

42/2015

23 de abril de 2015

*Pablo Moral Martín**

LA PIRATERÍA MARÍTIMA, UN
FENÓMENO DE ÍNDOLE REGIONAL Y
ALCANCE GLOBAL. NATURALEZA E
IMPACTO ECONÓMICO

[Visitar la WEB](#)

[Recibir BOLETÍN ELECTRÓNICO](#)

LA PIRATERÍA MARÍTIMA, UN FENÓMENO DE ÍNDOLE REGIONAL Y ALCANCE GLOBAL. NATURALEZA E IMPACTO ECONÓMICO

Resumen:

A pesar de que se concentra principalmente en varias regiones, la piratería marítima sigue constituyendo hoy en día una amenaza que afecta a toda la sociedad internacional, en tanto en cuanto repercute directamente en el transporte marítimo, que representa el 90% del total del comercio internacional. Por tanto, la cooperación en materia de seguridad debería ser el camino a seguir en la lucha contra este fenómeno, y el éxito en la contención de la piratería en las costas somalíes debe inspirar futuras acciones en otras zonas donde la piratería es una amenaza constante, como el golfo de Guinea o el Sudeste Asiático. En este documento se propone un estudio comparativo y actual de la piratería marítima en las principales zonas donde predomina, haciendo especial hincapié en los efectos económicos que acarrea y en la necesidad de enfrentarlos de manera conjunta entre estados y organizaciones internacionales.

Abstract:

Despite being mainly gathered in several regions, maritime piracy keeps being a threat that affects all the international society, since it has effects on the maritime transport, which represents 90% of the international trade. Therefore, the security cooperation should be the way to go when fighting against this phenomenon, and the successful containment of piracy at Somali coasts must inspire future actions in other areas where the piracy is a constant threat, such as the Guinea Gulf or Southeast Asia. In this paper it is proposed a comparative and current study of the maritime piracy in the areas where it predominates, focusing on the economic effects that it generates and on the necessity of approaching them jointly by states and international organizations.

***NOTA:** Las ideas contenidas en los **Documentos de Opinión** son de responsabilidad de sus autores, sin que reflejen, necesariamente, el pensamiento del IEEE o del Ministerio de Defensa.

Palabras clave:

Piratería marítima, seguridad marítima, comercio internacional, transporte marítimo, crimen organizado, Somalia, Golfo de Guinea, Sudeste Asiático, Océano Índico.

Keywords:

Maritime piracy, maritime security, international trade, maritime transport, organized crime, Somalia, Guinea Gulf, Southeast Asia, Indian Ocean.

INTRODUCCIÓN

La piratería constituye una de las amenazas más antiguas para la seguridad marítima internacional. A lo largo de los siglos, su incidencia se ha hecho notar en las rutas con mayor tráfico de barcos y en las que el botín resultaba más prometedor. Ya en los tiempos de la antigua Roma, el emperador Julio César fue objeto de un secuestro de piratas del que tuvo que ser rescatado merced a una gran suma de dinero. En nuestra época, el fenómeno no solo no ha desaparecido, sino que en las últimas dos décadas hemos asistido a su ascensión. En el contexto de una sociedad internacional cada vez más interdependiente, la piratería marítima se ha visto dinamizada por el auge de los intercambios comerciales que ha llevado a que el transporte marítimo se erigiese como un motor fundamental de la globalización. En este proceso ha resultado clave la inserción en la economía global de las naciones africanas, latinoamericanas y, muy especialmente, asiáticas, hasta el punto de convertirse éstas últimas en el verdadero centro neurálgico del comercio internacional.

Son precisamente los países en vías de desarrollo los más propensos a que la piratería se instale en sus mares. Éstos acaparan las regiones a las que ha quedado delimitada la amenaza actualmente: el Sudeste Asiático, las aguas del Cuerno de África y Oriente Medio, el golfo de Guinea, los mares del subcontinente Indio y en menor medida, Sudamérica. A pesar de que se concentra en estos focos, la incidencia de la piratería trasciende el ámbito meramente regional, dado que afecta directamente al comercio internacional y por ende, a la economía mundial. No es de extrañar, por tanto, que el fenómeno genere una gran preocupación a nivel internacional y que cada vez sea más frecuente la cooperación en materia de seguridad entre estados para contener la amenaza. No obstante, la heterogeneidad y volatilidad del fenómeno lo dota de una mayor complejidad a la hora de abordarlo y establecer estrategias para combatirlo. Con el fin de facilitar el análisis del fenómeno se suele tomar como punto de partida la Convención de Naciones Unidas sobre el derecho del Mar, sobre cuya definición de piratería marítima provista en el artículo 101 existe un amplio consenso internacional¹:

¹ Convención de naciones unidas sobre el derecho al mar. Disponible en:

Constituye piratería cualquiera de los actos siguientes:

- a) Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos:
 - i. Contra un buque o una aeronave en la alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;
 - ii. Contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;
- b) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;
- c) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o en el apartado b) o facilitarlos intencionalmente.

Esta definición es la usada por la Organización Marítima Internacional en su “Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques”². Vemos que en este documento se añade el concepto de “robo a mano armada contra los buques”, que se define de la siguiente manera:

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

http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf

² Resolución A.1025(26) de 2 de diciembre de 2009 “Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques”, disponible en:

<http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/A.1025.pdf>

Este concepto viene a complementar la definición de piratería, que menciona las agresiones en alta mar, pero no hace referencia a las cometidas en aguas territoriales. En este documento se tomarán en consideración ambos conceptos sin necesidad de referirse a cada uno por separado puesto que ambos quedan englobados como acciones de piratería para los principales organismos especializados del mundo.

Con el objetivo de comprender mejor la naturaleza diversa del fenómeno y evaluar el verdadero impacto del mismo en la actualidad, en este documento se propone un estudio comparativo de la piratería marítima en las zonas de mayor incidencia de la amenaza, así como una aproximación a los efectos económicos globales que acarrea y la necesidad de establecer estrategias conjuntas entre los estados ribereños afectados, terceros estados y organizaciones internacionales.

ESTUDIO COMPARATIVO DE LA PIRATERÍA EN LAS REGIONES DE MAYOR INCIDENCIA DEL FENÓMENO.

Como se apuntó anteriormente, la piratería marítima es un fenómeno heterogéneo. La naturaleza de esta amenaza varía sustancialmente en función de las zonas donde se reproduce; las motivaciones, los objetivos, la magnitud y el modus operandi de los ataques piratas son distintos en cada región del planeta. Por tanto, a la hora de abordar el fenómeno y decidir sobre posibles estrategias a implementar para su contención y erradicación, se antoja necesario adaptar las políticas de seguridad a las necesidades requeridas según las características que adquiera la piratería marítima en una zona u otra. A continuación se expone un estudio en el que se contrasta la naturaleza de la piratería marítima en las distintas regiones donde prevalece. En el mismo, se recogen datos de la Oficina Marítima Internacional, (IMB por sus siglas en inglés: International Maritime Bureau), que junto con la Organización Marítima Internacional (OMI) son las dos principales instituciones en la labor de recopilación incidentes de piratería y elaboración de informes periódicos. Sin embargo, la propia IMB reconoce que los datos obtenidos no son completamente precisos, puesto que estiman que alrededor de la mitad de los casos de piratería y robo a mano armada no son denunciados por las víctimas y por tanto, no quedan registrados en sus informes. Existen varias razones por las que se prefiere no informar de un ataque. Una de ellas es las demoras

que pueden provocar las investigaciones que siguen a los incidentes, de las que son objeto el barco agredido y su tripulación. Dichas demoras pueden acarrear costes para las empresas que transportan mercancía en el barco. Además, algunos marineros entienden que informar de los incidentes resulta perjudicial, puesto que se puede tornar en mala publicidad para el barco, la compañía naviera o el puerto en el que se haya producido un abordaje.

Asia

Se podría afirmar que el crecimiento de la piratería en las últimas décadas ha tenido una estrecha vinculación con la emergencia de las economías asiáticas en el sistema económico globalizado. Con la globalización de la economía Asia se convirtió en el centro de producción mundial favorecido por el fenómeno de la deslocalización productiva, que ha permitido que el sudeste asiático se haya convertido en el pivote del comercio marítimo mundial. La ascendencia asiática, encabezada pero no exclusivamente protagonizada por China, no solo supuso la dinamización del tránsito marítimo de buques comerciales, sino la construcción de nuevas infraestructuras portuarias en el continente. Hoy en día, los diez puertos con mayor tráfico están en el continente asiático³, seis en China, uno en Dubái y el resto algunas en las consideradas NIC's (Newly Industrialized Countries) o países de reciente industrialización: Singapur (su puerto es el segundo en el ranking), Hong Kong y Corea del Sur.

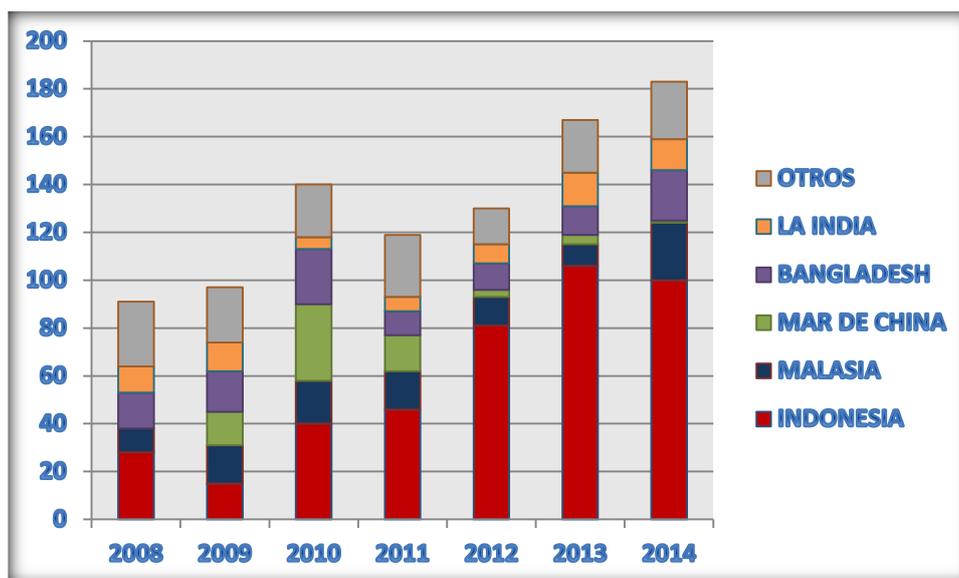
El Sudeste Asiático⁴ continúa siendo la zona más castigada por los piratas del mundo. La cifra de incidentes registrados en 2014 ha incrementado un 10% respecto a la de 2013, situándose en 141. Este número es más preocupante aún si tenemos en cuenta que representa el doble de ataques que hace tan solo cuatro años. El vertiginoso ascenso de la piratería en los mares territoriales y puertos situados en el estrecho de Malaca y Singapur, una de las zonas más congestionadas del mundo en lo que se refiere al tránsito de buques, es el gran culpable de esta tendencia alcista. Se ha de tener en cuenta que este estrecho es la ruta habitual de los barcos que desde Europa se dirigen a los principales puertos del mundo y viceversa. A diferencia de otras regiones, en el Sudeste Asiático la mayoría de los

³ Según la lista elaborada por Forbes con datos de 2013. Disponible en: <http://www.forbes.com/pictures/eglg45hdmgj/no-10-tianjin-china-3/#>

⁴ Para IMB esta región abarca los estrechos de Malaca y Singapur, y los mares de Tailandia, Filipinas, Indonesia, Malasia y Myanmar

incidentes relacionados con la piratería ocurren en infraestructuras portuarias, con los barcos anclados. Son cometidos por reducidos grupos de asaltantes que van armados normalmente con cuchillos y machetes, aunque también se han registrado numerosos ataques con armas de fuego, que suelen aprovechar la nocturnidad para cometer robos oportunistas de bajo nivel. Afortunadamente, los abordajes en los puertos del Sudeste Asiático no suelen adquirir la violencia de otras regiones, puesto que los asaltantes prefieren huir antes de enfrentarse a la tripulación, aunque esto no es siempre así. De hecho, en esta región se produjeron tres muertes relacionadas con abordajes piratas el año pasado, dos en Filipinas y una en Malasia. En el resto del mundo hubo una víctima mortal más, en aguas nigerianas.

Incidentes de piratería y robo a mano armada registrados en Asia (2008-2014)



Fuente: Elaboración propia con datos de la Oficina Marítima Internacional (IMB)

Especialmente llamativo es el caso de Indonesia. En las aguas y puertos de este país emergente se ha registrado el 40% del total de la piratería marítima mundial en 2014, siendo por tercer año consecutivo el país en el que más agresiones se cometen con una enorme diferencia respecto al resto. Sus puertos son los más castigados, y no en vano, en Indonesia

se encuentran cuatro de los cinco en los que más incidentes se produjeron del mundo el pasado año. Solo en el puerto más atacado, Pulau Bintan, situado en el estrecho de Singapur, se registraron más incidentes que en las costas somalíes y nigerianas juntas (35), si bien no es comparable la magnitud que adquieren las agresiones en África con los asaltos a barcos en los puertos indonesios, normalmente mucho más leves.

La progresiva emergencia de la piratería en el Sudeste Asiático contrasta con el paulatino decrecimiento de este fenómeno en los mares de China. Apenas un incidente –el secuestro de un barco– fue registrado en el sur del gigante asiático durante el año 2014, en una zona en la que hace un lustro se contaban por decenas. De los países del lejano oriente Vietnam es el que más sufre la piratería, si bien la cifra no es muy abultada. Siete fueron los incidentes registrados en 2014, en su mayoría robos a mano armada en el puerto de Vung Tao, al sur del país.

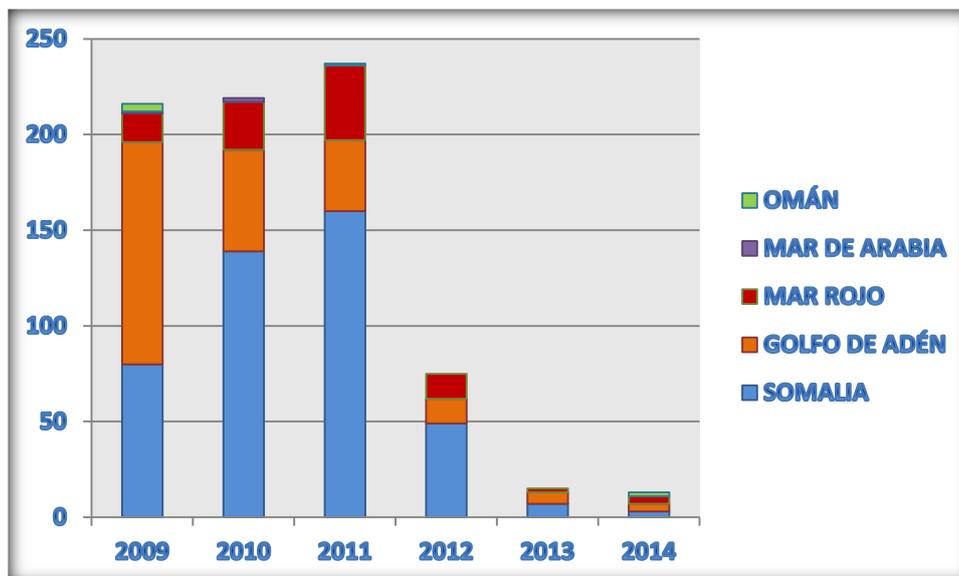
En el centro del continente, la tendencia de la piratería marítima en los últimos años en las aguas indias y bangladesíes es ascendente a pesar de los esfuerzos de ambos países en la lucha contra la piratería en la última década. Tras tres años a la baja, los asaltos a barcos atracados en puertos han vuelto a aumentar y de hecho, Bangladesh es el tercer país del mundo que más incidentes de piratería sufrió el año pasado, por detrás de Indonesia y Malasia. La gran mayoría de estos incidentes fueron abordajes de grupos armados cometidos en las inmediaciones del puerto de Chittagon, donde se registraron dieciocho. Del mismo modo, en La India apenas se produjeron incidentes fuera de los puertos.

La motivación y los objetivos de los piratas a la hora de realizar los ataques constituyen sendos elementos diferenciadores de la piratería marítima asiática respecto de la africana. En Asia, la mayoría de los ataques están enfocados al robo de equipamiento de los buques, de pertenencias de la tripulación, y en menor medida, de parte del cargamento que el buque atesore en ese momento. Se trata, en general y como se mencionó anteriormente, de asaltos nocturnos en los puertos o cerca de la costa, realizados por piratas con bajo nivel de armamento en los que la tripulación no es el objetivo, sino más bien el impedimento para lograr el botín. Sin embargo, en África los actos de piratería marítima adquieren una mayor dimensión.

África

A tenor de los datos de la Oficina Marítima Internacional (IMB), la piratería marítima en África en su conjunto sigue descendiendo. Indudablemente, esto es debido al dramático descenso de la piratería en las costas somalíes, que hace apenas tres años ponía en jaque la estabilidad regional y mantenía en vilo a la comunidad internacional en general. En 2011 se registraron en el Índico 237 incidentes (exitosos o no) relacionados con los piratas somalíes, solo ocho menos que lo recogido en todo el mundo el año pasado. En 2014, sin embargo, quedó reducida a solo once, de los cuales ninguno de ellos tuvo éxito y quedaron en meros intentos de ataques.

Incidentes de piratería y robo a mano armada relacionados con los piratas somalíes (2009-2014)



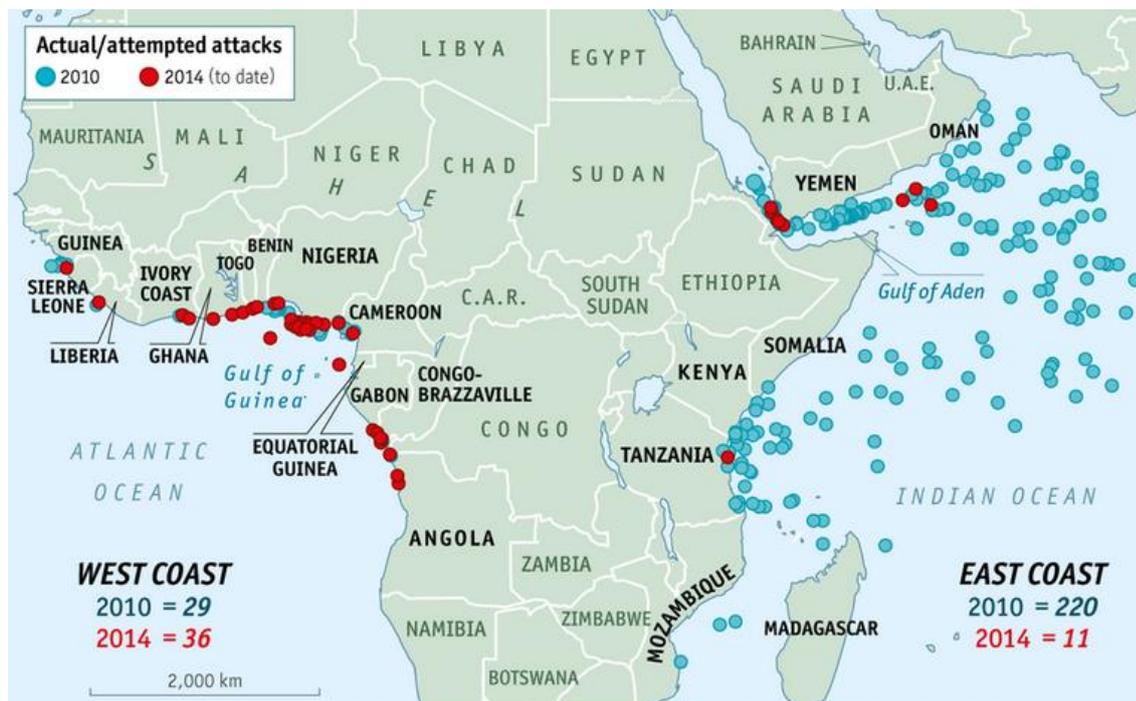
Fuente: elaboración propia con datos de la Oficina Marítima Internacional (IMB)

Es extraordinariamente llamativo que en las aguas somalíes la cifra haya pasado de 160 incidentes en 2011 a solo tres en 2014. Gracias a las unidades navales internacionales desplegadas en la zona, la piratería no solo está siendo contenida sino que la tendencia va hacia una progresiva erradicación de la amenaza. No obstante, el riesgo de ser abordado por piratas en África Oriental todavía existe, por lo que no se debería bajar la guardia. La amenaza es mayor en las aguas del sur del Mar Rojo, el golfo de Omán y las costas al sur de

Somalia. Tampoco están exentas de riesgos las aguas cercanas a Tanzania, Mozambique, Kenia, Madagascar o las Islas Seychelles. A pesar de que las incidencias se han reducido, la precaución debe seguir siendo máxima, en tanto en cuanto los ataques de piratas son mucho más violentos y peligrosos en las aguas del Índico occidental. Los piratas somalíes, a diferencia de los asiáticos, tienden a ir bien armados con armas automáticas y lanzagranadas, y llevan a cabo sus ataques lejos de la costa. Su táctica consiste en el abordaje del buque objetivo mediante la aproximación e intimidación por parte de otro buque pirata, que en ocasiones hace las veces de barco nodriza liberando a otros botes más pequeños que son los encargados de acometer el abordaje. En estas acciones es frecuente el recurso a abrir fuego, tenga como objetivo el buque abordado o no, para intimidar a la tripulación, que es el objetivo último de los piratas. Mediante el apresamiento de la tripulación y el secuestro del buque objetivo, los piratas estarían entonces en disposición de colmar su aspiración: un millonario rescate.

Esta forma de piratería es la más lucrativa y a la vez la más difícil de ejecutar. Un secuestro exitoso en alta mar requiere, además de un armamento pesado para someter a la tripulación y disuadir un posible rescate marítimo, un compromiso a largo plazo para la consecución de la empresa, inteligencia para localizar el objetivo en aguas internacionales y apoyo desde la costa, entre otras cosas, para el blanqueo del dinero del rescate. Afortunadamente, en 2014 ninguno de los ataques de esta naturaleza tuvieron éxito en la zona. Tan solo dieron frutos dos asaltos a barcos atracados en puertos, uno en Mozambique y otro en Tanzania.

No obstante, no todos los datos son positivos para África. La preocupación se centra ahora en el posible efecto desplazamiento de la actividad pirata a otras zonas. El descenso de la actividad en las costas índicas de África ha coincidido con el rápido incremento de la piratería en el Índico oriental, y con una mayor presencia de piratas en las costas de África occidental.



Incidentes registrados en África (realizados o intentados) en 2010 y 2014.

En efecto, en la costa atlántica del continente africano en general, y en el golfo de Guinea en particular, existía hasta el año pasado una clara tendencia ascendente. La piratería marítima aquí presenta ciertas particularidades respecto al resto del mundo. En primer lugar, es la primera región analizada en este documento en la que la piratería no está estrechamente ligada al comercio entre Asia oriental, Oriente Medio y Europa. Al contrario, la mayor parte del tráfico marítimo en el golfo de Guinea se realiza con origen y destino entre diferentes localidades de África occidental, mientras que la actividad comercial se desarrolla entre los países a lo largo de la costa⁵, siendo el comercio regional una fuente clave de ingresos. Es por ello que los actos de piratería en aguas internacionales en esta zona sean muy infrecuentes, al contrario de lo ocurrido en la costa este del continente.

Otra particularidad de la piratería en la región es que la motivación de los piratas no es en general el robo a los buques característico de Asia, o el rescate económico para la liberación

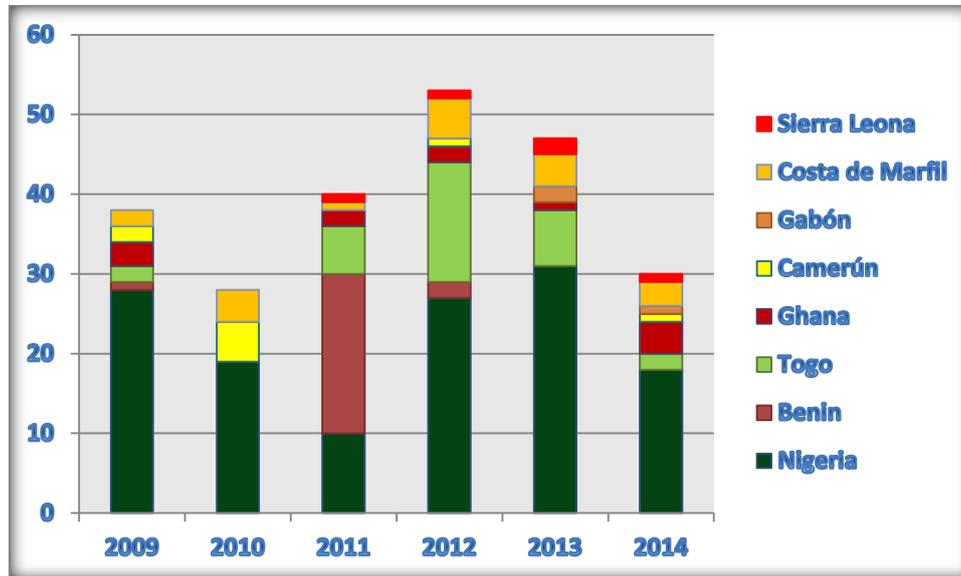
⁵ Samuel Morales: <<Contextualizando el fenómeno de la piratería en el Golfo>> , Instituto Español de Estudios Estratégicos, Madrid, Documento de Opinión 73/2014, Pág. 10. Disponible en: http://www.ieeee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2014/DIEEEO73-2014_ContextualizacionGuinea_S_Morales.pdf

de rehenes propio del Índico occidental. El fin último es la obtención ilícita de petróleo. La industria petrolera es la más próspera e importante de la región, y de hecho, el petróleo es el verdadero sostén de las economías de la zona. Sin embargo, también es la industria más amenazada por el crimen organizado y existe en la región un importante mercado negro de crudo que constituye la razón de ser de la piratería marítima en las costas del Golfo, dado que el petróleo saqueado de los buques tiene como destino dicho mercado ilícito. Vemos como el elemento de la corrupción vuelve a estar presente en el entramado de una operación pirata. Si en África oriental era fundamental el lavado del dinero del rescate, en la costa occidental se necesita de una red criminal que haga rentable el petróleo robado mediante el comercio ilícito del mismo. De lo anterior se deduce que en efecto los buques petroleros son los más castigados por la piratería marítima en la región, aunque es preciso señalar que otros tipos de cargamento, como las materias primas que se exportan hacia occidente, también pueden ser objeto de ataques.

Los piratas del golfo de Guinea suelen ir fuertemente armados y hacer uso de la violencia en sus operaciones. Aunque su objetivo sea el cargamento del buque, para conseguirlo son frecuentes los secuestros de buques y de los miembros de la tripulación, que en ocasiones son vendidos a traficantes de seres humanos. Y es que la gravedad de la piratería adquiere una mayor magnitud debido a la generación de dinámicas de colaboración con los grupos terroristas que tratan de expandirse desde el Sahel hacia el Oeste, y por una creciente vinculación con las redes internacionales que han implantado en la región un activo y neurálgico centro de operaciones en el tráfico de drogas y seres humanos hacia Occidente⁶. De ahí a que sea de vital importancia para la estabilidad en la región contener el fenómeno de la piratería marítima, y a tenor de los datos recogidos por la Oficina Marítima Internacional (IMB), 2014 fue un año positivo, ya que hubo una notable reducción de los casos de piratería y robo armado en las costas del golfo de Guinea.

⁶ Jorge Bolaños: <<Piratería en el golfo de Guinea: Nuevo Código de Conducta Regional para contenerla>>, Instituto Español de Estudios Estratégicos, Madrid, Documento Informativo 21/2013, Disponible en: http://www.ieeee.es/Galerias/fichero/docs_informativos/2013/DIEEEI21-2013_CodigoConductacontraPiratas_JBM.pdf

Incidentes de piratería y de robo a mano armada registrados en el golfo de Guinea (2009-2014)

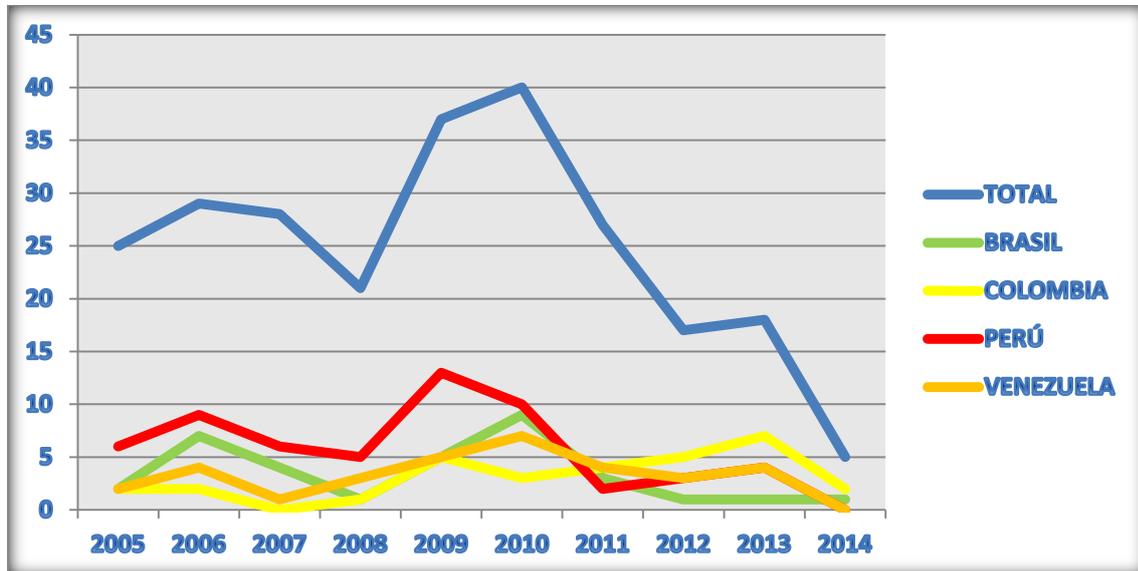


Fuente: Elaboración propia con datos de la IMB

Mención a las Américas

La piratería en las aguas americanas y caribeñas ha descendido sustancialmente y actualmente los incidentes son inusuales. Brasil, Perú, Colombia o Venezuela son países que durante la pasada década llegaron a contar los ataques en sus mares por decenas cada año. Hoy en día la amenaza de la piratería en estos países se ha reducido considerablemente, aunque siguen dándose casos esporádicos. En 2014 se registró la cifra con menos incidentes en el continente americano desde que la Oficina Marítima Internacional elabora sus informes anuales: solo cinco abordajes (uno en Brasil, Venezuela y Guyana y dos en Colombia), todos de ellos en puertos, fueron registrados.

Incidentes registrados en las Américas y en los países más afectados por la piratería (2005-2014)



Fuente: elaboración propia con datos de la IMB

En los últimos años, los ataques en las Américas han consistido, en su mayoría, en abordajes a barcos en puertos y fondeaderos realizados por un pequeño grupo de personas armadas con pistolas y/o machetes. La intención de estos miembros suele ser el robo de equipamiento del barco y de pertenencias de la tripulación, guardando en este aspecto similitud con los casos asiáticos, porque además, evitan del mismo modo un enfrentamiento directo con la tripulación y prefieren huir cuando son descubiertos. Por tanto, generalmente se trata de robos oportunistas de bajo nivel aunque efectivos, a tenor del escaso número de asaltos frustrados en los últimos años.

IMPACTO ECONÓMICO DE LA PIRATERÍA MARÍTIMA

A la hora de evaluar las consecuencias del fenómeno de la piratería marítima se antoja necesario subrayar la naturaleza económica de este crimen y el carácter global de los efectos nocivos que acarrea. Esto es, las acciones de piratería y robo a mano armada no solo dejan secuelas en las economías locales de los estados que la sufren en sus costas, sino que sus repercusiones trascienden al ámbito regional y global. Esto es posible gracias a la creciente

interdependencia económica propia de una economía globalizada en la que el comercio internacional es un pilar fundamental, así como a la progresiva y generalizada apertura comercial de los países en el marco de la Organización Mundial del Comercio y propiciada por el auge de los acuerdos multilaterales para favorecer el intercambio comercial recíproco. Es preciso señalar que el transporte marítimo abarca el 90% del comercio internacional, por tanto, en este contexto, ningún país cuyas empresas tengan intercambios con el exterior está exento de sufrir indirectamente los efectos económicos que la piratería marítima genera.

Uno de estos efectos económicos que la piratería marítima a nivel mundial es el incremento del coste de los seguros de transporte marítimo, especialmente aquellos que incumben a barcos que deben atravesar una zona de alto riesgo. Esto no solo genera mayor coste para las empresas, que son las que primeramente asumen una subida del precio de los seguros, sino que al repercutir dicho incremento en el precio del producto transportado, el mayor perjudicado acaba siendo el consumidor final, que es quien soporta el incremento del coste. En la actualidad hay diversos tipos de seguros para hacer frente a posibles incidencias relacionadas con la piratería. Los más comunes son el seguro de cubierta y maquinaria, el seguro de cargamento, el de secuestro y rescate y el seguro de guerra. Dependiendo del riesgo de piratería que haya en las zonas por las que transita el buque, los exportadores o importadores —dependiendo de quien acaree con el coste del seguro— deberán contratar una póliza más o menos costosa para garantizar que ante un acto de piratería el seguro le cubra de los daños. En las zonas declaradas de alto riesgo de piratería, tan solo el seguro de guerra garantizaría la indemnización.

Otra consecuencia que genera cuantiosos costes es el cambio de ruta por el que deciden optar algunas compañías navieras para evitar que sus buques sean objeto de un ataque pirata. Esto suele suceder con los buques más lentos y pesados que son los que más probabilidades tienen de sufrir un abordaje. El cambio de ruta se hizo frecuente a raíz de la proliferación de abordajes en las costas del Índico occidental, y llevo a los buques a descartar la ruta más corta entre Europa y Asia, la cual atraviesa por el golfo de Adén y el Mar Rojo, para redirigirse hacia el cabo de Buena Esperanza, en Sudáfrica, y bordear el continente

africano. Además de suponer un considerable aumento del tiempo de navegación, constituye, según un informe del Banco Africano de Desarrollo (BAfD)⁷, un incremento de tres mil millones y medio de dólares en combustible al año. Sin embargo, son costes que las compañías están dispuestas a asumir para garantizar en la medida de lo posible la seguridad de sus buques. Para este mismo fin a menudo se genera un coste extra más: el de los caros equipos de seguridad con el que deben contar los barcos que atraviesen zonas de riesgo, mediante los cuales la tripulación pueda disponer de medios para disuadir a los agresores.

No cabe duda que el coste de los rescates millonarios para liberar a la tripulación y al buque secuestrado es otro impacto económico de la piratería. Éste hizo estragos durante el apogeo de la piratería somalí hace apenas tres años. El dinero demandado ha ido en incremento con el paso de los años y en 2010 se alcanzó la cifra récord de nueve millones y medio de dólares para la liberación de un petrolero surcoreano⁸. Una suma tan importante de dinero, en manos de piratas, a menudo supone el origen de nuevas acciones delictivas debido al contacto de los piratas con redes de crímenes organizado, como se vio anteriormente con el caso del petróleo en el golfo de Guinea.

La lucha contra la piratería también supone un coste nada desdeñable para la sociedad internacional. Como ejemplo, las unidades navales internacionales que operan en las costas del cuerno de África supusieron un coste de unos dos mil millones de euros para los estados involucrados⁹. Junto a ello, se ha de tener en cuenta el apoyo financiero prestado por terceros estados a los países afectados, bien sea de manera individual o a través de organismos internacionales como la Unodc o la OMI, que tienen como objetivo la mejora de las capacidades regionales en la lucha contra la piratería. Esto se suele traducir en un esfuerzo internacional en la creación estructuras de defensa sólidas que permitan, además de frenar la amenaza, perseguir, procesar y encarcelar a los criminales. En esta línea, también suponen grandes esfuerzos económicos los acuerdos y estrategias regionales para

⁷ K. Mbekeani y M. Ncube <<Economic Impact of Maritime Piracy>>. Disponible en: http://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/Maritime%20Piracy_Maritime%20Piracy.pdf

⁸ BBC News África <<Somali pirates receive record ransom for ships' release>>. Disponible en: <http://www.bbc.co.uk/news/world-africa-11704306>

⁹ Según el estudio de Anna Bowden (dir) <<The Economic Cost of Maritime Piracy>>. Disponible en: <http://www.steamshipmutual.com/Downloads/Piracy/EconomicCostPiracyOEFReport.pdf>

combatir la piratería como el Código de Conducta de Yibuti, auspiciado por la Organización Marítima Internacional, o la ReCAAP, el acuerdo regional para combatir la piratería en Asia.

A nivel regional y local la incidencia de la piratería adquiere una gravedad alarmante para las economías de los estados que la sufren. En primer lugar, afecta a industrias estratégicas para el desarrollo de los países. Uno de los sectores que más se resiente es el sector de la pesca. Los productos asociados a la pesca continúan siendo uno de los bienes que más volumen de transacciones comerciales originan. Los países en vías de desarrollo son los que acaparan el mayor volumen de exportaciones, y este constituye uno de los factores fundamentales en su crecimiento: más de 55 millones de personas empleadas directamente en el sector; más de cuatro millones de buques, fundamentalmente en Asia, África e Hispanoamérica, y un crecimiento de cerca del 30% en la última década¹⁰. Es evidente, pues, que pesca es un sector esencial en los países emergentes, y especialmente para los africanos también supone una fuente indispensable de alimentos.

A esto tenemos que añadir que las zonas donde los casos de piratería están a la orden del día suelen ser concebidas como inestables y peligrosas, lo que tiene un efecto nocivo no solo a la hora de comerciar con los países de dichas zonas, sino que también desalienta las inversiones extranjeras directas y el turismo, el cual representa una gran aportación al Producto Interior Bruto de algunos países, como es el caso de las Islas Seychelles.

La piratería, además, puede generar una inflación en el precio de alimentos básicos que en determinados países podría adquirir tintes dramáticos. Los buques cargueros de alimentos como arroz o cereales han sido comúnmente objeto de ataques piratas, y para los países que dependen del exterior para poder alimentar a su población este es un hecho que puede degenerar en una situación crítica. No solo por el hecho de la escasez de alimentos o la subida del precio de los mismos, sino porque puede acarrear una agitación social que de origen a una revuelta o conflicto de mayor magnitud.

¹⁰ Ignacio García Sánchez en Corte, Luis de la (coord.) y Blanco, José M^a (coord.): *Seguridad nacional, amenazas y respuestas*. Acción Empresarial. Biblioteca ICFS. Madrid, 2014. Capítulo 14 <<Vulnerabilidad del Espacio Marítimo>>.

Es de extraordinaria dificultad aproximarse con éxito la cuantía total de las pérdidas que genera la piratería a la economía mundial. Existen cifras elaboradas por distintos estudios que oscilan entre el millar de millón de dólares y la quincena al año. Sea mayor o menor la cifra, queda en evidencia la necesidad para la sociedad internacional de afrontar estrategias con determinación para que los mares sean más seguros y el impacto económico revista de menor gravedad.

COMBATIENDO LA PIRATERÍA. LECCIONES APRENDIDAS DE SOMALIA

Durante los últimos años hemos asistido a una positiva concienciación de la comunidad internacional ante la amenaza de la piratería marítima que, sin embargo, no siempre se ha traducido en estrategias para tratar de frenarla. El coste que supone implementar estrategias de seguridad es a menudo uno de los mayores obstáculos que hacen que los estados no tomen la iniciativa para aplacar la piratería. No obstante, el dramático incremento de la piratería en las aguas del Índico occidental planteó un escenario en el que se debía responder con urgencia y se hizo mediante una coalición internacional liderada por la misión Atalanta de la Unión Europea y la Ocean Shield de la OTAN. De forma conjunta la problemática de la piratería ha quedado reducida en apenas cinco años a unos niveles muy alentadores. Ambas operaciones fueron respaldadas por grandes naciones como La India, Rusia o China que también enviaron buques para la contención de la amenaza. Junto a ello, asistimos a la proliferación de iniciativas regionales e internacionales en la lucha contra la piratería como el Grupo de contacto sobre la piratería en la Costa de Somalia, un foro de discusión para la creación de estructuras legales regionales para acabar con la impunidad de los piratas donde participan 49 estados y siete organizaciones internacionales; o el ya mencionado Código de Yibuti, para fomentar la cooperación y coordinación contra la piratería en la región. La sensibilización también llegó a la comunidad mercante que generalizó la implantación de equipos de seguridad armados que se demostraron muy eficaces a la hora de evitar asaltos.

Independientemente del éxito de las iniciativas en la zona, parece claro que éste podría ser el camino a seguir en la lucha contra la piratería en el resto del mundo. Bien es cierto que las estrategias aplicadas en las costas somalíes no tendrían cabida en otras zonas donde la

piratería adquiere una naturaleza distinta, como también lo es que no siempre las bienintencionadas iniciativas se tradujeron en acciones efectivas.

Es el hecho de una comunidad internacional implicada en la resolución del conflicto en los mares somalíes lo que debe ser exportado a otras partes del globo. Y es que la lucha contra la piratería es un problema global, que por tanto requiere una solución global, resultado de sumar todos los esfuerzos e implantar medidas de todo tipo, políticas, económicas, militares, civiles, diplomáticas y legales que garanticen la seguridad del tráfico mercante¹¹. Se necesitan pues, esfuerzos conjuntos entre organizaciones internacionales, especialmente aquellas regionales directamente afectadas, estados damnificados y terceros estados, que sean capaces de comprometerse en una labor de cooperación y coordinación con el fin de garantizar la implementación exitosa de estrategias de seguridad.

CONSIDERACIONES FINALES

La amenaza de la piratería marítima sigue muy latente en diversas regiones del planeta. Ésta suele emanar de países emergentes y se ceba especialmente con aquellos en vías de desarrollo que no disfrutan de estructuras de seguridad consolidadas para hacerle frente. En primer lugar, entre sus fronteras se generan organizaciones criminales que dan lugar a la aparición de piratas y a las conexiones de éstos con redes de crimen organizado. En segundo, estos países no disponen de medios suficientes para evitar los ataques piratas y los robos armados en puertos. Tercero, la capacidad para perseguir y procesar a los delincuentes es a menudo limitada. El dramático círculo vicioso que se genera amenaza a la estabilidad de los países afectados, y para su erradicación son precisas unas estructuras portuarias adecuadas, organizaciones de seguridad eficaces y especialmente, mecanismos de colaboración a nivel regional e internacional. Hemos visto que el fenómeno de la piratería merece una mayor implicación de la comunidad internacional considerando que su impacto trasciende al ámbito global: los efectos que acarrea para el comercio internacional se traducen en pérdidas millonarias para la economía mundial. Se antoja por tanto necesario

¹¹ Ignacio Frutos Ruiz: <<Tres años de lucha contra la piratería en el Índico, resultados y perspectivas de futuro>>, IEEE, Madrid, 2012, Documento de Opinión disponible en: http://www.ieeee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2012/DIEEEO21-2012_Pirateria_IgnacioFrutos.pdf

adoptar medidas conjuntas que se adecúen a la naturaleza que adquiere la problemática en las distintas áreas donde incide con mayor fuerza. La sensibilización ante la piratería de los últimos años a raíz de la emergencia del fenómeno en las costas somalíes está dando sus frutos en términos cuantitativos, puesto que desde entonces el número de incidentes registrados en el mundo continúa a la baja, si bien debe imperar la cautela ante cualquier cifra positiva: queda mucho camino por recorrer en la lucha contra la piratería marítima.

i

*Pablo Moral Martín**
Graduado RRII-UCM

BIBLIOGRAFÍA

- Bolaños, Jorge: “Piratería en el golfo de Guinea: Nuevo Código de Conducta Regional para contenerla”, Instituto Español de Estudios Estratégicos, Madrid, Documento Informativo 21/2013.
- Bowden, Anna: “The Economic Cost of Maritime Piracy”. One Earth Future Foundation. Working Paper. Diciembre 2010.
- Corte, Luis de la (coord.) y Blanco, José M^a (coord.): *Seguridad nacional, amenazas y respuestas*. Acción Empresarial. Biblioteca ICFS. Madrid, 2014.
- Frutos Ruiz, Ignacio: “Tres años de lucha contra la piratería en el Índico, resultados y perspectivas de futuro”, IEEEE, Madrid, 2012, Documento de Opinión 21/2012.
- García Sánchez, Ignacio: “Desafíos nacionales en el sector marítimo” Instituto Español de Estudios Estratégicos, Madrid, 2015, documento de seguridad y defensa nº67
- International Maritime Bureau: “Piracy and armed robbery against ships”. Report of the period 1 January - 31 December 2013. Londres, 2014.
- International Maritime Bureau: “Piracy and armed robbery against ships”. Report of the period 1 January – 31 December 2012. Londres, 2013.
- International Maritime Bureau: “Piracy and armed robbery against ships”. Report of the period 1 January – 31 December 2009. Londres, 2010.
- International Maritime Bureau: “Piracy and armed robbery against ships”. Report of the period 1 January – 31 December 2004. Londres, 2005.
- International Maritime Organization: “Reports on acts of piracy and armed robbery against ships”. Annual report 2013. Londres, 2014.
- Mbekeani, K. y Ncube, M.: “Economic Impact of Maritime Piracy”. AfDB, Africa Economic Brief, volume 2, Issue 10, 2011
- Morales, Samuel: “Contextualizando el fenómeno de la piratería en el Golfo”, Instituto Español de Estudios Estratégicos, Madrid, 2014, Documento de Opinión 73/2014.

***NOTA:** Las ideas contenidas en los *Documentos de Opinión* son de responsabilidad de sus autores, sin que reflejen, necesariamente, el pensamiento del IEEEE o del Ministerio de Defensa.