modelo de negocio, están interesados en abarcar efectivamente nuevos campos y son capaces de generar y ejecutar estrategias para lograr este fin. Considerando esta dinámica de funcionamiento, las organizaciones terroristas modernas, especialmente las de corte yihadista que son en las cuales se centra el artículo del autor citado, son capaces de colocar al empleo del mar dentro de su estrategia y motivar a sus componentes tácticos o adaptarlos para materializar sus intenciones. Como ya lo han hecho.

4.1.1.2. Financiamiento y Logística

La logística para operar en un entorno como el mar es un desafío para cualquier empresa, y por ende lo es para un grupo terrorista. La extensión y complejidad del teatro de operaciones marítimo es algo que deberá ser superado si se desea lograr cumplir con éxito la misión

planeada. Para las organizaciones terroristas, la logística para trasladar sus intenciones al mar podría significar la diferencia entre lograr su objetivo o no.

Los principales retos que podrían tener que suponer las organizaciones terroristas podrían ser: cómo conseguir los bienes y servicios que se requieren para llevar a cabo un ataque en el mar (financiamiento, formas de pago, registro de transacciones comerciales, etcétera), cómo transportarlos o movilizarlos hasta el lugar deseado, y cómo distribuirlos entre quienes emplearán estos bienes.

Con respecto por ejemplo al financiamiento, se ha visto que algunas organizaciones actuales han desarrollado sistemas de captación de fondos que al parecer tienen cierto grado de efectividad. Según Chuparkoski (2019), el dinero para el terrorismo moderno podría provenir tanto de fuentes legales como ilegales. En el segundo grupo, se encuentran las actividades delictivas como el secuestro, extorsión, contrabando, narcotráfico, tráfico de armas, etcétera, cuyos ingresos son integrados al sistema financiero regular a través de un negocio legal, especialmente a través de los que manejan el flujo de dinero en efectivo. Pero también, según el mismo autor, podrían componer este sistema de captación, el dinero que proviene de fundaciones, organizaciones no gubernamentales e incluso donaciones de organizaciones privadas o estatales. El sistema parece ser efectivo, por la aparición de nuevos métodos y formas de pago, en especial el dinero electrónico y las transacciones hechas a través de internet, así como la aparición de las *criptomonedas* (Kfir, 2020).

En cuanto a obtener los bienes o servicios, éstos podrían conseguirse a través de proveedores que operan fuera de la ley o empleando a terceras empresas legalmente constituidas, pero dispuestas a proveer a las organizaciones terroristas de lo necesario para poder operar. Un ejemplo de lo dicho, ocurrió con la empresa perteneciente a James Fenech, empresario que ha sido relacionado con el tráfico de armas por organismos de inteligencia internacionales, quien fue acusado en abril de 2020 por violar las sanciones de la Unión Europea, al suministrar botes inflables de casco rígido (RHIB⁷) a Libia, cuando pesaban en contra de este estado sanciones por supuestos nexos con el terrorismo (Agius, 2020).

⁷ RHIB Rigid Hull Inflatable Boat: Bote inflable de quilla rígida

En algunos casos, por otra parte, sólo se trataría de conseguir las materias primas en el mercado, para que astilleros o talleres improvisados por los propios grupos terroristas, fabriquen los medios para operar en el mar. Como ejemplo, las organizaciones terroristas *The Sea Tigers* en Sri Lanka o las FARC en Colombia, este último logrando incluso fabricar vehículos marinos sumergibles (Lichtenwald, Steinhour, y Perri, 2012).

En este mismo sentido, la globalización y la tecnología, podrían hacer que los componentes para la fabricación de vehículos que porten armas o explosivos, o que contribuyan a tareas de inteligencia a favor de grupos terroristas, sean accesibles para estas organizaciones sin mayor dificultad. Por ejemplo, para fabricar o comprar un dron pequeño y operarlo en cualquier entorno, sólo hace falta adquirir los componentes u ordenarlo a una tienda a través de internet, y para su control en el aire, apenas descargar una aplicación móvil de fácil acceso a través de un dispositivo electrónico. Si alguna de las partes no se encuentran en el mercado o se desea adaptar alguna funcionalidad a un dron, una impresora 3D, es una opción viable y funcional para fabricar estas piezas personalizadas (Bunker, 2015).

Lo mismo ocurre con los equipos de buceo, que pueden adquirirse en cualquier tienda deportiva y son fáciles de comerciar. Además, el buceo requiere de habilidades mínimas y pueden obtenerse éstas en cursos de entrenamiento en escuelas que promueven esta actividad con fines deportivos o de recreación.

Las ventajas del empleo de drones en las tácticas terroristas, está siendo ya aprovechada por Hezbollah y por los rebeldes hutíes, éstos últimos usando este tipo de aeronaves para atacar las defensas aéreas sauditas en Yemen. Algunos países acusan a Irán del supuesto de proporcionar esta tecnología a ambos grupos. Pero otros, dominan la tecnología de drones sin la ayuda de patrocinadores estatales: En Siria, el auto denominado ISIS ha utilizado con éxito drones para realizar vigilancia y reconocimiento, o de forma ofensiva, al llevar a cabo acciones como lanzar granadas sobre blancos adversarios (Clarke, 2018).

De igual forma ocurre con el desarrollo y ventajas del empleo de botes no tripulados. Hasta el 17 de marzo de 2020, las fuerzas navales de la coalición árabe reportaron haber interceptado y destruido cuarenta y seis botes no tripulados cargados con explosivos, en el Mar Rojo, aparentemente controlados por rebeldes hutíes (Arab News, 2020).

Según Sims (2018), el empleo de vehículos no tripulados se extiende entre los grupos terroristas de todo el mundo, por ser tecnología de fácil acceso y su empleo bastante útil. Inclusive, varios grupos terroristas habrían publicado videos de drones en internet, lo que podría alentar los ataques con este tipo de medios, operados por *lobos solitarios*.

Para trasladar este tipo de armamento y material hasta las áreas de operación, los grupos terroristas podrían contactar a medios o servicios a disposición de sus intereses. Como se presentó en los casos analizados, las evidencias encontradas a bordo del barco de pesca *Santorini* en el 2001, o del carguero *Karine* en el Mar Rojo en el año 2002, demostraron que los barcos pueden ser el medio de carga ideal para proveer soporte y logística a los grupos terroristas.

Hasta el 14 de mayo de 2020, el gobierno de EE.UU., a través de un documento titulado *"Sanctions Advisory for the Maritime Industry, Energy and Metals Sectors, and Related Communities"*, ha recordado a las compañías marítimas las sanciones a las que podrían ser sometidas, si se ven inmiscuidas en casos que puedan ser interpretados como apoyo a las actividades terroristas. Algunas de las empresas señaladas en los informes que promovieron este aviso, son navieras que operan en Corea del Norte, Siria e Irán.

En este sentido, el diputado del Parlamento Europeo Mario Borghezio, presentó información con respecto a que 40 buques de transporte de carga entraron en aguas europeas desde Libia en enero y febrero de 2017, sin proporcionar información sobre sus rutas, tampoco sobre la carga y apagando el transpondedor AIS⁸. Durante el mismo período, 20 buques comerciales más, hicieron escala en puertos sirios y libaneses por hasta seis horas, antes de dirigirse a los puertos europeos. Esto crearía condiciones favorables para organizaciones terroristas, con sede en países del Medio Oriente e involucrados en conflictos o para extender el terrorismo por Europa (Borghezio, 2017).

4.1.1.3. Conocimiento organizacional y del entorno

Generar conocimiento organizacional es una estrategia muy importante para los grupos terroristas. La gestión del conocimiento no termina con lograr un compendio de experiencias

⁸ AIS corresponden a las siglas del *Automatic Identification System*: Sistema que permite a los buques comunicar su posición y otra información relevante, para que otros buques o estaciones puedan conocerla y evitar colisiones.

y nuevos aprendizajes, sino que va más allá, hasta lograr compartir el conocimiento entre los miembros de la organización y células sucursales u otros grupos afines. Y en este sentido, los grupos terroristas como ISIS y Al-Qaeda (con presencia en las áreas cercanas al Estrecho de Ormuz), han desarrollado la capacidad de generar productos que documenten el conocimiento que han generado, lo que implicaría que les permite articularse en otros puntos del planeta, disgregarse en filiales o imponerse ante otros grupos u operaciones contra terroristas (Gartenstein-Ross, Barr, y Moreng, 2016).

Sin duda, el acceso y la propagación del uso del internet han sido un factor de mejora en la gestión del conocimiento organizacional de los grupos terroristas. De acuerdo al análisis de Cano-Paños (2019), el mensaje y narrativa terrorista está orientado a alcanzar a tres tipos de grupos: los propios de la organización y potenciales nuevos integrantes, la audiencia internacional en general y los adversarios. Aprovechando esta herramienta, las organizaciones terroristas usan sitios en la *web* como punto de encuentro para comunidades sociales virtuales y emplean los servicios disponibles en internet para fomentar “la colaboración y el intercambio ágil de información entre los usuarios” (p. 277).

Los productos generados podrían estar orientados a instruir a los miembros de la organización en ataques terroristas marítimos, o en radicalizar a profesionales en este entorno o con algún tipo de conocimiento en asuntos marítimos.

También dirigidos a la colectividad internacional, para generar preocupación y miedo, además de propiciar desconfianza en los sistemas políticos y de seguridad. Así como direccionar la narrativa a los adversarios regionales o globales, para disuadirlos de tomar alguna acción ofensiva o que vaya en contra de los intereses terroristas.

Es a través de internet, que los grupos terroristas pueden acceder a cartas y publicaciones náuticas con relativa facilidad, de las áreas del Estrecho de Ormuz y circundantes, con detalle de las profundidades, veriles, accidentes geográficos, posición de las ayudas a la navegación, y ubicación y delimitación de los canales de tráfico, etcétera. Incluso podrían emplear aplicaciones instaladas en dispositivos móviles, para navegar y ubicarse en el estrecho (Por ejemplo, *iSailor* o *Navionics*). Con esta información, el conocimiento sobre el entorno marítimo y náutico podría dar cierta ventaja a los atacantes, que difícilmente puede ser prevenida, precisamente por la libertad de acceso que se tienen a estos recursos.

De la misma forma, en internet se puede conocer la posición y rutas de los barcos que van a transitar o se encuentran transitando el Estrecho de Ormuz. Ya en campo y sin acceso a la web, esta información puede ser proveída por el AIS o por interceptación de la frecuencia de radio portuaria. El conocimiento está abierto, incluso para las organizaciones terroristas. Pero si no lo estuviera o se lo restringiera notablemente, los grupos terroristas podrían reclutar oficiales navales u oficiales mercantes para lograr sus cometidos, como sucedió en los casos de la Estación Naval pakistaní PNS Mehran en el 2002, y el secuestro de la fragata paquistaní PNS Zulfiqar en 2014, por parte de un grupo terrorista asociado al Al-Qaeda. Una posibilidad que mostraría incluso, que las Armadas y Ejércitos del mundo no están exentas de procesos de radicalización entre sus filas (Sakhhuja , 2014; Shoaib, Shah, y Gorman, 2014).

4.2. Vulnerabilidades y vacíos que pueden ser aprovechados por el Terrorismo

4.2.1. Estados fallidos y estados débiles

¿Cuáles podrían ser las circunstancias en las que el terrorismo marítimo tenga lugar? Una respuesta válida podría ser tomada de Hastings (2009), quien menciona que el Terrorismo tiene oportunidad de desarrollarse en los llamados *estados fallidos*.

Sin embargo, en su artículo Hastings se centra más en analizar la piratería marítima. Y menciona dos tipos de circunstancias que influyen en la *sofisticación* de los ataques llevados a cabo por piratas marítimos: Los *estados fallidos* por una parte, y los estados *débiles* en otra. En la segunda acepción de circunstancias para la piratería, están aquellos estados sin mayor presencia en la totalidad del territorio y con institucionalidad menoscabada o con casi nula capacidad de brindar seguridad.

Los ataques más sofisticados se llevarían a cabo en los estados débiles, porque de alguna manera los piratas tienen que preocuparse por evadir la débil aplicación de la ley y los pocos o ineficientes controles de seguridad. Por otra parte, para el caso de estados fallidos, los piratas operan con toda libertad de movimiento y tiempo, haciendo que la planificación y ejecución de los ataques sean menos sofisticados. Aunque en algunos casos, los grupos de piratería podrían operar en ambos tipos de estados, propiciando ataques en los del tipo fallidos y obteniendo réditos económicos o políticos del ataque en estados débiles.

¿Esta lógica es adaptable para el terrorismo marítimo?

- 1) Primero, el terrorismo marítimo podría ser empleado para debilitar a un estado o socavarlo hasta que sea considerado estado fallido.
- 2) Segundo, en cuanto a los estados cercanos al Estrecho de Ormuz, coexisten en la región estados tan jóvenes como frágiles, que pueden ser focos de futuros estados fallidos. Se debe recordar que Siria, Líbano, Jordania, Irak, Arabia Saudita, Kuwait, Israel o Palestina no existían antes del acuerdo de Sykes-Picot⁹ de 1916.
- 3) Tercero, en algunos de estos países, conviven conflictivamente bajo un mismo estado, dos o más naciones o varias tribus, con diferentes ideologías políticas o religiones. Algo en lo que mucho tienen que ver Reino Unido y Francia, cuando escogieron las fronteras de forma arbitraria en 1916, sin considerar estos asuntos particulares.

Hay que tener en cuenta que, en la actualidad, kurdos, chiitas y sunitas, llevan a cabo esfuerzos importantes para establecer sus propios sistemas de gobierno, bajo sus doctrinas y leyes, e incluso refundar o fundar nuevos estados.

La idea de fundar un Kurdistán o un pequeño estado llamado Rojava, por parte de los kurdos con presencia Irak, Siria, Irán y Turquía, es un ejemplo; o la creación de un Estado Islámico, en Siria e Irak, por parte de ISIS, quienes al igual que Al-Qaeda han obtenido la simpatía de sectores de la población, a través de narrativas que recuerdan la humillación del colonialismo y el fracaso de nacionalismo panárabe. Presentando al islamismo como la resolución a todos los problemas (Marshall, 2015).

⁹ Acuerdo firmado en 1916, entre británicos y franceses, quienes se repartieron Oriente Próximo fijando límites arbitrarios. En este arreglo secreto se enraíza más de un siglo de conflictos, caos y odio. ISIS tiene en su ideario la destrucción de este pacto (Mendoza, 2018).



Figura 5 Un grupo de Kurdos Sirios desean conformar un nuevo estado llamado Rojava (Iturbe, 2017)

Y en este sentido, la lógica del significado de las palabras, podrían indicar que para la creación de un nuevo estado, es necesario debilitar primero a uno existente y luego hacer que colapse. El terrorismo es una táctica entonces para este fin, y en cuanto al terrorismo marítimo, podría estar en la estrategia de los grupos terroristas que operan en la región del Golfo Pérsico y que persiguen la creación de un estado. Valiéndose en algunos casos de “milicias” o partidos políticos. En cualquier caso, los estados fallidos, a su vez, sin duda originarían espacios y circunstancias que pueden ser aprovechados por nuevos grupos terroristas, por la ausencia del orden y del estado de derecho que debería regir.

Estaría demás indicar por qué el terrorismo podría ser un recurso para estos casos, ya que la respuesta a esta pregunta, se encuentra en la mayoría de las definiciones aceptadas de “terrorismo”: fines políticos a través de actos violentos (Di Filippo, 2020).

En cuanto a la *sofisticación* de los ataques terroristas marítimos, se podría aplicar la misma conclusión que para los ataques de piratería marítima, propuesta por Hastings (2009), con la diferencia que para el caso del terrorismo marítimo, alrededor del Estrecho de Ormuz podría darse el caso que la *sofisticación* de los ataques, tenga que ver con el grado de apoyo que un estado podría brindar a un grupo terrorista, que opere dentro de sus fronteras o fuera de éstas. Este soporte, podría ser de dos tipos: siendo el estado permisivo con las acciones terroristas, lo que les daría cierta libertad de acción a tales grupos. O proveyendo

directamente a los terroristas de recursos para ataques y con ello, mayor posibilidad de éxito. De esta manera, contestando, finalmente, a la pregunta planteada anteriormente, sí se podría esperar en esta coyuntura, que los terroristas logren llevar a cabo ataques sofisticados a las líneas de comunicación marítima o instalaciones estratégicas adversarias, localizadas en el litoral del Golfo Pérsico, empleando modernos recursos de inteligencia y combate, como drones y misiles.

4.2.2. Vulnerabilidades en el marco legal mundial que rige las actividades marítimas

El marco legal que rige a las actividades marítimas es bastante amplio. Lo conforman diversas iniciativas, que los estados y la comunidad internacional han tomado para contrarrestar las amenazas a la paz y la seguridad internacional. Los principales elementos son la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima (SUA), los convenios y protocolos generados por la Organización Marítima Internacional, como el *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*, así como normas unilaterales como la Iniciativa de Seguridad de Proliferación (ISP), entre otras.

En algunos de estos instrumentos se estima que aún hay desafíos por enfrentar, en favor de contribuir a la paz y seguridad marítima. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, por ejemplo, tiene un vacío legal en cuanto al empleo de vehículos marinos no tripulados, tanto como funcionar como el marco legal para respaldar las acciones llevadas a cabo por agentes estatales que hacen cumplir la ley en el mar empleando este tipo de vehículos (Klein, 2019), tanto como para contribuir a restringir o sancionar su uso, cuando estos vehículos son empleados para el cometimiento de ataques terroristas en el mar (Petrig, 2020).

Otro ejemplo ocurre con el Código ISPS, que según Singh (2019), este instrumento no ha sido tan efectivo como originalmente se concibió. En primer lugar, el código se basa en la experiencia del 11 de septiembre de 2001 y en la actividad de piratería focalizada en las costas de Somalia. Y no ha sido sometido a análisis posteriores, en base a las nuevas amenazas, que conlleve a enmiendas o ampliaciones, y que lo hagan más efectivo en contra del terrorismo marítimo. Algo que resalta el autor citado, es que en el ISPS, se excluyen de la jurisdicción a los buques de menos de 500 toneladas de registro, y a todos los buques pesqueros,

independientemente de su desplazamiento y tamaño. Vulnerabilidad que podría ser aprovechada por los terroristas, los cuales han tratado de utilizar embarcaciones más pequeñas para contrabandear armas y municiones. El código tampoco recomienda acciones para fortalecer la capacidad de protección de las instalaciones marítimas contra nuevas formas de terrorismo, como los ataques con aviones no tripulados. Esto hace que algunas autoridades portuarias, no tengan la obligación legal de implementar regulaciones o de efectuar las inversiones necesarias en medidas de seguridad.

4.2.3. Vulnerabilidades en el sistema de comercio y almacenamiento de armas

El sistema de comercio de armas presenta vulnerabilidades que podrían estar favoreciendo a los grupos terroristas que operan en las cercanías del Estrecho de Ormuz. Varias investigaciones han demostrado aquello en los casos específicos de Al-Qaeda e ISIS. Una recopilación de los casos, fue documentada por el periodista egipcio Mohamed Abo-elgheit, quien durante los años 2018 y 2019 rastreó el origen de las armas que terminaron en manos de grupos armados que combaten en la guerra civil de Yemen y también de grupos terroristas como Al-Qaeda e ISIS. Los países de origen del armamento incluyen: Alemania, Estados Unidos, Reino Unido, Austria, España, Suiza, Bélgica, Serbia, Bulgaria y otros (Abo-elgheit, 2019).

El problema, para Khan (2019), es que de acuerdo a los tratados internacionales, estas armas nunca deberían haber terminado en poder de los grupos armados yemeníes u otros. ¿Cómo llegaron las armas a las manos equivocadas? Puede ocurrir debido a que algunos países podrían involucrarse en una guerra a *control remoto*, en países como Siria o Yemen, apoyando a grupos locales de su interés, a través del suministro de armas.

A menudo, estas armas terminan en el lado equivocado, debido al robo o al intercambio de estas por comida o dinero, o también debido el *desvío deliberado* o reventa de tal armamento. Un informe del *Conflict Armament Research* (CAR), citado por Khan, mostró que las armas incautadas a ISIS fueron originalmente suministradas por EE.UU. y Arabia Saudí a los rebeldes sirios. Entre las evidencias, se encuentran misiles anti tanques, misiles guiados y cohetes. Según Knipp (2018), lo mismo ocurrió en Yemen, con las armas relacionadas con Al-Qaeda, cuyo origen se sitúa en algunos países de Europa y que habrían sido vendidas a Arabia Saudita o fraudulentamente suministradas a grupos rebeldes.



Figura 6 Combatiente de AQAP empleando un misil RPG32 en Taiz, marzo 2016. (Abo-elgheit, 2019).

Otra vulnerabilidad, podría estar presente en el modelo de negocio de las empresas privadas que brindan seguridad a los barcos mercantes, cuando estos deben transitar por áreas con presencia de piratas marítimos u otro tipo de amenazas, como ocurre en las costas somalíes y el Cuerno de África y el Estrecho de Malaca. El principal punto débil es en cuanto a la regulación que fija los lugares donde estas empresas almacenan el armamento. La mayoría han dispuesto en el mar, la adecuación de buques propios o alquilados como “armeros flotantes”, navegando en casi la totalidad de los casos, por fuera de las áreas de jurisdicción de los estados litorales.

El modelo de negocio funciona, según Saul (2019), debido a que la mayoría de países del Golfo Pérsico, no permiten que los barcos mercantes lleven consigo armas, por lo que las empresas navieras que requieren seguridad en sus trayectos, pueden contratar a estas empresas de seguridad privadas. Según la “22nd Plenary Session of the Contact Group on Piracy Off the Coast of Somalia”, del 20 de junio de 2019, deben existir regulaciones más efectivas para normar este tipo de negocios, que no dejen vacíos legales que puedan ser aprovechados para desviar armamento a otros usuarios con diferentes intenciones.

4.3. Posibles cursos de acción terrorista

En el año 2005, el autor Brynjar Lia en su libro *Globalisation and the Future of Terrorism: Patterns and Predictions*, realizaba algunas conjeturas basado en argumentos lógicos sobre

cómo el cambio en las relaciones internacionales, la globalización de la economía de mercado, los factores demográficos, los cambios ideológicos y los cambios tecnológicos, iban a cambiar la probabilidad de que ocurran ataques terroristas en el futuro y a qué tipo de objetivos se apuntarían. El Medio Oriente era sin duda un escenario futuro en aquel año, ubicado en el centro de disputas ideológicas y por el control de los recursos energéticos (Lia, 2005).

A posterior, en enero de 2019, Gunaratna en su comentario académico titulado *Terrorist Threat Assessment for 2019*, coloca a la región en el epicentro de futuros ataques terroristas, con ISIS como principal actor. Según el autor, la amenaza podría ser catalogada como global, porque entre los considerados adversarios por este grupo terrorista, se encuentran países no ubicados en la región y sus intereses (Gunaratna, 2019).

En enero de 2019 también, en *The Trends in Islamic Extremism: Factors Impacting the Future Threat*, Anthony H. Cordesman recopila de manera gráfica varios factores e indicadores relacionados a la amenaza terrorista, con proyecciones a futuro, que pueden ser considerados para establecer algunos de los cursos que podrían tomar los asuntos terroristas en los años siguientes, cuáles serían las áreas que presentarían mayor riesgo y qué tipo de motivaciones regirían a los futuros ataques. En este informe, se ubica al terrorismo basado en el islamismo extremista como el foco de la problemática, y al Medio Oriente como escenario potencial en el futuro. Otra vez, se puede concluir que las intenciones de los grupos terroristas podrían incluir afectar los intereses de otros países, regiones o del mundo, siendo Estados Unidos y los grandes países europeos, los principales blancos.

Hasta aquí, algo que puede evidenciarse, es que los grupos terroristas en Medio Oriente, no tan sólo son una amenaza para los países de esa región, sino que constituyen una amenaza global. Y en este sentido, a través del Estrecho de Ormuz, escenario del presente estudio, circula parte del suministro energético del mundo.

Algunos países con mayor dependencia que otros, pero como se vio, la interrupción de las líneas de comunicación marítimas que pasan por este estrecho, causaría una gran crisis en las dimensiones sociales, económicas y políticas, en todos los niveles. Se colige entonces, que los cursos de acción podrían estar orientados a afectar el suministro de petróleo, tanto en su producción, refinamiento, almacenamiento o traslado desde y por el Estrecho de Ormuz.

En este contexto, la mayoría de autores colocan a Irán como la principal amenaza para el Estrecho de Ormuz, a través del empleo de sus fuerzas armadas regulares o a través de grupos irregulares. Goldenberg, Schwed y Thomas (2019), también lo hacen y plantean tres escenarios, que han sido tomados como un antecedente para plantear a continuación tres cursos de acción de cualquier intención terrorista.

4.3.1. Una escalada significativa con ataques esporádicos

Continuarían los ataques esporádicos y focalizados a las actividades marítimas del Estrecho de Ormuz. Su duración puede ir desde meses hasta años. Los grupos terroristas podrían atacar barcos petroleros esporádicamente o instalaciones, obligando a que las potencias trasladen sus esfuerzos para brindar seguridad a las líneas de comunicación marítimas, significando un desgaste económico para los países potencias u organizaciones internacionales que decidan intervenir. Para Mohseni-Cheraghloou (2020), el obligar a los países occidentales o asiáticos, a llevar a cabo el despliegue de sus fuerzas y esfuerzos en tareas de vigilancia e inteligencia hacia el Estrecho de Ormuz, con el gasto de recursos que ello conlleva, es una forma de *venganza* de los grupos terroristas.

Los ataques pueden ser efectuados con embarcaciones menores, drones, vehículos marinos no tripulados, semisumergibles, buzos, lanzamiento de proyectiles o misiles desde baterías improvisadas desde tierra. Ejemplos son los ataques ocurridos entre el 12 y 13 de mayo de 2019, cuando cuatro barcos petroleros, portadores de distintas banderas, fueron atacados en áreas cercanas al estrecho, por presuntos botes que habrían fijado explosivos en los cascos (BBC News Mundo, 2019).

4.3.2. Daños importantes a la infraestructura estratégica, ubicada en el Estrecho de Ormuz o cercanías

Podrían continuar estando en la lista de blancos para el terrorismo, las instalaciones estratégicas como refinerías de petróleo, oleoductos, puertos marítimos, terminales y muelles. Las afectaciones tendrían repercusión sobre la línea de producción y comercialización del petróleo, o a su vez sobre la capacidad de recibir a barcos con materia prima y bienes de consumo, en especial alimentos. Un solo ataque podría tener consecuencias negativas para la infraestructura, que tardarían meses o años en ser reparadas y recuperadas las capacidades.

Esto obligará a que los países del Golfo y potencias extranjeras inviertan esfuerzos y recursos en seguridad, vigilancia e inteligencia.

Al igual que en el curso de acción anterior, los ataques pueden ser efectuados con embarcaciones menores, drones, vehículos marinos no tripulados, semisumergibles, buzos, lanzamiento de proyectiles o misiles desde baterías improvisadas desde tierra o desde el mar. Un ejemplo de aquello, son los ataques contra las instalaciones de la refinería de Abqaiq, en Arabia Saudita en 2006 por Al-Qaeda o el más reciente a esta misma refinería, en septiembre de 2019 por supuestos drones controlados por hutíes. Según Warrick (2019), los ataques habrían sido efectuados por al menos 10 drones, con extremada precisión. Los operadores de las naves, demostraron tener conocimiento sobre los puntos críticos dentro del esquema de la refinería, a los cuales debían atacar.

4.3.3. Cierre del Estrecho de Ormuz, más daños a la infraestructura estratégica

Probablemente es el curso de acción menos deseado y el que más preocupación causa a los países del mundo, especialmente a los que dependen directamente del suministro de petróleo que cruza esta parte del planeta, a los organismos internacionales y a los de seguridad. Pero, también es el curso de acción que demandaría mayor capacidad de acción por parte del grupo terrorista que lo planifique y ejecute, y para que ocurra debería ser casi nula la presencia de fuerzas de seguridad extranjeras o de la región en el área. Y el que mayores consecuencias políticas, económicas y sociales, conllevaría. La interrupción del Estrecho podría elevar las tensiones internacionales y podrían escalar hasta configurarse en un conflicto armado focalizado en la zona o región, entre dos partes beligerantes. Pudiendo ser una de estas una coalición internacional o fuerzas armadas de un solo país, contra el grupo terrorista asociado al ataque, o incluso contra algún estado involucrado.

La interrupción del estrecho podría darse con el hundimiento de buques de carga o tanqueros, ubicándolos en los lugares más críticos y angostos del estrecho, para impedir el paso del tráfico mercante y de unidades navales. Para conseguir averiar los buques que servirán de obstáculo, los grupos terroristas podrían recurrir a afectar su flotabilidad con explosivos fijados en el casco, activados remotamente o de manera local. O mediante el secuestro de estos barcos, obligando a su tripulación a hundir las propias naves, en las posiciones geográficas determinadas por los terroristas en su planificación.

Otro método que no involucra emplear barcos como obstáculos, podría ser la colocación de minas submarinas a lo largo del estrecho. Según *Don't Forget About Dedicated Sea Mine Countermeasures (MCM) – Scenario for Disaster, History, Current Force* de Progressive Management (2016), el empleo de las minas continua vigente y es posible colocarlas en el Estrecho de Ormuz. Son armas que para su fabricación no requieren mayor tecnología, para su colocación y fijación no requieren de unidades sofisticadas o métodos de anclaje complicados, y cuya detonación causaría daños considerables en los barcos que naveguen en las cercanías de estas sin tomar previsión.

4.4. Costo beneficio de emplear el terrorismo en el estrecho de Ormuz

4.4.1. Consecuencias y respuestas políticas: sanciones

Generalmente, en los últimos años las respuestas políticas al terrorismo se ven traducidas en protestas en el campo diplomático y sanciones económicas en contra de los estados u organizaciones que patrocinan al terrorismo, o a través del establecimiento de nuevas políticas para el fortalecimiento de medidas que contribuyan a terminar o debilitar al terrorismo. Es así, que los países y organizaciones internacionales han adoptado y aplicado diferentes cuerpos legales para contrarrestar el accionar de los grupos terroristas. Se han fortalecido y creado protocolos para las fuerzas y cuerpos de seguridad, se han formulado estrategias de cooperación a nivel internacional en el seno de organizaciones como la ONU y UE, y se continúan posicionando discursos contruidos en torno a una narrativa contra el terrorismo, entre otras acciones.

Para algunos estados de Medio Oriente y para las estructuras terroristas que operan en esta región, las respuestas políticas traducidas en las acciones que se mencionaron antes, en especial las sanciones económicas impuestas por occidente, son parte de la normalidad, y han demostrado cierta resiliencia para poder seguir estando vigentes. Probablemente se deba a que según Heupel (2009) y Lai (2017), estas sanciones no siempre son efectivas y guardan inconsistencias con el propósito deseado, o son aplicadas en base a una incorrecta apreciación y dimensión del problema. Además, fomentan el debilitamiento del estado al cual van dirigidas, creando un escenario ideal para la aparición o establecimiento de grupos terroristas.

Las organizaciones y estados que propicien ataques terroristas en el Estrecho de Ormuz, seguramente serán sancionados en varios aspectos por la comunidad internacional. Es

probable, que algunas de estas sanciones no diferencien actores y podrían resultar siendo ineficaces, como algunas que se han aplicado en el pasado o continúan para esta región.

Para Fleury (2019), un ejemplo de la ineficacia de algunas sanciones es el caso de ISIS, organización que no ha dejado de existir a pesar de todos los esfuerzos que han hecho los estados y organizaciones, sino que al contrario, sigue financiándose y podría haber encontrado un *santuario virtual*, desde el cual es capaz de reconstituirse, mantenerse y conseguir simpatizantes.

El autor citado en el párrafo anterior, en su libro *On Absolute War: Terrorism and the Logic of Armed Conflict*, describe las características del terrorismo moderno y deja en claro que la forma convencional de las respuestas que dan los estados a esta amenaza, podrían estar alentando a que los grupos terroristas continúen en su afán de conseguir a cualquier precio sus propósitos. En especial, las respuestas en forma de ocupaciones militares e intervenciones que emplean la fuerza, para combatir al terrorismo como una fuerza opositora de estructura regular. Según el autor, se requiere una comprensión más clara de lo que definen como *victoria* los grupos terroristas de corte yihadista, para poder mejorar las estrategias que erradiquen la violencia. Con lo dicho, es probable que a las alturas del tiempo en el que se escribe esta investigación, las consecuencias políticas que tendría un ataque terrorista en el Estrecho de Ormuz, no sean algo determinante a la hora de decidir si se lo efectúa o no, por parte de los grupos terroristas.

4.4.2. Respuesta Militar: Empleo de las Fuerzas de Seguridad y Defensa en contra del terrorismo marítimo

Es un tema controversial entre analistas, y al igual que las acciones políticas, podrían alentar a grupos terroristas a continuar en su accionar, en especial porque podría ocurrir que el empleo de la fuerza, traiga consigo violaciones a los derechos humanos. Según Peksen (2019), precisamente lo que dicen evitar las democracias.

En todo caso, es la respuesta más probable y que se ha venido aplicando con mayor frecuencia para el Estrecho de Ormuz, en la forma de *presencia militar*.

Desde mucho antes del año 2019, cuando ocurrieron los ataques a cuatro barcos petroleros en el estrecho y el Golfo de Omán, varios países envían a una parte de sus fuerzas navales a

patrullar el área y escoltar a los barcos petroleros que transitan por el área. EE.UU., Inglaterra, países de la Unión Europea y en los últimos tiempos, países asiáticos como Japón, China e India, han desplegado a sus unidades navales hacia el Estrecho, para realizar misiones de vigilancia y protección de las líneas de comunicación marítimas.

A pesar de que han existido claras provocaciones por parte de los grupos terroristas y por parte de Irán en los últimos treinta años, estas no han detonado en conflictos armados focalizados en el Estrecho de Ormuz, en los que hayan intervenido fuerzas regulares empleadas en este espacio marítimo de los países que han visto afectados sus intereses debido a los ataques. Aunque para algunos autores y medios de comunicación, esta situación tiende a convertirse en una *bomba de tiempo*. Además, es impredecible determinar qué parte podría tener ventaja sobre la otra, en un enfrentamiento armado (Jahanbegloo, 2019; Paredes, 2020; Ryan, 2020).

Esta medición de capacidades es compleja. Por un lado, los grupos terroristas podrían actuar como algunos analistas esperan que lo hiciera Irán: Esto es, empleando técnicas de guerra asimétrica y de esta forma intentar equilibrar la balanza a su favor (Govern, 2012; Pahlavi y Ouellet, 2020; Pop y Silber, 2020). Por otro lado, las fuerzas de seguridad y defensa, de las potencias y organismos internacionales, disponen de los medios y capacidades para hacer frente a amenazas un tanto convencionales en las dimensiones aéreas, de superficie y submarinas, en este mismo escenario. Aunque se duda que sean capaces de enfrentar amenazas del tipo asimétricas, cada vez se perfecciona más su combate. Un aspecto a favor de estos últimos, es que las potencias han conseguido posiciones estratégicas, con la ubicación de bases navales y militares en el área del Golfo, como en Bahrein y Kuwait, entre otros (Jaffe, 2019; Knipp, 2019).

4.4.3. Posibilidad de conseguir los objetivos terroristas

Este apartado en la presente investigación, se refiere a la posibilidad de *éxito* que podría tener un ataque terrorista en el Estrecho de Ormuz. Como lo menciona Fleury (2019), podría resultar complicado definir el significado de la palabra *victoria* para los grupos terroristas de corte yihadista, ya que normalmente no estaría asociada al significado que tendría este concepto para el convencionalismo. Por ejemplo, como ya se vio en esta investigación, para Mohseni-Cheraghloo (2020), para una organización terrorista el hecho de que las potencias y países

occidentales realicen gastos importantes en desplegar esfuerzos para seguridad e inteligencia en el estrecho, podría ya significar que se ha conseguido una *victoria*.

Como se sabe, el terrorismo es empleado como una táctica o estrategia, que utiliza cualquier tipo de violencia con fines políticos. El mensaje terrorista está dirigido para intentar cambiar la opinión de un sector o de toda la sociedad sobre un asunto político, y se podría pensar que el *éxito* del terrorismo podría medirse en cuánto este mensaje podría prosperar en la opinión pública. Y en este sentido, sobre el Estrecho de Ormuz, existen varias opiniones y posiciones, debido en gran parte a que el mundo actual está polarizado.

Para Carothers y O'donohue (2019), el fenómeno de la polarización está sacudiendo a las sociedades de todo el mundo, desde las nuevas democracias hasta las establecidas desde hace mucho tiempo. En la opinión de Naím (2019), es como una *enfermedad autoinmune* que se *globaliza* cada vez más, en gran parte gracias a las redes sociales y las tecnologías de la comunicación. Muchos autores coinciden con aquello, pero para lo que se está investigando, ¿Qué tiene que ver esto con el terrorismo?

En un mundo polarizado, el mensaje terrorista siempre podría encontrar un terreno fértil sobre el cual germinar y crecer (empleando la metáfora de una semilla). Sobre el Estrecho de Ormuz, algunos sectores podrían ser indiferentes a lo que pase en este espacio, pero otros incluso podrían presenciar con agrado las afectaciones que podrían suceder, y podrían tomar ventaja desde sus posiciones, al percatarse de cómo se afectan los intereses de los países adversarios. Como ocurre entre Estados Unidos y China, y los países que giran en torno a estos. Precisamente son estos dos *grupos*, los que mayormente han propiciado la polarización actual. Por un lado China, un país que tiene intenciones tangibles de alcanzar un desarrollo superior al de las potencias que surgieron tras la Segunda Guerra Mundial, y que pretende convertirse en el país más poderoso del mundo, lo que incluye campañas de ampliar su forma de hacer política e ideología, en el mundo (Richard, 2020). Y para ello, requiere seguir consumiendo el petróleo proveniente desde la región de Medio Oriente, y ampliar sus alianzas y rutas comerciales en lo que se conoce como la *Nueva Ruta de la Seda*, que considera al Estrecho de Ormuz como un paso importante hacia los puertos en el Golfo Pérsico (Vidal Liy, 2018).

Estados Unidos, por su parte, desea seguir siendo el país más poderoso del mundo, y presta atención a lo que ocurra en el Estrecho de Ormuz, por todos los intereses que están en juego en esta parte del planeta. Su papel en Medio Oriente, causa opiniones divididas cuando se trata de analizar si su accionar es necesario y eficaz para el desarrollo de esta región. Esta polarización precisamente, es la que haría que el mensaje terrorista tenga cierto éxito, especialmente en la parte de la sociedad que cree que el actuar de Estados Unidos es una intromisión a su política, que no es necesaria y que ha traído más problemas, que soluciones. Aunque podría ser la intervención china, sobre la que pese esta condena en un futuro próximo (Chaziza, 2020).

Por todo lo mencionado en este apartado, es probable entonces que el éxito de ataques terroristas en el Estrecho de Ormuz, dependa mucho de a qué intereses se afecten y las circunstancias que primen en ese momento en la configuración internacional (Koivula, Räsänen, Oksanen, y Kei, 2020).

En todo caso, el terrorismo podría tener una posibilidad vigente de conseguir su cometido, entre los objetivos que perseguirían los grupos terroristas de corte yihadista, que se mencionaron en esta investigación, está por ejemplo el establecer un sistema político único para los pueblos de la región alrededor del Estrecho de Ormuz, bajo el mandato de un Califato y con observancia estricta de las leyes y normas religiosas del Islam.

Parece lógico que para este fin, sea necesario primero debilitar a los estados constituidos en la región, pudiendo hacerlo a través del corte de las líneas de comunicación marítimas o dejándolos sin manera de explotar o refinar el petróleo, o a través de reavivar el nacionalismo o religiosidad de las tribus y pueblos de la región, que se unirían bajo el lema de resistir los ataques e intervencionismos extranjeros. O también intentando afectar a las sociedades consideradas como adversarios, en su propio territorio, para debilitar sus sistemas y que pierdan credibilidad.

4.4.4. Costo versus Beneficio de emplear el terrorismo en el Estrecho de Ormuz

Mientras distintos países dependan del Estrecho de Ormuz para abastecerse de materias primas, fuentes de energía o alimentos, la intención de amenazar el estrecho a través del terrorismo o empleo de grupos armados irregulares, tendrá un peso importante en la balanza de poder. En este caso, la ventaja existe para los grupos terroristas, porque se encuentran

ubicados estratégicamente alrededor del estrecho o del Golfo Pérsico, en posiciones que en algunos casos podrían contar con el beneplácito directo o indirecto de algunos estados, que verán en esta táctica una forma no costosa de mantener equilibrado el *juego de poder* a su favor. Irán ha entendido aquello, y ha venido actuando de tal manera que muchos analistas y estados, lo consideran una potencial amenaza para el Estrecho de Ormuz, y a su vez ha usado esa distinción, para tratar de equilibrar la balanza a su favor.

Este país ha incrementado su flota de embarcaciones menores de combate: Constituida básicamente por cientos de lanchas rápidas capaces de portar misiles, y que para algunos representa una amenaza a la seguridad y que podrían hostigar el tráfico mercante en el estrecho (Sutton, 2020). Además que demanda un costo elevado en seguridad por parte de los países que mantienen presencia militar en el estrecho, y un desgaste psicológico acarreado a sus poblaciones (Mohseni-Cheraghloo, 2020).

Mientras se presten las condiciones mínimas para la existencia del terrorismo alrededor del Estrecho de Ormuz, el costo de su empleo será menor que cualquier otro esfuerzo llevado a cabo por conseguir los objetivos políticos que se planteen. Especialmente si se trata de una región que históricamente ha estado envuelta en conflictos internos y con bajos niveles de gobernanza, en los cuales es casi imposible llegar a un acuerdo político. Casi como un nudo gordiano. En este escenario, pareciese ser que el caos podría *ordenar* y equilibrar a las fuerzas y constituirse en un medio para que los actores consigan sus fines políticos o religiosos.

El impacto global que tendrían los ataques en el Estrecho de Ormuz, es importante, tomando en cuenta que se vive una época en la que la red es accesible para la difusión de información desde cualquier parte del planeta, sin necesidad de disponer de un título de periodista o de un medio de comunicación. El acceso a esta gran cantidad de información prácticamente se hace ilimitado y la capacidad de análisis de los usuarios está en duda, cuando se estudia con qué facilidad prosperan las noticias falsas o *fake news* entre la sociedad (Papanastasiou, 2020).

Otro asunto importante, es que los ciudadanos de los países que envían sus fuerzas de seguridad al estrecho, están divididos en torno a pensar que sus países no deberían gastar recursos en este tipo de tareas, sino que deberían atenderse primero las necesidades internas de seguridad e inteligencia.

4.5. Comentario de la situación del terrorismo marítimo a futuro

Para James Stavridis (2017), el ataque en contra de las Torres Gemelas, en 2001, no fue un fracaso de la inteligencia estadounidense, sino que el fracaso ocurrió en la imaginación de los cuerpos de seguridad y en general de la población, para suponer que aeronaves comerciales llenas de pasajeros, iban a ser empleadas como misiles en contra de las estructuras icónicas en el centro de New York. En su artículo: *Terrorists Have Been All Too Effective by Air and Land. What If They Hit by Sea?*, Stavridis hace un recuento de lo atractivo que resultan los objetivos marítimos para los grupos terroristas, considerando lo importante que es y que será este sector para la economía mundial, y por las vulnerabilidades que al mismo tiempo podrían presentarse como ventajas para el terrorismo.

Es equivocado entonces pensar que los grupos terroristas son relativamente conservadores en su elección de la estrategia, tácticas a emplear y la selección de blancos. Las características que se han repasado en este trabajo, concluyen exactamente en lo contrario y ponen en evidencia precisamente que el comportamiento de las organizaciones terroristas no es convencional. En este trabajo, se exploró la cuestión de por qué las organizaciones terroristas se podrían movilizar hacia un tipo de ataque no convencional y que ha sido un foco de preocupación en los últimos años: Los ataques contra objetivos marítimos en el Estrecho de Ormuz o sus áreas adyacentes.

La reseña efectuada sobre la capacidad organizativa de los actores actuales, sus posibles motivaciones e ideología, los modos de ataques de los grupos terroristas que cometieron ataques marítimos, podría servir para argumentar que este tipo de comportamiento violento tiene cabida y vigencia presente o a futuro en las organizaciones terroristas, y que se encuentran en la capacidad de llevar este tipo de ataques. Ciertas características organizacionales de los grupos terroristas lo reafirman: el control o presencia territorial cerca de las áreas del Estrecho de Ormuz, la participación en piratería marítima y actividades delictivas en el mar, el conocimiento organizacional sobre el entorno marítimo y la posibilidad de que este aumente, las capacidades y conexiones con otros grupos, brinda a los grupos terroristas las capacidades que hacen que los ataques marítimos sean realistas y deseables a la hora de escoger el empleo del mar en su estrategia.

Una consideración aparte merece el hecho de que el terrorismo juega un rol fundamental cuando es empleado como una estrategia estatal no reconocida formalmente y de manera abierta, o cuando estos grupos reciben de cualquier forma el apoyo de los estados y sus fuerzas regulares, para accionar en favor de los intereses del estado. En este escenario, el terrorismo puede actuar coordinadamente o independientemente de fuerzas regulares, en un mismo espacio de batalla, para alcanzar los objetivos estratégicos que se hayan planteado ambas partes.

5. Conclusiones

Para esta parte del cierre del trabajo, se empezará por citar a los objetivos específicos, para terminar con el objetivo general que fue planteado al inicio.

En cuanto al primer objetivo específico, este era el presentar los casos de terrorismo marítimo que han ocurrido, y si pueden constituir un antecedente válido para pensar en este recurso como utilizable en el presente o futuro. Para ello, se han repasado algunos antecedentes históricos con respecto a ataques terroristas ocurridos en el entorno marítimo, los posibles intereses tras de estas acciones, la posible lógica de escoger este tipo de blancos y lo *efectivos* que pudieron ser los ataques al tiempo de alinearlos con las motivaciones y objetivos que pudieron haberse planteado los grupos terroristas.

Como resultado de la revisión de los casos, algunos de los cuales son recientes a este trabajo y ocurrieron en el año 2019 precisamente en el Estrecho de Ormuz y áreas cercanas, se determina que el terrorismo marítimo sigue estando vigente en el presente y futuro, por ser un medio que permitiría a las organizaciones terroristas o incluso estados, intentar alcanzar sus objetivos, debido a la gran dependencia que tiene la dinámica humana con respecto al mar y asuntos marítimos.

El segundo objetivo específico, estaba relacionado con establecer las motivaciones que tienen los posibles actores, en torno al empleo del Estrecho de Ormuz como escenario de ataques terroristas. En este sentido, el resultado de la investigación bibliográfica sugiere que si existen actores relacionados al terrorismo con motivos alrededor del estrecho. Se analizó este asunto desde varias aristas y fuentes, y se encontró que las motivaciones que gobiernan a los grupos terroristas o grupos irregulares con presencia alrededor del Estrecho de Ormuz, las aspiraciones políticas y las disputas de los actores, sumado a los problemas históricos que aún continúan vigentes en algunos estados jóvenes y en otros un poco más consolidados, permanecen presentes a la fecha de este trabajo, y deben ser considerados al pensar en que se emplee al Estrecho de Ormuz como escenario de ataques terroristas.

El tercer objetivo específico buscaba determinar cuáles serían los efectos de emplear el Estrecho de Ormuz para los grupos terroristas, y si éstos justifican los esfuerzos de llevar a cabo acciones del tipo terrorista en este espacio. Encontrándose en la revisión cuidadosa de

fuentes y su posterior análisis, que el estrecho es y podría ser empleado por grupos terroristas, o incluso por estados que emplean técnicas asimétricas o fuerzas sustitutas, como un punto en el cual los ataques o amenazas de que estos se vayan a llevar a cabo, tienen un alto impacto en las economías y el desarrollo de países que ellos cataloguen como adversarios.

La complejidad que supone salvaguardar las actividades marítimas por parte de los estados litorales en el estrecho, o por parte de externos a la región, hacen que el terrorismo marítimo pueda posicionarse dentro de la estrategia de los grupos terroristas, para a través de este recurso, intentar conseguir sus objetivos a un costo relativamente bajo, si se lo compara con otro tipo de recursos, como la guerra convencional.

Finalmente, el objetivo general del trabajo era establecer si el empleo del mar es parte de la estrategia de grupos terroristas en el Estrecho de Ormuz. Teniendo como resultado, primero, que el escenario propuesto es deseable para llevar a cabo ataques terroristas; y, segundo, que los intereses que podrían estar en disputa, validan que el costo de emplear el terrorismo marítimo justifica los fines que se persigan, con posibilidades altas de mantenerse o aumentar en el futuro.

En esta línea, a manera de prospectiva, es seguro que podrían continuar los ataques esporádicos en contra de las actividades marítimas que se desarrollan en el Estrecho de Ormuz, obligando a que los países que deseen garantizar la seguridad de este espacio, inviertan en este fin, aumentando el valor estratégico del Estrecho, ya de por sí muy elevado. Un cierre total del estrecho es el escenario menos probable, pero la amenaza de hacerlo siempre podrá ser usada a favor de los grupos terroristas o los mismos estados, equilibrando de alguna manera de balanza, empleando estos últimos la guerra asimétrica en contra de sus opositores o de quienes se opongan a sus fines.

6. Referencias bibliográficas

6.1. Bibliografía

- Abo-elgheit, M. (26 de Febrero de 2019). *Arab Reporters for Investigative Journalism (ARIJ)*. Recuperado el 3 de Junio de 2020, de The End User: How did western weapons end up in the hands of ISIS and AQAP in Yemen?: <https://en.arij.net/investigation/the-end-user-how-did-western-weapons-end-up-in-the-hands-of-isis-and-aqap-in-yemen/>
- Agius, M. (25 de Abril de 2020). Maltese arms dealer is charged in Libya sanctions-busting case. *Malta Today*.
- Ahmed, S. (2020). ISIS: The Special Relationship Between the United States, United Kingdom and Saudi Arabia. En C. Palgrave Macmillan, *The 'War on Terror', State Crime & Radicalization* (pp. 181-227). Palgrave Studies in Risk, Crime and Society. doi:https://doi.org/10.1007/978-3-030-40138-2_6
- Akiva, L. (24 de Septiembre de 2007). *The Threat of Maritime Terrorism to Israel*. Obtenido de International Institute for Counter-Terrorism (ICT): <https://www.ict.org.il/Article.aspx?ID=983#gsc.tab=0>
- Aláez, O. (2019). Las tensiones en el Estrecho de Ormuz y el Control del Petróleo. Ese oscuro objeto de deseo. *Cuadernos de Pensamiento Naval*(27), 107-132. Obtenido de <https://armada.defensa.gob.es/archivo/mardigitalrevistas/boletinpensamiento/2019/cpn201927.pdf>
- Arab News. (17 de Marzo de 2020). Arab Coalition forces destroy two explosive-laden unmanned boats. *Arab News. Middle East*. Obtenido de <https://arab.news/w3xcu>
- Associated Press. (21 de Febrero de 2006). Plot to blow up Israeli ship failed. *The Jerusalem Post: Middle East*.
- Associated Press. (7 de Agosto de 2019). Daesh has as much as \$300 million to fight, UN says. *Daily Sabah*.
- Bailey, R., y Wellesley, L. (2017). *Chatham House Report: Chokepoints and Vulnerabilities*. Chatham House, Energy, Environment and Resources Department. Londres: The Royal Institute of International Affairs. Obtenido de

- <http://admin.indiaenvironmentportal.org.in/files/file/chokepoints-vulnerabilities-global-food-trade-bailey-wellesley.pdf>
- BBC News Mundo. (11 de Junio de 2002). Morocco 'uncovers al-Qaeda plot'. *BBC Worlds Edition*.
- BBC News Mundo. (14 de Junio de 2019). Estrecho de Ormuz: qué se sabe de las nuevas explosiones en buques petroleros que aumentan la tensión entre Estados Unidos e Irán. *BBC News Mundo*.
- Bennet, J., y Greenberg, J. (05 de Enero de 2002). Israel Seizes Ship It Says Was Arming Palestinians. *The New York Times*.
- Borghesio, M. (14 de Marzo de 2017). *Terrorism: vessels missing in European waters*. Obtenido de European Parliament. Parliamentary questions: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/E-8-2017-001717_EN.html
- Brito, D., y Myers Jaffe, A. (2005). Reducing Vulnerability of the Strait of Hormuz. En H. Sokolsky, & P. Clawson, *Getting Ready for a Nuclear-Ready Iran* (pp. 209-224). Carlisle: The Strategies Studies Institute.
- Bunker, R. (2015). *Terrorist and Insurgent Unmanned Aerial Vehicles: Use, Potentials, and Military implications*. Carlisle: U.S. Army War College.
- Bureau of Counterterrorism. (2019). *Country Reports on Terrorism 2018*. Obtenido de <https://www.state.gov/wp-content/uploads/2019/11/Country-Reports-on-Terrorism-2018-FINAL.pdf>
- Burleigh, M. (2008). *Sangre y Rabia: Una historia cultural de terrorismo*. Madrid: Taurus.
- Byman, D. (2020). Understanding, and Misunderstanding, State Sponsorship of Terrorism. *Studies in Conflict & Terrorism*. doi:<https://doi.org/10.1080/1057610X.2020.1738682>
- Cano-Paños, M. Á. (2019). The expansión, intensification, and seduction of Islamist terrorism through the internet: A criminological analysis. *Revista Científica General José María Córdova*, XVII(26), 271-287. doi:<http://dx.doi.org/10.21830/19006586.431>
- Carothers, T., y O'donohue, A. (1 de Octubre de 2019). *Carnegie Endowment for International Peace*. Obtenido de How to Understand the Global Spread of Political Polarization: <https://carnegieendowment.org/2019/10/01/how-to-understand-global-spread-of-political-polarization-pub-79893>

- Carrión, F. (20 de Noviembre de 2019). Golfo Pérsico: Liberados los tres barcos y su tripulación secuestrados por los hutíes en el mar Rojo. *El Mundo*. Recuperado el 28 de Abril de 2019, de <https://www.elmundo.es/internacional/2019/11/20/5dd51b27fdddff63a78b45c4.html>
- Cassie, M., Felmler, D., & Braines, D. (2019). Dynamic Patterns of Terrorist Networks: Efficiency and Security in the Evolution of Eleven Islamic Extremist Attack Networks. *Journal of Quantitative Criminology*, 1-23. doi:<https://doi.org/10.1007/s10940-019-09426-9>
- Chaziza, M. (12 de Junio de 2020). *The Begin-Sadat Center for Strategic Studies*. Obtenido de Religious and Cultural Obstacles to China's BRI in the Middle East: <https://besacenter.org/perspectives-papers/china-middle-east-obstacles/>
- Chuparkoski, D. (22 de Noviembre de 2019). Fighting Against Financing of Terrorism. *Proceedings of the International scientific and practical conference "Bulgaria of regions'2019"*.
- Clarke, C. (13 de Agosto de 2018). *Approaching a 'New Normal': What the Drone Attack in Venezuela Portends*. Obtenido de RAND Corporation: https://www.rand.org/blog/2018/08/approaching-a-new-normal-what-the-drone-attack-in-venezuela.html?adbsc=social_20180819_2494251&adbid=1031272092719665152&adbl=tw&adbpr=22545453
- Council on Foreign Relations. (3 de Febrero de 2005). *IRAQ: Iraqi Ties to Terrorism*. Obtenido de <https://www.cfr.org/background/iraq-iraqi-ties-terrorism>
- Cunningham, E. (19 de Junio de 2019). Mines used in tanker attack look like those shown by Iranian military, explosives expert says. *The Washington Post*. Recuperado el 29 de Junio de 2020, de https://www.washingtonpost.com/world/mines-used-in-tanker-attack-look-like-those-shown-by-iranian-military-explosives-expert-says/2019/06/19/3cc4cd4c-9294-11e9-956a-88c291ab5c38_story.html
- Daolio, A. (9 de Agosto de 2019). *Arab Allies must step up to defend freedom of navigation in the Gulf*. Obtenido de Center for International Maritime Security:

<http://cimsec.org/arab-allies-must-step-up-to-defend-freedom-of-navigation-in-the-gulf/41255>

- Del Pozo, F. (Marzo de 2014). La seguridad marítima hoy: la mar nunca está en calma. *Real Instituto Elcano Documento de Trabajo 3/2014 | 12 de marzo de 2014*. Obtenido de <https://www.almendron.com/tribuna/wp-content/uploads/2014/03/DT3-2014-DelPozo-Seguridad-maritima-hoy-Espana.pdf>
- Deutsche Welle. (26 de Diciembre de 2019). Japan to deploy warship and planes to Middle East. *Deutsche Welle News*.
- Di Filippo, M. (2020). The definition (s) of terrorism in international law. *Research Handbook on International Law and Terrorism*.
- Durán, F. J. (2019). Origen, esencia y estrategia del totalitarismo islámico. *Tlatemoani: revista académica de investigación*, 172-191.
- EFE Noticias. (20 de Septiembre de 2019). Los rebeldes hutíes anunciaron que dejarán de atacar a Arabia Saudita y esperan una respuesta similar de la coalición árabe. *Infobae*. Recuperado el 28 de Abril de 2020, de <https://www.infobae.com/america/mundo/2019/09/20/los-rebeldes-huties-anunciaron-que-dejaran-de-atacar-a-arabia-saudita-y-esperan-una-respuesta-similar-de-la-coalicion-arabe/>
- Ekmekci, F. (2011). Terrorism as war by other means: national security and state support for terrorism. *Revista Brasileira de Política Internacional*, 1(54), 125-141. Obtenido de <https://www.scielo.br/pdf/rbpi/v54n1/v54n1a08.pdf>
- Enríquez, D. (2007). Terrorismo marítimo y libertad de navegación. La actividad de la organización marítima internacional en materia de protección y los claroscuros del Convenio SUA y del Protocolo SUA de octubre de 2005. *Anuario Mexicano de Derecho Internacional*, 7, 153-187. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/4027/402740622004.pdf>
- Farrell, H., y Newman, A. (Febrero de 2020). *Harvard Business Review. Economics & Society: Choke Points*. Obtenido de <https://hbr.org/2020/01/choke-points>
- Fayazi, N. (2017). Iran: Is it really the leading state-sponsor of terrorism? *Institute for Global Dialogue*, 1-7.

- Febrica, S. (2017). *Maritime security and Indonesia: Cooperation, interests and strategies*. Taylor & Francis.
- Fleury, E. (2019). *On Absolute War: Terrorism and the Logic of Armed Conflict*. Lanham: Lexington Books.
- Gartenstein-Ross, D., Barr, N., y Moreng, B. (2016). *The Islamic State's Global Propaganda Strategy*. The Hague: International Centre for Counter-Terrorism. doi:10.19165/2016.1.01
- Goldenberg, I., Schwed, J., y Thomas, K. (2019). *In Dire Straits? Implications of US-Iran Tensions for the Global Oil Markets*. Center on Global Energy Policy. Obtenido de <https://energypolicy.columbia.edu/research/report/dire-straitsimplications-us-iran-tensions-global-oil-market>
- Govern, K. (12 de Julio de 2012). Asymmetric Warfare: The Strait of Hormuz and Future Crises. *JURIST - Forum*. Obtenido de <http://jurist.org/forum/2012/07/kevin-govern-hormuz-conflict.php>.
- Gunaratna, R. (2019). Terrorist Threat Assessment for 2019. *RSIS Commentaries*(001). Obtenido de <https://hdl.handle.net/10356/103557>
- Hastings, J. (2009). Geographies of state failure and sophistication in maritime piracy hijackings. *Political Geography*, 28(4), 213-223. doi:<https://doi.org/10.1016/j.polgeo.2009.05.006>
- Henley, J. (7 de Octubre de 2002). Al-Qaida suspected in tanker explosion. *The Guardian International Edition*.
- Heupel, M. (2009). Multilateral Sanctions against Terror Suspects and the Violation of Due Process Standards. *International Affairs (Royal Institute of International Affairs 1944-)*, 85(2), 307-321. Recuperado el 5 de Junio de 2020, de www.jstor.org/stable/27694976
- Human Rights Watch. (2007). *Lives Destroyed: Attacks Against Civilians in the Philippines*. Human Rights Watch.
- Iturbe, A. (5 de Octubre de 2017). Rojava (Kurdistán sirio): Las alianzas peligrosas del PYD. *LIT-CI*.

- Jaffe, A. (19 de Junio de 2019). *Council on Foreign Relations*. Recuperado el 5 de Junio de 2020, de Iran, the Strait of Hormuz, and Hard Power: <https://www.cfr.org/blog/iran-strait-hormuz-and-hard-power>
- Jahanbegloo, R. (2019). Tom and Jerry in West Asia.
- Jalal, I. (2 de Abril de 2020). *Middle East Institute*. Obtenido de Five years on, has the Arab coalition achieved its objectives in Yemen?: <https://www.mei.edu/publications/five-years-has-arab-coalition-achieved-its-objectives-yemen>
- Kfir, I. (2020). Cryptocurrencies, national security, crime and terrorism. *Comparative Strategy*, 39(2), 113-127. doi:10.1080/01495933.2020.1718983
- Khan, A., y Zhaoying, H. (2020). Conflict escalation in the Middle East revisited: thinking through interstate rivalries and state-sponsored terrorism. *Israel Affairs*, 242-256. doi:10.1080/13537121.2020.1720115
- Khan, U. (2019). Arms Trade in Remote Warfare – Pollinating Global Terror. *Strife Journal*, 52-52.
- Kirkpatrick, D., Pérez-Peña, R., y Reed, S. (23 de Julio de 2019). Tankers Are Attacked in Mideast, and U.S. Says Video Shows Iran Was Involved. *The New York Times*.
- Klein, N. (Agosto de 2019). Maritime Autonomous Vehicles within the International Law Framework to Enhance Maritime Security. *International Law Studies*, 245-271. Obtenido de <https://digital-commons.usnwc.edu/ils/vol95/iss1/8/>
- Knipp, K. (29 de Noviembre de 2018). Yemen: The devastating war waged with European weapons. *DW. Top Stories. World*.
- Knipp, K. (23 de Junio de 2019). Iran-US conflict: Tehran's asymmetrical approach. *DW. World. Middle East*. Recuperado el 5 de Junio de 2020, de <https://www.dw.com/en/iran-us-conflict-tehrans-asymmetrical-approach/a-49323548>
- Koivula, A., Räsänen, P., Oksanen, A., y Kei, T. (2020). Risk response over time: political compartmentalization of terrorism risk perception. *Journal of Risk Research*. doi:<https://doi.org/10.1080/13669877.2020.1750461>
- Komiss, W., y Huntzinger, L. (Marzo de 2011). The Economic Implications of Disruptions to Maritime Oil Chokepoints. *Center for Naval Analyses*. Obtenido de https://www.cna.org/cna_files/pdf/D0024669.A1.pdf

- Lai, B. (26 de Septiembre de 2017). Terrorism and Foreign Policy. *Oxford Research Encyclopedia of Politics*. doi:10.1093/acrefore/9780190228637.013.491
- Landler, M., Barnes, J., y Schmitt, E. (14 de Junio de 2019). U.S. Puts Iran on Notice and Weighs Response to Attack on Oil Tankers. *The New York Times*.
- Langworthy, M., Sabra, J., y Gould, M. (2004). Terrorism and blast phenomena: lessons learned from the attack on the USS Cole (DDG67). *Clinical Orthopaedics and Related Research*, 82-87.
- Lia, B. (2005). *Globalisation and the Future of Terrorism: Patterns and Predictions*. doi:10.4324/9780203488898
- Lichtenwald, T., Steinhour, M., y Perri, F. (2012). A Maritime Threat Assessment of Sea Based Criminal Organizations and Terrorist Operations. *Homeland Security Affairs*, VIII(1), 1-24.
- Lorenz, A. J. (3 de Mayo de 2007). Intelligence and Terrorism Information Center at the Israel Intelligence Heritage & Commemoration Center (IICC). *Al Qaeda's Maritime Threat*.
- Management, P. (2016). *Don't Forget About Dedicated Sea Mine Countermeasures (MCM) – Scenario for Disaster, History, Current Force*. Smashwords, Inc.
- Marcus, J. (16 de Junio de 2019). Estrecho de Ormuz: las "peligrosas" consecuencias del enfrentamiento entre Irán y Estados Unidos. *BBC Mundo*. Recuperado el 25 de Marzo de 2020, de <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-48645368>
- Marshall, T. (2015). *Prisoners of Geography: Ten Maps That Tell You Everything You Need to Know About Global Politics*. Elliott & Thompson.
- McCarthy, N. (14 de Junio de 2019). *The Strategic Importance of The Strait Of Hormuz*. Obtenido de Statista: <https://www.statista.com/chart/18109/seaborne-oil-transiting-possible-chokepoints/>
- McChrystal, S., y Chapin, E. (2019). The Business of Terrorism. *PRISM*, VIII(2), 10-25. Obtenido de <https://www.jstor.org/stable/pdf/26803227.pdf?refreqid=excelsior%3A28d8eae2b8373d63e44fa400c7611459>
- Mendoza, J. (16 de Septiembre de 2018). *El Economista*. Obtenido de El acuerdo Sykes-Picot: nunca tan pocos hicieron daño a tantos:

- <https://www.eleconomista.es/internacional/noticias/9196174/06/18/El-acuerdo-SykesPicot-nunca-tan-pocos-hicieron-dano-a-tantos.html>
- Mike, W. (2 de Julio de 2019). *Shippers hit by soaring insurance costs for cargo crossing the Persian Gulf*. Obtenido de The Load Star: <https://theloadstar.com/shippers-hit-by-soaring-insurance-costs-for-cargo-crossing-the-persian-gulf/>
- Mohseni-Cheraghlo, A. (23 de Enero de 2020). *Middle East Institute*. Obtenido de Iran's "harsh revenge": Is blocking the Strait of Hormuz really a plausible option?: <https://www.mei.edu/publications/irans-harsh-revenge-blocking-strait-hormuz-really-plausible-option>
- Moutot, M., y Zamora, F. (18 de Junio de 2019). Potential conflict in Strait of Hormuz: Imbalanced forces and guerrilla warfare. *The Times of Israel*. Recuperado el 5 de Junio de 2020, de <https://www.timesofisrael.com/potential-conflict-in-strait-of-hormuz-imbalanced-forces-and-guerrilla-warfare/>
- Murphy, M. (2015). *Contemporary Piracy and Maritime Terrorism. The threat to international security*. Londres: International Institute for Strategic Studies.
- Naím, M. (23 de Enero de 2019). The globalization of polarization. *El País*. Recuperado el 21 de Junio de 2020, de https://english.elpais.com/elpais/2019/01/23/inenglish/1548242900_128216.html
- National Geospatial-Intelligence Agency . (2020). *Pub. 172 Sailing Directions (ENROUTE). Red Sea and The Persian Gulf*. Springfield.
- Nelson, E. S. (2012). Maritime Terrorism and Piracy: Existing and Potential Threats. *Global Security Studies*, III(1).
- Organización de las Naciones Unidas. (2019). Los océanos y el derecho del mar: los océanos y el derecho del mar. *Resolución aprobada por la Asamblea General el 10 de diciembre de 2019*, (pp. 6-63).
- O'Rourke, R. (1988). The tanker war. *US Naval Institute Proceedings*, 114(5), 1988-05. Obtenido de https://www.cnooks.nl/Jubileum/2%20%20Other%20documents/2%20%20History/Diversen/The%20Tanker%20War%20_%20U.S.pdf
- Pahlavi, P., y Ouellet, E. (2020). Iran: Asymmetric Strategy and Mass Diplomacy. *Journal of Strategic Security*, 13(2), 94-106. doi:<https://doi.org/10.5038/1944-0472.13.2.1796>

- Papanastasiou, Y. (2020). Fake News Propagation and Detection: A Sequential Model. *Management Science*, 66(5), 1783-2290. doi:<https://doi.org/10.1287/mnsc.2019.3295>
- Paredes, N. (10 de Enero de 2020). Irán vs Estados Unidos: por qué Estado Islámico es el gran beneficiado del enfrentamiento entre los dos países. *BBC News*.
- Peksen, D. (2019). When Do Imposed Economic Sanctions Work? A Critical Review of the Sanctions Effectiveness Literature. *Defence and Peace Economics*, 30(6), 635-647. doi:<https://doi.org/10.1080/10242694.2019.1625250>
- Pelkofsky, J. (12 de Diciembre de 2005). Before de Store: Al Qaeda's coming Maritime Campaign. *US Naval Institute Proceedings*, 132(12).
- Pérez Guerrero, J. C. (2011). Otro punto de vista sobre la seguridad marítima: Opinión Pública. Deficiente percepción de un entorno inseguro. *Revista General de Marina*, 71-88.
- Petrig, A. (2020). The commission of maritime crimes with unmanned systems: an interpretive challenge for the United Nations Convention on the Law of the Sea. En M. Evans, & S. Galani, *Maritime Security and the Law of the Sea* (pp. 104–131). Cheltenham, United Kingdom: Edward Elgar Publishing. doi:<https://doi.org/10.4337/9781788971416>
- Pop, I., y Silber, M. (13 de Mayo de 2020). Iran and Hezbollah's Pre-Operational Modus Operandi in the West. *Studies in Conflict & Terrorism*, 1-16. doi:<https://doi.org/10.1080/1057610X.2020.1759487>
- Ramazani, R. (1979). *The Persian Gulf and the strait of Hormuz*. Brill Archive.
- Rapier, R. (7 de Septiembre de 2019). *Why A Ban On Fracking Will Never Happen*. Obtenido de Forbes: <https://www.forbes.com/sites/rrapier/2019/09/07/why-a-ban-on-fracking-will-never-happen/#3f4d45fe433a>
- Reed, S. (13 de Junio de 2019). How Tanker Attacks in the Strait of Hormuz Could Affect Oil Prices. *The New York Times*. Recuperado el 2 de Mayo de 2020, de <https://www.nytimes.com/2019/06/13/business/oil-tanker-attacks-strait-hormuz.html>
- Regan, J. (2019). The piracy terrorism paradigm: an interlinking relationship. *Behavioral Sciences of Terrorism and Political Aggression*, 149-157. doi:[10.1080/19434472.2018.1445120](https://doi.org/10.1080/19434472.2018.1445120)
- Richard, W. (Dirección). (22 de Mayo de 2020). *USA vs China: The new cold war on the horizon* / DW Analysis [Película].

- Roell, P. (1 de Diciembre de 2009). *Maritime Terrorism. A Threat to World Trade*. (I. f.-P.-S.-u. Berlin, Entrevistador)
- Ryan, M. (15 de Abril de 2020). Iranian ships harassed American vessels in Persian Gulf, military says. *The Washington Post*.
- Sakhhuja , V. (6 de Octubre de 2014). *Institute of Peace and Conflict Studies (IPCS)*. Obtenido de Maritime Terrorism: Karachi as a Staging Point: http://www.ipcs.org/comm_select.php?articleNo=4680
- Saul, J. (12 de Julio de 2019). Merchant ships urged to avoid using private armed teams in Mideast Gulf. *Reuters. World News*.
- Security Service MI5. (s.f.). *TERRORIST TARGETS: Target countries*. Obtenido de <https://www.mi5.gov.uk/terrorist-targets>
- Shoaib, S., Shah, S., y Gorman, S. (16 de Septiembre de 2014). Al Qaeda Militants Tried to Seize Pakistan Navy Frigate. Al Qaeda Raid Foiled After Firefight Involving Rogue Naval Officers. *The Wall Street Journal*.
- Simonsen, C., y Spindlove, J. (2000). *Persian Gulf (From Terrorism Today: The Past, the Players, the Future)*. Upper Saddle River: Prentice Hall Publishing.
- Sims, A. (2018). The Rising Drone Threat from Terrorists. *Georgetown Journal of International Affairs*, XIX, 97-107. doi:10.1353/gia.2018.0012
- Sinai, J. (Marzo de 2004). Future Trends in Worldwide Maritime Terrorism. *Connections*, III(1), 49-66.
- Singh, A. (2019). *Maritime Terrorism in Asia: An Assessment*.
- Starr, S. (2014). Attacks in the Suez: Security of the Canal at Risk? *CTC Centinel*, 1-4.
- Stavridis, J. (29 de Junio de 2017). Terrorists Have Been All Too Effective by Air and Land. What If They Hit by Sea? *TIME*.
- Sutton, H. (17 de Junio de 2020). Satellite Image Shows 100 New Naval Vessels In Iran. *Forbes*.
- Talmdage, C. (2008). Closing Time: Assessing the Iranian Threat to the Strait of Hormuz. *Quarterly Journal: International Security*, 33(1), 82-117.
- The 9/11 Comission Report. (2011). *Final Report of the National Commission on Terrorist Attacks Upon the United States*. Government Printing Office.
- The Associated Press. (18 de Marzo de 2005). *CBS News* . Obtenido de Terror's New Frontier: Underwater: <https://www.cbsnews.com/news/terrors-new-frontier-underwater/>

- Tomasi, M. (2009). *(U) Water-borne IED Threats and the Strait of Hormuz*. JIEDDO J2 Global Information Research Center (GIRC).
- US Defense Intelligence Agency . (2011). *Terrorist Threat to Homeland Military Targets in the Aftermath of Usama bin Ladin's Death*.
- Valbjørn, M., y Bank, A. (2007). Signs of a New Arab Cold War. *Middle East Report*(242), 6-11.
- Velásquez Elizarrarás, J. C. (2015). Tres vertientes del derecho internacional marítimo: derecho del mar, marítimo y de la navegación y su recepción en el orden jurídico de México, un Estado "bioceánico". *Anuario Mexicano de Derecho Internacional*, 15(1), 817-853.
- Vick, K. (20 de Febrero de 2006). A Bomb-BUILDER, 'Out of the Shadows' Syrian Linked to Al Qaeda Plots Describes Plan to Attack Cruise Ship in Turkey. *The Washington Post*.
- Vidal Liy, M. (3 de Diciembre de 2018). La Nueva Ruta de la Seda, el gran plan estratégico de China. *El País*. Recuperado el 2020 de Junio de 21, de https://elpais.com/economia/2018/11/30/actualidad/1543600537_893651.html
- Warrick, T. (18 de Septiembre de 2019). *Atlantic Council*. Obtenido de What the Abqaiq attack should teach us about critical infrastructure: <https://www.atlanticcouncil.org/blogs/menasource/what-the-abqaiq-attack-should-teach-us-about-critical-infrastructure/>
- Watts, W. (24 de Abril de 2019). Strait of Hormuz: Oil 'choke point' in focus as U.S. ends Iran waivers. *Market Watch*.
- Wazir, B. (19 de Septiembre de 2019). *Are Strait of Hormuz tensions endangering trade?* Obtenido de <https://www.raconteur.net/finance/strait-hormuz-tensions>
- Yadlin, A., y Guzansky, Y. (2012). The Strait of Hormuz: Assessing and Neutralizing the Threat. *Strategic Assessment*, 14(4), 7-22.
- Yee, V. (14 de Mayo de 2019). Yemen's Houthi Rebels Attack Saudi Oil Facilities, Escalating Tensions in Gulf. *The New York Times*. Obtenido de <https://www.nytimes.com/2019/05/14/world/middleeast/saudi-oil-attack.html>
- Zurutuza, C. (2006). INFORMACIÓN SOBRE TERRORISMO: ¿Periodismo o propaganda? *Cuadernos de Información*, 74-79.

6.2. Legislación citada

Organización de las Naciones Unidas. (2019). Los océanos y el derecho del mar: los océanos y el derecho del mar. *Resolución aprobada por la Asamblea General el 10 de diciembre de 2019*, (pp. 6-63).

7. Bibliografía complementaria

- Arafat A.AD. (2020) Iranian-Saudi Geopolitical Rivalry. In: Regional and International Powers in the Gulf Security. *Middle East Today*. Palgrave Macmillan, Cham
- Berdine, M. (2018). *Redrawing the Middle East: Sir Mark Sykes, Imperialism and the Sykes-Picot Agreement*. I.B. Tauris
- Cullen, E. (2020). Warfare and Warfarin: Chokepoints, Clotting and Vascular Geopolitics. *Ethnos*. Doi: 10.1080 / 00141844.2020.1764602
- Hassanein, A. (2020). The rise and fall of Islamic State: Current challenges and future prospects. *Asian Affairs*, 51:1, 71-94, doi: 10.1080/03068374.2019.1706940
- Mohd Rusli, M. (2020). Navigational Hazards in International Maritime Chokepoints: A Study of the Straits of Malacca and Singapore. *Journal Of International Studies*, 8, 47-75. Retrieved from <http://e-journal.uum.edu.my/index.php/jis/article/view/7926>
- Warrick, J. (2015). *Black Flags: The Rise of ISIS*. Knopf Doubleday Publishing Group

8. Listado de abreviaturas

3D	Tercera Dimensión
AIS	Sistema de Identificación Automática de Buques
AQAP	<i>Al-Qa`ida in the Arabian Peninsula</i>
CONVEMAR	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar
DAESH	Estado Islámico de Irak y Siria
EE.UU.	Estados Unidos de Norteamérica
FARC	Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia
IRGC-QF	Fuerza de Cuerpo de Guardia Revolucionaria Islámica
ISPS	<i>International Ship and Port Facility Security</i>
ISIS	Estado Islámico de Irak y Siria
MEK	<i>The Mujahedin-e Khalq</i>
PNS	Buque de la Armada Pakistaní
RHIB	Bote inflable de quilla rígida
ONU	Organización de las Naciones Unidad
OTAN	Organización del Tratado del Atlántico Norte
Rojava	<i>The Autonomous Administration of North and East Syria</i>
UE	Unión Europea
U.S.	<i>United States of America</i>
USS	Buque de Estados Unidos de Norteamérica