

La nueva piratería en las diferentes costas del Tercer Mundo y su incidencia en el Comercio Marítimo Internacional.



PROJECTE FI DE CARRERA
Diplomatura en Navegació Marítima
Autora: Marta Coma i Forcadell
Director: Francesc Lleal i Gaceran
-Quatrimestre de primavera 2009-

INDICE

Índice.....	Pág.1 a 3
Prólogo.....	Pág. 4
1.-Introducción.....	Pág.5 a 7
2.- Razones económicas y políticas de su resurgimiento.....	Pág.8 a 10
3.- Diferentes tipos de ataques.....	Pág. 11 a 16
4.-Los buques fantasmas.....	Pág.17 a 19
5.-Leyes y organizaciones creadas para combatir la piratería. El centro de Kuala Lumpur.	Pág.20 a 26
6.- El papel de las aseguradoras frente las pérdidas producidas en un ataque..	Pág.27 a 31
7.-Recomendaciones para prevenir los ataques.	Pág.32 y 33
7.1.- En navegación.	Pág.33 a 36
7.1.1. -Fase previa al acto de piratería o robo a mano armada..	Pág.33
7.2.- Fondeados.	Pág.36 a 43
7.2.1.- Desvío del buque y retraso del fondeo.....	Pág.36
7.2.2.-Práctica para la ejecución del plan de protección del buque.....	Pág.36
7.2.3.- Guardias y vigilancia.....	Pág.37
7.2.4.-Escucha radioeléctrica y respuestas.....	Pág.38
7.2.5.-Alumbrado.....	Pág.40
7.2.6.-Alarmas.....	Pág.41
7.2.7.-Utilización de bengalas como señales de socorro.....	Pág.41
7.2.8.-Maniobras de evitación.....	Pág.42
7.2.9.- Utilización de mangueras.....	Pág.42
7.2.10.-Armas de fuego.....	Pág.43
7.3.-Atracados en puerto.	Pág.43 a 44
7.4.-Las fases de sospecha de ataque pirata.	Pág.44 a 48
7.4.1.-Identificación de un buque sospechoso de piratería.....	Pág.44
7.4.2.-Certeza de una tentativa de acto de piratería o de robo a mano armada.....	Pág.44
7.4.3.- La embarcación pirata está próxima o en contacto con el buque.....	Pág.44
7.4.4.-Los piratas armados comienzan a embarcar.....	Pág.45
7.4.5.-Los piratas armados han conseguido embarcar.....	Pág.45
7.4.6.-Los piratas comienzan a imponerse y apresan a uno o varios miembros de la tripulación del buque.....	Pág.46
7.4.7.-Los piratas han robado bienes, dinero, etc.....	Pág.47
7.4.8.-Los piratas comienzan a desembarcar.....	Pág.47

7.4.9.-Los piratas han desembarcado.....	Pág.47
7.4.9.1.-Medidas que deben adoptarse después de un ataque y notificación de sucesos.	Pág.47
7.4.10.-Salida de las zonas de riesgo de piratería.....	Pág.48
7.5.- Impresos de mensajes normalizados de los buques.....	Pág.49
7.5.1.-“ <i>Formato de los mensajes de los buques</i> ”	Pág.49
7.5.2.-Formato de notificación a la OMI a través de las administraciones marítimas y las organizaciones internacionales.	Pág.50
7.5.3.-Símbolos para las descripciones en los informes, de las fases relativas a los viajes en zonas de riesgo de piratería.	Pág.51
7.6.-Decálogo de seguridad.....	Pág.52
8.- Las autoridades locales y la inseguridad portuaria.....	Pág.55 a 60
9.-La importancia del estrecho de malaca.....	Pág.61 a 63
9.1.-Importancia del Estrecho de Malaca para Malasia.....	Pág.64 a 67
9.2.-Importancia del Estrecho de Malaca para Singapur.....	Pág.68 a 69
9.3.- Importancia del Estrecho de Malaca para Indonesia.....	Pág.70 a 72
9.4.-La piratería en el Estrecho.....	Pág.73 a 80
10.-La importancia del Mar de la China.....	Pág.81 a 86
10.1.- La importancia del Mar de la China para China.	Pág.87 a 91
10.2.- La importancia del Mar de la China para Hong Kong.....	Pág. 92 a 96
10.3.- La importancia del Mar de la China para Filipinas.....	Pág.97 a 102
10.4.- La piratería en el Mar de la China.....	Pág.103 a 107
11.- Zonas conflictivas de África Occidental.....	Pág.108 a 110
11.1.-Nigeria.	Pág.111 a 115
11.2.-Angola.....	Pág.116 a 118
11.3.- La piratería en África Occidental.....	Pág.119 a 123
12.-Zonas conflictivas del Océano Índico.....	Pág.124 a 126
12.1.-La importancia del Océano Índico para Bangladesh.....	Pág.127 a 131
12.2.-La importancia del Océano Índico para Somalia.....	Pág.132 a 137
12.3.-La piratería en el Océano Índico.....	Pág.138 a 146
12.4.-La piratería en Somalia.....	Pág.147
12.4.1.-Origen.....	Pág.148 y 149
12.4.2.-Clasificación de los grupos de piratas en Somalia..	Pág.150 a 152
12.4.3.- Modus Operandi.	Pág.152 a 155
12.4.3.1.-Organización.	Pág.152
12.4.3.2.-Ataque.	Pág.153
12.4.3.3.- Rescate.....	Pág.154
12.4.4.-Consecuencias de la piratería en el Cuerno de África.....	Pág.156 a 169

12.4.4.1.-Aseguradoras.....	Pág.156
12.4.4.2.-Empresas de seguridad.	Pág.156 y 157
12.4.4.3.-Iniciativa Internacional.	Pág.158 a 162
12.4.4.4.-Movilización Mundial.	Pág.162 a 168
12.4.4.5.-El Comercio Mundial.	Pág.168 y 169
13.- Vías para la resolución del problema.	Pág.170 a 176
14.- Conclusiones.....	Pág.177 a 181
15.-Bibliografía.....	Pág.182 a 194
16.-Apéndice.....	A.1.-Pág. 195 y 196
.....	A.2.-Pág. 197

PRÓLOGO

El largo tiempo que me ha llevado realizar este proyecto me ha permitido ver como la piratería se desarrollaba en unas zonas del planeta y en otras se detectaban importantes descensos. Adquiriendo así, una perspectiva más amplia del problema.

Este tiempo de más, también me ha servido para crecer como persona y comprender la importancia de la Economía Mundial, motor indiscutible de nuestra sociedad.

Así pues, podríamos decir que este proyecto ha ido evolucionando conmigo permitiéndome adquirir y ampliar conocimientos en tan diversas temáticas como son geografía, historia, economía, política...

Sin embargo, terminar este proyecto no ha sido fácil. Por motivos personales lo he aparcado durante largas temporadas, pero gracias al constante apoyo tanto de la familia como de los amigos y en especial a la perseverancia y dedicación del mi tutor, el Profesor Francesc Lleal, este largo camino ha llegado a su fin.

Gracias a todos.

1.- INTRODUCCION

La piratería nació a raíz de la utilización de rutas de navegación para fines comerciales y alcanzó su plenitud en los siglos XVI y XVIII con abordajes y saqueos de buques portugueses y españoles que navegaban con las bodegas cargadas de plata y oro procedentes de las indias Occidentales de la América del sur.

El significado de la palabra “pirata”, viene dado por sus raíces etimológicas del griego clásico “pirathos”, el que emprende o el que intenta fortuna. Definición que dista mucho de los actos de piratería que han azotado y azotan los mares y océanos.

El IMB (Internacional Maritime Bureau) define la piratería como *“el acto de abordar o intentar abordar un buque con el propósito de robar o de cometer cualquier otro crimen, con capacidad de hacer uso de la fuerza si fuera necesario para perpetrar dicho acto”*. Por otra parte según el artículo 101 de la convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, 1982, la piratería es cualquiera de los siguientes tres casos:

- *“Todo acto ilegal de violencia o de detección 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 en alta mar o en un lugar que no este sometido a la jurisdicción de ningún estado.”*
- *“Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga el conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata.”*
- *“Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos anteriormente o facilitarlos internacionalmente.”*

Esta práctica se creyó erradicada en el siglo XIX pero durante los años 60 y 70 del siglo XX, resurgieron de nuevo los ataques a buques mercantes.

En realidad fue en el año 1983 cuando Suecia presentó un informe al Comité de Seguridad Marítima, (Maritime Safety Comitee, MSC) el cuerpo técnico más antiguo de

la OMI, comunicando que el número de ataques piratas habían ascendido hasta tal cifra que empezaba a ser alarmante.

Después de discutir el problema, el comité preparó un borrador que posteriormente se usaría para las bases de la resolución (A.545(13)), adoptada por la asamblea de la IMO que tuvo lugar en Noviembre de ese mismo año.

La resolución:

- Admite que hay un incremento en el número de ataques piratas y robos en la mar.
- Y reconoce el grave peligro que se sufre por su causa en:
 - la navegación
 - la vida
 - y el medio ambiente
- Invita a los gobiernos y organizaciones más interesadas a:
 - Prevenir los actos de piratería y minimizar los efectos de dichos actos, dando consejos para armadores, operadores, capitanes y tripulación.
 - Informar a la IMO de cualquier acción tomada para mejorar los objetivos de la resolución.
 - Y recomienda a los Gobiernos afectados a informar a la IMO de cualquier ataque pirata que haya podido sufrir un buque con bandera de su país, indicando situación y circunstancias del incidente.
- Finalmente la resolución pide al consejo de la IMO mantener este problema bajo supervisión y tomar las decisiones que se consideren necesarias según los acontecimientos que vayan surgiendo.

En Abril de 1984, el MSC estableció "*Piratería y robo a mano armada contra buques*" un apartado fijo en su programa de trabajo.

Lo primero que hizo este departamento fue recopilar datos, con la ayuda de gobiernos y Organizaciones internacionales, de todos los actos de piratería de los que se tuviera constancia, del lugar y de los hechos. Y así, recopilando la información tener una idea de las zonas más acechadas y de las técnicas empleadas para poder hallar soluciones.

A partir de ese momento el comité recibe informes donde aparecen:

- El nombre del buque
- Una descripción de dicho buque
- Sus coordenadas
- El tiempo de duración del ataque
- Las consecuencias para:
 - la tripulación
 - el buque

- y la carga

- Y las acciones emprendidas por:

- la tripulación
- y los Estados Costeros.
(a los que se informó del suceso).

Estos informes se recopilaban al principio dos veces al año, después cuatrimestralmente y actualmente cada mes con sumarios cuatrimestrales y anuales.

Dichos informes salen publicados en la página web del la IMO y han sido una importante fuente de información para el proyecto.

Pero los datos no engañan en el hecho de que a inicios del siglo XXI, los marinos que navegan por algunas zonas del planeta como son especialmente las situadas en áreas del Tercer Mundo: África occidental, Sudamérica, Indonesia y el Mar de la China; son incapaces de llevar a cabo su trabajo sin miedo a ser robados o lo que es peor, secuestrados por piratas.

Tal y como reflejan los informes publicados por la IMO, según la zona y el año el número de ataques puede variar, pero el hecho común es el importante aumento del grado de violencia.

Actualmente, es un hecho, la violencia en los ataques piratas ha aumentado considerablemente, cobrándose la vida de muchos hombres de mar. Sin ir muy lejos, uno de los hechos más relevantes de los últimos tiempos ha sido la muerte del navegante Neozelandés Peter Blake. Blake era un conocido ecologista que fue atacado y asesinado por un grupo pirata que sólo buscaba quincalla y el motor de la embarcación. Con éste claro y conocido ejemplo se pretende mostrar que esta gente no le da el mismo valor a la vida que nosotros le damos y que no se lo piensan dos veces a la hora de asesinar tanto a una persona como a una tripulación entera.

Los objetivos de los piratas suelen ser veleros o yates con pasajeros, a los que roban dinero, joyas y material, o bien embarcaciones de transporte. En este segundo caso, que es el que más nos incumbe, los asaltos suelen ser más sangrientos, ya que si los piratas deciden robar todo un cargamento, a menudo optan por eliminar todo rastro de su paso. Eso se traduce en el asesinato de toda la tripulación y el hundimiento o desaparición del buque.

Los gobiernos en cuyas aguas jurisdiccionales ocurren estos tipos de ataques, son incapaces económicamente de afrontar el coste de patrullas que serian necesarias para acabar con el problema. Pero no sólo el factor económico no permite acabar con los ataques, también la política y las mafias están implicadas.

En este proyecto, se intentará desglosar y averiguar las razones por las que hoy en día, en el año 2008, la piratería sigue acechando buena parte de las rutas más importantes de

navegación en diferentes partes del planeta, así como la situación actual en la que se encuentra dicho problema, las medidas tomadas para paliarlo y otros puntos de interés.

2.- RAZONES ECONOMICAS Y POLITICAS DE SU RESURGIMIENTO.

En un artículo del periódico “*El Vigía*”¹, se comentaba que en el seminario de la O.M.I. celebrado en Singapur en el 1999, se achacaba el resurgimiento de la piratería en aguas asiáticas a la desaparición de las armadas alemana, británica y francesa, que frecuentaban esas aguas en la época colonial y durante la guerra fría.

Pero la verdad es que los actos de piratería no acechan solamente al Estrecho de Malaca. Tal y como se demuestra en este proyecto, estos actos son comunes en países costeros, del tercer mundo y con inestabilidad política.

Otra de las causas del resurgimiento de la piratería o el incremento de sus ataques, se puede deber al espectacular aumento en el número de barcos que navegan en estas rutas marítimas.

Dicho incremento es debido a la necesidad que surge en el mercado globalizado de obtener productos básicos al mejor precio. Esto se refleja en los altos niveles de importación que realizan los países desarrollados, de materia prima procedente de estos países subdesarrollados o en vías de desarrollo.

Pero hay otros factores que se derivan de estos hechos y que son esenciales para esta realidad.

En primer lugar el desarrollo y mejora de la tecnología aplicada a grandes buques, provocando la disminución de los tripulantes a bordo aún y tratándose de buques de gran tonelaje. Así mismo, dicha tecnología de posicionamiento o localización, puede llegar al alcance de los piratas volviéndose en contra de los propios buques.

En segundo lugar, navegar en buques con bandera de conveniencia, significa que se carece de la protección que aporta la presión diplomática que los países más desarrollados podrían ejercer sobre los países que den cobijo y atraque a dichos piratas.

¹ Periódico La Gaceta de El Vigía, artículo, “La I.M.O. actúa para combatir los ataques de piratería contra buques” 4/03/1999

Y en tercer lugar, la mayoría de los países en los que sus aguas se ven afectadas por los piratas, no tienen recursos suficientes para controlarlas ni luchar contra este fenómeno en aumento.

Es más, el deterioro de la economía mundial que afecta en su estado más crítico a estos países causando una pobreza, en el mayor de los casos, extrema; hace que los bolsillos de los habitantes de sus costas se vuelvan a favor de los piratas, proporcionándoles puertos seguros donde refugiarse y desde donde poder operar. Parte de esta población, por lo general pescadores, y hasta personal de los gobiernos se han hallado implicados en algunos ataques. O en algunos casos los mismos piratas se hacían pasar por personal de la misma guardia costera, según se comenta en un artículo publicado en la revista especializada “*Seaways*”.²

Este mismo artículo, al igual que se ha hallado en otros artículos de prensa del sector marítimo, acusan a la mafia, “*Organised crime is a major part of the problem and the precision with which the most valuable cargoes are hit suggest involvement of corrupt shipping agents or port officials with access to manifestos. There are also indications that some of the more errant governmental regimes around the world are also directly or indirectly involved*”, o a los terroristas “*shipping represents an obvious vehicle for al Qaeda and its affiliates to target western interests.*”³, de ser los que más se aprovechan y promueven estos ataques.

Sea cual sea la causa o causas de su resurgimiento, el efecto en la economía esta implícito con el mero hecho de la posibilidad de padecer un ataque los buques que naveguen por esas zonas que por el contrario, tal y como hemos comentado antes, son de las más transitadas del planeta.



En una entrevista al director del IMB, “*el Sr. Pottengal Mukundan*”⁴, comentaba que es difícil estimar el daño económico concreto que la piratería le está causando a la industria marítima.

Fotografía del Sr. Pottengal Mukundan
extraída de la página web <http://images.google.es/>

Sin embargo el director del departamento de seguridad y consejero del secretario general de la I.M.O, el Sr.Efthimi E. Mitropoulos, se mostraba preocupado, en una entrevista publicada en la revista “*Fairplay*”⁵, ante la sospecha de que la mayoría de los ataques no son reportados debido al miedo de los capitanes de que se dude de su competencia.



Fotografía del Sr.Efthimi E. Mitropoulos

² información extraída de la Revista *Seaways*, artículo “*Piracy: the fightback*” enero 2002

³ Revista *MER*, artículo “*Is shipping heading for apocalypse*” 16/05/2004

⁴ Revista, *LSM Survey*, artículo “*Governmental apathy costs lives*” enero/febrero 2005

⁵ Revista *Fairplay*, artículo “*IMO tries again on piracy, moving up to phase two*” 24/05/2001

extraída de la página web <http://images.google.es/>

También los países en cuyas aguas tienen lugar los ataques, se ven afectados, encontrándose en ocasiones envueltos en compromisos políticos que en algunos casos no pueden cumplir.

Otro de los aspectos negativos de estos ataques piratas que afectan a la rentabilidad del transporte marítimo, son los retrasos que causan la investigación de los incidentes, retrasos en el “schedule” del buque que pueden provocar pérdidas aún mayores que las causadas por los piratas.

Por no mencionar el incremento en las dietas a abonar a las aseguradoras, por las cláusulas a las que los armadores se verán obligados a contratar para asegurar los buques que naveguen por aguas con alto riesgo de ataques piratas.

Por todo ello, se está trabajando a nivel internacional, desde hace años, para lograr la estabilidad y la seguridad que el transporte marítimo tanto precisa.

3.- DIFERENTES TIPOS DE ATAQUE.

Es difícil definir un tipo de ataque de referencia, lo que si se puede asegurar, según informa la OMI en su publicación anual sobre los actos de piratería y robo armado en buques 2006, es que ha habido un aumento del uso de armas de fuego por parte de los piratas en los ataques, lo que les ha hecho sentirse más seguros y ser más violentos.

Cuando los ataques son realizados por el crimen organizado o por personal casi militar pueden llevarse a cabo a plena luz del día. Sin embargo, los casos más frecuentes son los robos, que se suelen producir por la noche, particularmente entre las 01:00 y las 06:00. Aún así, en las zonas de riesgo de ataques piratas la vigilancia se debe mantener muy alerta las veinticuatro horas del día.

Los piratas suelen usar embarcaciones pequeñas para acercarse a los buques. Estas embarcaciones pueden ir desde primitivas canoas a sofisticadas lanchas a motor.

Normalmente, tratan de colocarse en las zonas de proa o de popa y una vez en posición, lanzan cabos con garfios en los extremos que se hacen firmes en cubierta y les permiten subir. Si el barco tuviera una entrada más baja que la cubierta principal, se colocarían por esa zona para tratar de entrar por esa apertura. Si el buque se encuentra parado, lo suelen intentar por la popa.

Si los piratas consiguen embarcar, robarán todo lo que encuentren, equipamiento del barco, cabos, redes, materiales... Si además consiguen entrar en la zona de los camarotes, también se llevarán cualquier cosa de valor que la tripulación lleve a bordo.

Los atacantes llevarán cuchillos y machetes además de armas de fuego, que normalmente son utilizadas para intimidar, pero todos ellos están preparados para usar esas armas si fuera necesario sin vacilación. A causa de estas guerrillas, cada día mejor preparadas, la violencia aumenta y por lo tanto aumenta la gente de mar muerta o gravemente herida.

Ya hemos dicho que es difícil definir un tipo de ataque en concreto, pero basándonos en los informes que la IMO publica sobre cómo y dónde han tenido lugar los ataques

piratas de cada mes y habiendo analizado el estudio publicado en el 2001 del subdirector del IMB Abhyankar J. “*La piratería, una amenaza creciente.*” Definimos los tipos de ataque según la zona en que se perpetren. Clasificándolos pues, como:

-Piratería Asiática

En este tipo de ataque, los barcos navegan muy cercanos a tierra y son abordados en la oscuridad de la noche, normalmente desde lanchas rápidas, llevándose con ellos dinero y objetos de valor tanto del barco como de la tripulación con la mínima fuerza o violencia posible.

Estos ataques nunca se pueden producir mar adentro, básicamente porque las aguas de esa zona del planeta están en un territorio repartido entre varios países muy cercanos geográficamente, creando Estrechos como el de Malaca, Singapur o el de Philip, este último situado entre Indonesia y Singapur es una de las zonas más acechadas por los piratas sobretodo en aguas Indonesias.

El rasgo más característico de este tipo de ataque es la habilidad que tienen estos piratas para abordar el buque. Además de que la violencia no es presente en sus actos a menos que haya resistencia por parte de la tripulación. Es importante puntualizar que en aguas Indonesias el grado de violencia aumenta.

-La Piratería del África Occidental y la sudamericana.

En este tipo de ataque los buques se encuentran fondeados o abarloados. Los piratas que los abordan llevan armas de fuego y los ataques tienen un nivel de violencia superior al de la piratería asiática. El botín suele consistir en dinero, efectos personales, la mercancía que se transporta y los equipos de navegación de los que el buque esté dotado y que se puedan mover o desmontar con facilidad.

Los bienes robados por estos piratas son en cantidad superiores a los de la piratería asiática, además parecen estar más bien informados o como mínimo los ataques parecen ser previamente planeados.

Hay una carencia de competencia o de buena voluntad demostrada por parte de los países implicados a la hora de aplicar la ley. Además las escasas patrullas de las que disponen estos países tardan demasiado en llegar a la escena del crimen y de asistir a las víctimas.

La mayoría de los buques atacados se encontraban fondeados cerca de la costa, por lo que en un principio se recomendó fondearlos a 40 millas. Aún así, los piratas siguen acechando esas aguas.

El último caso mediático importante en aguas africanas, es el del atunero vasco “*Playa de Bakio*”⁶, cuya tripulación fue secuestrada por una milicia somalí en aguas

⁶ El periódico.com, artículo “El capitán del atunero vasco secuestrado declara que los 26 pescadores se encuentran bien”

internacionales el 19/04/2008. Los cuales pedían dinero a cambio de los rehenes, una tripulación de 26 pescadores de los cuales 13 eran españoles.

La única similitud entre la “piratería asiática”, “la africana occidental y sudamericana” es que en todos los casos los piratas usan pequeñas embarcaciones pero muy rápidas para acercarse al costado del buque y desde allí con una gran habilidad consiguen llegar a la cubierta principal de buques con una obra muerta considerable.

A parte de esto no hay más similitudes con la piratería asiática.

Los atacantes de estas zonas incluyen la violencia gratuita y robaran cualquier cosa que no esté escondida y segura. Si se diera el caso en que el equipamiento del buque también fuera robado, la seguridad de éste puede estar en peligro dado que las comunicaciones serían imposibles y los gobiernos no tienen vigilancia suficiente para cubrir todas sus aguas con la asiduidad necesaria.

Es por ello que, debido a los últimos casos de piratería vividos en aguas africanas, “*La ONU ha autorizado la persecución de los barcos pirata en aguas de Somalia*”⁷

A pesar de esta medida, el problema está lejos de solucionarse.

-La Piratería en el Sureste Asiático.

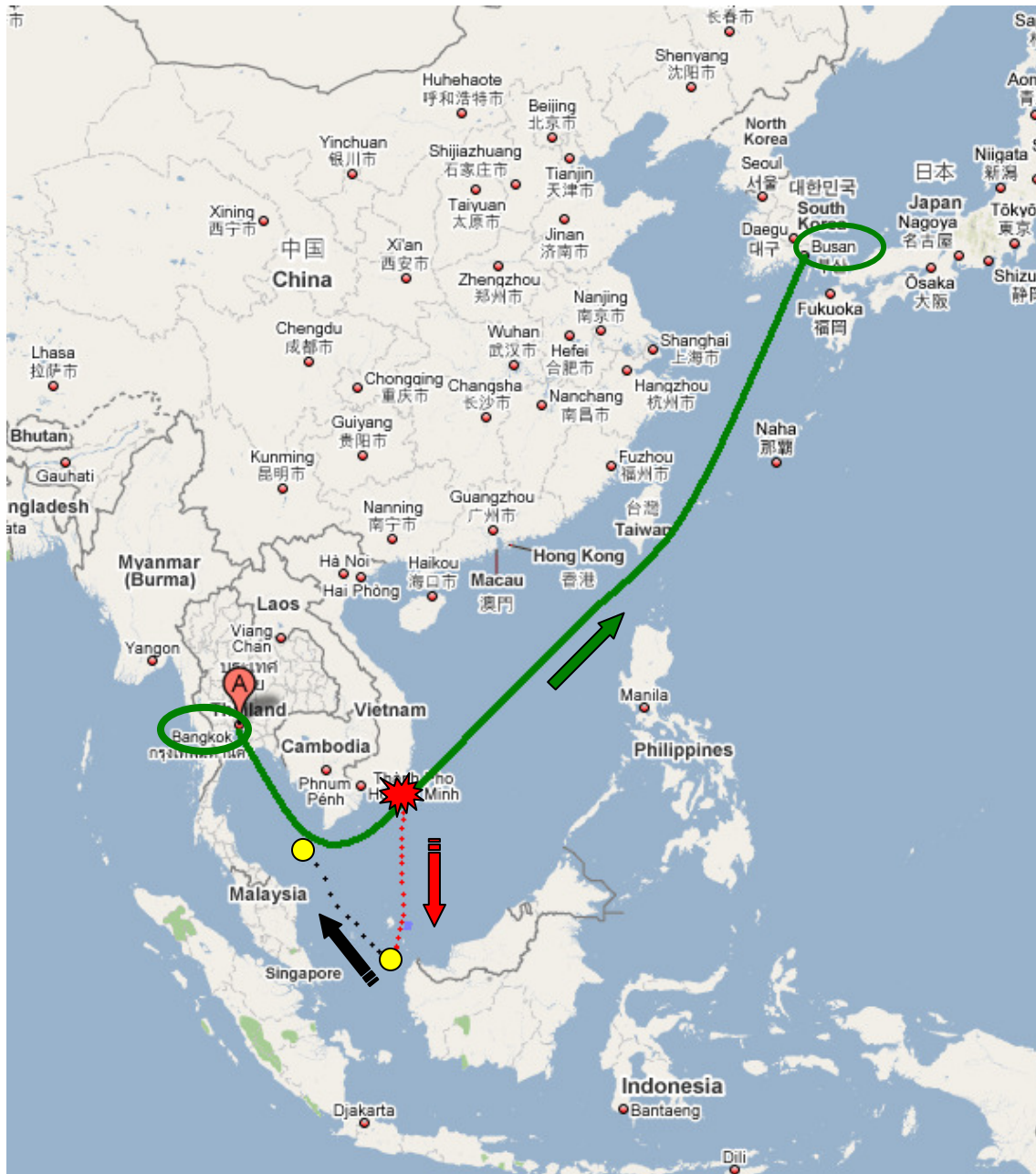
Los ataques perpetrados en esa zona están asociados a actos violentos así como el secuestro de buques en condiciones de navegación. Sometiendo a la tripulación con armas y robando toda la carga que transporta el buque. En ocasiones hay víctimas mortales y en otras la tripulación es finalmente dejada en libertad en su buque una vez los piratas se han hecho con la mercancía. En estos casos la posibilidad de recibir ayuda de tierra es remota.

Un ejemplo claro que tubo mucha tirada en la prensa es el caso del “*Marta*”⁸ un buque con bandera de Chipre que en agosto del 1990 navegando de Bangkok a Busan fuera de las aguas Camboyanas, un gran número de piratas armados lo abordaron de noche.

Ellos conocían perfectamente su situación y los detalles de la carga que transportaban. 2000 toneladas de hojalata valorada en 2 millones de dólares. Los atacantes eran cuatro que rápidamente sometieron a los nueve tripulantes del “*Marta*”. El buque entonces empezó un extraño viaje hacia el sur, durante dos días.

⁷ Periódico, El país.com, artículo “La ONU ha autorizado la persecución de los barcos pirata en aguas de Somalia”

⁸ Periódico La Vanguardia, artículo “Piratas viento en popa” 20701/1991



Mapa/esquema de la ruta seguida por el buque Marta, realizado por la autora.

Durante la navegación, la tripulación permaneció en un camarote, esposados y con los ojos vendados. De mientras los piratas pintaron la chimenea del buque y el nombre cambiándolo al de “V TAI” con la ayuda de unas plantillas. También izaron una curiosa bandera de Honduras intentando no alterar el puerto de registro visible en su popa.

Después de estos dos días, el buque fondeó y durante la noche los piratas empezaron el trasvase de la mercancía en una barcaza que fue abarloada y en la que además de mano de obra contenía puntales con los cuales realizaron el cambio.

El barco permaneció fondeado durante dos días más hasta poner rumbo norte. Después de otros dos días, durante los que se fueron alejando de la costa noreste de Malasia, los piratas abandonaron el buque.

El resto de la tripulación fue abandonada en unas condiciones precarias, sin radio y con sólo una carta vieja y medio rota como único instrumento para encontrar el camino de vuelta a Bangkok.

Y este caso descrito es uno de los muchos que recoge cada año el IMB (Internacional Maritime Bureau Piracy Reporting Centre). Otro ejemplo podría ser el buque mercante “*Alondra Reinbow*” 1999⁹ o el buque tanque “*Suci*”, que fue atacado en el 2004 convirtiéndolo en un buque fantasma, el “*Glory II*”.¹⁰

Este ejemplo nos sirve para ver hasta que punto están organizados e informados los piratas de esa zona. Creando mafias y contrabando con la mercancía.

-La piratería en el mar del sur de la China y el lejano Oriente.

Este tipo de ataque se caracteriza por el secuestro del buque en si. La tripulación es abandonada a la deriva en un bote salvavidas bien asesinada. Al buque se le da una identidad falsa y la carga, si es que transporta alguna, se trasvasa a otro buque.

Este tipo de ataques se empezaron a registrar a finales de los ochenta en esta zona del planeta. Ya podían transportar carga o navegar con lastre puesto que el objetivo principal era dar a ese buque una identidad falsa transformándolo en un “buque fantasma” de los cuales hablaremos posteriormente.

-Ataques a buques relacionados con sucesos políticos o intervención militar.

Este tipo de ataque, perpetrado por piratas o guerrillas, se relaciona con casos de terrorismo en la mar. Puesto que se considera que están incentivados por causas políticas.

“El 7 de octubre de 1985 en la zona oriental del Mediterráneo el crucero ACHILLE LAURO fue atacado por piratas. Tras este ataque, la OMI creó en el 1988 la Convención para la supresión de actos ilegales que atentan contra la seguridad en la navegación SUA (Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation)”.¹¹

El principal objetivo de esta convención es asegurar que se siguen los procedimientos legales correctos con las personas que han perpetrado los actos ilícitos, contra las

⁹ Periódico La Gaceta de El Vigía, artículo “Los indonesios son los más temidos” 10/04/2004

¹⁰ Revista MER, artículo “Is shipping heading for apocalypse” 16/05/2004

¹¹ Cuaderno profesional Marítimo num 261 “ Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra buques” noviembre 2005

personas y contra los buques. Incluyendo la toma del mando de la nave por la fuerza, actos de violencia contra la tripulación de dicha nave, o la carga de explosivos u otros mecanismos que puedan destruir o dañar la embarcación.

La convención obliga a los doce países contratantes tanto a extraditar como a procesar a los acusados de perpetrar dichas acciones. La última enmienda del texto se realizó el 14 de octubre de 2005.

La diferencia con la que se ha reaccionado ante casos de piratería con objetivo monetario claro y la respuesta de los estados ante un posible acto de terrorismo es notable, tanto como por los posibles países que se consideran objetivos potenciales como por las fuerzas de la ley y el orden. Ambas han mostrado un alto nivel de interés en la lucha contra estos actos.

Con tal interés, era de esperar que actos como el ocurrido con Achile Lauro no volvieran a suceder pero no ha sido así. En 1993 en el Mar de la China hubo casos de buques interceptados por embarcaciones tripuladas por personas vestidas con uniformes militares que abrían fuego a los buques que navegaban por la zona. Estos ataques se fueron reduciendo durante los siguientes años, debido en gran parte a la presión recibida por parte de la prensa internacional al gobierno chino.

Actualmente Somalia es uno de los puntos de riesgo para buques en navegación de padecer este tipo de ataque. Como consecuencia de ser un país sin una autoridad central, donde la gente de la región convive con la guerra y la violencia a diario desde hace mucho tiempo.

En conclusión podríamos generalizar diciendo que la mayoría de los países donde suceden estos ataques armados, no tienen medios suficientes para hacerles frente ya que económicamente están muy limitados. Sin embargo esto no debe de ser razón para dejar de llamar en busca de asistencia de las autoridades locales o de enviar el informe cuando ya ha ocurrido el ataque.

Es preciso que siempre se envíen los informes denunciando los ataques, ya que es la única forma que tenemos para hacer presión a las administraciones y persuadirlas para que incrementen los esfuerzos para prevenir los ataques.

4.-LOS BUQUES FANTASMAS.

Buque fantasma es definido como “*el robo complejo y planeado de antemano de la carga de un barco mediante otro buque.*”¹²

Estas naves son en realidad barcos que:

- estaban destinados al desguace,
- que han sido secuestrados
- o bien que se han comprado en el mercado a bajo precio.

El Sr. Joe Corless, director de operaciones del grupo MRC explica en un artículo (*referencia anterior*) publicado en el periódico “El Vigía”, que los robos y ataques piratas perpetrados con estos buques, intervienen tanto el propietario del buque fantasma como su tripulación, los cuales operan bajo identidad falsa.

Los miembros que gobiernan estas embarcaciones, suelen proceder de Indonesia o de Birmania, donde la piratería sigue siendo todavía una práctica relativamente habitual. Además la mayoría de estas tripulaciones son conscientes de estar participando en robos y se calcula que reciben de media 50.000 dólares por trabajo, aseguraba Corless.

Hay varios casos reportados a la IMB que son recogidos en las publicaciones que hace la OMI en su sección de piratería y robo a mano armada en el mar. En ellos se informa que, tras la recepción del acuse de ataque pirata y la posterior búsqueda del buque, cuando se encuentra (si es que ello sucede) ya ha sido repintado y se le ha cambiado el nombre. Así lo cuenta en una entrevista el Capitán Abhyankar, subdirector del Internacional Maritime Bureau, “*Los buques secuestrados normalmente son recuperados a pesar de que les cambian el nombre.*”¹³

Como pasó con el buque “*MT Global Mars*”¹⁴ o el buque mercante “*Alondra Rainbow*”¹⁵ que transportaba 3000 toneladas de aluminio cuando salió de Sumatra rumbo Japón en octubre del 1999. La tripulación fue abandonada a la deriva en una de

¹² Periódico el vigía, artículo “Buques fantasma: el fraude mejor organizado”03/01/2000

¹³ Revista Fairplay, artículo, “U.N. makes piracy a priority”17/05/2001

¹⁴ Periódico Marítimas, artículo “Rescatan la tripulación de un barco secuestrado por piratas” 15/03/2000

¹⁵ Periódico el vigía, artículo, “Los indonesios son los más temidos” 10/05/2004

las balsas de salvamento hinchables. El 16 de noviembre de ese año, el buque fue abordado por la guardia marina de Goa (India). Días antes de la recuperación del buque

por parte de las autoridades, en las selvas que unen Tailandia y Camboya, 3000 toneladas de aluminio fueron intercambiadas por armas destinadas a fuerzas guerrilleras enfrentadas con el gobierno de Sri Lanka.

Este tipo de operaciones suelen basarse en fraudes a las compañías que les confían su carga. Puesto que actualmente se está especulando sobre la existencia de una red de contrabando en el extremo Oriente. Siendo esta zona donde tienen lugar la mayoría de ataques piratas a buques en los que desaparece la carga, trasvasándose al buque fantasma de apoyo; o como en el caso anterior que desaparecieron ambos, carga y buque.

Tal y como comenta el Capitán Abhyankar *“la mayoría de los ataques profesionales, incluyendo el crimen organizado, predominan en el Sureste Asiático y el Lejano Oriente, creando una media de 12 incidentes anuales. Normalmente la carga de estos buques acaba en el mercado chino.”*

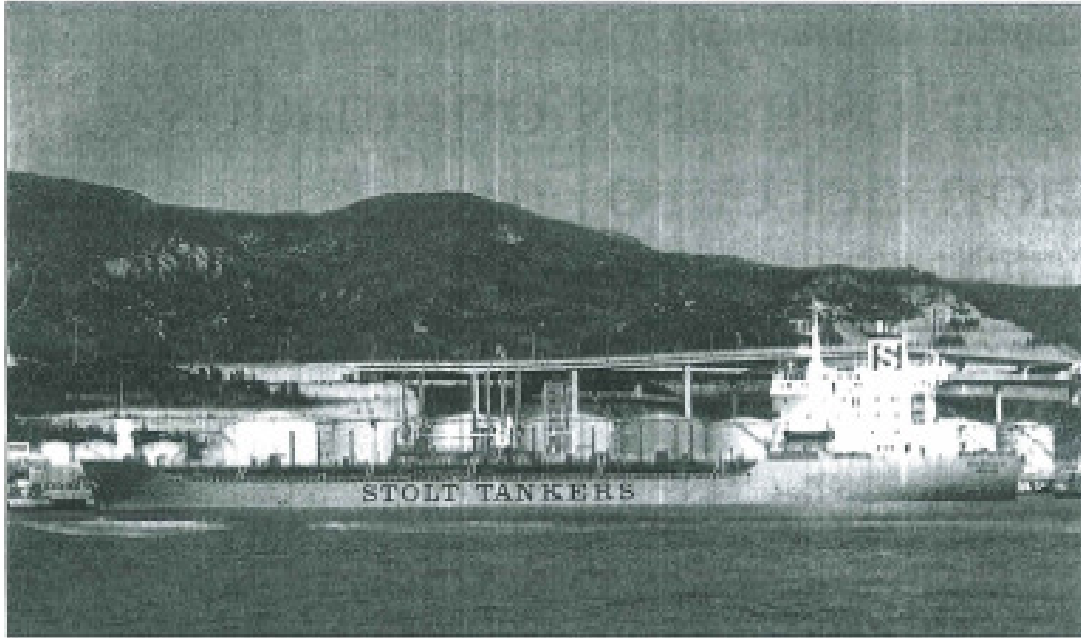
Puede pasar, en el peor de los casos, que el buque ya haya obtenido una nueva documentación. Como es el famoso caso del buque “Petro Ranger”, uno de los más representativos de este tipo de secuestros.

Lo que hace este caso importante es que fue el único petrolero recuperado, de los tres que desaparecieron en seis meses bajo las mismas circunstancias. Por suerte, a pesar de ser secuestrado, el buque y su tripulación fueron hallados intactos, permitiendo detallar lo sucedido a bordo. Los presuntos piratas fueron repatriados sin ser procesados.

El M V PETRO RANGER era un buque que el 16 de abril de 1998 zarpó de Singapur transportando gasoil y queroseno. Nueve horas después de abandonar el puerto, el buque fue abordado por 12 piratas armados. La tripulación fue tomada como rehenes mientras los piratas ponían rumbo a la Isla de Hainan en China. Los 21 miembros de la tripulación fueron amenazados de muerte y permanecieron encerrados bajo llave en el pañol durante 10 días. El buque había sido renombrado Wilby.

Las autoridades Chinas alegaron que el buque estaba relacionado 50a operaciones de contrabando. Interrogaron a los 12 presuntos piratas con documentaciones Indonesas. Las autoridades también detuvieron e interrogaron a la tripulación durante más de dos semanas. Sin embargo, el 16 de Octubre de 1998, a pesar de la evidencia de los hechos, los presuntos piratas simplemente fueron repatriados sin ser juzgados.¹⁶

¹⁶ artículo *“recompensa millonaria por un buque en manos de piratas asiáticos”*, de la base de datos de la biblioteca FNB. (adjunto apéndice)



fotografía extrída de la revista Fairplay, artículo “*Seafarers take on the pirates*”

Puede que estos sucesos se deban a la facilidad que les representa a los piratas a hacerse con un buque que navegue por esa zona, o por la evidente carencia de un sistema fiscal que pueda juzgar sus acciones, o tan solo por la relativa sencillez con la que pueden crear un buque fantasma.

El capitán del buque Petro Ranger , Ken Blyth, declaró en un artículo publicado en la revista Fairplay que el cabecilla del grupo pirata le explicó que el cambio de nombre, tras haberlo pintado, era relativamente sencillo “ *usando documentación falsa comprada en la oficina del consulado de Filipinas de una pequeña central con bandera americana, por alrededor de 6000 \$ cinco semanas antes de la entrega.*”¹⁷

En ese mismo artículo, el miembro de la junta de investigación del centro de política marítima, de la universidad Woollongong, en Australia, el Profesor Commodore sam Bateman informaba que “*la comunidad marítima es consciente de la facilidad con la que se pueden comprar registros de buques en países con banderas de conveniencia. Simplemente facilitando la descripción del buque a algunos consulados o embajadas.*”

Estos papeles, normalmente son registros temporales. Los países más utilizados para esta práctica son Belize y Honduras.

17 Revista Fairplay, artículo, “*Seafarers take on the pirates*” 09/09/1999

5.-LEYES Y ORGANIZACIONES CREADAS PARA COMBATIR LA PIRATERÍA. EL CENTRO DE KUALA LUMPUR.

Los actos sobre piratería y robos a mano armada que padecen los buques en algunas zonas del planeta, han preocupado enormemente a la Comunidad Marítima Internacional desde su resurgimiento, en la década de los ochenta (S. XX)

Pero el primer problema que nos encontramos para combatir la piratería está en su definición. Porque su definición legal realizada en 1982 por las Naciones Unidas en la Convención para las leyes marítimas (UNCLOS, United Nation Convention on the Law of the Sea), artículo 101, sólo reconoce la piratería como tal, cuando el acto se perpetra en aguas internacionales, fuera del alcance jurisdiccional de cualquier estado.

Por lo tanto, todo acto ilícito que se cometa en la zona de los estrechos o las costas de algunos países del continente africano o asiático, se consideran *“crímenes domésticos que no se rigen por las leyes internacionales, sino por las del país soberano”*¹⁸. Siendo esta la causa por la que es tan difícil combatirla debido a los múltiples desacuerdos, entre los países vecinos, que deben luchar contra tales actos.

El capitán Duncan, Director General de la “China Navigation Company Ltd.”, escribía sobre esta problemática en un artículo donde afirmaba que *“esto podía ser legalmente correcto, sin embargo, tal distinción es irrelevante ante los ojos de las víctimas, los marinos. La soberanía es una palabra recurrente en un gran número de problemas de ámbito marítimo, en los que se incluyen la gestión o manejo de refugiados, los polizones, protección ante robos en buques, combatir la piratería y hasta el problema del terrorismo global en puertos.*

*Está en las manos de los gobiernos, en especial de aquellos con costa e instalaciones portuarias, el poner protección en sus aguas territoriales mientras los buques internacionales están en ellas. Si los países no pueden garantizar esta seguridad, deberían admitirlo y pedir asistencia a aquellos que si pueden. La soberanía de un país no es una excusa de inhabilidad para reaccionar.”*¹⁹

¹⁸ Boletín de navegación del Instituto Nacional de España, octubre 2004

¹⁹ Revista Seaways, artículo Piracy and armed robbery. Enero 2002

Pero a pesar de estas duras palabras, las leyes no se han reformado en este aspecto, hasta el momento. Lo cierto es que la Cámara de Comercio Internacional, *” ya ha instado a los países que forman el bloque del comercio asiático, a sumarse junto con China y Japón, a firmar la convención de las Naciones Unidas de 1998 (Roma), para la supresión de los actos ilícitos que atentan a la seguridad de la navegación marítima.”*²⁰

Esta convención trata sobre algunos temas jurisdiccionales que no se trataron en el UNCLOS, y dependiendo de cómo se abordaran, permitirían la persecución de estos piratas como criminales internacionales siempre y cuando se encontraran fuera de las aguas jurisdiccionales del país soberano.

Sin embargo el departamento de Protección Marítima de la OMI , a lo largo de su trayectoria, ha creado nuevos códigos, directrices y protocolos, adaptándolos a la situación en la que el transporte marítimo se encontraba en cada momento.

Es por ello que a partir del caso “Achille Lauro”, el buque de pasaje (bandera italiana) secuestrado el ocho de octubre de 1985, el departamento de Protección Marítima empezó a publicar estas circulares, convenios, protocolos, etc., para evitar este tipo de amenazas a buques.

Aquí tenemos un pequeño esquema del desarrollo de la legislación, en lo que a protección marítima se refiere, y la consiguiente implementación de las normas y protocolos de seguridad a seguir a bordo.

-20 de Noviembre de 1985, —> resolución a.584:

“medidas para prevenir los actos ilícitos que amenazan la seguridad del buque y la salvaguardia de sus pasajeros y tripulación”.

-26 Setiembre de 1986 —> Circular MSC/CIRC.443:

“medidas para prevenir actos ilícitos contra pasajeros y tripulantes a bordo de los buques”

-10 de Mayo de 1988 —> Convenio y protocolo SUA:

- “convenio para la reprecisión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima”.
- “Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad contra las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental”.

²⁰ Revista Seaways, artículo, Piracy: the fightback

- Agosto de 1992 → Circular MSC/Circ.597:

“recomendaciones a los buques para que los informes sobre ataques de piratas o ladrones armados se envíen al correspondiente centro coordinador de salvamento (CCS) de la zona.

Esta misma circular recomienda también a los Gobiernos que adopten medidas para que tales centros puedan remitir los informes sobre ataques a las fuerzas de seguridad pertinentes.”

- 5 de Julio de 1996.→ Circular MSC/CIRC.754:

“Reforzar medidas de seguridad físicas o de protección marítima en los buques RO-RO”.

-1993, revisada 1999, 2001 → MSC/CIRC.622

“Recomendaciones a los gobiernos para prevenir y reprimir los actos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra buques.”

- 1993, revisada 1999, 2002 → MSC/CIRC.623

“Directrices para propietarios y armadores de buques, capitanes, tripulaciones, sobre la prevención y represión de actos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra buques.” (Revisada 29 mayo de 2002)

-2001 → Resolución A.922:

“Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques”.

El ataque terrorista del 11/9/01 en Estados Unidos, influyó en la protección marítima:

-Noviembre 2001 → resolución A924:

“Examen de las medidas y procedimientos para prevenir actos de terrorismo que ponen en peligro la integridad personal de los pasajeros y de la tripulación así como la seguridad de los buques”.

Esta resolución implica:

→ La revisión de:

- Resolución 584
- MSC/circ 443
- MSC/circ 754

- Convenio y protocolo SUA

→ Adopción de un nuevo régimen de protección marítima:

- MSC 76/04/01.

“contiene enmiendas propuestas para los capítulos V y XI * del convenio SOLAS 1974.”

*Capítulo V, programa acelerado de introducción de sistemas de identificación automática a bordo de los buques, “AIS”).

*Capítulo XI, se crearon dos nuevos puntos dentro de este capítulo, en los que se describe:

- XI-1 Marcado permanente del Número de Identificación del buque.
- Registros y certificados de seguridad que deben llevarse a bordo.
- Responsabilidades de las compañías navieras.
- XI-2 Definiciones y ámbito de aplicación.
- Prescripciones a buques e instalaciones portuarias.
- Medidas de control.
- Código ISPS.

El nuevo código de seguridad marítima ISPS “*ofrece un marco normalizado para la evaluación de riesgos, permitiendo que los gobiernos puedan ajustar sus medidas de protección en función del nivel de la amenaza y de la vulnerabilidad del buque o instalación portuaria*”.²¹

Este código consta de dos partes muy bien diferenciadas.

-Parte A, obligatoria:

1. Obligaciones de los gobiernos a determina y declarar el nivel de protección.
2. Obligaciones de las compañías navieras e instalaciones portuarias al realizar evaluaciones de vulnerabilidad, preparar planes de protección, designar oficiales de protección y asegurar la formación continua,
3. Requerimientos de reconocimiento y certificación para buques a los cuales se les aplica el código ISPS. (buques de pasaje, de carga superior a 500Tn, unidades de perforación mar a dentro, instalaciones portuarias en las que se preste servicio a dichos buques.)

-Parte B, recomendatoria.

Por su parte el ICC ya tomó otras alternativas mundial, con el mismo fin, como fue la creación del Centro de Control de la Piratería.

²¹ http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D2332/7309.pdf

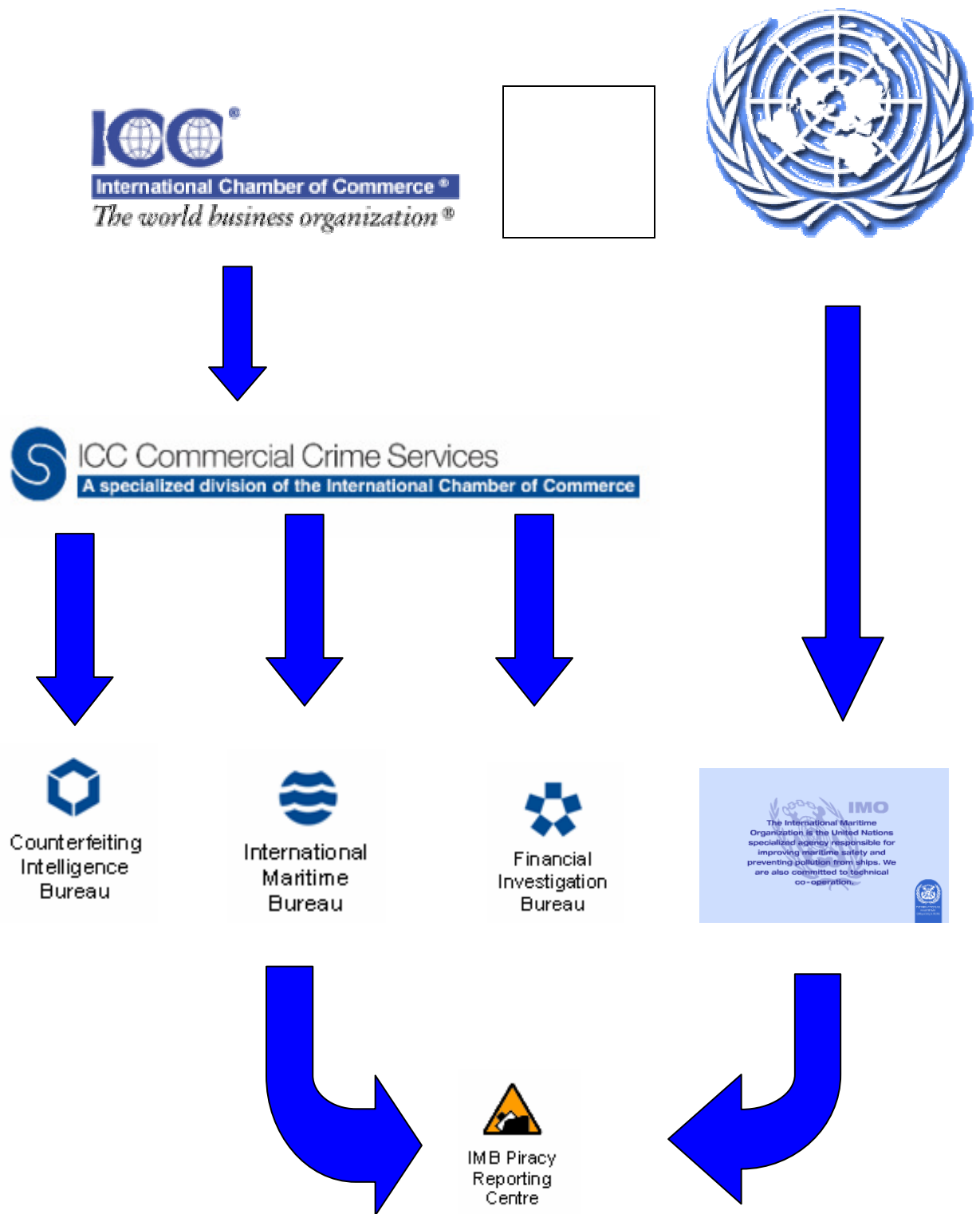


Diagrama de la autora.

La Cámara de Comercio Internacional, (ICC International Chamber of Commerce) tiene una división especializada, (Commercial Crime Services, ICC o CCS), que se encarga de “*velar y combatir ante todo tipo de crímenes comerciales*”²². Los miembros del CCS son compañías implicadas en el comercio internacional, relacionadas con el transporte, la banca, el comercio, aseguradoras, propiedades intelectuales y tecnologías de información.

Debido a la importancia del transporte marítimo para el comercio, a nivel mundial, el ICC creó la Agencia Marítima Internacional (IMB, International Maritime Bureau).

Esta organización privada, con sede en Londres, basa parte de su trabajo, como ya hemos dicho, en “*conseguir una mayor seguridad en el transporte marítimo*”.²³

Es por ello que con la ayuda Internacional de las Naciones Unidas, prestada a través de la OMI (Organización Marítima Internacional) se creó en el 1992, el Centro de Control de la Piratería (Piracy Reporting Centre “PRC”) en Kuala Lumpur, Malasia.

Se abordó la creación de este centro, debido al incremento de ataques que fueron reportados al IMB a finales del 1980, principio de los 90. En especial, el aumento de incidentes en zonas del estrecho de Malaca.

Debido a ello se decidió descentralizar los acuses de ataques en Londres y localizar el PRC en una de las zonas del planeta más acechada por los ataques piratas con la intención de prestar un mejor servicio y más eficaz.

El Centro de Control de la Piratería, realiza diferentes servicios esenciales que ayudan a las víctimas de los ataques y contribuye a hacer la navegación más segura. Estos servicios son:

- Transmiten acuses diarios de ataques piratas transmitiendo vía Inmarsat-C safety net service. Así la organización envía informes sobre los movimientos sospechosos de presuntas embarcaciones piratas, alertando a los buques de las rutas más utilizadas y su “modus operandi”.
- Reporta incidentes de piratería y robo armado en buques a las fuerzas jurídicas.
- Ayuda a las leyes locales para que sean implementadas en lo que respecta a la persecución de los piratas y entrega a la justicia.
- Asiste a los armadores cuyos buques han sido atacados o secuestrados.
- Asiste a tripulaciones que han sido atacadas.
- Recoge y reparte información relacionada con la lucha contra la piratería, por todo el mundo.
- Proporciona informes sobre la piratería vía Internet que se actualizan semanalmente.
- Publican tanto informes trimestrales como anuales mostrando, de una forma clara, con explicaciones, gráficas y estadísticas, los datos e información recogida diariamente.

²² <http://www.icc-ccs.org/general/overview.php>

²³ www.icc-ccs.org/prc/contact.php

Todos estos servicios que proporciona el centro, son gratuitos y se prestan a todos los buques que los requieran, independientemente del pabellón de su bandera.

Además el IMB junto con el PRC, participa en la localización de los buques atacados o secuestrados por los piratas recuperando las mercancías robadas o parte de ellas.

Tras la creación del centro, la OMI está viendo su trabajo recompensado por el éxito que, durante estos años, ha conseguido mediante la organización de seminarios y talleres regionales sobre actos de piratería. Ha desarrollado recomendaciones y directrices dirigidas a los gobiernos, armadores, capitanes y tripulaciones para combatir estos ataques.

Por otra parte, cuando se habla de seguridad en la navegación, no nos podemos olvidar del código ISPS (International Ship and Port Facility Security Code, ISPS). Fue creado, después del ataque terrorista del 11setiembre en Estados Unidos, para implementar la seguridad tanto en los buques como en las instalaciones portuarias.

Este código forma parte de la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar (Safety of Life at Sea, SOLAS) y tiene dos apartados, uno mandatorio y el otro con diferentes recomendaciones. Sin embargo en el caso de la seguridad ante la piratería sólo es destacable por sus recomendaciones.

Por otra parte, los armadores son los que más han invertido en nuevas tecnologías para solventar el problema. Se han desarrollado sistemas de localización de buques por satélite como el “*Ship-Loc*”, que además incorpora un programa, el cual permite inmovilizar el buque a distancia.

También hay sistemas para evitar el abordaje, como el “*Secure-Ship*²⁴”, una valla eléctrica que rodea el buque y transmite una descarga no mortal de 9000 voltios, al mismo tiempo que activa una alarma en el interior del buque.

Algunos armadores se decantan más por contratar hombres de seguridad armados o hasta empresas como la “*BARS (Background Asia Risk Solutions)*”²⁵, que proporcionan embarcaciones con personal de seguridad a bordo, para escoltar a los buques que navegan en aguas confinadas bajo riesgo de ser atacados por piratas.

²⁴ Periódico AVUI, artículo “Pirates a l’abordatge!” 08/12/2003

²⁵ Revista The motor ship, artículo “Security at the sharp end” mayo 2005

6.- EL PAPEL DE LAS ASEGURADORAS FRENTE LAS PÉRDIDAS PRODUCIDAS EN UN ATAQUE.

El Seguro Marítimo se define, en el Compendio de Derecho Marítimo de Ignacio Arroyo, como *“el contrato por el que el asegurador se obliga a indemnizar al asegurado, a cambio de una prima y dentro de los límites convenidos, los daños patrimoniales que sufran los intereses asegurados con ocasión de la navegación marítima. Es un contrato bilateral y oneroso, sinalagmático, de trato sucesivo, aleatorio, de buena fe superlativa y sometido a una pluralidad de riesgos. Está regulado en el Código de Comercio (ats.737 a 805) y por la ley 50/1980 de contrato de seguro”*.²⁶

No es de extrañar que los propietarios de los buques al igual que los de las cargas quieran asegurar sus pertenencias cuando éstas se hacen a la mar. En el mundo occidental este tipo de seguro, el marítimo, surgió en la Edad Media a causa del desarrollo de la actividad marítima, primero en el Mediterráneo y posteriormente a través de las rutas oceánicas. En aquellos tiempos la navegación era una auténtica aventura y se podría decir que era un verdadero prodigio si el total de la mercancía transportada llegaba a destino. Actualmente la navegación es uno de los métodos más seguros de transporte ya que un alto porcentaje de la mercancía llega a destino sin sufrir ningún daño. Aún así el seguro marítimo sigue vigente hoy en día y es una importante garantía de que la mercancía o en su defecto el valor de ésta no se perderá.

El asegurador empezó siendo una persona individual, pero pronto surgieron agrupaciones de personas y las sociedades anónimas. En 1668 se fundó en París la primera compañía de seguros por acciones, para el seguro marítimo. A esta época corresponde la creación del Lloyd's inglés que era *“una corporación de aseguradores individuales. Surgió a raíz de las reuniones de aseguradores marítimos en el cafetín de Edward Lloyd. Esta institución se fundó formalmente en 1769.”*²⁷ Y actualmente es un referente para todas las grandes compañías aseguradoras que se han creado en el ámbito marítimo.

El siglo XXI significa el apogeo del Seguro marítimo, con evidentes avances e incluso con ciertas carencias (como puede ser el caso de la piratería que será expuesto más adelante), todo ello como consecuencia del complejo panorama de la navegación marítima: construcciones navales cada vez más perfeccionadas; incesante incremento del comercio marítimo entre todos los países; transporte de cargas peligrosas como el

²⁶ “Compendio de derecho marítimo” Ignacio Arroyo Martínez, 2002. Editorial Tecnos.

²⁷ <http://www.1a3soluciones.com/seguros/ARTICULOEVOLUCIONHISTORICA.htm>

petróleo y otras mercancías inflamables; responsabilidades de uno u otro signo cada vez mas acrecentadas, perfiladas y exigibles como las derivadas de la contaminación, etc.

Esto quiere decir que pese a todos los avances tecnológicos en cuanto a medidas de seguridad (radares, instrumentos sofisticados de intercomunicación, etc.) los riesgos, peligros y siniestros marítimos existen y seguirán existiendo, y a ellos les sigue y seguirá protegiéndoles las instituciones aseguradoras.

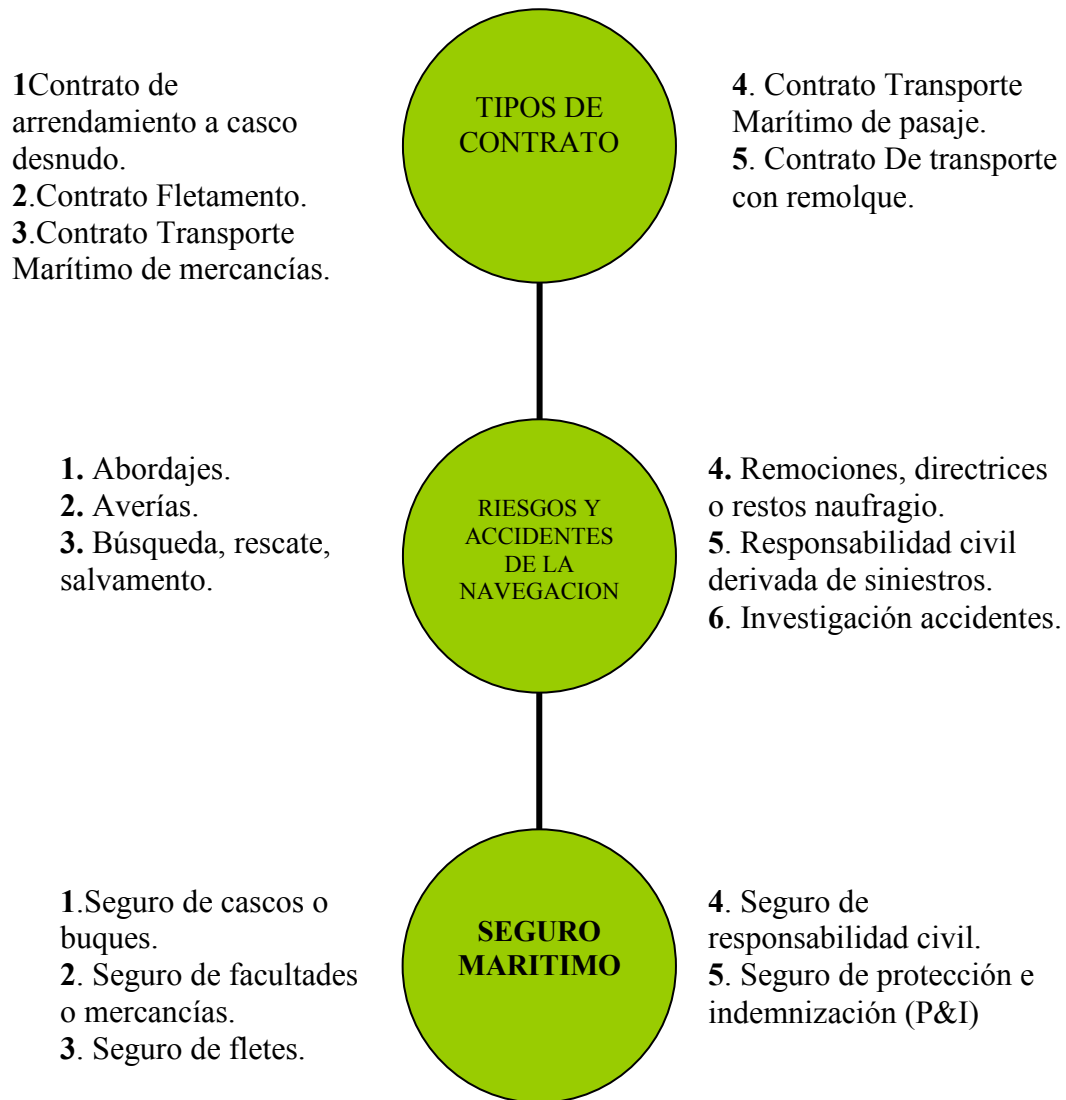


Diagrama de la autora, información extraída del “Compendio de derecho marítimo” Ignacio Arroyo Martínez, 2002. Editorial Tecnos.

Como se observa, el seguro marítimo depende directamente de lo que se asegura (según contrato) y de los riesgos que se vinculan a su transporte.

Tal y como se observa en el diagrama, hay diferentes modalidades dentro del seguro marítimo. Éstas se denominan pólizas y, aún y ser específicas según contrato, hay diferentes tipos de tasas dependiendo de los riesgos inherentes a la navegación y de los bienes asegurados.

Evidentemente el coste del seguro aumentará o disminuirá según el valor del concepto a asegurar. Pero también está sujeta al destino que emprenda.

En el caso que nos atañe, la cobertura por pérdida o daños en la carga/ buque/ bienes a causa de la piratería, no viene especificado o tipificado en ninguna póliza por lo que se deduce que se podría interpretar de dos formas:

Recibiendo un trato comparable al causado por una fuerza natural o una desavenencia como una colisión o tratarse como navegación por zona de riesgo de guerra.

Debido a la dificultad que entraña el estudio de, sobre quién recae la responsabilidad ante pérdidas causadas por ataques piratas, (recordemos que el buque sólo tiene mangueras contra-incendios y una alta vigilancia para combatir a los piratas) y la no alusión explícita de las aseguradoras ante tales eventos, se ha adjuntado un anexo en el proyecto donde figura una pequeña entrevista al Sr. José Luis Catalinas, director de la sucursal principal en España del TT club,²⁸ con sede en Madrid. Una de las re-aseguradoras más importantes en el mundo marítimo actualmente.

En sus comentarios nos aclara varios conceptos.

- Que la piratería no se considera un riesgo de guerra.
- Que sólo se podría discutir la declaración de avería gruesa, si se hubiera producido una mala maniobra, o un exceso de velocidad o haber tirado parte de la carga para aligerar peso...Pero que se trataría de un caso muy especial, a dilucidar en los tribunales.
- Nos informa que en España, los armadores no tienen ningún problema en asegurar sin prima los buques que navegan por zonas con riesgo de piratería.
- Es más, nos comenta que la piratería en el mercado español está cubierta por la póliza de cascos que garantiza los riesgos ordinarios.
- Pero al mismo tiempo nos aclara que efectivamente, sí existen sobre primas por zonas de navegación en guerra y huelga.
- También recalca que el armador asegura su responsabilidad civil frente a la carga, pero no la carga en sí. De ello se encarga el seguro del cargador.

²⁸ Ver Anexo I

En cuanto al P&I se refiere, el mencionado Sr. Catalinas también responde, dejando claro que:

- El P&I cubre todas las responsabilidades inherentes al armador como también la de pérdida de vidas humanas.
- Afirma que el riesgo de guerra está tipificado con una sobreprima en la póliza P&I.

Pero es en este último punto donde se discrepa, ya que según la información extraída de la página web oficial del P&I Club, no contemplan el asegurar tales riesgos, los cuales normalmente tienen una sobreprima en el seguro de cascos para tales efectos.

“Exclusion of war risks : The Clubs' cover does not include liabilities arising from the war risks listed in the Lloyd's Free of Capture and Seizure Clause. Consequently it is usual for shipowners to attach to their war risks hull insurance policies a special clause giving cover for P&I risks to the extent that these may arise from such a risk and thus be excluded from the Club insurance.”²⁹

“La exclusión de los riesgos de guerra:

La cobertura de los clubes, no incluye responsabilidades derivadas de los riesgos de guerra que figuran en la cláusula de libre captura e incautación del libro Lloyd's. Por consiguiente, es habitual para los armadores el adjuntar a sus pólizas de riesgo de guerra del seguro del casco, una cláusula especial para dar cobertura P & I a tales riesgos, en la medida en que éstos puedan derivarse de dicho riesgo y, por tanto, quedar excluidos del seguro del Club.”

Por otra parte, en lo que a legislación se refiere, la IMO creó un protocolo el día 03 de mayo de 1996 que entró en vigor el 13 de mayo del 2004, en el que se implementaba la convención celebrada en Bruselas en el 1957 sobre “la limitación de la responsabilidad de los armadores sobre buques en navegación.”³⁰

La convención proporciona un sistema de limitación de responsabilidad muy acotado y declara que *“una persona no será capaz de limitar su responsabilidad si se demuestra que la pérdida o daño ha resultado de sus propios actos o omisión, cometidos bajo el intento de provocar tal pérdida y por lo tanto con el conocimiento de que tal pérdida podría resultar de ello.”³¹*

²⁹ <http://www.ukpandi.com/ukpandi/infopool.nsf/html/Cover#salvors>

³⁰ <http://www.imo.org/> “Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC)

³¹ *“The Convention provides for a virtually unbreakable system of limiting liability. It declares that a person will not be able to limit liability only if “it is proved that the loss resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause such a loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result”.* <http://www.imo.org/>

Bajo el protocolo LLMC de 1996, la responsabilidad ante **reclamaciones por pérdidas humanas o daños personales para buques que no excedan de 2000 GRT** (gross register tonnage/ tonelaje de registro Bruto) es de 3.17 millones de dólares.

Para buques de mayores dimensiones, se disponen de las siguientes sumas para calcular la limitación de la cantidad:

- Por cada tonelada, des de 2,001 a 30,000 TN.....1.269\$
- Por cada tonelada comprendida entre 30.001 hasta 70.000TN.....952\$
- Por cada tonelada que exceda de 70.000TN.....634\$

Este mismo protocolo también limita la responsabilidad ante las reclamaciones por pérdida de propiedades, como daños al buque, carga o instalaciones portuarias. La penalización para buques que no excedan de 2000GRT es de 1.586 millones de dólares.

Para buques de mayores dimensiones, se disponen de las siguientes sumas para calcular la limitación de la cantidad:

- Por cada tonelada, des de 2,001 a 30,000 TN.....634 \$
- Por cada tonelada comprendida entre 30.001 hasta 70.000TN.....476\$
- Por cada tonelada que exceda de 70.000TN.....317\$

Las cantidades expuestas nos proporcionan una idea de los gastos que le supone a una aseguradora o al club, el responder ante las posibles consecuencias de un ataque pirata.

7.-RECOMENDACIONES PARA PREVENIR LOS ATAQUES

Además del secuestro del buque y del robo de la carga, *“el objetivo principal de los atacantes parece ser la obtención del dinero en efectivo que se encuentra en la caja fuerte del buque, las pertenencias de la tripulación y cualquier equipo desmontable del buque, incluidas las bobinas de cables”*.³²

Debido a estas y otras realidades que afectan la seguridad en navegación, el Comité de Protección Marítima de la OMI ha adoptado diferentes medidas y recomendaciones, para solventar o minimizar el problema. Dichas circulares, 622 y 623, se exponen en los siguientes puntos.

En estos se recogen *“las recomendaciones y directrices dirigidas a los gobiernos , armadores de buques, capitanes y tripulaciones para la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques”*³³

1.-Eliminar la necesidad de llevar a bordo grandes cantidades de dinero en efectivo.

El hecho de transportar dinero en efectivo para el funcionamiento del buque y las necesidades de la tripulación, así como para salvar las restricciones que impone el control de cambios en algunos Estados, es mundialmente sabido. Ese dinero es evidentemente un atractivo para los atacantes, quienes intimidarán al capitán o a los miembros de la tripulación hasta que éstos revelen su emplazamiento.

Los propietarios de buques deben estudiar pues, los medios con los que eliminar la necesidad de llevar a bordo grandes cantidades de dinero en efectivo. Cuando sea necesario, por las restricciones sobre el control de cambios impuestas por los Estados, este hecho se pondrá en conocimiento de la Administración marítima del buque para que considere si se deberían realizar gestiones a fin de que se imponga un criterio más flexible como parte de las medidas adoptadas internacionalmente para acabar con los ataques de piratas y ladrones armados.

³² Periódico La Vanguardia, artículo Piratas viento en popa 20 enero 1991

³³ Cuaderno profesional marítimo nº 261 noviembre 2005

2.-Discreción en las comunicaciones.

Los capitanes deberán tener presente la posibilidad de que los atacantes intercepten las comunicaciones buque-tierra y se sirvan de la información obtenida para elegir sus objetivos.

Por consiguiente, en zonas donde se hayan registrado ataques, deberá procederse con cautela cuando se transmita información por radio sobre la carga o los objetos de valor a bordo.

3.- Discreción de la tripulación.

Se recomendará a los tripulantes que desembarquen en puertos de zonas afectadas *“que no hablen del viaje del buque ni de los pormenores de la carga con personas que no tengan relación con las actividades del buque”*³⁴.

4.-Mejor equipo de vigilancia y detección en buques con tripulaciones pequeñas.

El hecho de que *“actualmente los buques cuentan con tripulaciones cada vez más reducidas también constituye un factor que favorece a los atacantes”*³⁵.

Una tripulación reducida, cuyo objetivo sea garantizar la navegación segura de su buque en aguas congestionadas o restringidas, tendrá a cargo la tarea adicional de mantener un alto grado de vigilancia durante periodos prolongados.

Los propietarios de buques harían bien en considerar la posibilidad de mejorar las guardias de seguridad, cuando sus buques estén navegando o anclados en aguas de puertos donde se producen ataques, y de proporcionar un equipo de vigilancia y detección adecuado para ayudar a sus tripulantes y proteger sus buques.

7.1.- En navegación.

7.1.1. -Fase previa al acto de piratería o robo a mano armada.

- Plan de protección del buque.

*“Todos los buques que naveguen en aguas en las que se produzcan ataques deberán contar con un plan de protección contra actos de piratería y robos a mano armada. Dicho plan se preparará teniendo en cuenta.”*³⁶

³⁴ periódico El Vigía, artículo, Mangueras a presión contra los filibusteros 10 mayo 2004

³⁵ revista fairplay, artículo *“seafarers take on the pirates”*, 9 Setiembre 1999

³⁶ Libro *“Piracy and armed robbery against ships, first edition 2000 Witherby, FNB*

- los riesgos que puedan presentarse
- los tripulantes disponibles, su aptitud y formación.
- la posibilidad de establecer zonas seguras a bordo del buque
- y el equipo de vigilancia y detección que se haya proporcionado.

El plan deberá abarcar, entre otras cosas:

- 1.- La necesidad de establecer una vigilancia más estricta y la utilización del equipo de alumbrado, vigilancia y detección.
- 2.- La respuesta de la tripulación en caso de que se detecte un posible ataque o se esté produciendo un ataque.
- 3.- Los procedimientos a seguir para emitir por radio la alarma.
- 4.- Los informes que deben presentarse después de un ataque o de una tentativa de ataque.

Los planes de protección deberán garantizar que los capitanes y tripulantes sean plenamente conscientes de los riesgos que entrañan los ataques de piratas o ladrones armados. En particular, deberán abordar los peligros que puede constituir el hecho de que un miembro de la tripulación responda de manera agresiva a un ataque.

El descubrimiento por anticipado de un posible ataque constituye el factor disuasivo más eficaz.

Las respuestas agresivas, cuando se está produciendo un ataque y, en particular, una vez que los atacantes se encuentran a bordo, pueden aumentar notablemente los riesgos que corren el buque y las personas a bordo.

De acuerdo con el plan de protección del buque, todas las puertas que den acceso al puente, la sala de máquinas, los compartimientos del aparato de gobierno, los camarotes de los oficiales y los alojamientos de la tripulación deben cerrarse y vigilarse cuando se navegue en zonas afectadas, e inspeccionarse regularmente. El objetivo deberá ser la creación de zonas seguras en las que los atacantes no puedan penetrar fácilmente.

Es importante planificar y ejecutar correctamente las medidas destinadas a hacer frente al suceso, y todos los participantes deberán estar tan familiarizados como sea posible con el entorno del buque.

Por consiguiente, los agentes de las fuerzas de seguridad que sean responsables de la lucha contra los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques, ya sea en el mar o en un puerto, deberán recibir formación sobre la configuración general y las características de los distintos tipos de buques en los que sea más probable que tengan que intervenir, y los propietarios de los buques deberán colaborar con las fuerzas de seguridad facilitándoles el acceso a sus buques para permitir la necesaria familiarización con el entorno de a bordo.

Es particularmente importante mantener una guardia de radar y visual sobre las naves que pueden seguir al buque, cuando éste está navegando, y acercársele rápidamente para llevar a cabo un ataque. Las embarcaciones pequeñas que se acomoden a la velocidad del buque en una derrota paralela o lo sigan siempre serán consideradas sospechosas. Cuando se haya detectado la presencia de una embarcación sospechosa, es importante que se mantenga una guardia todo horizonte eficaz, debido a la posibilidad de que la primera embarcación sea sólo un señuelo y de que se tenga el propósito de subir a bordo del buque desde una segunda embarcación, mientras se centra la atención en la primera.

-Zonas seguras

De acuerdo con el plan de protección del buque, todas las puertas de acceso al puente, a la sala de máquinas, a los compartimientos del aparato de gobierno, a los camarotes de los oficiales y a los alojamientos de la tripulación deberán estar cerradas y bajo vigilancia en todo momento y se someterán a inspecciones periódicas con el propósito de establecer zonas seguras, en las cuales los atacantes tengan dificultades para acceder. Se deberá examinar la posibilidad de instalar sistemas especiales de control de acceso a las zonas seguras del buque. Las portas, tapas y ventanas que den acceso a tales zonas seguras deberán estar firmemente cerradas y, si es posible, provistas de vidrio laminado. Los ojos de buey estarán cerrados y ajustados herméticamente. Dentro de las zonas seguras, las puertas que den acceso inmediato a zonas clave tales como el puente, el cuarto de radiocomunicaciones, la sala de máquinas y el camarote del capitán, deberán estar reforzadas y provistas de sistemas de control de acceso especial y de alarmas automáticas.

El cierre de las puertas que dan acceso o permiten salir de zonas clave o zonas seguras, puede ser motivo de preocupación por la seguridad en caso de accidente. En toda situación en que se plantee un conflicto entre la seguridad y la protección, las medidas de seguridad se considerarán primordiales. No obstante, se deberá tratar de incorporar disposiciones de seguridad adecuadas, al mismo tiempo que se permita el cierre y la vigilancia de los accesos y las salidas.

Los propietarios podrán considerar la posibilidad de instalar un sistema de cobertura y grabación mediante circuito cerrado de televisión en los principales puntos de acceso a las zonas seguras del buque, los pasillos que conducen a las entradas de las zonas clave y el puente.

Para evitar que los atacantes capturen a miembros de la tripulación -la captura de un tripulante y las amenazas contra el mismo constituyen uno de los medios más comunes que emplean los atacantes para hacerse con el control del buque-, todos los tripulantes que no presten un servicio fundamental fuera de las zonas seguras deberán permanecer dentro de una de tales zonas durante las horas de oscuridad. Los tripulantes que necesariamente hayan de prestar servicio fuera de tales zonas durante la noche permanecerán constantemente en comunicación con el puente y deberán haber realizado ejercicios de utilización de rutas alternativas para regresar a una zona segura en caso de ataque. Los tripulantes que teman no poder regresar a una zona segura durante un

ataque deberán elegir anticipadamente lugares en los cuales puedan refugiarse temporalmente.

Dentro de las zonas seguras del buque se establecerán lugares de reunión en los cuales la tripulación pueda agruparse durante un ataque e informar al puente sobre su situación y el número de personas en cuestión.

- Procedimientos para las comunicaciones

El capitán garantizará que una persona responsable autorizada para encargarse de las comunicaciones esté siempre de servicio mientras que el buque se encuentra en zonas donde se producen ataques, o se aproxima a las mismas.

Antes de entrar en zonas donde se han registrado ataques, y cuando el equipo del SMSSM de a bordo no tenga un dispositivo para actualizar automáticamente los datos sobre la situación del buque a partir de una ayuda electrónica a la navegación complementaria, se recomienda firmemente que dichos datos se registren manualmente en el equipo de comunicaciones adecuado, a intervalos regulares.

Se recomienda también que los propietarios inicien el programa de alarma de Inmarsat "C" del SMSSM antes de entrar en las zonas afectadas, para que lo utilicen cuando lo estimen oportuno.

7.2.- Fondeados.

Este apartado junto con el 8.4, es uno de los más importantes y extensos en cuanto a la prevención y respuesta a un ataque, puesto que los buques fondeados son los que se encuentran en la situación más vulnerable.

7.2.1.- Desvío del buque y retraso del fondeo

Cuando sea posible, los buques serán desviados de las zonas donde se sabe que se han producido ataques y, en especial, se deberán evitar los atascamientos.

Si el buque está aproximándose a un puerto donde han tenido lugar ataques contra buques fondeados, más que contra buques en movimiento, y se sabe que el buque deberá fondear en las proximidades de dicho puerto durante algún tiempo, deberá considerarse la posibilidad de retrasar el fondeo reduciendo la velocidad o prolongando la derrota para permanecer lejos de la costa y reducir así el periodo durante el cual el buque estará expuesto a riesgos.

El contacto con las autoridades portuarias deberá garantizar que la prioridad para el fondeo no se vea afectada. Puesto que la zona más propensa a padecer un ataque, es *“a partir de la boya de mar, ya que los buques van a velocidad moderada para recalar en la boya.*

*Una vez fondeado el buque o atracado en puerto, la policía naval garantiza la seguridad de los buques.*³⁷

Se debe tener en cuenta que en las pólizas de fletamento se reconocerá la posibilidad de que los buques necesiten retrasar su llegada a los puertos en los que se produzcan ataques, ya sea cuando no se disponga de fondeadero para el buque o bien cuando la carga o descarga en alta mar se retrasen durante un periodo prolongado.

7.2.2.-Práctica para la ejecución del plan de protección del buque

Antes de entrar en una zona donde se han producido ataques, la tripulación del buque deberá haber puesto en práctica y perfeccionado los procedimientos establecidos en el plan de protección del buque, y se habrán ensayado todas las señales y procedimientos de alarma.

Si se deben dar instrucciones a través del sistema de altavoces del buque o de aparatos de radio personales, dichas instrucciones deberán ser comprendidas de manera inequívoca por quienes no tengan un dominio total del idioma en el cual se transmitan.

Nunca se insistirá demasiado en la necesidad de que todos los posibles puntos de acceso al buque y todas las zonas de seguridad estén libres de peligro y bajo control cuando esté en puerto, fondeado o navegando en zonas afectadas.

La tripulación deberá recibir la formación adecuada sobre el uso de todo equipo adicional de vigilancia o detección instalado a bordo. La planificación y formación se llevarán a cabo dando por seguro que se producirá un ataque y no suponiendo que, con un poco de suerte, no se producirá. El hacer saber a los atacantes que el buque cuenta con una tripulación vigilante y capacitada, que está ejecutando un plan de protección del buque, contribuirá a disuadirlos de atacar.

7.2.3.- Guardias y vigilancia

Es fundamental mantener la vigilancia. La primera señal de un ataque es con demasiada frecuencia la aparición de los atacantes en el puente o en el camarote del capitán. El aviso anticipado de un posible ataque dará la oportunidad de hacer sonar las alarmas, alertar a otros buques y a las autoridades costeras, iluminar la nave sospechosa, realizar una maniobra de evasión o iniciar otros procedimientos de respuesta. La manifestación de señales de que el buque sabe que va a ser atacado puede desalentar a los atacantes.

Cuando los buques se encuentran en aguas donde se producen ataques, o acercándose a las mismas, se deberá aumentar el número de guardias y vigías en el puente. Se deberá considerar la necesidad de apostar vigías adicionales a popa o para cubrir los "puntos ciegos" del radar. Las compañías deberán examinar la conveniencia de adquirir

³⁷ Informe del capitán del buque Artico a la compañía Marasia. Buenaventura, 5 diciembre 1978

prismáticos para condiciones de baja visibilidad para el personal del puente y los vigías. El radar contará con dotación permanente, aunque puede resultar difícil detectar embarcaciones pequeñas que se muevan rápidamente en las pantallas de radar de los buques. Un radar de yate, instalado a popa, puede proporcionar una cobertura adicional que permita detectar pequeñas embarcaciones que se acerquen por detrás cuando el buque esté navegando. Cuando el buque esté fondeado, la utilización de un radar de yate adecuadamente emplazado también podrá alertar acerca de la proximidad de una embarcación pequeña.

Las compañías propietarias de buques que visiten con frecuencia zonas donde se producen ataques deberán examinar la conveniencia de adquirir y utilizar dispositivos visuales y electrónicos más modernos, a fin de mejorar la capacidad de las guardias tanto visuales como las de radar para la detección nocturna de embarcaciones atacantes. De ese modo se aumentan las probabilidades de emitir una alerta temprana acerca de un posible ataque.

En particular, puede considerarse la instalación de dispositivos de visión nocturna, de radares pequeños para cubrir los sectores ciegos a popa, de circuitos cerrados de televisión y de medios físicos, tales como alambres de púas. En determinadas circunstancias las armas no mortíferas también pueden ser útiles. Se pueden utilizar asimismo equipos de alerta y detección de rayos infrarrojos. En realidad las nuevas tecnologías aportan un amplio catálogo de posibilidades, las más significativas serán expuestas en el capítulo 14 de este proyecto.

7.2.4.-Escucha radioeléctrica y respuestas

Cuando el buque se encuentra en zonas donde se hayan producido ataques, se mantendrá una escucha radioeléctrica permanente con las autoridades costeras o navales pertinentes.

También se mantendrá una escucha permanente en todas las frecuencias de socorro y seguridad, especialmente en el canal 16 de ondas métricas y en 2182 kHz, así como cualquier otro canal o frecuencia que puedan haber determinado las autoridades locales en determinadas zonas.

Los buques también deberán asegurarse de que se escuchan todas las transmisiones relativas a la información sobre seguridad marítima para la zona. *“Normalmente se prevé utilizar el sistema de llamada intensificada a grupos (LIG) de Inmarsat, a través del servicio SafetyNET, para tales transmisiones, cuando el buque se encuentre en zonas con riesgo de ataque o aproximándose a las mismas”*³⁸, los propietarios garantizarán que se dispone permanentemente de un receptor del LIG adecuadamente configurado. Los propietarios también deberán examinar la posibilidad de instalar un receptor especializado para este cometido, es decir, un receptor que no esté incorporado a una estación costera utilizada con fines comerciales, a fin de garantizar así que no se pasan por alto transmisiones de carácter urgente.

³⁸ <http://www.inmarsat.com/about/Newsroom/00024058.aspx?language=EN&textonly=False>
Revista Seaways, artículo Getting tough enero 2002

En la circular MSC/Circ.597, distribuida en agosto de 1992, la Organización Marítima Internacional (OMI) recomienda que *“los informes sobre ataques de piratas o ladrones armados se envíen al correspondiente centro coordinador de salvamento (CCS) de la zona.*

*La misma circular recomienda también a los Gobiernos que adopten medidas para que tales centros puedan remitir los informes sobre ataques a las fuerzas de seguridad pertinentes.”*³⁹

Si se observan movimientos sospechosos que puedan conducir a un ataque inminente, se aconseja al buque que establezca contacto con el correspondiente CCS y/o las estaciones radioeléctricas que puedan haber recomendado las autoridades locales en determinadas zonas.

Cuando el capitán considere:

- Que los **movimientos de la nave extraña pueden constituir un peligro directo para la navegación**, se deberá examinar la posibilidad de transmitir un "mensaje de peligro" a "todas las estaciones (CQ)", en tanto que aviso a otros buques que se encuentren en las inmediaciones, así como de alertar a los correspondientes CCS.

Los mensajes de peligro se deberán transmitir empleando un lenguaje claro, en una frecuencia de trabajo de ondas métricas, a continuación de un anuncio en el canal 70 de ondas métricas utilizando la prioridad de "seguridad". Todas estas medidas irán precedidas de la señal de seguridad (*Sécurité*).

-Cuando, en su opinión, **existan pruebas irrefutables de que la seguridad del buque está amenazada**, el capitán deberá ponerse en contacto inmediatamente con el CCS pertinente o con las estaciones radioeléctricas que puedan haber recomendado las autoridades locales y si lo considera adecuado, autorizar la transmisión de un "mensaje urgente" a "todas las estaciones" a través del canal 16 de ondas métricas, 2 182 kHz o de cualquier otro servicio de comunicaciones que considere conveniente o que puedan haber recomendado las autoridades locales; por ejemplo, INMARSAT, etc.

Todos estos mensajes irán precedidos de la correspondiente señal de urgencia (PAN PAN) y/o de una llamada selectiva digital en el canal 70 de ondas métricas y/o de 2 187,5 kHz utilizando la categoría de "urgente para todos los buques".

-**Si el ataque no tiene lugar** y se ha utilizado la señal de urgencia. El buque deberá cancelar el mensaje tan pronto como perciba que ya no es necesario adoptar medidas al respecto. Este mensaje de cancelación deberá estar dirigido, asimismo, "a todas las estaciones".

-**Si se produce un ataque**, y el capitán opina que el buque o la tripulación se encuentran en peligro grave e inminente y que requieren ayuda inmediata, deberá

³⁹ http://www.imo.org/includes/blast_bindoc.asp?doc_id=941&format=pdf

autorizar la transmisión de un mensaje de socorro, precedido de las correspondientes alertas de socorro (MAYDAY, LSD, etc.), utilizando para ello todos los sistemas de radiocomunicaciones disponibles.

El correspondiente CCS deberá acusar recibo e intentar establecer comunicación

Los capitanes deberán tener presente que la señal de socorro sólo debe usarse en caso de peligro inminente y que su utilización, debido a razones menos urgentes, podría resultar en que no se prestara suficiente atención a las llamadas de los buques que realmente necesitan ayuda inmediata.

Esta señal deberá utilizarse con mesura y discreción para evitar que se subestime en el futuro.

Cuando no se justifique plenamente la transmisión de una señal de socorro, se recurrirá a la señal de urgencia. Esta última tiene prioridad sobre todas las comunicaciones, excepto las de socorro.

7.2.5.-Alumbrado

Los buques deberán estar dotados del máximo alumbrado posible en tanto que no comprometa la seguridad de la navegación, teniendo en cuenta particularmente las disposiciones de **la regla 20 b) del Reglamento de Abordajes, 1972.**

“Las Reglas relativas a las luces deberán cumplirse desde la puesta del sol hasta su salida, y durante ese intervalo no se exhibirá ninguna otra luz, con la excepción de aquellas que no puedan ser confundidas con las luces mencionadas en este Reglamento o que no perjudiquen su visibilidad o carácter distintivo, ni impidan el ejercicio de una vigilancia eficaz.”⁴⁰

Las luces de proa y de los costados permanecerán encendidas, si no se pone en peligro la navegación. Cuando el buque esté navegando, las luces de cubierta estarán apagadas, ya que, de lo contrario, otros buques podrían suponer que el buque en cuestión está fondeado.

La zona de popa puede iluminarse mediante reflectores de haz amplio. Se podrán utilizar sistemáticamente los proyectores de luces para señales a fin de localizar embarcaciones sospechosas, utilizando para ello, si fuera posible, el radar.

En tanto sea factible, los miembros de la tripulación que presten servicio fuera de las zonas de seguridad del buque, cuando éste se encuentra en puerto o fondeado, deberán permanecer a la sombra y evitar aparecer a contraluz de las luces de cubierta, ya que esto podría convertirlos en objetivos de captura por parte de los atacantes que en ese momento se estén aproximando.

⁴⁰ <http://www.directemar.cl/reglamar/publica-es/tm/TM-042.pdf>

Se ha propuesto que los buques naveguen sin ningún alumbrado, a excepción de las luces de navegación obligatorias. De ese modo se podría evitar que los atacantes fijaran puntos de referencia al acercarse a un buque. Además, el hecho de encender las luces en el momento de que los atacantes se estén aproximando, podría advertirlos de que han sido vistos, deslumbrarlos y disuadirlos de su cometido. No obstante, es difícil que a bordo de un buque mercante no haya ningún alumbrado.

La eficacia de esta propuesta dependerá en última instancia, en parte, de la claridad de la noche, pero, fundamentalmente, de la vigilancia de la tripulación del buque.

En nuestra opinión, si bien el encendido repentino de las luces del buque puede asustar o deslumbrar a los atacantes, también puede poner en desventaja a la tripulación en un momento determinante, debido a la pérdida temporal de su visión nocturna. Por consiguiente, esta propuesta no nos parece muy recomendable. Pero si creemos en el poder de la luz para disuadir a los atacantes, por eso los proyectores de luces para señales enfocados en la dirección donde se haya detectado alguna nave sospechosa, entendemos que es la opción más efectiva y segura.

7.2.6.-Alarmas

Al aproximarse los atacantes se harán sonar las señales de alarma, incluida la sirena del buque.

Las alarmas y señales de respuesta pueden disuadir a los atacantes. Las señales de alarma o los anuncios del lugar por el cual los atacantes pueden embarcar, o embarcaron, ayudarán quizás a los tripulantes que se encuentren en lugares expuestos a elegir la ruta más conveniente para regresar a una zona segura.

7.2.7.-Utilización de bengalas como señales de socorro

Las únicas bengalas que el buque está autorizado a llevar a bordo son las destinadas a utilizarse en caso de que esté en peligro y requiera asistencia inmediata. Como sucede con el uso indebido de la señal de socorro en el sistema de radiocomunicaciones, la utilización de bengalas como señales de socorro para alertar a los buques, más que para hacerles saber que un buque corre un peligro grave e inminente, puede reducir su eficacia en situaciones en que se prevea utilizarlas y actuar en consecuencia. A fin de alertar a los buques acerca del riesgo de ataques, se deberá recurrir a las transmisiones radioeléctricas, en vez de utilizar bengalas como señales de socorro. Únicamente se recurrirá a las bengalas cuando el capitán considere que las acciones de los atacantes constituyen un peligro inminente para su buque.

7.2.8.-Maniobras de evitación

Siempre que no se comprometa la seguridad de la navegación, los capitanes deberán considerar la posibilidad de repeler las embarcaciones atacantes que se aproximen mediante metidas bruscas de timón. El efecto de las olas y los bigotes producidos por la proa puede disuadir a los posibles atacantes y dificultarles la tarea de enganchar bicheros o de aferrarse al buque mediante barras de hierro. No se realizarán maniobras de este tipo en aguas restringidas, con mucho tráfico o próximas a la costa, o por buques que, debido a su calado, estén obligados a navegar en las derrotas de aguas profundas restringidas de, por ejemplo, los estrechos de Malaca y de Singapur. Es por eso que como ya he dicho, un buque fondeado es el más vulnerable, ya que en pocas ocasiones, hemos tenido noticia de ataques piratas en mar abierto.

7.2.9.- Utilización de mangueras

También debería examinarse la posibilidad de utilizar mangueras para agua, aunque puede resultar difícil manejarlas en caso de que al mismo tiempo se estén realizando maniobras de evitación. La utilización de agua a una presión igual o superior a 80 libras por pulgada cuadrada en ocasiones ha permitido disuadir y repeler a los atacantes. En esta situación los atacantes no sólo deberán luchar contra el chorro de agua, sino que su bote se podrá ver inundado y, como resultado de esta inundación, los motores y los sistemas eléctricos averiados. Se deberá considerar la posibilidad de instalar dispositivos especiales para apuntar las mangueras a objetivos determinados que también protejan a quienes las estén utilizando. Se podrían juntar varias mangueras contra-incendios y atarse de modo que puedan recibir agua a presión en un intervalo breve de tiempo, en caso de que se detecte un posible ataque.

El empleo de maniobras de evitación y de mangueras debe responder a la determinación de disuadir a los atacantes o de retardar su embarco, para permitir que todos los miembros de la tripulación se refugien en zonas seguras. La repetición de metidas bruscas de timón mientras los atacantes están a bordo puede minar su convicción de que puedan regresar a sus embarcaciones en condiciones de seguridad, y persuadirlos para que desembarquen rápidamente. Sin embargo, respuestas de este tipo pueden dar lugar a represalias por parte de los atacantes si éstos apresan a miembros de la tripulación, y no deberá recurrirse a las mismas a menos que el capitán esté convencido de que puede utilizarlas para su beneficio y sin crear riesgos para las personas que se encuentran a bordo. Estas maniobras no deberán utilizarse cuando los atacantes hayan capturado a miembros de la tripulación.

7.2.10.-Armas de fuego

La OMI desaconseja firmemente llevar y utilizar armas de fuego con fines de protección personal o del buque.

*“El transporte de armas a bordo de los buques puede alentar a los atacantes a llevar armas de fuego, intensificando así la peligrosidad de la situación, y, además, cualquier arma de fuego que haya a bordo puede convertirse en un atractivo objetivo de los atacantes”*⁴¹. La utilización de armas de fuego requiere capacitación y aptitudes especiales, y el riesgo de accidentes causados por armas de fuego transportadas a bordo de un buque es muy alto. En determinadas jurisdicciones, la muerte de un ciudadano puede tener consecuencias imprevistas, inclusive para una persona que considera que ha actuado en legítima defensa.

7.3.-Atracados en puerto.

En las zonas donde se producen ataques es importante limitar, registrar y controlar a las personas que tienen acceso al buque cuando éste se encuentra en puerto o fondeado.

-La toma de fotografías de quienes embarcan puede constituir un medio útil de disuasión o de ayuda para identificar a los atacantes que pueden haber tenido acceso al buque antes de llevar a cabo el ataque. Sólo será necesario revelar la película si se hubiese producido un ataque.

-Habida cuenta de que los atacantes pueden valerse de su conocimiento de los manifiestos de carga para elegir sus objetivos, deben realizarse todos los esfuerzos posibles para limitar la distribución de documentos que proporcionen información sobre las cargas a bordo o su ubicación en el buque.

-Antes de que se haga a la mar, el buque será exhaustivamente registrado, y se cerrarán y vigilarán todas las puertas o puntos de acceso. Esto es particularmente importante respecto del puente, la sala de máquinas, el puesto de gobierno y otras zonas vulnerables.

Posteriormente, se vigilarán periódicamente las puertas y los puntos de acceso. Será necesario examinar cuidadosamente los medios de vigilancia de las puertas o puntos de acceso que deban utilizarse en caso de una emergencia a bordo. No se deberá comprometer la seguridad del buque ni de la tripulación.

⁴¹ Periódico El Vigía, artículo “Mangueras a presión contra los filibusteros” 10/05/2004

-Los guardias de seguridad empleados en el puerto o en el fondeadero a bordo de distintos buques deberán comunicarse entre sí y con las autoridades portuarias durante su guardia. La responsabilidad de verificar la competencia de los guardias corresponde a las compañías de personal de seguridad, las que, a su vez, serán objeto de dicha verificación por parte de las autoridades pertinentes.

7.4.-Las fases de sospecha de ataque pirata.

7.4.1.-Identificación de un buque sospechoso de piratería.

La sospecha de que se vaya a producir un ataque, por anticipado, debe constituir la primera línea de defensa. Si la vigilancia y observación han sido efectivas, se descubrirá rápidamente la presencia de cualquier embarcación pirata o de ladrones armados.

Durante esta fase se deberá informar al respecto, por conducto del CCS, a las fuerzas de seguridad del Estado ribereño o costero más próximo y, para ello, se utilizará el formato de mensaje de los buques, que se adjunta en el apartado 8.5.1.

Asimismo, se deberá avisar a la tripulación del buque, quienes, si no se encuentran ya en sus puestos de defensa, deberán dirigirse a los mismos. Como ya he dicho, en primer lugar se deberá recurrir al alumbrado, a las maniobras de evitación y al uso de mangueras.

7.4.2.-Certeza de una tentativa de acto de piratería o de robo a mano armada

Si todavía no se ha establecido contacto con las fuerzas de seguridad del Estado ribereño, se deberá intentar hacerlo en esta fase. Se ultimarán los preparativos de la tripulación y, cuando las normas de tráfico marítimo locales lo permitan, los buques que estén siendo objeto de un ataque utilizarán una combinación de señales acústicas y luminosas para avisar a otros buques que se encuentren en las proximidades acerca de la inminencia de un ataque. Si las condiciones de navegación lo permiten, se seguirá maniobrando enérgicamente y se mantendrá la máxima velocidad.

7.4.3.- La embarcación pirata está próxima o en contacto con el buque.

En la zona de embarco se seguirán utilizando mangueras. Quizás sea posible soltar los bicheros y las barras de hierro, en tanto que no se ponga en peligro a la tripulación del buque innecesariamente.

7.4.4.-Los piratas armados comienzan a embarcar

En esta fase el tiempo es fundamental, y, tan pronto como se determine que el embarco de los atacantes es inevitable, se ordenará a toda la tripulación que se dirija a las zonas seguras correspondientes.

7.4.5.-Los piratas armados han conseguido embarcar

La detección de posibles ataques, por anticipado, debe constituir la primera línea de defensa y las medidas para evitar que los atacantes lleguen a embarcar la segunda; no obstante, habrá casos en que los atacantes consigan embarcar. La mayoría de los piratas y ladrones armados son oportunistas al acecho de un objetivo fácil, y es posible que no dispongan del tiempo deseado, particularmente si la tripulación sabe que se hallan a bordo y está dando la alarma. No obstante, los atacantes pueden intentar compensar la escasez de tiempo agravando sus amenazas o actuando con mayor violencia.

Cuando los atacantes se encuentren a bordo, las medidas que tomen el capitán y los tripulantes deberán estar destinadas a:

- .1 conseguir el mayor grado de seguridad posible para las personas que estén a bordo;
- .2 tratar de garantizar que la tripulación siga controlando el gobierno del buque; y
- .3 conseguir que los atacantes desembarquen lo antes posible.

Las opciones de que dispongan el capitán y la tripulación dependerán del grado en que los atacantes hayan logrado controlar el buque, por ejemplo, llegando al puente o a la sala de máquinas o aprehendiendo miembros de la tripulación a quienes pueden amenazar para obligar al capitán o a la tripulación a cumplir sus órdenes. No obstante, aun cuando toda la tripulación se encuentre en zonas seguras, el capitán siempre tendrá que tener en cuenta el riesgo que los atacantes pueden hacer correr al buque fuera de dichas zonas, por ejemplo, utilizando bombas incendiarias para provocar un incendio en un petrolero o en un quimiquero.

Si el capitán está convencido de que toda su tripulación se encuentra en las zonas seguras y de que los atacantes no pueden acceder a las mismas o, mediante los actos que puedan cometer fuera de esas zonas, no representan un riesgo inminente para todo el buque, podrá considerar la posibilidad de realizar maniobras de evitación del tipo mencionado anteriormente para incitar a los atacantes a que regresen a su embarcación.

La opción de un contraataque por parte de una tripulación bien organizada ha conseguido, en el pasado, persuadir a los atacantes a abandonar el buque, pero esta táctica sólo es apropiada si no entraña riesgos para la tripulación. Para intentar llevar a cabo una medida de este tipo, el capitán tiene que saber con certeza en qué lugar del buque se encuentran los atacantes, que no llevan armas de fuego u otras armas mortíferas y que el número de tripulantes que participan en la operación excede ampliamente del número de atacantes a los que habrán de enfrentarse. Si el grupo de contraataque puede utilizar mangueras de agua, sus probabilidades de éxito aumentarán.

El objetivo de la operación deberá ser incitar a los atacantes a regresar a su embarcación.

Los miembros de la tripulación no intentarán interponerse entre los atacantes y su embarcación ni tratarán de capturarlos, pues esto podría inducirlos a oponer mayor resistencia, lo cual, a su vez, aumentaría el riesgo que corren los miembros del grupo de contraataque. Una vez fuera de la zona segura, los miembros del grupo de contraataque deberán permanecer siempre juntos. La persecución de un atacante por parte de un solo miembro de la tripulación puede resultar una idea atractiva, pero si, como consecuencia de ello, el tripulante queda aislado y es apresado por los atacantes, serán éstos quienes tengan ventaja.

Los tripulantes deberán actuar de manera conjunta y estar en comunicación permanente con el puente, y se les ordenará regresar si sus vías de retirada a una zona segura están amenazadas.

Si la tripulación apresa a un atacante, éste será recluido en un lugar seguro y se le tratará adecuadamente. Asimismo, se tomarán las medidas oportunas para ponerlo lo antes posible bajo custodia de las fuerzas de seguridad de un Estado ribereño. Toda prueba relativa a sus actividades se entregará también a las autoridades que se hagan cargo de su custodia.

7.4.6.-Los piratas comienzan a imponerse y apresan a uno o varios miembros de la tripulación del buque

Si los atacantes han logrado apoderarse de la cámara de máquinas o del puente, han capturado a miembros de la tripulación o sus actos pueden constituir una amenaza inminente para la seguridad del buque, el capitán o el oficial a cargo no deberán perder la calma y, si es posible, tratarán de negociar con los atacantes a fin de lograr que la tripulación siga controlando el gobierno del buque, se liberen a los rehenes que hubiesen tomado sanos y salvos y los atacantes abandonen el buque lo antes posible.

En muchas circunstancias, el cumplimiento de las exigencias de los atacantes constituirá la única alternativa prudente, no dando lugar a la resistencia u obstrucción de cualquier actuación ya que podría resultar peligrosa. Y tal y como dice el manual del ISM sobre el procedimiento a seguir en estos casos *“no se debe arriesgar la seguridad del personal de abordo”*⁴².

En caso de que los atacantes logren apoderarse temporalmente del buque, la tripulación deberá dejar funcionando la televisión en circuito cerrado, cuando sea posible y no represente ningún riesgo.

Como se han presentado situaciones en que toda la tripulación ha sido encerrada, deberá examinarse la posibilidad de ocultar equipo en zonas donde se podría retener a la tripulación para facilitar su rápida huida.

⁴² Revista Seaways, artículo Piracy and armed robbery enero 2002

7.4.7.-Los piratas han robado bienes, dinero, etc.

En esta fase, es fundamental que los piratas/ladrones armados estén convencidos de que se les ha dado todo lo que pedían; la certeza de que no se les ha ocultado nada puede persuadirlos a que abandonen el buque.

7.4.8.-Los piratas comienzan a desembarcar

Si la tripulación se encuentra en lugares seguros, no será prudente que salgan de los mismos hasta que se haya confirmado que los piratas han abandonado el buque.

7.4.9.-Los piratas han desembarcado

Una señal emitida por la sirena del buque, y prevista de antemano, puede dar a la tripulación el aviso de "fuera de peligro".

7.4.9.1.-Medidas que deben adoptarse después de un ataque y notificación de sucesos.

Inmediatamente después de que se haya recobrado la seguridad del buque y de la tripulación se deberá enviar un informe del ataque (informe complementario, como se indica en los formatos de los mensajes de los buques, que figuran en el apéndice 2) al CCS correspondiente y, a través del mismo, a las fuerzas de seguridad del Estado ribereño interesado. Además de proporcionar información sobre la identidad y situación del buque, también se informará, cuando proceda, acerca de las lesiones sufridas por la tripulación o los daños ocasionados al buque y la dirección en que partieron los atacantes, junto con una breve indicación de su número y, si es posible, una descripción de su embarcación.

Si la tripulación hubiese apresado a un atacante, esta circunstancia también deberá figurar en el informe.

Si como consecuencia del ataque, se hubiera producido la muerte de alguna persona a bordo del buque o alguien hubiese sufrido lesiones graves, o el buque hubiera resultado significativamente dañado, se deberá notificar inmediatamente a la Administración marítima del buque en cuestión.

En cualquier caso, es fundamental presentar un informe del ataque para que la Administración marítima del buque pueda adoptar las consiguientes medidas.

Toda grabación del suceso mediante televisión en circuito cerrado u otro medio deberá guardarse. Si es posible, las zonas donde se hayan producido daños o robos se aislarán, y los miembros de la tripulación no tendrán acceso a las mismas hasta que las fuerzas de

seguridad de un Estado ribereño lleven a cabo un examen forense de ellas. Se pedirá a los miembros de la tripulación que hayan estado en contacto con los atacantes que preparen un informe individual sobre su experiencia señalando, en particular, toda característica distintiva que pudiera ser de utilidad para la posterior identificación de los atacantes.

También se preparará un inventario completo, incluyendo una descripción de todos los efectos o equipos personales robados con sus números de serie, en caso de conocerse.

Tan pronto como sea posible después del suceso, se enviará un informe completo sobre el mismo a las autoridades del Estado ribereño en cuyas aguas se produjo el ataque o, si éste tuvo lugar en alta mar, a las autoridades del Estado ribereño más próximo. Toda petición formulada por las autoridades competentes del Estado ribereño, a fin de que se permita al personal de las fuerzas de seguridad subir a bordo, tomar declaraciones a los miembros de la tripulación y llevar a cabo investigaciones forenses y de otro tipo, será debidamente considerada. Se proporcionarán copias de toda grabación efectuada por televisión en circuito cerrado, fotografías, etc., en caso de disponer de las mismas.

Los buques tomarán las precauciones y aplicarán los procedimientos necesarios para garantizar la rápida notificación de cualquier caso de ataque o tentativa de ataque a las autoridades de los Estados ribereños interesados a fin de aumentar las probabilidades de que las fuerzas de seguridad apresen a los agresores.

Todo informe presentado a un Estado ribereño también será remitido, tan pronto como sea posible, a la Administración marítima del buque en cuestión, la cual posteriormente recibirá, asimismo, un informe completo sobre el suceso, incluyendo los pormenores de las medidas complementarias adoptadas y de las dificultades que puedan haber surgido. Este informe podrá utilizarse en el marco de todo contacto de carácter diplomático que el Estado de abanderamiento entable con el Gobierno del Estado ribereño en cuyas aguas ocurrió el suceso, y también constituirá la base del informe para la OMI.

En el apartado 8.5.2 se encuentra el “formato de notificación a la OMI a través de las Administraciones marítimas o las organizaciones internacionales.” De hecho, la falta actual de informes adecuados y precisos sobre los ataques está repercutiendo directamente en la capacidad de actuación de los Gobiernos y de las organizaciones internacionales. Los informes también pueden ser útiles en el futuro para perfeccionar y actualizar cualquier información destinada a los buques.

También se informará al CCS, al Estado ribereño y a la Administración marítima del buque, aun cuando el ataque haya sido infructuoso.

La utilización de los CCS, evitará dificultades en las comunicaciones.

7.4.10.-Salida de las zonas de riesgo de piratería

Al abandonar las zonas de riesgo de piratería, los capitanes se asegurarán de que los espacios que, por razones de seguridad, deban estar abiertos, efectivamente lo estén, las mangueras que se hubiesen atado se desaten y se readoptan las prácticas habituales de guardia y alumbrado.

7.5.- Impresos de mensajes normalizados de los buques

Los impresos de mensajes normalizados de los buques se utilizarán para todos los informes iniciales o complementarios de alerta sobre piratería o robos a mano armada.

7.5.1.-“Formato de los mensajes de los buques”⁴³

-Mensaje inicial

Alerta de ataque pirata/robo a mano armada

1.- Nombre del buque, distintivo de llamada, número IMO, ID INMARSAT (más código de la región marítima) e ISMM

MAYDAY/ALERTA DE SOCORRO (véase la nota)
SEÑAL DE URGENCIA
ATAQUE PIRATA/ROBO A MANO ARMADA

2.-Situación del buque (y hora de la situación UTC)
Latitud Longitud
Velocidad KTS

3.-Naturaleza del suceso

Nota: Se prevé que este mensaje sea de socorro puesto que el buque o las personas estarán en peligro grave o inminente al ser atacados. Cuando no sea éste el caso, se omitirán las palabras MAYDAY/ALERTA DE SOCORRO.

La utilización de la prioridad de socorro (3) del sistema de INMARSAT no requerirá la inclusión de las palabras MAYDAY/ALERTA DE SOCORRO.

Informe complementario

- Alerta de ataque pirata/robo a mano armada

1 Nombre del buque, distintivo de llamada, número IMO

2 Referencia inicial ALERTA PIRATA/ROBO A MANO ARMADA

3 Situación del suceso
Latitud Longitud
Nombre de la zona

4 Pormenores del suceso, por ejemplo:

⁴³ http://www.imo.org/includes/blast_bindoc.asp?doc_id=941&format=pdf

¿Estaba el buque navegando, fondeado o atracado?
Método de ataque
Descripción/número de embarcaciones sospechosas
Número y breve descripción de los piratas/ladrones
¿Qué tipo de armas llevaban los piratas/ladrones?
Otra información (por ejemplo, idioma hablado)
Lesiones sufridas por la tripulación y los pasajeros
Daños del buque (¿qué parte del buque fue atacada?)
Breve descripción de los bienes/carga robados
Medidas adoptadas por el capitán y la tripulación
¿Se notificó el suceso a las autoridades costeras y a quién?
Medidas adoptadas por el Estado ribereño

5 Últimos movimientos observados de la embarcación sospechosa/pirata, por ejemplo:
Fecha/hora/rumbo/situación/velocidad

6 Asistencia necesaria

7 Medio de comunicación con el buque que notifica un ataque, por ejemplo:
Radioestación costera correspondiente
Ondas decamétricas/ondas hectométricas/ondas métricas
ID INMARSAT (más código de la región marítima)
ISMM

8 Fecha/hora del informe (UTC)

7.5.2.-Formato de notificación a la OMI a través de las administraciones marítimas y las organizaciones internacionales.

1.-Nombre del buque y Número IMO
Tipo de buque
Pabellón

2.-Arqueo bruto

3.- Fecha y hora

4.-Latitud Longitud
Nombre de la zona
¿Estaba el buque navegando, fondeado o atracado?

5.- Método de ataque
Descripción/número de embarcaciones sospechosas
Número y breve descripción de los piratas/ladrones
¿Qué tipo de armas llevaban los piratas/ladrones?
Otra información (por ejemplo, idioma hablado)

- 6.- Lesiones sufridas por la tripulación y los pasajeros
Daños del buque (¿qué parte del buque fue atacada?)
Breve descripción de los bienes/carga robados
- 7.- Medidas adoptadas por el capitán y la tripulación
- 8.- ¿Se notificó el suceso a las autoridades costeras y a quién?
- 9.- Estado u organización internacional que presenta la notificación
- 10.- Medidas adoptadas por el Estado ribereño

7.5.3.- Símbolos para las descripciones en los informes, de las fases relativas a los viajes en zonas de riesgo de piratería.

- A Aproximación a una zona de riesgo de piratería (una hora antes de entrar en la zona)
- B Entrada en una zona de riesgo de piratería
- C Navegación en una zona de riesgo de piratería, pero no detección de ningún buque sospechoso de piratería/robos a mano armada
- D Navegando en una zona de riesgo de piratería: detección de un buque sospechoso de piratería
- E Certeza de una tentativa de acto de piratería o de robo a mano armada
- F La embarcación de los piratas está próxima o en contacto con el buque
- G Los piratas comienzan a embarcar
- H Los piratas han conseguido embarcar
- I Los piratas tienen a uno o varios miembros de la tripulación del buque bajo su control/custodia
- J Los piratas han accedido al puente o a la oficina del capitán
- K Los piratas han robado bienes/dinero, etc.
- L Los piratas comienzan a desembarcar
- M Los piratas han desembarcado
- N La embarcación pirata ya no está en contacto con el buque
- O El buque sale de la zona de riesgo de piratería

7.6.-Decálogo de seguridad

*“Resumen de las fases de los actos de piratería y modo en el que pueden o no desarrollarse”.*⁴⁴

1 Vigilar el buque y la carga

El capitán tiene la obligación de velar por la carga y de adoptar medidas de precaución para garantizar la seguridad total del buque, así como de las actividades realizadas a bordo por la tripulación u otras personas empleadas en el buque.

Todos los miembros de la tripulación deberán cooperar, por su propio interés, en las operaciones de vigilancia, informando al oficial de guardia de toda actividad sospechosa.

2 Alumbrar el buque y su costado

Se deberá mantener el alumbrado del buque, particularmente en su costado exterior y a lo largo de la cubierta, utilizando reflectores de gran potencia. La mala visibilidad afecta negativamente la actuación de los encargados de la guardia, favoreciendo así los actos ilícitos. No se deberán olvidar las recomendaciones que figuran en **las reglas 2 y 30 del Reglamento internacional para prevenir los abordajes (COLREG)**.

3 Establecer comunicación para recibir asistencia exterior

Siempre que sea posible, se deberá instalar una línea telefónica de fácil acceso para el encargado de la guardia o el miembro de la tripulación de servicio. Se pedirá asistencia por teléfono.

También se deberá tener presente la lista de estaciones que tienen un servicio de guardia permanente en el canal 16 de ondas métricas. Estas estaciones pueden transmitir la petición de asistencia a las autoridades competentes.

4 Controlar los accesos a la carga y a los lugares habitables

El camarote del capitán es uno de los objetivos principales de los asaltantes que buscan dinero y la llave maestra de otros lugares habitables, para robar los efectos de valor personales de la tripulación y el equipo náutico del puente. Los camarotes y otros lugares habitables se deberán mantener cerrados siempre que sus ocupantes estén ausentes.

⁴⁴ Cuaderno profesional marítimo nº 261 noviembre 2005

Normalmente, la carga sólo será objeto de robo o hurto si los delincuentes conocen previamente el contenido, a través de información recogida por personas poco escrupulosas que tienen acceso al conocimiento de embarque.

Se deberá tratar de estibar los contenedores con carga valiosa de modo que se obstruyan sus aberturas, y aislar los medios de acceso al buque, así como los accesos a las zonas interiores, a fin de establecer una única vía de entrada y salida con un encargado de guardia para mayor seguridad.

5 Mantener los portillos cerrados

Los portillos abiertos pueden constituir un medio de fácil acceso al buque para los delincuentes hábiles. Por consiguiente, siempre se deberán cerrar al salir del buque. También se deberá tratar de mantener cerrados los accesos a las zonas interiores, garantizando así que la entrada y salida se efectúan por la pasarela de desembarco, vigilada por el encargado de la guardia.

6 No dejar objetos de valor a la vista

Se deberá tratar de limitar las oportunidades de robo, guardando todo el equipo portátil que no se esté utilizando. Los objetos de valor que se dejen a la vista incitarán al robo a los ladrones oportunistas, razón por la cual deberán guardarse en un lugar seguro, bajo llave.

7 Mantener levantadas las pasarela de desembarque.

Cuando el buque esté fondeado y en puerto, se deberá dificultar el acceso al mismo manteniendo las pasarelas de desembarque y las escalas de gato levantadas. En el puerto, sólo se deberá bajar la pasarela de desembarque hacia el muelle.

8 En caso de ataque

I - no se dudará en hacer sonar la alarma general del buque en caso de amenaza de ataque;

II - se tratará de mantener un alumbrado adecuado para deslumbrar a los atacantes, en caso de que personas extrañas al buque intenten escalar por el costado;

III - se dará la alarma, a través del canal 16 de ondas métricas, a los buques que se encuentren en la zona y al sistema de guardia permanente de las autoridades en tierra (se deberá mencionar la infraestructura existente en el puerto).

La eficacia de la asistencia que presten las fuerzas de seguridad estará en función de la prontitud con que se dé la alarma;

IV - se dará la alarma con golpes intermitentes de la sirena y se utilizarán los sistemas visuales, sirviéndose de reflectores y de cohetes de señalización;

V - si corresponde, y a fin de proteger las vidas de quienes se encuentren a bordo, se tomarán medidas para repeler el embarco de los atacantes, utilizando para ello reflectores potentes a fin de deslumbrar a los agresores o arrojando chorros de agua o cohetes de señalización en dirección de las zonas de embarco; y

VI - no se tratará de realizar actos heroicos.

9 Mantener a los encargados de la guardia contratados bajo la supervisión del oficial de guardia

El servicio de guardia deberá ser bueno. Los encargados de la guardia deberán pedir identificación a todas las personas que suban y bajen del buque. La tripulación deberá cooperar en las operaciones de vigilancia. No se deberá permitir que el encargado de la guardia abandone la pasarela de embarque, a menos que sea sustituido por otro o por un miembro de la tripulación.

10 Notificar a la policía cualquier suceso de robo, hurto o ataque

Los sucesos relacionados con asaltos o robos se deberán notificar a las fuerzas de seguridad, a fin de que se adopten las medidas jurídicas pertinentes.

Esta información permitirá que se estudien las medidas que deban adoptarse para prevenir y combatir estos delitos, contribuyendo así a garantizar la seguridad de la tripulación y del buque.

8.- LAS AUTORIDADES LOCALES Y LA INSEGURIDAD PORTUARIA.

Las autoridades portuarias son, por lo general, constituidas por el estado y por lo tanto dependientes de él.

Están regidas por la legislación estatal que normalmente facilita el desarrollo del frente marítimo para crear zonas de esparcimiento, transporte, así como también facilita la explotación de las instalaciones mediante la venta, arrendamiento y estudios de proyectos sobre la explotación de la costa.

Estos proyectos pueden incluir cualquier terreno cercano a las instalaciones portuarias, todo edificio, estructura, maquinaria, equipo, mobiliario, instalaciones o bienes personales.

Es por ello que la autoridad portuaria, no sólo tiene el deber de crear estas zonas, mantenerlas y mejorarlas; sino que debe gestionar, los muelles e instalaciones que el puerto precise en cada momento, como el suministro de agua corriente, una red ferroviaria interna en conexión con la externa (lanzaderas), sin olvidar las instalaciones de terminales, muelles, zonas de amarres, instalaciones de carga y descarga y otras instalaciones conexas como pueden ser los puertos deportivos, instalaciones de navegación, acuáticas, de entretenimiento y deportes o para la pesca, también tiene el poder y el deber de supervisar los pabellones, auditorios, almacenes, fábricas, plantas de fabricación, plantas industriales, oficinas comerciales y otras edificios e instalaciones que se encuentren ubicadas dentro del recinto portuario.

Algunas autoridades portuarias gestionan y mantienen los puentes, túneles, terminales de autobuses, aeropuertos, rieles.

Por norma general un puerto es fundamental para el crecimiento del comercio y el transporte. A través de sus instalaciones y servicios las empresas son capaces de crecer.

“La prestación segura y eficaz de sus servicios y viajes que amparan durante sus escalas, es uno de los principales objetivos de una autoridad portuaria.”⁴⁵

⁴⁵ <http://definitions.uslegal.com/p/port-authority/>

Sin embargo, las autoridades portuarias de algunos países no siempre consiguen prestar sus servicios con la seguridad adecuada.

En el cuadro que presentamos a continuación se demuestra, según datos extraídos del informe anual 2006 de la IMO sobre piratería y robo a mano armada en buques, que en algunos países la inseguridad marítima y también la portuaria son un problema que no disminuye.

	Actos de piratería		Total
	cometidos	frustrados	Incidentes
Estrecho de Malacca			
En aguas internacionales	5	4	
En aguas territoriales	3	1	
En zonas e instalaciones portuarias	8	1	
	16	6	22
Mar de la China			
En aguas internacionales	12	5	
En aguas territoriales	14	9	
En zonas e instalaciones portuarias	24	2	
	50	16	66
Océano Indico			
En aguas internacionales	1	1	
En aguas territoriales	11	5	
En zonas e instalaciones portuarias	26	9	
	38	15	53
Africa Occidental			
En aguas internacionales	5	5	
En aguas territoriales	8	0	
En zonas e instalaciones portuarias	13	0	
	26	5	31
Sudamérica			
En aguas territoriales	10	1	
En aguas territoriales	0	0	
En zonas e instalaciones portuarias	7	2	
	17	3	20

Cuadro de la autora

Como podemos apreciar en todos los países estudiados, hay mayor número de actos de piratería perpetrados, que de frustrados. Ello nos hace ver como es de difícil garantizar la seguridad de los buques en según que zonas del planeta, aún y encontrándose en zonas donde la correspondiente autoridad portuaria tiene facilidades para actuar.

Aunque en muchos casos nos encontramos con corrupción y mafias dentro del propio organismo y trabajadores del puerto.

Un ejemplo claro de ello se describe en un artículo sobre Buenaventura. Donde se relata como contrabandistas y narcotraficantes acceden a las cargas de los buques, entrantes, fondeados o ya amarrados.⁴⁶

El principal problema era la facilidad con la que todo el mundo podía acceder a la información. Ya que en la misma Terminal se disponían unos carteles, diez días antes de la escala del buque, con el detalle de la mercancía que se importaba y el E.T.A. actualizado.

En una época en que el país se encontraba sometido a una profunda pobreza, tal y como dice el artículo *“Si la tripulación y la mercancía logran llegar a su destino, difícilmente se salvarán de la Terminal”*.

En el puerto de Buenaventura, trabajan 1200 empleados de Puertos de Colombia, entre ellos estibadores, chequeadores, bodegueros. Son personas que cargan, descargan, revisan, abren, cierran, investigan mercancías. En el artículo hablan además de personas que, sin empleo y mediante un carné, consiguen entrar en el recinto portuario en espera de un trabajo extra, o simplemente los llamados *“raviolis”*, o ladrones que compran o falsifican carnés de puertos y se mezclan entre los trabajadores para ver que pueden sacar, mediante el empleo de tenedores, cuchillos o cualquier arma punzante que les facilite romper las cargas.

El artículo afirma que en la Terminal de Buenaventura, con una población flotante de 10.000 personas, sólo se puede garantizar la honestidad de un porcentaje mínimo.

El comandante de la Policía Portuaria, alegaba que no tienen forma de diferenciar los documentos falsificados de los legales. Aunque según comenta el artículo, es bien sabido por la población, que el cuerpo policial es tan corrupto como la mayoría de los trabajadores que hay en él.

Después de todos estos incidentes que fueron saliendo a la luz, el Juzgado Penal Militar así como las fuerzas armadas del gobierno, tomaron parte en la situación para garantizar la seguridad de los buques y sus tripulaciones.

Pero Buenaventura no es el único ejemplo de inseguridad portuaria.

⁴⁶ Colección personal, artículo: *Bernabé el contrabandista: “A la aduana la llamamos con billete”*

En otros artículos se han encontrado alusiones y ejemplos de corrupción en el ámbito portuario.

*“En Malasia, Indonesia o Tailandia, países donde la ley y el orden brillan por su ausencia y por lo general, la corrupción policial impera”*⁴⁷

“El crimen organizado es la mayor parte del problema, y la precisión con la que las cargas más valiosas son robadas sugiere la involucración de agentes marítimos corruptos o oficiales de la autoridad portuaria, con acceso a los manifiestos de los buques.”, “Hay hechos que sugieren una involucración directa o indirecta de algunos regimenes gubernamentales (China)”.⁴⁸

Pero el robo, no es el único problema que se deriva de la inseguridad portuaria. Según la circular FAL6/Circ13 publicada el 11 de julio de 2005 por la O.M.I, *“a causa del retraso o falta, por parte de varias autoridades portuarias, en el abastecimiento de equipamiento de mercancías básicas para el buque como puede ser el carburante, hace que a menudo buques se hagan a la mar en condiciones no seguras, representando un riesgo tanto para la propia embarcación como para otras e incluso representando un serio peligro para el medio ambiente.”*⁴⁹

Una Autoridad Portuaria competente, es básica para el buen funcionamiento de sus instalaciones, lo que directamente implica las prestaciones de seguridad necesarias que se requieran en cada ocasión. Tal y como indica el código ISPS, que va dirigido, no sólo a buques sino también a los puertos. Obligándoles a diseñar planes contra posibles casos de polizones, actos terroristas u otros acontecimientos como acuses de robos o piratería, para aumentar la seguridad en sus instalaciones.

Pero volviendo a los datos del cuadro. Si cogemos los totales de los incidentes acaecidos en cada país y los comparamos con los totales, que también publica la O.M.I. en el mismo informe de 2006, sobre los incidentes que han tenido lugar en zonas de fondeo (dentro del recinto portuario) o atracados en el muelle. Podemos sacar más conclusiones.

⁴⁷ Periódico, La Vanguardia, artículo *“Piratas viento en popa”*

⁴⁸ Revista Seaways, artículo *“Piracy: the fightback”* enero 2002

⁴⁹ www.imo.org/includes/blastData.asp/doc_id=3435/10.pdf

Zonas Estudiadas	Total de incidentes registrados	Han tenido lugar en zonas de fondeo o atracados
Estrecho de Malaca	22	8
Mar de la China	66	32
Océano Indico	53	43
Africa Occidental	31	17
Sudamérica	20	18

Cuadro de la autora.

Estos datos, reflejan que tanto en Sudamérica (ejemplo de Buenaventura) como en el Océano Indico, más de la mitad de los ataques de piratería y robo a mano armada en buques se cometen en aguas o instalaciones dentro del puerto. Lo que nos sugiere un bajo nivel de seguridad y un posible grado de corrupción en las autoridades.

Los datos, como ya hemos dicho pertenecen a los incidentes reportados al IMC durante el año 2006, y se observa un importante descenso de los incidentes en el estrecho de Malaca, gracias a la cooperación y concienciación del problema, de todos los países que se ubican en la zona e incluso de países externos interesados a aumentar la seguridad en una vía marítima tan importante.

Sin embargo, esto no sucede en el Océano Indico donde más del 70% de los ataques se perpetran en aguas e instalaciones donde la Autoridad Portuaria correspondiente tiene plena jurisdicción.

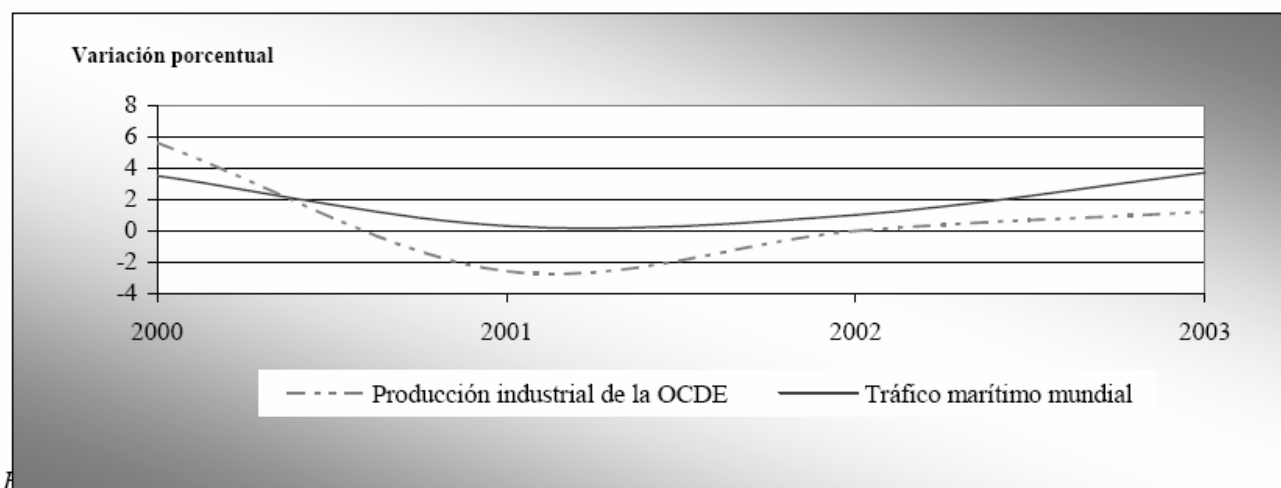
Tal y como afirma el Director del IMB, P. Mukundan, en una entrevista que publicó la revista Fairplay, *“el factor clave para erradicar la piratería es el promover una gran participación y cooperación de todas las autoridades marítimas implicadas.”*⁵⁰

⁵⁰ Revista Fairplay, artículo “IMB Support, gum shoe perspectiva” 24/ de mayo de 2001

9.-LA IMPORTANCIA DEL ESTRECHO DE MALACA.

La importancia del Estrecho de Malaca recae en el hecho de que es el nexo de unión más corto, económico y conveniente entre el Océano Pacífico, el Océano Índico y el golfo Pérsico.

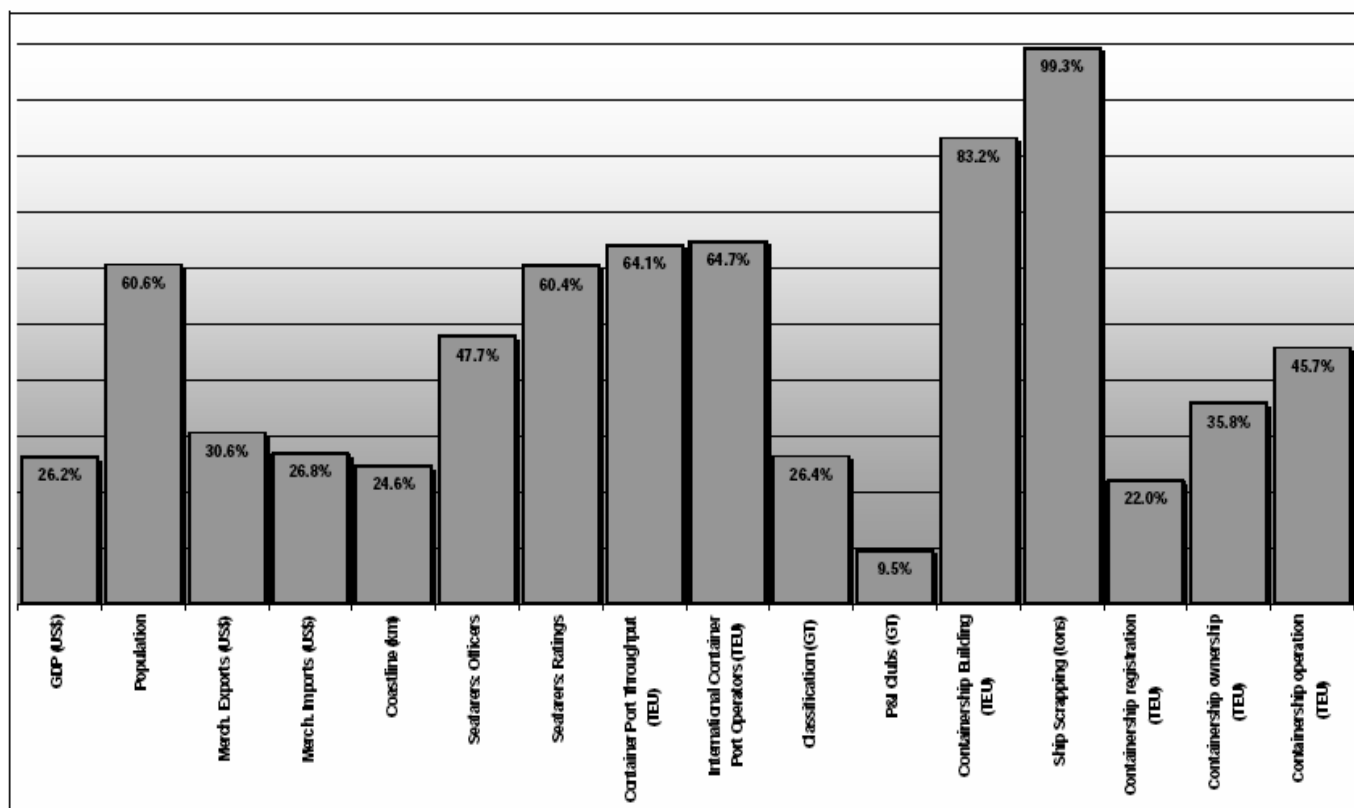
Variación anual de la producción industrial de la OCDE y del tráfico marítimo mundial en 2000-2003



Gráfica extraída de la página oficial de la UNCTAD, los datos corresponden al 2004.

Perfil marítimo de Asia

(en porcentaje de los totales mundiales)



Gráfica extraída de la página oficial de la UNCTAD, los datos corresponden al 2004.
http://www.unctad.org/sp/docs/rmt2004_sp.pdf

Como se puede observar en la gráfica, más de la mitad del comercio marítimo mundial se mueve por el continente Asiático. Eso hace que su economía prospere, en gran parte gracias a la cantidad de recursos naturales que poseen y también, como ya se ha dicho, a la situación privilegiada en lo que al transporte marítimo mundial se refiere.

El Estrecho de 1000 km de longitud, atiende al incremento del comercio entre Oriente y Occidente debido al crecimiento de la actividad económica mundial que usa mayoritariamente la vía marítima para el transporte de mercancías. Por ejemplo el 80% del crudo de Japón y más del 30 % del comercio mundial pasan por el Estrecho. La seguridad en sus aguas es por lo tanto vital para que este comercio global no se interrumpa.

Crucial waterway

Half the world's oil passes through the narrow Malacca Strait, bypassing a longer journey around Indonesia.



Imagen extraída de la página web, <http://www.csmonitor.com/2005/0817/csmimg/p10a.gif>

El Estrecho sufre diferentes tipos de amenazas, des de robos de armas perpetrados por movimientos separatistas, amenazas medioambientales y pesqueras, piratería a pescadores de la zona, piratería a barcos extranjeros, amenazas terroristas a gobiernos locales, amenazas a buques mercantes o militares.

Naturalmente los estados costeros y las potencias mundiales que usan las aguas del Estrecho tienen percepciones diferentes sobre la prioridad de dichos problemas. Por ejemplo, tal y como se ha dicho en los apartados anteriores, Indonesia y Malasia consideran el Estrecho además de su principal vía marítima de comercio, una fuente importante de turismo y base de la industria pesquera, mientras que Singapur considera el Estrecho de Malaca esencialmente la base para su prosperidad. Es por eso que sus discrepancias o sus acuerdos en sus preferencias son lo que provoca una menor o mayor seguridad marítima, puesto que la cooperación entre estos países es la clave para una mayor seguridad en sus aguas.

9.1.-Importancia del Estrecho de Malaca para Malasia.



Imagen extraída de la página: <http://www.atlasescolar.com.ar/mapas/malaysia.gif>

La economía de Malasia recae en el Estrecho debido a la importancia que tiene para el país, el transporte marítimo. El gran comercio exterior de Malasia recae básicamente en las facilidades que este país ofrece para el transporte de mercancías. Más del 80 % del comercio total de Malasia pasa por las aguas del estrecho. Además de eso, el estrecho también proporciona una importante fuente de alimentación para la población.

El puerto estrella del país, Klang, está situado adyacente al estrecho, este puerto actúa como centro de un rápido crecimiento industrial cerca de Kuala Lumpur, la capital. Es la principal terminal de contenedores donde se mueven las dos terceras partes del total del transporte de contenedores de Malasia y además es la zona donde están ubicadas las principales refinerías de crudo del país.

Otros puertos importantes como Penang también se encargan del transporte de contenedores puesto que tienen una importante industria de productos manufacturados de alta tecnología en las cercanías.

Evidentemente las localidades costeras que dan al estrecho son las que dominan la economía del país. Aunque *“el área de estas regiones costeras son el 50% del total de la superficie del país más del 65% de la población reside en ellas contribuyendo al 70 % de la producción total de Malasia.”*⁵¹

⁵¹ <http://es.wikipedia.org/wiki/Malasia>

La concentración de actividades económicas alrededor del corredor oeste adyacente al estrecho indica claramente la importancia que tiene éste para Malasia y las repercusiones positivas que tiene en cuanto a incentivar la producción de productos industriales y manufacturados se refiere.

Malasia concentra el desarrollo de su economía y su competitividad internacional en el transporte marítimo.

Consciente de ello, se construyó un tercer “mega puerto” en Tanjung Pelepas, situado al suroeste, en la punta de la península adyacente al estrecho de Malaca. Su estratégica localización proporciona el mínimo desvío de la navegación por el estrecho, puesto que es donde convergen las principales vías de la navegación internacional.



Mapa extraído de la página web: <http://members.tripod.com/~mcleon/pelepas/portmap.jpg>



fotografías extraídas de la página web de la Autoridad Portuaria (PTP). “*Puerto de Tanjung Pelepas.*”

<http://208.106.253.83/Link.aspx?mid=2&cid=600018&title=Major%20World%20Ports>

El puerto de Tanjung Pelepas ha crecido increíblemente desde su comienzo en 1999, siendo nombrado “la terminal de contenedores del año” en el 2006 por la Lloyd’s List Asia Maritime awards, título que ya consiguió en el 2004. La terminal a tenido un movimiento de 4.02 millones de TEUS en el 2006, el 15.2% más que en el año anterior.

El puerto se ha visto fuertemente impulsado por la decisión de importantes consignatarios tales como Denmark’s Maersk sealine, Taiwan’s Evergreen Marine y Germany’s Bayerische Motoren Werke (BMW), de cambiar Singapur por Pelepas como puerto de referencia en el Sureste Asiático. Principalmente porque las tasas son más bajas y las facilidades excelentes.

En definitiva, con la importancia que tiene el transporte marítimo para la economía Malaya y teniendo sus tres principales puertos en el Estrecho de Malaca se puede ver rápidamente cuanto es de importante dicho estrecho para el país.

La mitad del Estrecho de Malaca se encuentra en aguas de Malasia, representando una de las vías de navegación más importantes tanto desde una perspectiva de seguridad como de economía.

Desde la perspectiva Malaya, las amenazas a la soberanía nacional, como la piratería, tienen una alta prioridad para el gobierno. Aún así *“Malasia se enfrenta a una falta de tradición en el control y la seguridad de sus aguas, a las cuales no solo tiene que acabar con la piratería sino que, a dicho problema se le suman la inmigración ilegal, la contaminación marítima y la pesca ilegal”*⁵². Estas amenazas son reales y requieren soluciones reales que acaben con estos problemas. Sin embargo lo ocurrido el 11 de setiembre 2001, en Estados Unidos, ha hecho ver el potencial que tiene el estrecho para un ataque terrorista, realidad en la que están centrados tanto Malasia como los países con intereses financieros que navegan en sus aguas.

⁵² Revista Fairplay, artículos “Malasya craks down” 24/05/2001

9.2.-Importancia del Estrecho de Malaca para Singapur



Imagen extraída de la página <http://www.atlasescolar.com.ar/mapas/singapor.gif>

El estrecho de Malaca es la línea de vida., la base de la economía de Singapur. La realidad es que este país es fuertemente dependiente del transporte marítimo, al igual que es uno de los países más destacados de entre todos los países marítimos del mundo. Es por eso que el desarrollo de la economía de Singapur está y estará estrechamente relacionada con su comercio marítimo.

Los estrechos de Malaca y Singapur hacen de su puerto uno de los más concurridos del mundo. “Un cuarto del comercio mundial y la mitad del comercio de crudo pasan por esas aguas. No es de extrañar pues que en el 2006 fuera considerado el mejor puerto del mundo, en lo que a comercio de contenedores se refiere, con un rendimiento de 24.79 millones de TEUs”.⁵³

⁵³ Periódico Marítimas, artículo “Singapur: el comercio exterior de productos no petroleros cayó el 4%” 27/02/2002

Como ya hemos dicho Singapur transporta la mayoría de su comercio por mar, tanto exportaciones como importaciones. Además debemos destacar que opera diferentes refinerías muy prósperas, pero dependientes de los suministros de crudo japoneses que también llegan por mar.

El turismo marítimo en Singapur al igual que en la mayoría de ciudades del Este, está en auge, además del transporte habitual de trabajadores de Indonesia o Singapur que cruzan el estrecho a diario haciendo todavía más concurridas esas aguas.

Es por eso que tanto el potente factor económico como el humano dependientes de las aguas de los estrechos, hacen del sector marítimo un tema de máxima prioridad para el país.

El terrorismo es el primero de los retos a combatir que se propone Singapur para garantizar la seguridad en sus aguas. Dadas las dimensiones de las consecuencias de una posible amenaza terrorista, no sólo nacionales sino mundiales. No es de extrañar que la lucha contra el terrorismo sea actualmente el primer reto en cuanto a la seguridad del país.

En segundo lugar, está la piratería que no deja de ser por eso menos importante teniendo en cuenta que estamos hablando de un país próspero dependiente del mar y del comercio mundial. Por lo tanto es normal que sea de vital importancia mantener la seguridad marítima también en este aspecto.

9.3.- Importancia del Estrecho de Malaca para Indonesia



Imagen extraída de la página <http://www.atlasescolar.com.ar/mapas/indonesi.gif>

El Estrecho de Malaca es cada día más importante para la economía y el comercio de Indonesia.

Actualmente, tal y como hemos dicho, Indonesia exporta importantes sumas de productos primarios o manufacturados a Estados Unidos y Singapur, entre otros, estos productos son transportados mayoritariamente por mar. No hay que olvidar que también exporta crudo y gas a Singapur. Además Indonesia importa también por mar, petróleo y productos procedentes de Singapur, Estados Unidos o Arabia Saudí.

Pero el Estrecho no es sólo importante por el comercio y el transporte sino que también lo es por la pesca. La zona oeste del archipiélago es relativamente rica, altamente poblada y con una densa comunidad de pescadores. Estos crean una alta demanda de pescado en esa zona. Esta área produce cerca de las dos terceras partes de la pesca total de Indonesia, especialmente cerca de la costa.

En temas de transporte de pasaje, la mayoría son trayectos cortos, normalmente trabajadores que van de Sumatra, a Singapur o Malasia. Aún así el turismo está en auge y representa un importante flujo de dinero entrante para el país.

“Así pues el Estrecho de Malaca es una vía marítima vital para Indonesia y es por tanto su responsabilidad proteger los intereses nacionales en sus zonas jurisdiccionales.

Hay principalmente tres problemas en el Estrecho que incumben directamente a Indonesia”⁵⁴.

- Seguridad en la Navegación
- Seguridad Marítima
- Prevención de la contaminación en la mar.

Además de estos tres problemas hay otros como aspectos políticos, operacionales o jurídicos que se ven directamente implicados para el cumplimiento de dichos objetivos.

Para conseguir afrontar los problemas de seguridad que actualmente acechan el Estrecho, Indonesia es consciente que requiere un *“esfuerzo político importante, tanto unilateral (creando una atmósfera de política estable en el país), bilateral y trilateral (se deben mantener políticas abiertas y de cooperación con los otros dos países costeros implicados, Malasia y Singapur)”⁵⁵* e incluso multilateral, puesto que es un problema que también afecta a los usuarios de dicho estrecho.

Así pues, mantener la seguridad en el estrecho de Malaca se ha convertido en uno de los mayores compromisos de Indonesia. Puesto que eso asegurará prosperidad y mejora de la vida en el país.

⁵⁴ Revista Safety at Sea International, artículo “Reported piracy increases again” Junio 2003.

⁵⁵ Revista Fairplay, artículo “Straits patrols speed up”

-Relaciones de los Estados Unidos de América con Indonesia.

Los Estados Unidos tiene intereses importantes en la economía, comercio y seguridad de Indonesia. Sobre todo en la seguridad dada la situación estratégica de Indonesia en el estrecho. Es por eso que jugaron un papel importante en su independencia a finales de los cuarenta y evidentemente apreció la postura anticomunista incondicional que Indonesia adoptó durante la Guerra Fría.

Actualmente las relaciones entre estos dos países siguen siendo buenas y han avanzado significativamente “*des de 2002, después de los ataques terroristas en Bali (octubre 2002 y octubre 2005), Jakarta (agosto 2003 y septiembre 2004). La elección del presidente Yudhoyono en octubre 2004, también ha facilitado dicha relación. Un ejemplo podría ser las contribuciones de Indonesia con el ejército estadounidense en pro de la seguridad regional, especialmente liderando las ayudas para restablecer la democracia en Cambodia*”⁵⁶.

Estados Unidos se encarga de asistir a Indonesia en su transición democrática y de mantener la integridad del país. Evidentemente como en toda relación bilateral, hay puntos de fricción que se basan principalmente en el cumplimiento de los derechos humanos, puesto que la explotación infantil es una realidad en ese país así como en las diferencias que tienen en sus políticas exteriores.

La presencia física de Estados Unidos en Indonesia viene representada por la Agencia para el desarrollo internacional (Agency for International Development USAID), cuyos predecesores han proporcionado asistencia en el desarrollo de Indonesia des de 1950. Inicialmente esta asistencia se basaba en las necesidades más urgentes de la república, tales como alimento, rehabilitación de las estructuras básicas, asistencia médica y la enseñanza.

Los setenta, fue la época de mayor crecimiento económico en Indonesia, USAID jugó su papel más importante ayudando al país a ser autosuficiente en la producción de arroz y reduciendo el índice de natalidad. Hoy en día además de apoyar al gobierno demócrata, se encarga de la educación básica, de reconstruir las zonas afectadas después del tsunami, del crecimiento económico, la sanidad, el agua potable, la comida y del medioambiente.

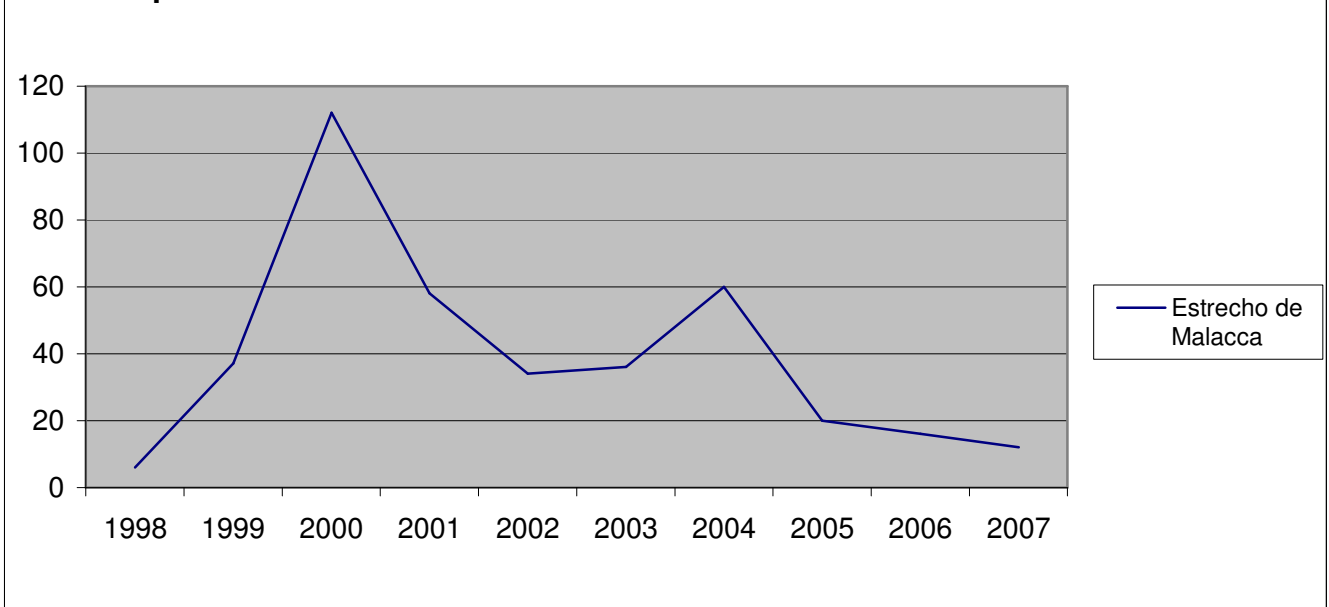
⁵⁶ <http://www.state.gov/r/pa/ei/bgn/2748.htm>

9.4.-La piratería en el Estrecho

La piratería ha acechado el estrecho de Malaca durante siglos. Esta actividad esta ligada al desarrollo económico de la zona y como todo, al igual que la economía, la piratería también ha evolucionado. Aunque nada queda ya de los piratas del siglo XIV y XV que asaltaban buques mercantes en ruta hacia oriente para el comercio de especies, el transporte marítimo sigue jugando un papel importante para el comercio. Y es por eso que hoy en día el Estrecho sigue siendo acechado por piratas muy diferentes a los de esos años, pero con un mismo objetivo, sabotear los barcos para hacerse con sus mercancías, ya sea crudo, material de construcción, comida,..., pertenencias de la tripulación o el barco en si.

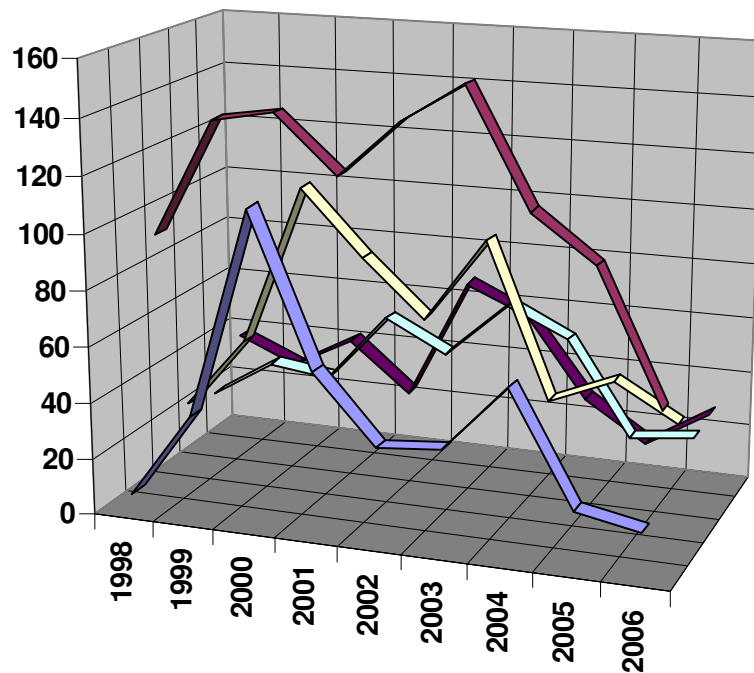
Este problema se debe a que la geografía de la zona, con pasos estrechos y aguas relativamente poco profundas, obliga a mantener una navegación entre zonas y canales marcados, propiciando la situación idónea para que los buques se vean asaltados por lanchas rápidas de poco calado.

Actos de piratería en el Estrecho de Malacca



Gráfica de la autora

Actos de piratería registrados por la OMI en las zonas más conflictivas



	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
■ Actos de Piratería en Estrecho de Malacca	6	37	112	58	34	36	60	20	16
■ Actos de Piratería en Mar de la China	94	136	140	120	140	154	113	97	50
■ Actos de Piratería en Océano Índico	25	51	109	86	66	96	41	51	38
■ Actos de Piratería en África Occidental	22	36	33	58	47	67	57	23	26
■ Actos de Piratería en Sur América	38	29	41	23	67	57	28	14	27

Gráfica de la autora

Datos extraídos de los informes anuales que publica la Cámara de Comercio de la Agencia Marítima Internacional “Internacional Maritime Bureau” (IMB).

En la primera gráfica donde tenemos una visión más general de la situación de los ataques piratas en el estrecho desde 1984, observamos que aunque existentes, se mantienen más o menos estables hasta 1998.

Debido a que en la zona, desde siempre han padecido este tipo de ataques, Malasia, Indonesia y Singapur llevan más de 30 años cooperando en el llamado Grupo de

Expertos Técnicos (Tripartite Technical Experts Group TTEG) que se han visto apoyados en todo momento por la IMO.

La Organización Marítima internacional creó una resolución, estableciendo unas separaciones del tráfico en el Estrecho, rutas de navegación por las zonas más profundas y normas de navegación para buques en ruta por el Estrecho. Esta resolución fue adaptada en 1981 y 1988 debido a las nuevas necesidades, tales como el aumento del tráfico marítimo y el desarrollo de los buques tanto en diseño, velocidad, como en tamaño.

Entre las nuevas medidas adoptadas había un aumento en la extensión de los canales de tráfico navegables y la introducción de un sistema obligatorio de informes durante la navegación en aguas del estrecho llamado “*STRAITREP ship reporting system*. Este sistema se aplica exclusivamente en el estrecho de Malaca y Singapur.”⁵⁷ Dicha iniciativa ha facilitado, desde entonces, el movimiento del tráfico y aumento la seguridad en la navegación y maniobra por esas aguas.

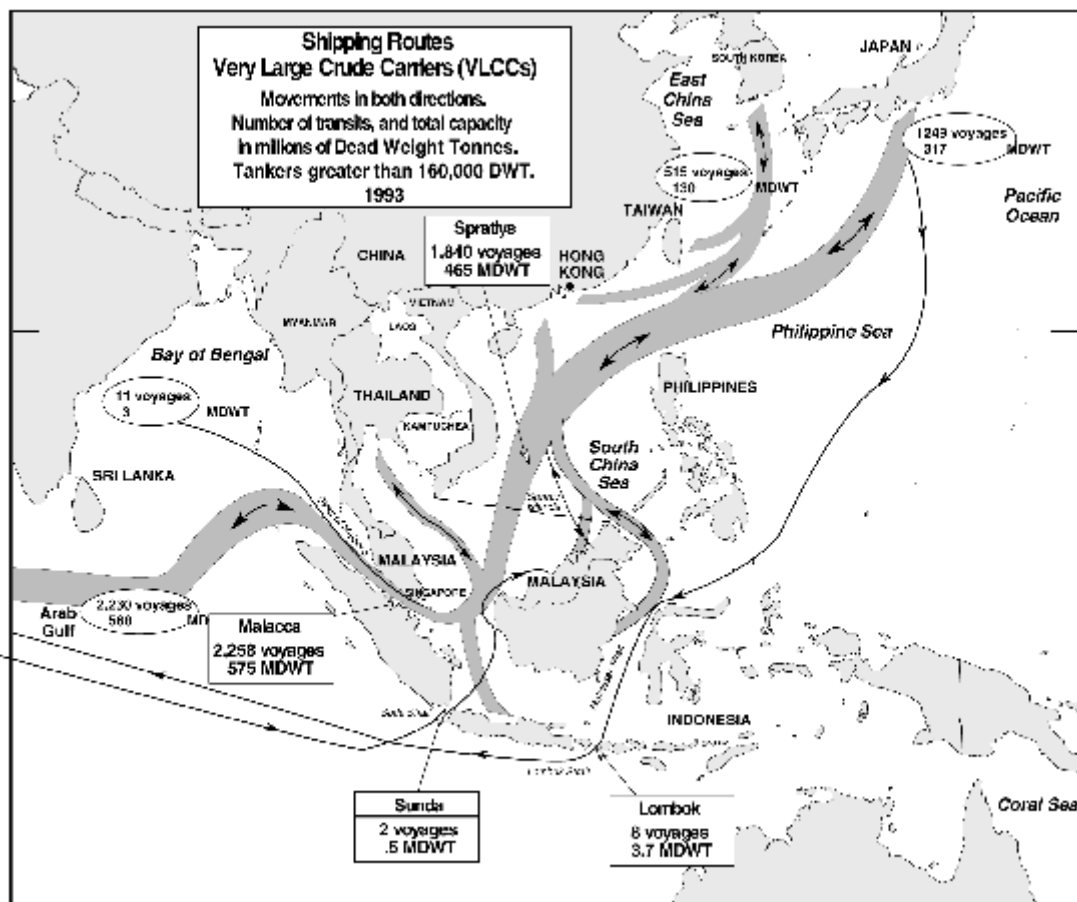


Imagen extraída de la página web <http://www.globalsecurity.org/military/world/war/images/super.gif>

Pero a pesar de las medidas para mejorar la navegación en el estrecho, éste seguía siendo una de las zonas del planeta con más riesgos debido a la piratería.

⁵⁷ <http://www.worldvtsguide.org/Ports/Singapore/StraitRep09/SIN01.pdf>

Por eso durante años se han mantenido acuerdos bilaterales entre los estados costeros, sobre la coordinación de las patrullas “*Coordinated Patrols CP*”⁵⁸. Por ejemplo, patrullas pertenecientes a Malasia e Indonesia navegan regularmente turnándose entre ellas, en aguas del estrecho de Malaca.

También Singapur tiene un acuerdo con Indonesia en el estrecho de Singapur (Indo-Sin Coordinated Patrol) desde 1992.



Patrullas indonesias realizando simulacros para actuar contra la piratería en caso de ataque. En Julio 2007. (Bay Ismoyo/AFP-Getty Images)

<http://thelede.blogs.nytimes.com/2008/04/15/pirate-whack-a-mole-on-the-high-seas/>

Gracias a la unión de estos tres países contra la piratería, el 20 julio de 2004 se realizó la botadura en la isla de Batam (Indonesia) de las 17 embarcaciones que forman la patrulla coordinada trilateral “*The Trilateral Coordinated Patrols, codenamed MALSINDO Malacca Straits Coordinated Patrols*”⁵⁹ llamadas MALSINDO.

⁵⁸ revista Seaways, artículo Piracy and armed robbery, enero 2002

⁵⁹ http://www.mindef.gov.sg/imindef/news_and_events/nr/2004/jul/20jul04_nr.html



http://www.mindef.gov.sg/imindef/news_and_events/nr/2004/jul/20jul04_nr.html

Este tipo de patrullas suelen controlar las comunicaciones, mantener intercambio de información relevante con navegantes u otras patrullas, además de establecer un procedimiento operativo estándar (Standard Operating Procedure SOP).⁶⁰

Es por ello que Indonesia y Malasia han acordado discutir en “*Kuala Lumpur on August 10-12 un standard operating procedures*”⁶¹ para apoyar y coordinar las patrullas Malsindo.

Todas las acciones para implementar estas patrullas deben tener una atención especial puesto que si volvemos a observar las gráficas, la piratería sufrió un descenso en el 1992 que se mantuvo estable hasta 1998, se cree que las patrullas coordinadas contribuyeron favorablemente a la disminución de la piratería, al igual que el crecimiento y la prosperidad que hubo en la zona durante ese período.

Además de la ayuda recibida por la IMO, y la organización de los países del Estrecho, Japón juega un papel muy importante en lo que a la lucha contra la piratería se refiere.

Debido al hecho de que la mayor parte de su comercio por mar y sobretodo la importación de crudo del Este, “*el 80% del petróleo que importa Japón*”⁶², pasa por aguas del Estrecho.

Japón también ha estado participando activamente para preservar la seguridad marítima en el estrecho de Malaca, a través de la Agencia de Cooperación Internacional Japonesa (Japan International Cooperation Agency JICA).

“*El 22 de Octubre de 1999 el gobierno japonés propuso tres iniciativas*”⁶³:

⁶⁰ Revista Fairplay, artículo “IMO tries again on piracy, moving up to phase two”, “Straits patrols speed up” 24/05/2001

⁶¹ http://goliath.ecnext.com/coms2/summary_0199-4532748_ITM

⁶² Periódico Avui, artículo “*Pirates a l’abordatge!*” 8/12/2003

⁶³ http://goliath.ecnext.com/coms2/gi_0199-3852595/APEC-2004-viejas-y-nuevas.html

- Establecer una guardia costera regional (evidentemente la guardia costera japonesa al no ser un ente militar se proponía voluntaria).
- Pidiendo más apoyo a las compañías navieras.
- Mejorando la coordinación nacional a la respuesta de un ataque pirata.

Sin embargo dicha propuesta no fue apoyada por China. Aún así, Japón ha seguido promoviendo la colaboración internacional a través de meetings con otras guardias costeras como por ejemplo las rusas.

Pero Japón no es el único país que se interesa por la seguridad del estrecho de Malaca, también Estados Unidos quiere luchar en primer lugar contra el terrorismo pero también contra los piratas para mantener las aguas del estrecho seguras, ya que un gran número de barcos americanos navegan diariamente en aguas del estrecho.

Para poner solución a todos estos problemas, Estados Unidos ha creado La Iniciativa para la Seguridad Marítima Regional “*Regional Maritime Security Initiative, RMSI*”⁶⁴, especialmente dirigido para el estrecho de Malaca.

Su objetivo es crear normas efectivas, controles y patrullas costeras para erradicar y disuadir tanto a piratas como terroristas. Esta iniciativa la propone Estados Unidos para todos los países que la quieran recibir.

Pero en el caso del estrecho de Malaca, Malasia e Indonesia se opusieron duramente argumentando que las tropas de los Estados Unidos patrullando por sus aguas infringiría su soberanía. Sin embargo ambos países coinciden en que es posible cooperar con Estados Unidos en cuanto a intercambio de información o ejercicios de entrenamiento de las guardias costeras se refiere. Así pues Estados Unidos se encarga de formar técnicos expertos en Seguridad, especialmente en el Estrecho.

Es más, el 09 de agosto del 2004 se anunció que la nueva guardia costera de Malasia, entrenada por el ejército de los Estados Unidos empezaría a patrullar por las aguas del estrecho de Malaca a principios de 2005. Eso sí, las patrullas han asumido los deberes de el centro de rescate y coordinación de Kuala Lumpur.

Si volvemos a mirar a las gráficas, los ataques en aguas del estrecho empezaron a subir fuertemente a partir del año 1998, la causa que hemos encontrado a dicho hecho (pues como ya hemos dicho en años anteriores la gráfica general en la zona muestra un nivel de ataques muy inferior y más o menos estable), fue que a partir del 2 de julio de 1997, se inició la “Crisis Asiática”.

La expansión de las exportaciones de los países del Sudeste Asiático hasta mediados de 1996 habían sido elevadas, motivo por el cual la región había recibido una inyección de grandes préstamos. Estos préstamos en lugar de volcarse en el sector de la producción, que era lo que les estaba dando ganancias, lo usaron en inversiones especulativas concentrándose mayoritariamente en el sector inmobiliario.

⁶⁴ <http://www.globalsecurity.org/military/ops/rmsi.htm>

“Como resultado de ello se produjo una sobre valuación de las propiedades y de las acciones inmobiliarias, seguidas de una debilidad cada vez mayor de los sistemas bancarios en esos países en que hubo mayor otorgamiento de préstamos sobre los activos sobrevaluados. Eso provocó la devaluación de la moneda Tailandesa y con ella cayeron Malasia, Indonesia, Filipinas, repercutiendo también a Hong Kong, Singapur y Corea del Sur, en Asia, Pero evidentemente la Economía mundial se vio afectada por dicha crisis”.⁶⁵

Así pues, con una gran crisis económica en la zona, lo que provoca también inestabilidad política y social en los diferentes países, podemos observar en las gráficas como hay un aumento de la piratería a partir del 1998 con 6 ataques (denunciados) y que no deja de ascender hasta el año 2000 con un total de 112 ataques. Teniendo en cuenta que estos datos son extraídos de las denuncias de ataques piratas que recibe el Centro de Control de la Piratería situado en Kuala Lumpur y que por lo tanto dichas cifras podrían ascender, ya que se teme que muchos incidentes no son informados por pudor o vergüenza de algunos capitanes, o para evitar posibles conflictos con las navieras.

No es de extrañar que a partir de aquí surgieran diferentes movilizaciones para acabar con la piratería y también con el terrorismo cuyos actos en Estados Unidos, fueron mundialmente conocidos así como la reacción de dicha potencia.

Es por ello que en Noviembre del 2001, el gobierno de Indonesia junto con la cooperación de JICA, Agencia de cooperación internacional del Japón, crearon el Sistema de Información sobre la seguridad marítima *“(Marine Safety Information MSIS), establecido en varias zonas, tales como Batam, Dumai, Belawan y Yacarta..”*⁶⁶ Para poder controlar la piratería y evitar los ataques.

Este sistema proporciona la información sobre la posición de posibles embarcaciones piratas así como el modus operandi que en esa zona se desprende de ataques anteriores así como la prestación de asistencia, búsqueda y el rescate de posibles incidencias navegando en aguas del Estrecho.

Tampoco nos podemos olvidar, como ya se ha dicho, la puesta en marcha en el 2004 de las patrullas MALSINDO CP. Y como a través de este acto, estos tres estados mostraron al mundo su determinación para acatar sus responsabilidades concernientes a la manutención de la seguridad de sus aguas, tanto en el tema de la piratería como con el terrorismo.

⁶⁵ <http://www.monografias.com/trabajos11/finte/finte.shtml>

⁶⁶ http://www.prefectura naval.gov.ar/organismos/dpsn/rpol/resoluciones_msc/MS%2077.pdf, pág 114.

También el Sistema Integrado de Seguridad Marítima (Integrated Maritime Security System IMSS) es otra de las iniciativas que abarca diferentes componentes como:

- Sistema de Identificación del estrecho de Malaca.(Malaca Strait Identification System, MSIS)
- La patrulla coordinada del estrecho (Malaca Strait Coordination Patrol, MSCP)
- Centro de Coordinación de Operaciones de las Patrullas Marítimas (Coordinated Maritime Patrol Operation, CMAP)
- Además de campañas públicas informativas.

Este sistema se espera que facilite los esfuerzos para combatir la piratería en el Estrecho.

Volviendo a las gráficas de nuevo, podemos observar que los ataques piratas entre el 2004 y el 2005 descendieron de 60 a 20 respectivamente. Este descenso no lo podemos aplicar exclusivamente a las a las patrullas costeras. Puesto que la causa más relevante es que el 26 de diciembre del 2004 el estrecho de Malaca sufrió un gran tsunami.

Con un terremoto de magnitud 9 se creó un Mega tsunami. Este tipo de tsunamis son los más devastadores. La ola o olas que se crean, pueden llegar a alcanzar más de 60 metros, de altura, viajando a la velocidad de un avión y destruyendo más de 20 Km tierra adentro. La calma que se había producido después de la catástrofe en la isla indonesia de Sumatra y la costa occidental de Malasia indujo a algunos a pensar que los salteadores del mar habían quedado afectados e inoperativos por mucho tiempo.

Pero evidentemente los datos indican, un descenso pero no una eliminación. Llegando a la conclusión de que la pausa en los ataques después del maremoto se explica no por los daños sufridos por los piratas, sino por la fuerte presencia de fuerzas aeronavales extranjeras en la región para participar en la ayuda humanitaria. A la retirada de éstas hay un déficit de vigilancia en la zona, coincidiendo con el resurgimiento de los ataques.

Actualmente hay una nueva iniciativa para combatir la piratería es el programa “un ojo en el cielo” “*Eye in the sky*”⁶⁷. El concepto es movilizar activos militares de los tres estados costeros para crear la Patrulla Marítima del Aire como complemento y totalmente coordinadas con las MALSINDO. Este programa espera extenderse a países que quieran proveer asistencia ofreciendo algunos de sus activos, con la condición que serán los estados Costeros del Estrecho quienes los operarían. Estados Unidos, China y Japón han mostrado interés en la idea.

Tanto Indonesia, como Malasia o Singapur, son conscientes de que la intensificación del trabajo de las patrullas, el aumento de ellas y mejoras en cuanto a comunicaciones, controles y un mayor intercambio de información, así como nuevas iniciativas, programas de enseñanza, normativas, ect... Son temas en los que hay que seguir trabajando para mantener una de las vías marítimas de comercio más importantes del mundo abierta y segura.

⁶⁷ Boletín del Instituto de Navegación de España octubre 2004, artículo “Experts: Patrols alone can’t secure straits”

10.-La importancia del Mar de la China.

El Mar de la China, es el sector del océano Pacífico que se encuentra frente a las costas orientales y surorientales de Asia. Este mar se extiende desde Japón hasta el extremo oriental de Borneo y el extremo meridional de la península de Malaca.

La isla de Taiwan divide el mar de la China en dos partes; la parte norte se denomina mar de la China oriental, y la sur, mar de la China meridional, o simplemente mar de la China.⁶⁸



Imagen extraída de la página web: "<http://static.howstuffworks.com/gif/willow/the-china-sea0.gif>"

La importancia del Mar de la China recae, no tanto en su situación geoestratégica como en el caso del estrecho de Malaca, sino en la importancia comercial de sus países costeros.

⁶⁸ http://es.encarta.msn.com/encyclopedia_761567026/mar_de_la_china.html

Oriente y sus productos exóticos como la seda, las especias, la porcelana o el té, fueron los impulsores de la exploración europea a partir del siglo XV. El fin era el de descubrir rutas más directas para obtener esos productos y disminuir la dependencia de intermediarios.

Una vez los portugueses descubrieron la ruta alrededor de África a finales de ese mismo siglo, el interés por el comercio con oriente fue motivo de constantes luchas entre potencias europeas durante mucho tiempo.

Pero no solo los europeos tenían afán por establecer un comercio y una vía marítima fija con esas tierras. También Estados Unidos, que sufrió mucho en la época posterior a su independencia (1776), halló en China una fuerte demanda de pieles que ellos podían satisfacer e irrumpió en el siglo XVIII en el comercio con Oriente creando una nueva vía marítima a través del Cabo de Hornos.⁶⁹

Hoy en día, a pesar de que los intereses comerciales hayan cambiado, Oriente sigue siendo una de las principales fuentes del comercio mundial. Es por ello que en el siguiente mapa podemos observar las distintas vías marítimas actuales, que no difieren en exceso a las primeras que se establecieron para consolidar el comercio con Oriente.

Aunque cabe destacar el importante papel que han jugado los canales de Suez y Panamá en la acotación de estas navegaciones, haciendo descender el tráfico marítimo tanto en el cabo de Hornos como en el de Buena Esperanza; el flujo de navíos en el Mar de la China, sigue siendo uno de los más importantes a nivel mundial.



Imagen extraída de la página web: "http://www.sciencemag.org/content/vol316/issue5833/images/large/316_1866_F2.jpeg&imgrefurl"

⁶⁹ <http://books.google.es>

Tal y como muestra el siguiente cuadro donde la secretaría de la UNCTAD (Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y el Desarrollo) ha recogido las 25 principales naciones comerciantes, según datos suministrados por la Organización Mundial del Comercio,⁷⁰ diez de estos países se encuentran en el continente asiático y de estos diez, seis tienen frente marítimo en el Mar de la China.

Actividad marítima de las 25 principales naciones comerciantes
(A principios de 2006)

Pais/territorio	Porcentaje del comercio mundial generado, en términos de valor	Porcentaje de la flota mundial en términos de TPM
Estados Unidos	12,5	10,1
Alemania	8,3	7,5
China	6,7	7,1
Japón	5,3	14,1
Francia	4,5	1,0
Reino Unido	4,2	3,9
Países Bajos	3,6	1,2
Italia	3,5	1,7
Canadá	3,2	0,7
Bélgica	3,1	1,3
Hong Kong (China)	2,8	7,9
República de Corea	2,6	3,3
España	2,2	0,6
México	2,1	0,1
Singapur	2,0	5,9
Taiwán, Provincia china de	1,8	2,5
Federación de Rusia	1,8	1,9
Malasia	1,2	1,2
Austria	1,2	0,0
Suiza	1,2	1,2
Suecia	1,1	0,7
Australia	1,1	0,4
Tailandia	1,1	0,5
India	1,0	1,5
Brasil	0,9	0,6
Total	78,9	76,9

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos suministrados por la Organización Mundial del Comercio.

Estos datos nos permiten hacernos una idea del importante flujo marítimo que navega por esas aguas y de la importancia de la mercancía que transportan ya que China en tercer lugar seguida por Japón, aparecen con un índice del 6.7 y 5.3 respectivamente, en términos de valor porcentual del comercio mundial generado a principios del 2006.

⁷⁰ “El transporte marítimo en 2006.” Conferencia de las Naciones Unidas sobre el comercio y el desarrollo.

En el siguiente cuadro se han relacionado los 35 países y territorios marítimos más importantes con el total, en porcentaje, de la flota mundial.⁷¹

País	Porcentaje de la flota mundial
Grecia	18,02
Japón	14,52
Alemania	7,89
China	7,22
Estados Unidos	5,18
Noruega	5,01
Hong Kong (China)	4,84
República de Corea	3,27
Taiwán (China)	2,69
Singapur	2,53
Reino unido	2,35
Dinamarca	2,16
Federación de Rusia	1,84
Italia	1,6
India	1,52
Suiza	1,3
Bélgica	1,27
Arabia Saudita	1,25
Turquía	1,13
Irán	1,08
Malasia	1,06
Países Bajos	0,97
Canadá	0,72
Suecia	0,7
Indonesia	0,69
Kuwait	0,56
Filipinas	0,55
Francia	0,54
Brasil	0,52
Emiratos Árabes	0,5
España	0,45
Tailandia	0,35
Israel	0,3
Croacia	0,29
Australia	0,29
Total Otros	4,83

Cuadro de la autora

Como podemos ver, las tres regiones a estudiar en este capítulo (marcadas de amarillo), tienen especial relevancia en el sector marítimo. Incluso Filipinas, cuyo desarrollo

⁷¹ Datos extraídos del cuadro 16 página 32 del documento: “El transporte marítimo en 2006.” Conferencia de las Naciones Unidas sobre el comercio y el desarrollo.

económico es muy inferior al de China u Hong Kong, aparece dentro de estos 35 países. Esto se debe, mayoritariamente, a la globalización del comercio. Hoy en día, el transporte marítimo es el pivote de la economía mundial. Sin el transporte marítimo el transporte a granel de materias primas, la importación y exportación de alimentos y bienes manufacturados económicamente asequibles, sencillamente serían imposibles.

Es por ello que para muchos países en desarrollo, la actividad marítima constituye una fuente importante de ingresos. De hecho, los países en desarrollo del Este, ocupan actualmente las primeras posiciones en algunos de los sectores auxiliares más relevantes del conglomerado del transporte marítimo, como pueden ser la matriculación de buques, la provisión de mano de obra, los servicios portuarios ⁷² inclusive en el sector de la construcción y reparación de buques o bien como propietarios de embarcaciones y navieros, entre otros.

Teniendo en cuenta la riqueza de la zona, no solo por la materia prima sino por la mano de obra barata que podemos encontrar, no es de extrañar que muchas empresas internacionales hayan abierto un importante flujo de comercio e industrialización en la zona.

Sin embargo, según datos extraídos del informe anual de la OMI sobre actos de piratería y robo a mano armada en buques, la zona más afectada por la piratería en el 2007 sigue siendo el lejano Oriente, en particular el Sur del Mar de la China, donde se han visto incrementados los casos de ataques de 66 a 67 en referencia al año anterior.



Shipping Lanes and Strategic Passages in Pacific Asia

Imagen extraída de la página Web “<http://images.google.es/imgres?imgurl=http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch5en/conc5en/img/shippinglanespacificasia.gif&imgrefurl>”

⁷² www.imo.org “El transporte marítimo internacional: Vehículo del comercio mundial”. Pg. 4

Cabe destacar que en el segundo foco de piratería mundial, el estrecho de Malaca, los ataques han descendido de 22 a 12.⁷³ Por lo que tenemos una diferencia de 55 casos entre el Mar de la China y el estrecho de Malaca.

La inseguridad marítima en el Mar de la China es uno de los principales problemas a afrontar por los estados ribereños, que son 12 (la China continental, Macao, Hong Kong, Taiwán, Filipinas, Malasia, Brunei, Indonesia, Singapur, Tailandia, Camboya y Vietnam).

Cada uno de ellos se manifiesta en contra de la piratería, sin embargo la seguridad actual en esas aguas no refleja en absoluto esa postura. En el mar de la China meridional es difícil hacer valer la ley, debido a su extensión (más de 200 millas de anchura) y al hecho de que en este espacio hay muchísimas islas deshabitadas a las que los piratas pueden huir.⁷⁴

Además de las dificultades obvias para combatir la piratería debido a la orografía de la zona, la existencia de una buena colaboración y coordinación entre estos doce países es de vital importancia. Sin embargo, muchos de ellos, mantienen una relación política tensa, debido a conflictos pasados o todavía vigentes.

Un buen ejemplo de ello es el “*el conflicto de las islas Spratly*”⁷⁵ que actualmente abarca cinco países enfrentados: China, Filipinas, Malasia, Taiwan y Vietnam. Estos cinco países mantienen ocupadas distintas partes de este paraíso del Mar del Sur de China. Un sexto, el sultanato de Brunei, también asegura tener derechos sobre el lugar, aunque no suficiente fuerza militar para imponerlos.

El interés de los seis países que se disputan las Spratly tiene, aparte del gas y del petróleo, otras dos poderosas razones: su estratégica situación en el Mar del Sur de China y la riqueza pesquera de sus aguas.

Pero este no es el único conflicto que vulnera la estabilidad de la zona. Japón y China, las principales potencias económicas de la región, mantienen en la actualidad una disputa abierta por la explotación de los yacimientos de gas próximos a la Zona Económica Exclusiva de Japón (ZEE) en el Mar de la China Oriental.⁷⁶ Este nuevo enfrentamiento agrava las ya deterioradas relaciones políticas que mantienen estos dos países.

Esta inestabilidad, afecta directamente a la piratería que actúa en las aguas del mar de la China, favoreciendo los ataques.

⁷³ www.imo.org “*Report on acts of piracy and armed robbery against ships*”. Annual report 2007. Pg.1

⁷⁴ La OMI al día, artículo “*Piratería y robo a mano armada en el mar*”, Enero 2000. Pág. 6

⁷⁵ <http://www.elmundo.es/1998/12/16/internacional/16N0071.html> “*Spratly, las islas de la discordia*”

⁷⁶ http://www.barcelona.es.emb-japan.go.jp/z_japanbrief_0445.htm “*La explotación de los yacimientos de gas en el Mar de la China Oriental provoca un nuevo enfriamiento de las relaciones bilaterales*”

10.1.- La importancia del Mar de la China para China.

China es el cuarto país más grande del mundo en superficie total, y el tercero más grande en superficie terrestre. Dada su extensión, este territorio tiene una larga costa en el Mar de la China, tanto en su zona oriental como en la meridional.



Imagen extraída de la página web: "http://www.gestionurbana.es/wp-content/uploads/2008/04/china_map3_optmi.gif"

Al finalizar la segunda guerra mundial, china padeció una guerra civil durante los siguientes cuatro años, que finalmente dividió el país en dos. La República Popular China (lo que actualmente conocemos como China) y la República Nacionalista China (que actualmente se conoce como Taiwán, ya que los nacionalistas se retiraron a dicha isla).

Sin embargo tuvieron que pasar 29 años de aislamiento internacional debido a las malas políticas económicas que se aplicaron.

En 1978 se realizaron unas reformas político-económicas de apertura de los mercados chinos al exterior. Esto fue posible gracias a la creación de zonas económicas especiales en la zona costera, Hong Kong⁷⁷ y Macau.

Pero la industrialización se ha extendido por la mayor parte de la costa del país convirtiéndolo a China, en la mayor potencia manufacturera del mundo, sobre todo en el sector de la producción de electrodomésticos y textiles. De hecho, se calcula que aproximadamente un 25% de todos los bienes manufacturados del mundo se produce en China.⁷⁸

No es de extrañar pues, que la exportación de estos productos manufacturados, así como la importación de materia prima; base su transporte en la logística marítima.

En un artículo, publicado en enero de 2008, se recogía la siguiente información: *“En la actualidad, China tiene más de 1.400 puertos con 35.000 muelles, de los que 1.200 tienen capacidad para acomodar barcos de 10.000 toneladas de porte bruto”*.⁷⁹

En este mismo artículo, el ministro de Comunicaciones Chino, Li Shenglin, informó que el volumen anual de manejo en los puertos chinos de Yantai y Yingkou, superó los 100 millones de toneladas en el 2007.

Este dato valió para cifrar en 14 el total de este tipo de puertos, particularmente grandes, en el país. Además el señor Li, en una conferencia nacional de trabajo sobre el transporte, dijo que China se ha convertido en el país con mayor número de puertos de 100 millones de toneladas de manejo.



Mapa de los puertos chinos extraído de la página web: www.eastcorporation.com/chinese_ports.html

⁷⁷ Ver punto 10.2.- La importancia del Mar de la China para Hong Kong

⁷⁸ <http://es.wikipedia.org/wiki/China#Geograf.C3.ADA>

⁷⁹ http://www.nuestromar.org/noticias/puertos_01_2008_china_cuenta_con_14_puertos_de_100_millones_de_toneladas_13170 Artículo: *“China cuenta con 14 puertos de 100 millones de toneladas”*

La relativamente nueva base de la economía china y su desarrollo logístico han dividido la costa en 3 zonas, la zona norte, la sur y la zona este.

En el Norte, las localidades estratégicas son Tianjin, Dalian y Qingdao, en el Este, Shanghai y Ningbo y en el Sur Shenzhen, Guangzhou, Fuzhou y Xiamen, entre otros.

Cinco de estos puertos están dentro del Top 10 mundial del 2008.⁸⁰

- **El puerto de Shangai**

- Situado en el centro de la línea costera china, donde el río Yangtse, desemboca en el mar.
- Es el puerto más importante del mundo por volumen de carga en el 2008 y por cuarto año consecutivo.⁸¹
- Constituye la entrada natural para las mercancías en China.
- El volumen de manejo de carga en Shanghai, fue de 560 millones de toneladas en el 2007.
- Y 28 millones de TEU en el 2008
- Shanghai cuenta actualmente, con 42 muelles TEU y rutas hacia más de 300 puertos en el exterior.

- **El puerto de Shenzhen**

- Situado en la principal provincia exportadora de China, Cantón (sur).
- Este puerto, es el enlace clave entre el continente chino y Hong Kong, ya que están conectados mediante un puente de 5,5 millas.
- Es el cuarto puerto, en importancia, del mundo.
- Con un movimiento estimado en 10 millones de TEU's en el 2008.⁸²

- **El puerto de Qingdao**

- Situado al Norte del país y en el extremo sur de la península de Shandong.
- Es un puerto natural de aguas profundas, libres de sedimentos y de hielo.
- Mantiene relaciones comerciales con más de 450 puertos en más de 130 países y zonas.

⁸⁰ <http://www.puertoalgeciras.org/2009/02/guangzhou-y-ningbo-se-unen-al-top-10.html>

⁸¹ <http://www.puertoalgeciras.org/2009/01/los-mayores-puertos-de-china.html>

⁸² <http://espanol.news.finance.yahoo.com/14102008/54/foto/fotos-finanzas-cami-n-transporta-contenedores-puerto-shenzhen-china-cuarto.html>

- Su volumen de comercio exterior es el segundo más grande en China. Llegando a un volumen récord de 265million de toneladas en el 2007.
- Es el primer puerto de transbordos internacionales del país, registrándose un volumen de tráfico de 9.46 millones de TEU en el 2007.
- Además tiene las mayores instalaciones del país para operar contenedores frigoríficos. En los primeros tres meses de 2007 movió 323.000 reefers.⁸³

- **El puerto de Guangzhou**

- Es el puerto más grande del sur de China.
- El puerto de Guangzhou es el quinto puerto del mundo, en cuanto a volumen de carga.⁸⁴
- Según el “China Securities Journal”, manipuló 300 millones de toneladas de bienes en el 2006 y 11 millones de TEUs en el 2007. Sobrepasando así al puerto de Róterdam y al de Kaohsiung.⁸⁵
- Guangzhou invertirá aproximadamente 355.000 millones de dólares en la reestructuración del puerto contiguo de Nansha durante 2006-2010, destinando el 90% de la inversión a construir 46 amarraderos más.

- **El puerto de Ningbo**

- Se sitúa en el centro de la costa de China.
- Goza de unas condiciones naturales únicas lo que le permite ser uno de los puertos más importantes chinos.
- Con rutas a prácticamente todos los principales puertos del mundo.
- El octavo puerto mundial, con un rendimiento anual de 10'846 millones de TEU en el 2008.

Con estas cifras, no es de extrañar que China siga apostando por ampliar, renovar y mejorar su frente marítimo.

Para ello, ha dispuesto diversos planes, como por ejemplo, convertir a la ciudad de Dalian, situada al noroeste del Pacífico, en el principal puerto de su costa nororiental y antes del año 2020, en el centro de transporte marítimo y logística del noreste asiático.⁸⁶

⁸³ <http://www.qdport.com/en/>

⁸⁴ <http://bo2.mofcom.gov.cn/aarticle/chinanews/200703/20070304475112.html> Artículo “Puerto de Guangzhou se convierte en el quinto mayor del mundo” 20/03/2007

⁸⁵ <http://www.puertoalgeciras.org/2009/02/guangzhou-y-ningbo-se-unen-al-top-10.html>

⁸⁶ <http://spanish.peopledaily.com.cn/31621/6333141.html> Artículo “China planea convertir a Dalian en principal puerto del noreste de Asia”.

Según este proyecto, para la mencionada fecha el puerto estará manejando 500 millones de toneladas de carga anualmente, incluidos 20 millones de TEUs.

Otra de sus importantes inversiones es la que realizó en 2003 en el puerto de Tianjin de 3.250 millones de dólares, para convertirlo en el Centro de Transporte de Contenedores de la Asia Nororiental.⁸⁷ Como consecuencia en el 2007 se registró un alza interanual del 20.2 por ciento derivada del rápido crecimiento del comercio exterior.⁸⁸ Ese mismo año gestionó 309 millones de toneladas de mercancías y concluyó con el paso de 7,1 millones de TEU.

Estos datos nos relevan la importancia del crecimiento económico de China y muy especialmente la apertura de este país mediante la explotación de su litoral, ya que tal y como comenta la Master Gladys Cecilia Hernández, del Centro de Investigación de la Economía Mundial *“la región es una de las más dinámicas del planeta y es responsable de más del 36 % de las corrientes de flujo de comercio a nivel internacional.”*⁸⁹

Sin embargo, el Mar de la China no es solo relevante por ser la base logística del país.

Los sectores de la pesca, el transporte marítimo, el turismo por mar, los astilleros y los yacimientos submarinos de gas y petróleo representaron en 2008 un 9,87% del Producto Interior Bruto (PIB) chino, según datos publicados el 13/02/09 por la Administración Estatal del Océano.

También informó que *“estas industrias alcanzaron un valor combinado de 338.000 millones de euros, con un incremento interanual del 11%, por encima de la media de crecimiento nacional (9%).”*⁹⁰

El transporte, el turismo y la pesca, representan un 77,69% del valor de la producción total del sector. Sin embargo este sector actualmente se enfrenta a diferentes problemas.

- La contaminación de sus aguas, debido a la industrialización y el incremento del transporte, especialmente en el Mar de la China Meridional.⁹¹
- La Crisis Económica Mundial que para muchos especialistas, afecta a China por la falta de una reforma política que acompañe a la reforma económica, y ello ha derivado en un *“crecimiento estructuralmente desequilibrado, envuelto además en corrupción, en el colapso moral manifestado en la producción, y en las peligrosas burbujas especulativas.”*⁹²
- Y evidentemente, la inseguridad marítima de sus aguas, la más alta registrada a nivel internacional debido a los ataques piratas perpetrados, especialmente en el sur del mar de la China.

⁸⁷ http://spanish.people.com.cn/spanish/200306/02/sp20030602_64693.html Artículo *“Tianjin desarrolla su puerto para convertirlo en uno de los mayores del mundo”* 02/06/2003

⁸⁸ http://www.spanish.xinhuanet.com/spanish/2008-01/13/content_559432.htm Artículo *“Puerto chino de Tianjin incrementó un 20% su actividad en 2007”* 13/01/2008

⁸⁹ <http://www.radiorebelde.com/cu/noticias/nacionales/nacionales1-240309.html>

⁹⁰ <http://www.puertoalgeciras.org/2009/02/actividades-economicas-chinas-mar.html>

⁹¹ http://es.encyclopedia.msn.com/encyclopedia_761567026/mar_de_la_china.html

⁹² <http://www.lagranepoca.com/articles/2008/11/16/2639.html>

10.2.- La importancia del Mar de la China para Hong Kong

Hong Kong es una de las dos Regiones Administrativas Especiales de la República Popular China. Tanto Hong Kong como Macao (las dos regiones especiales) eran antiguas colonias del Reino Unido y Portugal, respectivamente.

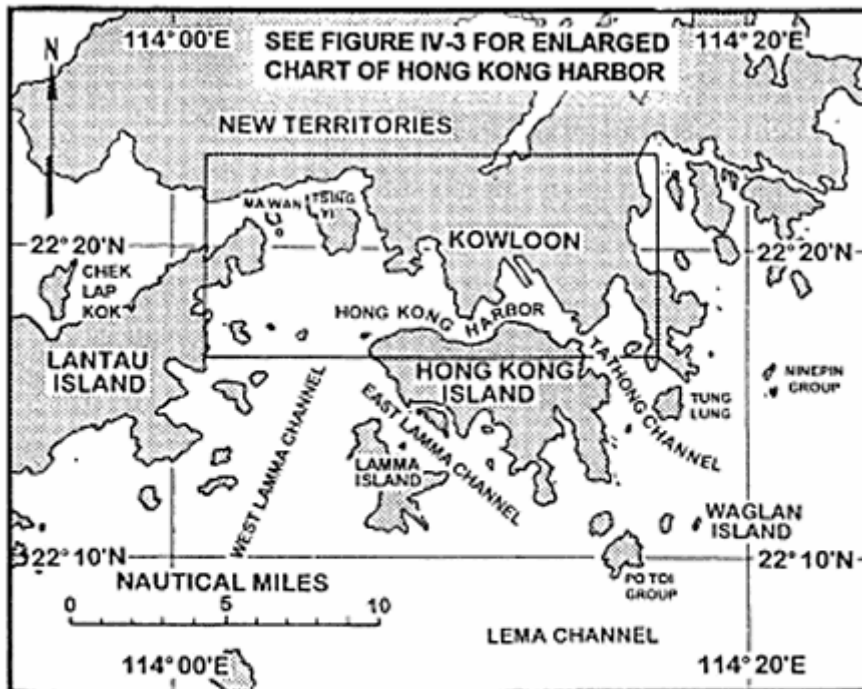
Está formada por una península (Kowloon) y varias islas, entre ellas la isla de Hong Kong, en el delta del Río de las Perlas, al Sur del país.



Imagen extraída de la página web: http://www.argenchina.org/camarasudeste/mapas/hong_kong_mapa.gif

Tiene un frente marítimo de 733 Km en el Mar de la China Meridional. Pero sólo un puerto importante, el de Hong Kong.

Su importancia como puerto marítimo se debe a su excelente puerto natural, el mejor entre Shanghai e Indochina.



Location of Hong Kong Harbor (inset rectangle) in relation to Hong Kong Island, Kowloon, the New Territories, Lantau Island and approach channels.

Imagen extraída de la página web: www.globalsecurity.org/.../hong-kong_nb.htm



Imagen extraída de www.hkshippers.org.hk



Imagen extraída de www.viajarasia.com

El puerto siempre ha tenido un papel clave en el desarrollo de Hong Kong, ya que se encuentra estratégicamente situado en las vías marítimas del lejano oriente.⁹³

⁹³ www.globalsecurity.org/.../hong-kong_nb.htm

Desde el final de la II Guerra Mundial, Hong Kong se ha transformado en uno de los centros industriales, financieros y comerciales más importantes del mundo. Desempeñando el papel de “trampolín” para el comercio y la inversión en el resto de China.

Está considerado, uno de los lugares con mayor libertad económica del mundo. Esto significa que existe una gran facilidad para establecer empresas en el territorio y para mover dinero de Hong Kong al exterior.

Estas facilidades económicas, unidas a la existencia de un sistema legal de origen británico muy escrupuloso en el respeto de la propiedad privada, contrastan con las dificultades burocráticas y la inseguridad jurídica a la que se enfrentan las empresas internacionales en la China continental, y es la razón principal por la que Hong Kong sigue siendo el principal centro financiero de China.⁹⁴

Es por ello que su economía es muy dependiente del comercio internacional, en especial del comercio entre China y el resto del mundo. Se basa fundamentalmente en el sector de servicios, que representa más del 80% de la actividad económica en Hong Kong.

Evidentemente, los servicios financieros son una de las áreas principales de su actividad económica, y eso se debe a las facilidades mercantiles que da el gobierno tanto a los importadores como a los exportadores, haciendo crecer el flujo de mercancías en sus aguas, algo vital para esta región puesto que la mayor parte de los alimentos son de importación (sólo el 6% de sus tierras se dedica al cultivo). Y a pesar de su creciente industria, Hong Kong también importa todo el gas natural (2944 miles de millones de metros cúbicos/ año) y el petróleo (314,700 barriles/ día), vitales para su desarrollo.⁹⁵

Otros productos que importa en cantidad son las materias primas industriales, los equipos de maquinaria y transporte así como equipos de telecomunicaciones y químicos.

Los principales productos a exportar son textiles (confección de ropa y calzado), equipamiento electrónico y eléctrico, barcos, metalurgia, productos químicos, materiales de caucho, instrumentos de precisión, relojería, material de imprenta, juguetes y alimentos procesados.⁹⁶

Este puerto tiene nueve terminales gestionadas por cinco operadores diferentes que mantienen importantes flujos comerciales con otras regiones de China, Estados Unidos, Japón, Reino Unido, Alemania, Singapur, Corea del Sur, Canadá y Países Bajos.

⁹⁴ http://es.wikipedia.org/wiki/Hong_Kong

⁹⁵ http://indexmundi.com/hong_kong/

⁹⁶ http://encarta.msn.com/encyclopedia_761561507/hong_kong.html

No es de extrañar pues, que en el 2003 Hong Kong fuera considerado como "el puerto más concurrido en el mundo" por 5 años consecutivos, moviendo un total de 20 millones de TEUs.⁹⁷ Y el tercero del mundo, en cuanto a volumen de carga, en el 2008.⁹⁸

De hecho, el puerto cuenta con alrededor de 80 líneas de transporte marítimo internacional que proporcionan más de 400 contenedores por semana para los servicios de línea que conectan con más de 500 destinos en todo el mundo.⁹⁹

Sin embargo sus mejores servicios son los que más problemas les suponen para mantener la seguridad de sus aguas.

La simplificación de los trámites para manejar los contenedores hace que Hong Kong sea el puerto favorito de los ladrones de contenedores. Ya que una vez el operador les entrega el contenedor, como si de un nuevo cargador se tratara, las mafias lo hacen desaparecer.¹⁰⁰

Hong Kong cobra pocos impuestos aduaneros, lo que facilita mucho el movimiento libre de la mercancía, sin embargo esto aumenta el contrabando y otras actividades criminales. Es por ello que el 25 de marzo de 2009 Italia y Hong Kong firmaron un plan de trabajo sobre cooperación en contra de las infracciones de leyes aduanales que rigen el país.

Hong Kong ha firmado acuerdos similares con 15 administraciones aduanales, incluyendo la Administración General de Aduanas de la República Popular China.¹⁰¹

Otra de las virtudes que presenta el puerto de Hong Kong es la posibilidad de operar los buques en sus fondeaderos, dispone de 11 fondeaderos con 3,090 hectáreas de las cuales 1,473 son para buques de gran calado y 1,617 para operar buques en aguas poco profundas. Así es como en el 2002, un total de 3,3 millones de TEUs, 19,6 millones de toneladas de carga, fueron operados mientras los buques se encontraban amarrados a las boyas de los fondeaderos, que también se utilizan como puntos de atraque en condiciones meteorológicas extremas así como para el embarque de pasajeros en los cruceros.¹⁰²

Sin embargo, es bien sabido que un buque fondeado es más vulnerable frente un ataque pirata que los que se encuentran amarrados en las instalaciones portuarias de las diferentes terminales.

⁹⁷ http://spanish.peopledaily.com.cn/spanish/200402/18/sp20040218_72663.html

⁹⁸ <http://www.economista.es/empresas-finanzas/noticias/226150/06/07/Shanghai-superara-a-Singapur-como-mayor-puerto-mundial-por-gestion-carga-2008.html>

⁹⁹ www.globalsecurity.org/.../hong-kong_nb.htm

¹⁰⁰ Artículo extraído del archivo de la Biblioteca FNB "*Ladrones de contenedores con nuevas estrategias*"

¹⁰¹ http://www.spanish.xinhuanet.com/spanish/2009-03/26/content_845165.htm

¹⁰² www.globalsecurity.org/.../hong-kong_nb.htm

Todo lo anteriormente expuesto evidencia la importancia del puerto de Hong Kong, para la propia región y para muchas otras que se encuentran estrechamente vinculadas a la economía del país y a la asiática en general. Es por ello que, preservar la seguridad en sus aguas es de vital importancia en la actualidad.

10.3.- La importancia del Mar de la China para Filipinas.

Filipinas es una nación insular formada por un archipiélago de 7107 islas ubicadas al sudeste de Asia. Sin embargo, sólo once islas suponen el 95% de la superficie total de Filipinas. Las dos mayores islas del archipiélago son Luzón al norte, y Mindanao al sur. La mayor ciudad es la capital, Manila.



Imagen extraída de la página web: worldatlas.com



Imagen extraída de la página web: mapsof.net

Filipinas es la quinta economía más grande del sudeste asiático después de Indonesia, Tailandia, Malasia y Singapur. La producción económica se incrementó cuatro veces en los últimos 25 años y se multiplicó más de diez veces en los últimos 30 años.¹⁰³

Tradicionalmente agrícola, la economía filipina creció en el sector de las manufacturas desde la década de los sesenta y recientemente surgió en el sector de los servicios. Todo ello gracias a la liberalización de la economía y a su implicación en diferentes iniciativas, a nivel mundial¹⁰⁴.

Filipinas es:

- Uno de los fundadores y miembro activo de las Naciones Unidas desde su creación el 24 de octubre de 1945.
- Miembro de la OMC (Organización Mundial del Comercio) desde 1995
- Miembro fundador de la Asociación de Naciones del Sureste Asiático (ASEAN).
- Miembro de la Cumbre de Asia Oriental (EAS).
- Mantiene una presencia activa en:
 - La APEC (Cooperación Económica del Asia-Pacífico).
 - En la Unión Latina (Difunde la herencia cultural latina).
 - En el Grupo de los 24. (países subdesarrollados, que reclaman reformas amplias al FMI “*Fondo Monetario Internacional*”).
 - En el “Movimiento de Países No Alineados”. Por lo que no forma parte de la OTAN.

La adhesión de Filipinas a:

- Los Convenios sobre la Organización Mundial de Comercio (OMC) .
 - Como país signatario del Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio (GATT) desde 1979.
- Y a la AFTA “*Asean Free Trade Area*”, (Área de Libre Comercio de ASEAN)

De esta manera, su activa participación en la esfera del comercio global sostiene la adhesión del país a la liberalización del comercio mundial y ha contribuido a la puesta en marcha de amplias reformas económicas a través de los años, afectando profundamente a su estructura comercial.

Un buen ejemplo de ello es que, para demostrar sus compromisos en el ámbito de la OMC y seguir el régimen de nación más favorecida, Filipinas ha consolidado casi todos sus aranceles para productos agrícolas y de manufactura; las restricciones cuantitativas han sido convertidas en aranceles y se han eliminado las restricciones a la importación.

Además, como parte del programa de la reducción acelerada de aranceles de AFTA, en el marco del acuerdo de la Tarifa Preferencial Efectiva Común (CEPT-Common

¹⁰³ <http://www.buenosairespe.com.ar/phils/economy.htm>

¹⁰⁴ es.wikipedia.org/wiki/Filipinas

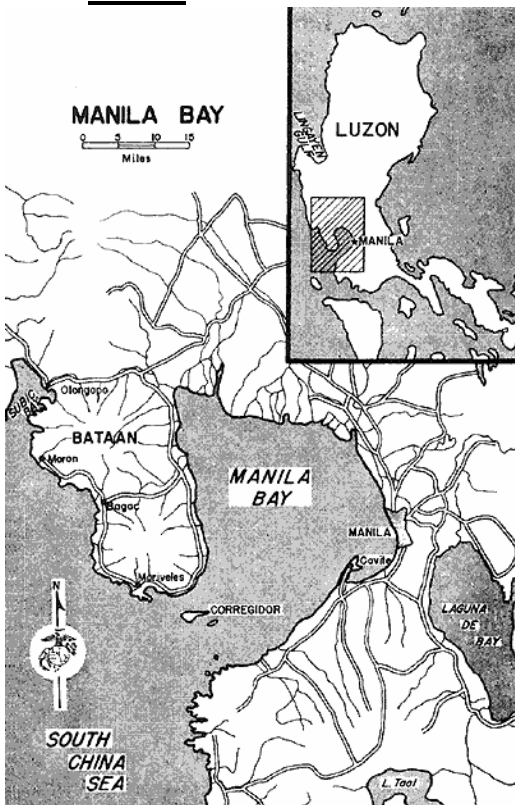
Effective Preferential Tariff), en el 2003 redujo todos los aranceles a un nivel entre el 0 y 5% sobre las manufacturas.¹⁰⁵

Teniendo en cuenta todas las iniciativas que ha emprendido Filipinas para abrirse al comercio mundial, su condición de insularidad favorece al transporte marítimo para tales fines. Por lo que, su ubicación geográfica en la vía marítima comercial más importante del sudeste asiático, contribuye al hecho de que el 75% de los bienes sean movilizados esencialmente por vía marítima.¹⁰⁶ Debido a ello, tanto para el manejo de cargas nacionales como internacionales, el desarrollo de la industria marítimo-portuaria es esencial.

Así es como, a pesar de su dimensión territorial, Filipinas cuenta con aproximadamente 1.342 puertos y subpuertos o auxiliares; 821 dedicados al tráfico comercial (60% privados), 429 a la pesca y 92 deportivos.

Por su importancia comercial para el tráfico internacional se destacan los puertos de:

-Manila:



www.fourthmarinesband.com/shanghai.htm



limatechnologycenter.com/main-location-map.html



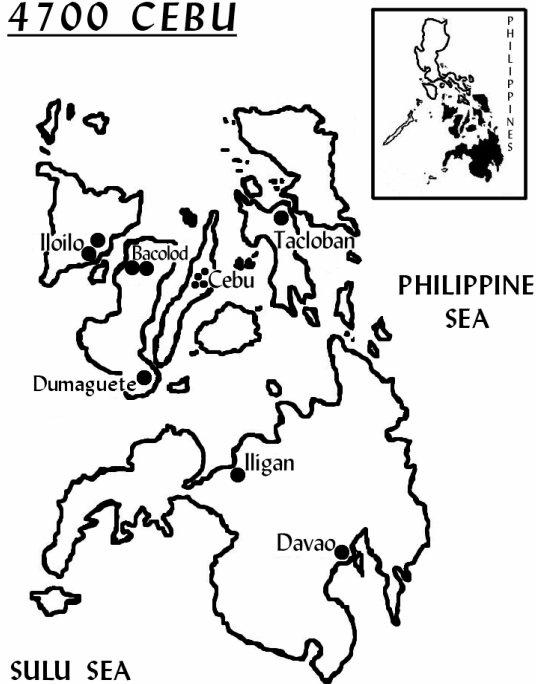
www.condomillion.com

¹⁰⁵ <http://www.buenosairespe.com.ar/phils/economy.htm>

¹⁰⁶ <http://www.proexport.com.co/VbeContent/NewsDetail.asp?ID=1215&IDCompany=16>

-Cebú:

4700 CEBU



www.photoglobe.info/acs_cebu/imgs/

-General Santos:



news.bbc.co.uk/2/hi/asia-pacific/4089643.stm

www.skyscrapercity.com

Sus principales socios comerciales son Estados Unidos, Japón, Singapur, Hong Kong, Taiwan, Gran Bretaña, Alemania, Arabia Saudí y Malaysia.¹⁰⁷ Como podemos apreciar en estos datos, a pesar de la proximidad con China, Filipinas sólo mantiene contactos comerciales con Hong Kong.

¹⁰⁷ es.encarta.msn.com/encyclopedia_761558570/Filipinas.html - 31k -

Para el desarrollo de la economía del país, las mayores importaciones que se realizan son: petróleo, maquinaria, equipamiento de transportes, metales, productos químicos, alimentos y textiles.

Por el contrario, las exportaciones más destacadas se basan en componentes eléctricos y electrónicos, ropa, azúcar sin refinar, plátanos, piña enlatada, troncos y maderas. Y sobre todo:

- minerales metálicos

Filipinas es el segundo productor mundial de oro y el tercero de cobre además de exportar plata, níquel, cromo, y fertilizantes minerales, tales como la roca de fosfato y el guano.¹⁰⁸

- Copra

La producción de copra en Filipinas tiene un papel de suma importancia para la economía del país, ya que los ingresos obtenidos de las exportaciones de copra y sus derivados, representan más del 10% del valor de sus exportaciones totales¹⁰⁹.

- Aceite de coco

Filipinas e Indonesia son también los principales países exportadores de aceite de coco, con una participación del 86% dentro comercio mundial

- Pescado y marisco

Una superficie marítima de 2.200.000 kilómetros cuadrados hace que Filipinas sea una de las principales fuentes de pescado en el mundo.

Con una extensión de 22000 kilómetros cuadrados Filipinas es la región que contiene mayor biodiversidad costera del mundo.¹¹⁰

A pesar de la creciente economía, Filipinas se enfrenta con diferentes problemáticas para su prosperidad:

- Una economía altamente dependiente de sus dos mayores socios comerciales, los EE. UU. y Japón.
- La principal fuente de ingresos extranjeros son las remesas por filipinos trabajando fuera del país. En el 2006, Filipinas recibió \$ 12.8 millones, un aumento del 20% con respecto al año anterior, lo que supera el promedio anual de \$ 2.5 millones de inversión extranjera directa hacia el país. Sin embargo, estos datos suponen un considerable nivel de emigración.
- Una de las causas de esta emigración es la desigualdad de los ingresos según el trabajo que se desempeñe. Siendo el sector agrario, el más perjudicado.

¹⁰⁸ <http://www.buenosairespe.com.ar/phils/economy.htm>

¹⁰⁹ http://www.sagpya.mecon.gov.ar/new/00/programas/dma/newsletters/nro34/newsletter_coco_3010.php

¹¹⁰ www.oup.com/word/es/0310404001.doc

- China y la India han surgido como grandes competidores económicos, sobretudo con empresas de telecomunicaciones cuyos inversionistas habían escogido Filipinas como sede en oriente.
- Los terremotos son bastante frecuentes en las islas, y existen aproximadamente 20 volcanes activos. Además, de junio a octubre los tifones afectan la zona causando en ocasiones importantes daños.¹¹¹
- Filipinas participa en la compleja controversia sobre las Islas Spratly y Scarborough Shoal. También reclama el estado malasio de Sabah, ya que una vez fue parte del sultanato de Sulu.¹¹²

Así pues, Filipinas es un país en vías de desarrollo que hace importantes esfuerzos para subirse al tren de la globalización y el libre comercio, con el fin de obtener una mayor prosperidad. Evidentemente su geografía, abierta al Mar de la China, juega un papel clave en su plan de desarrollo facilitando el comercio y el consiguiente desarrollo industrial, también como fuente de materia prima o como importante atracción turística debido a su biodiversidad.

Sin embargo, esa misma situación privilegiada geográficamente, la hace vulnerable en la lucha contra la piratería y el contrabando. La basta extensión marítima repleta de pequeñas islas hace que sea muy difícil de controlar y mantener la seguridad. El verse implicada en diferentes disputas territoriales agrava el problema, ya que disminuye el número de efectivos disponibles para controlar las aguas ante posibles ataques y no permite una buena colaboración con otros países implicados como China.

Los frecuentes terremotos y la desigualdad en los ingresos hacen que algunos filipinos emigren o en el peor de los casos, se dediquen a la piratería en el Mar de la China. Como describe el siguiente artículo:

“Los piratas armados que ayer abordaron un remolcador malasio en el Mar de las Célebes y secuestraron a tres de sus seis tripulantes son filipinos, informaron hoy fuentes militares de este país.”

“El incidente tuvo lugar poco antes del mediodía de ayer cerca de Samporna, en la costa este del estado malasio de Sabah, 2.000 kilómetros al este de Kuala Lumpur, y los piratas, provistos con armas de fuego M-16 y AK-47, dispararon al aire justo antes del abordaje.”¹¹³

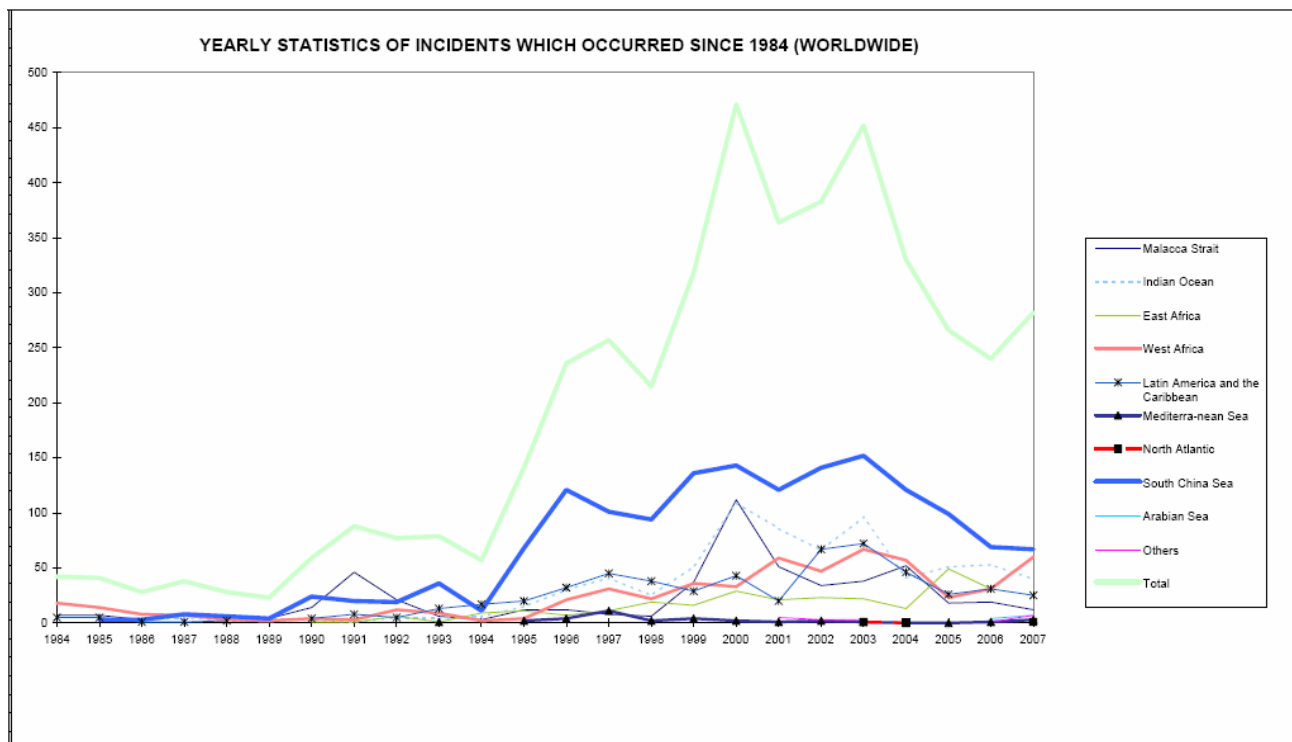
¹¹¹ es.encarta.msn.com/encyclopedia_761558570/Filipinas.html - 31k -

¹¹² es.wikipedia.org/wiki/Filipinas

¹¹³ <http://actualidad.terra.es/articulo/html/av2222583.htm> Artículo: “Piratas filipinos son autores de último secuestro, según Armada” 31-03-2005

10.4.- La piratería en el Mar de la China.

Como podemos observar en la gráfica abajo adjunta, durante diez años (1984-1994) los ataques piratas en el mar de la China al igual que en el estrecho de Malaca se mantenían más o menos a un mismo nivel. Sin embargo a partir del 1994 la piratería en el Mar de la China aumentó muy por encima del resto de países afectados.



Grafica extraída de la página www.omi.org “Informe anual sobre piratería 07”

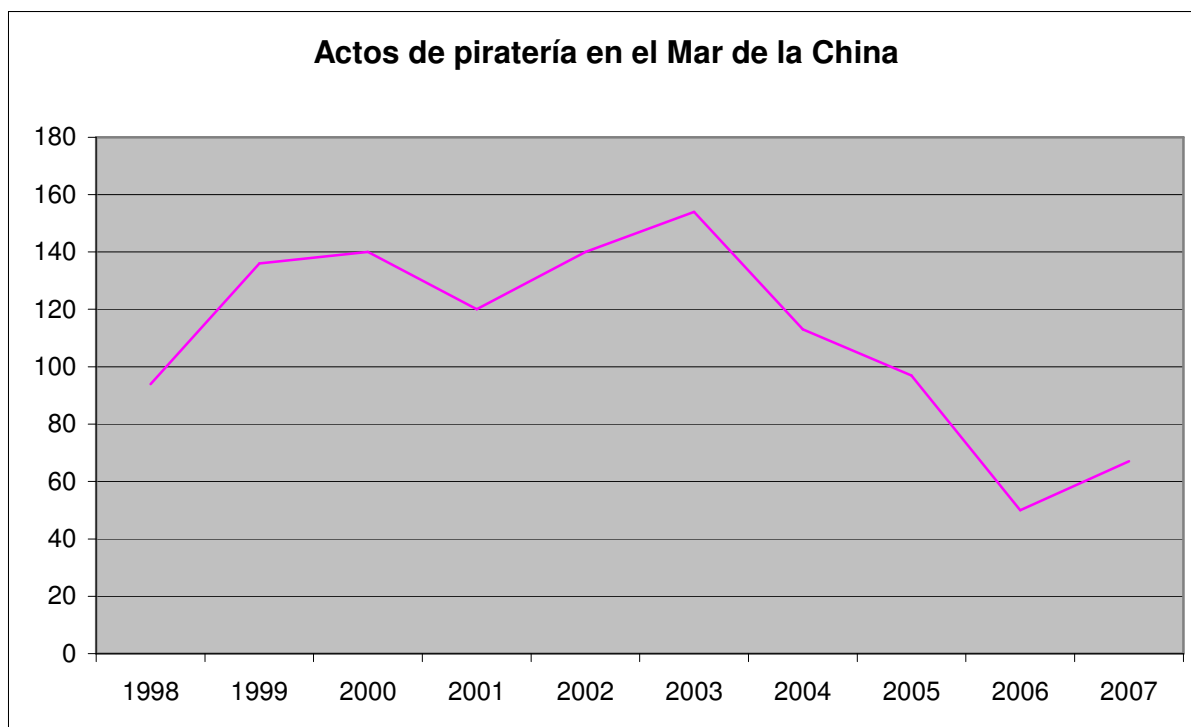
Tal y como comenta el Sr. Mitropoulos en una entrevista publicada en la revista *Fairplay*, “La idea de las patrullas coordinadas¹¹⁴ estuvo en un primer período de prueba de 6 meses en el estrecho de Malaca. El resultado de esta prueba piloto, realizada en el 1993, fue una importante y drástica mejoría en el estrecho de Malaca, sin embargo y como consecuencia de ello, los ataques piratas en el Mar de la China, se han visto gravemente aumentados desde entonces.”¹¹⁵

Debido a esta situación y como respuesta a la solicitud del Comité de Seguridad Marítima de contar con un informe sobre la situación en el mar de la China meridional, la OMI, en marzo de 1994, despachó una misión indagatoria a China, las Filipinas y Hong Kong.

¹¹⁴ ver página 76 del proyecto.

¹¹⁵ Revista *Fairplay*, artículo “IMO tries again on piracy, moving up to phase two” 24/05/2001

El hecho de que se enviase la misión facilitó la oportunidad de examinar, junto con funcionarios de alto rango de la zona, cuál podía ser la naturaleza de la ayuda que la OMI podía prestar a los organismos de seguridad con el objetivo de prevenir y hacer frente a la piratería en sus aguas. No obstante, el mar de la China continúa siendo la zona más problemática del planeta.



Gráfica de la autora.

El número de ataques en el mar de la China, se mantuvieron oscilando entre 100 y 140 casos anuales hasta el año 2003, cuando se llegó a un nuevo máximo de 152 ataques reportados.

Ante estos datos, el 17 de junio de 2003, el Presidente del ARF (ASEAN Regional Forum), en nombre de los Estados participantes y la organización, hizo pública la “Declaración sobre Cooperación contra la piratería y otras amenazas a la seguridad”.¹¹⁶

Este documento reconoce que la Piratería y robo a mano armada contra los buques y la posibilidad de ataques terroristas en el transporte marítimo:

1. Amenazan el crecimiento de la región Asia-Pacífico.
2. Perturban la estabilidad del comercio mundial.

¹¹⁶ <http://www.aseansec.org/14837.htm>

3. La seguridad marítima es una condición indispensable y fundamental para el bienestar y la seguridad económica de la región ASEAN.
4. Garantizar esta seguridad es en beneficio directo de todos los países y, en particular, del Foro Regional de las ASEAN.
5. La mayoría de ataques armados en la región, tienden a ocurrir en las zonas costeras y de los archipiélagos.

Para hacer frente a la piratería como crimen internacional cada vez más violento, es necesario:

1. Intensificar la amplia base de cooperación regional para combatir la delincuencia internacional organizada vinculada con actos de piratería, mediante la cooperación y la coordinación de todas las instituciones interesadas, tales como:
 - Unidades navales.
 - Patrullas costeras.
 - Fuerzas del orden.
 - Compañías navieras.
 - Tripulaciones.
 - Autoridades Portuarias.
2. Estos esfuerzos deben basarse en el derecho internacional incluyendo el “Derecho del Mar” (convención ONU 1982).¹¹⁷
3. Es importante que exista la cooperación nacional y regional para garantizar que los criminales y piratas marítimos no puedan evadir los juicios.
4. Las Respuestas eficaces contra la delincuencia marítima requieren estrategias de seguridad marítima regional y la cooperación multilateral en su aplicación.

A partir del 2003, y gracias a la concienciación sobre el problema que tanto la O.M.I. como el A.R.F. ha promovido entre todos los estados afectados; podemos observar en la gráfica el importante descenso que han experimentado los ataques piratas en la zona.

Esto es debido a las diferentes iniciativas que se adoptaron, como en el caso de las Filipinas que puso patrullas de fuerzas especiales en numerosas zonas del archipiélago.

También ayudas externas como en el caso de India y Japón que ofrecieron armadas para asistir a los países del Mar de la China Meridional mediante patrullas conjuntas.

En el caso de China, es una de las 14 naciones que firmaron el “Acuerdo de Cooperación Regional” (ReCAAP), para combatir la piratería y el robo a mano armada contra buques en Asia. El acuerdo se celebró en Tokio en noviembre de 2004 y entró en vigor el 4 de septiembre de 2006.

¹¹⁷ es.wikipedia.org/wiki/Convención_del_Mar

Éste establece que las partes contratantes reconocen la importancia de la seguridad de los buques y el derecho a la navegación según la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS de 10 de diciembre 1982).

El acuerdo también reafirma el deber de los diez miembros de la Asociación de Naciones del Asia Sudoriental (ASEAN), China, Japón, la República de Corea, la India, Sri Lanka y Bangladesh, a cooperar en la prevención y represión de la piratería en el marco de la Convención.¹¹⁸

Los tribunales Chinos también ejercen presión, mediante duras penas para los piratas procesados, llegando en algunos casos a la pena de muerte.¹¹⁹

Sin embargo, el Mar de la China sigue siendo en la actualidad, la ruta de navegación más peligrosa del planeta. Experimentando un pequeño incremento en el 2006.

Una de las principales razones de que esta situación no haya mejorado más notablemente es la falta de colaboración, especialmente por lo que se refiere al intercambio de información entre los distintos organismos policiales de los países ribereños y por algunas controversias sobre límites territoriales.¹²⁰

Un buen ejemplo de ello se ve reflejado en un artículo cuyo encabezado es: *“China convertirá buques de guerra en patrulleras destinadas al Mar del Sur.”*¹²¹

Sorprendentemente, el artículo dice: *“China convertirá más buques de guerra retirados en barcos patrulleros y los enviará al Mar del Sur de China, donde mantiene conflictos territoriales con países vecinos, para supervisar la pesca, anunció hoy un oficial a la prensa local.”*

Pero la falta de cooperación no es el único factor que influye en la lucha contra la piratería de esas aguas. El factor humano en las tripulaciones también juega un papel clave para evitar los ataques.

En una entrevista al Sr. Commodore Sam Bateman (de la Universidad Australiana *“Woollongong’s Centre For Maritime Policy”*) publicada en la revista Fairplay, pone de manifiesto el tremendo estrés que sufren las tripulaciones que con 18 o 20 miembros operan buques de grandes dimensiones, la mayoría de ellos con destino China o Japón.

Estos buques, aproximándose a destino, navegan a través de Singapur, el estrecho de Malaca y el mar de la China, donde llegan exhaustos tras días de navegación y muchas horas de guardia extras, para evitar ser abordados por piratas.¹²²

¹¹⁸ http://english.peopledaily.com.cn/200610/28/eng20061028_315879.html

¹¹⁹ <http://www.southchinasea.org/docs/Mo,%20Options%20to%20Combat%20Piracy%20in%20SEAsia>

¹²⁰ La OMI al día, artículo *“Piratería y robo a mano armada en el mar”*, Enero 2000. Pág. 6

¹²¹ http://www.nuestromar.org/noticias/defensa_seguridad_y_proteccion_032009_22639_19/03/09

YAHOO NOTICIAS

¹²² Revista Fairplay, artículo *“ Seafarers take on the pirates”*. 09/09/1999 Pág.23

Por si fuera poco, las tripulaciones que se encuentren en la zona deberán prestar especial atención en sus guardias, puesto que tal y como la OMI puso de manifiesto en uno de sus comunicados mensuales, basándose en la información remitida por varios buques en ruta por esas aguas; han habido varios intentos por parte de personas que aparentaban ser funcionarios o vestían uniformes; de detener buques y subir a bordo.

Si bien no ha sido posible confirmar si éstos eran realmente funcionarios que actuaban en el marco de sus atribuciones, funcionarios que actuaban al margen de sus funciones habituales o individuos que aparentaban ser funcionarios.¹²³

Aunque, el vestir puede variar, en la mayoría de los casos los piratas llevan armas de fuego de baja velocidad, tales como pistolas, aunque se registra cada vez más el uso de armamento basado en rifles de asalto.



Imágenes extraídas de la página web:

<http://www.abc.es/visionesdelmundo/piratas-del-siglo-xxi-158-05-2007.html>

¹²³ La OMI al día, artículo “*Piratería y robo a mano armada en el mar*”, Enero 2000. Pág. 5

11.- Zonas conflictivas de África Occidental



Imagen extraída del Informe Anual sobre “Piratería y Robo a mano armada en el mar” O.M.I. 2007

África es el tercer continente del mundo por tamaño, sin embargo es el más pobre. Para hacernos una idea, buscamos estadísticas sobre el desarrollo humano en 179 países, los cuales se segregaban entre “países muy desarrollados, medio desarrollados y poco desarrollados. Tal y como muestra el siguiente listado, los países africanos son los más afectados.¹²⁴

Low Human Development

154. Nigeria
155. Lesotho
156. Uganda
- 157. Angola**
158. Timor-Leste
159. Togo
160. Gambia
161. Benin
162. Malawi
163. Zambia
164. Eritrea
165. Rwanda
166. Côte d'Ivoire
167. Guinea
168. Mali
169. Ethiopia
170. Chad
171. Guinea-Bissau
172. Burundi
173. Burkina Faso
- 174. Niger**
175. Mozambique
176. Liberia
177. Congo Rep.Dem.
178. Central African Republic

Considerando la relevancia de estos datos y contrastándolos con el mapa de la O.M.I.¹²⁵, lo primero que cabe destacar, en comparación con otras zonas del planeta, es el bajo grado de fracaso de estos ataques piratas.

En un continente donde la esperanza de vida al nacer es de 44 años en unas condiciones de pobreza extrema y desigualdad social,¹²⁶ no es de extrañar que de 60 casos reportados sólo 8 fueron “presuntamente atentados”¹²⁷ y por consiguiente, 52 buques fueron asaltados y atacados por piratas, principalmente frente a las costas de Nigeria y Angola.

124 <http://hdr.undp.org/en/statistics/>

125 Mapa adjunto en la página anterior.

126 http://indexmundi.com/es/niger/expectativa_de_vida_al_nacer.html

¹²⁷ Datos extraídos de la página web: www.imo.org informe anual 2007.

A pesar de que los países Africanos se sitúan a la cola del comercio mundial, con una contribución que no supera el 2,6%¹²⁸, las aguas internacionales que rodean el continente forman una de las rutas de navegación más antiguas que actualmente mueven el 8.9% del tráfico mundial.¹²⁹ De hecho el 50% de los barcos que llegan a Europa procedentes de Asia cruzan el Canal de Suez y el otro 50% rodea el Cabo de Buena Esperanza.¹³⁰

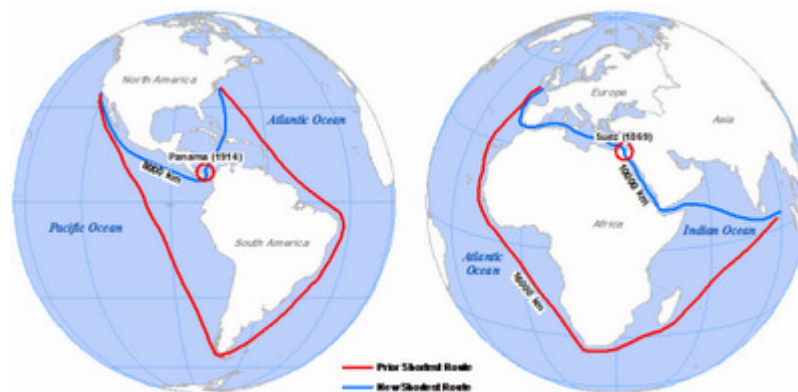


Imagen extraída de la página web:
<http://blog.engeneral.net/2009/01/14/las-rutas-maritimas-y-los-piratas-somalies/>

Es por ello que, las aguas del Océano Atlántico representan para muchos africanos, no solo una importante fuente de alimentos, sino una oportunidad para salir de la pobreza ya sea mediante la emigración en pateras o integrándose en bandas o mafias para asaltar buques, convirtiéndose así en Piratas acostumbrados a vivir al límite demostrando poco respeto ante la vida humana.

¹²⁸ <http://ecodiario.economista.es/noticias/noticias/610261/06/08/Africa-y-Sudamerica-ayudaran-a-los-paises-mas-afectados-por-la-crisis.html>

¹²⁹ <http://www.economia.unam.mx/publicaciones/econunam/pdfs/11/06laxe.pdf>

¹³⁰ <http://blog.engeneral.net/2009/01/14/las-rutas-maritimas-y-los-piratas-somalies/>

11.1.-Nigeria.

La República Federal de Nigeria situada en el Golfo de Guinea, es el país más poblado del continente africano con poco más de 130 millones de habitantes,¹³¹ lo que equivale a aproximadamente a un quinto de la población del continente.

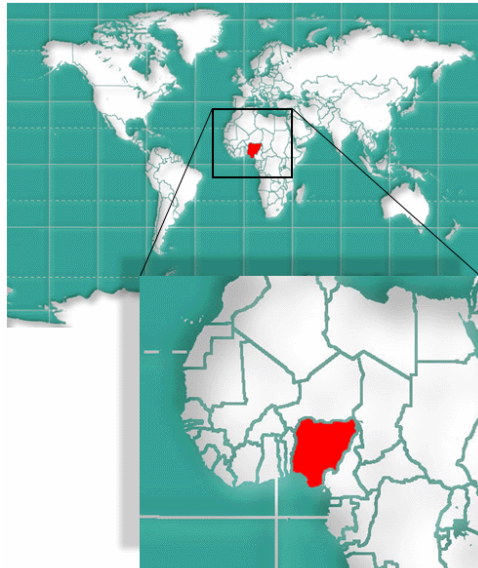


Imagen extraída de la página web: http://wings.avkids.com/Book/Myth/Images/map_nigeria.gif

La difícil coexistencia de 250 grupos étnicos que engloban el territorio, ha creado una fuerte inestabilidad social y el caos político. Desde que dejó de ser colonia británica para convertirse en una nación independiente dentro de la Commonwealth,¹³² el 1 de octubre de 1960, Nigeria ha sido gobernada por militares y cada intento de gobierno civil, se ha visto frustrado por varios golpes de estado. Finalmente, en el 2003 se celebraron unas elecciones “democráticas” marcadas por múltiples irregularidades, que confirmaron al ya jefe de estado, el militar Olusegun Obasanjo, como presidente de la República, convirtiéndolo así en político.

A la inestabilidad social y política se le debe sumar la gran riqueza que presenta el territorio. En los años 60 fueron descubiertos importantes depósitos de petróleo y de gas natural que provocaron la conversión de la economía nigeriana pasando de ser agrícola y de pastoreo, a industrial.

No obstante, la fuerte dependencia del petróleo y que éste se encuentre en manos de empresas extranjeras, hace que existan graves desigualdades sociales, “*mientras la*

¹³¹ indexmundi.com/es/niger/

¹³² Organización compuesta por 53 países independientes que, comparten lazos históricos con el Reino Unido. Su principal objetivo es la cooperación internacional en el ámbito político y económico, sin implicar sumisión alguna hacia la corona británica.

*mayoría de los nigerianos vive con menos de un dólar al día, el salón de trono del rey es de oro comprado con el dinero del petróleo”.*¹³³

Con 15.600 millones de barriles en reservas de crudo y más de 3 millones de m³ de gas natural, es uno de los países africanos que más se han desarrollado.

Evidentemente, como pasa en la mayoría de territorios costeros, el desarrollo de la industria del país se ha centralizado en el litoral. El crudo, que se conduce a través de gasoductos desde el interior hasta los puertos del Atlántico, ha permitido el avance de la industria petroquímica, de automóviles y las refinerías.

En cuanto al resto de la actividad productiva, sólo tiene cierta importancia el cacao, al que se destina el 50% del suelo cultivable y que va dirigido en su integridad a la exportación.

La agricultura y la ganadería ocupan al 50% de la población pero apenas si puede abastecer la propia demanda interna.¹³⁴



Imagen extraída de la página web: www.destinia.com

A pesar de todo, Nigeria tiene el mayor mercado de la África Subsahariana.

A lo largo de una costa de alrededor de 835Km, encontramos las ciudades más desarrolladas y sus correspondientes puertos, resaltando tres núcleos. Uno al norte

¹³³ <http://es.wikipedia.org/wiki/Nigeria>

¹³⁴ <http://es.wikipedia.org/wiki/Nigeria>

“Lagos”, otro en la zona del delta del río Níger, al centro-sur de Nigeria, con “Port Harcourt” y el puerto de “Calabar” al sur de la región.

La autoridad portuaria de Nigeria (NPA) es propietaria y operadora de todos los puertos del país. Así pues, gestiona el puerto de Lagos, Port Harcourt y otros puertos del delta como Warri, Koko, Sapele, Alajda Steel Jetty, las terminales petrolíferas de Escravos, Forcados y Pennington, y en el sur, Calabar.¹³⁵

En el caso de Lagos, antigua capital del estado, es la ciudad más grande de Nigeria y una de las mayores en el África subsahariana. También es el principal puerto del país.

Está dividido en tres secciones principales: Lagos, Apapa y la isla Tin Can. Además de la zona de carga, dispone de dos terminales petrolíferas que manejan las exportaciones de crudo de la zona norte.



Imagen aérea del puerto de Lagos, extraída de la página web: <http://www.otal.com/nigeria/>

Port Harcourt por su lado, se encuentra en la desembocadura del río Bonny y actualmente es uno de los mayores centros industriales del estado. Se fabrican gran variedad de productos como neumáticos, productos de aluminio, botellas de vidrio y papel; también cigarrillos, productos de acero estructural, estaño corrugado, pinturas, plásticos, muebles, cemento, hormigón y otros.

Es el puerto de los barcos de pesca y las industrias. Por eso, está equipado con instalaciones de congelación para el pescado y una zona de gran calado para poder operar buques de grandes dimensiones, ya que también carga aceite de palma y petróleo para buques tanque.

Calabar, es el puerto principal de la zona oriental de Nigeria. Además de su proximidad con la frontera, que favorece el comercio con Camerún, se ha desarrollado una Zona Franca que ha representado la industrialización alrededor del puerto, sirviendo éste como base para las exportaciones de manufacturas africanas.¹³⁶

Pero a pesar de las inversiones que el país ha realizado para la industrialización de la costa y en infraestructura portuaria, su mala gestión hace que este sector, motor básico para cualquier economía, no funcione.

¹³⁵ <http://www.otal.com/nigeria/>

¹³⁶ <http://www.onlinenigeria.com/links/LinksReadPrint.asp?blurb=483>

En un principio y como práctica habitual en otros países, se suponía que la Autoridad Portuaria iba a controlar y gestionar las instalaciones de Nigeria, sin embargo, resultó ser que para casi todas las decisiones importantes, no podía operar sin el permiso del Presidente o del Ministro de Transporte.

Como resultado de ello, las decisiones clave que afectan a las políticas y operaciones en el sector marítimo-portuario han disminuido prácticamente a un punto muerto.

Además la ANP, responsable de las funciones de reglamentación de las operaciones portuarias, así como del día a día en las decisiones operativas, tiene autoridad para establecer sus propias tarifas portuarias. Así pues, la Autoridad Portuaria Nigeriana se inclina a aumentar sus precios para hacer frente al déficit presupuestario interno, en lugar de trabajar para mejorar la eficiencia y la productividad.

Es por ello que los habituales aumentos en las tarifas portuarias, junto con las ineficiencias y la mala gestión, han convertido a los puertos nigerianos en los más lentos y más caros del mundo.¹³⁷

La exportación de crudo y gas es la base de la economía del país, manteniendo la balanza de pagos en positivo¹³⁸, pero a pesar de que es totalmente dependiente del mercado y las propias reservas del país, la mala gestión del gobierno junto con la inestabilidad social ha hecho crecer hasta tal punto la delincuencia que actualmente afecta directamente a este sector energético.

Como recoge el siguiente artículo *“La compañía anglo-holandesa Royal Dutch Shell declaró, debido a la inseguridad de la zona, el estado de “fuerza mayor” en los envíos de petróleo desde su terminal de Bonny (sur de Nigeria), por lo que las entregas no estarán garantizadas”* indicó en un comunicado el portavoz de Shell en Nigeria, Precious Okolobo.¹³⁹

La cláusula de "fuerza mayor", frecuente en el sector petrolero y ya utilizada por Shell en Nigeria, permite a la compañía suspender sus obligaciones contractuales, como las entregas de petróleo y gas, cuando se producen acontecimientos imprevistos, sin verse expuesta a penalizaciones.

En los últimos tres años esta compañía ha sido el blanco regular de los ataques en el sur petrolífero de Nigeria, obligándola a cerrar instalaciones y en algunos momentos a suspender incluso sus obligaciones contractuales para con sus clientes.

137 <http://www.ppiaf.org/documents/gridlines/17NigPortRef.pdf>

138 www.argentinatradenet.gov.ar/sitio/mercado/material/guianigeria.pdf

139 <http://www.financiero.com/petroleo/shell-no-garantizara-suministro-petroleo-desde-terminal-sur-nigeria.asp> Artículo: *“Shell no garantizará suministro de petróleo desde terminal de sur de Nigeria”*

Los actos de violencia, los sabotajes y los secuestros han hecho perder a Nigeria un cuarto de su producción de petróleo desde enero de 2006.¹⁴⁰

En algunos casos los responsables de estos actos son milicianos que luchan por que se distribuya de forma más justa la riqueza que se genera en el delta, pero también bandas criminales que se aprovechan de la situación de inseguridad para realizar secuestros y luego pedir rescates.¹⁴¹

A pesar del esfuerzo que el gobierno democrático de Nigeria está haciendo para mejorar su imagen a nivel mundial, luchando contra la corrupción y el crimen y aumentando el respeto por los derechos humanos entre su población, sigue siendo imperceptible e insuficiente ya que las noticias negativas de Nigeria nos siguen llegando; debido especialmente a la continuada violencia étnica y a los asuntos de estafas internacionales.¹⁴²

Esta inestabilidad en la región se transmite de igual forma a sus aguas, viéndose afectadas por asaltos violentos a gran variedad de buques, tanto petroleros como quimiqueros o porta-contenedores.

Nigeria necesita el buen funcionamiento de sus instalaciones portuarias para poder mantener la demanda de crudo, que actualmente sustenta al país y poder mejorar la industria, los servicios y todo aquello que se necesita para hacer crecer a una sociedad, pero primero deberá luchar para restablecer el orden tanto en su territorio como en sus aguas.

¹⁴⁰ <http://www.financiero.com/petroleo/shell-no-garantizara-suministro-petroleo-desde-terminal-sur-nigeria.asp>

¹⁴¹ http://www.elpais.com/articulo/internacional/Secuestrado/petrolero/frances/aguas/Nigeria/elpepuint/20090105elpepuint_11/Tes

¹⁴² www.afrol.com/es/articles/13438

11.2.-Angola

Angola, estado del suroeste de África, fue colonia portuguesa hasta 1975, año en que Portugal se retiró y estalló una Guerra Civil que terminó en el 2002.



Imagen extraída de la página web: usuarios.lycos.es/rafaocana/angola.gif

Aunque actualmente la situación política del país parece estar normalizándose, tras las elecciones democráticas de 2008, su presidente se ha mantenido inalterable durante 30 años, hasta la actualidad.

Sin embargo, la población sigue padeciendo el resultado de una guerra prolongada que ha causado:

- Una seria crisis humanitaria.
- Abundancia de campos minados.
- Movimientos guerrilleros, en especial el FLEC (Frente para a Libertação do Enclave de Cabinda) para lograr la República de Cabinda al norte de la región.
- Epidemias periódicas de enfermedades infecciosas. Como la del virus Marburg, que en el 2005 se convirtió en la peor epidemia de fiebre hemorrágica de la historia, con más de 227 muertes registradas de 252 casos reportados.¹⁴³

Es por todo ello que la esperanza de vida en Angola es de tan solo 37 años.¹⁴⁴

¹⁴³ www.iconocast.com/A6MN/A6EN9/News

¹⁴⁴ es.wikipedia.org/wiki/Angola

Estos datos contrastan con la riqueza del país en cuanto a yacimientos de crudo. En realidad Angola es el segundo país productor de petróleo de África. Su explotación se ha consolidado en un conglomerado de empresas denominado Senangol Group, propiedad del Gobierno de Angola. El 14 de diciembre de 2006 Angola fue admitida en la OPEP, adquiriendo la condición de nuevo miembro el 1 de marzo de 2007.¹⁴⁵

La economía de Angola creció el 18% en 2005, el 26% en 2006 y el 17% en 2007. Convirtiéndose en una de las economías con mayor crecimiento del continente, sin embargo sus habitantes siguen siendo de los más pobres.¹⁴⁶

La agricultura de subsistencia proporciona el sustento principal para el 85% de la población. Sin embargo, millones de minas permanecen enterradas bajo tierras de cultivo, por lo que muchos granjeros están poco dispuestos a volver a sus campos.

Por consiguiente, la mayor parte del alimento del país todavía debe ser importado, lo que provoca el encarecimiento de muchos productos básicos. Este problema se encuentra actualmente agravado debido a la precariedad de las instalaciones logísticas del país.

El puerto de Luanda, que permite las exportaciones de café, algodón, azúcar, diamantes, hierro y sal,¹⁴⁷ está cada vez más congestionado y carece de la capacidad necesaria para hacer frente a los crecientes volúmenes de importación. Ello retrasa la entrega de materiales, pero además también obstaculiza el acceso al puerto, impidiendo que lleguen otros artículos, como es el caso de los alimentos, haciendo aumentar aún más sus precios.¹⁴⁸

En una costa, situada en el Océano Atlántico, de más de 1300 Km se encuentran ubicados los principales puertos del país que además de Luanda, son Benguela, Namibe y Lobito.



Imagen extraída de la página web:
www.thetouristtravel.com/.../mapa//0.angola.png

¹⁴⁵ es.wikipedia.org/wiki/Angola

¹⁴⁶ <http://www.afrol.com/es/articulos/17788> artículo “Angola: Riqueza petrolífera y sucia pobreza” 2006

¹⁴⁷ <http://es.wikipedia.org/wiki/Luanda>

¹⁴⁸ http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/Elcano_es/Zonas_es/Economia+Internacional/ARI4-2009

Este último cuenta con un ferrocarril cuya línea principal une el puerto con los ricos yacimientos minerales de Zambia y de la provincia de Shaba (Zaire) y convierte al Puerto de Lobito en el segundo puerto comercial del estado.

Sin embargo, la precariedad de estas instalaciones portuarias pone de manifiesto el problema. La falta de productos básicos y sus abusivos precios, junto con la baja esperanza de vida y una sociedad acostumbrada a la guerra; convierten las aguas ribereñas del país en una importante fuente de riqueza, dada la creciente economía impulsada fundamentalmente por la producción de crudo que llegó casi a los dos millones de barriles al día en el 2008.¹⁴⁹

Teniendo en cuenta la congestión portuaria, muchos buques se ven obligados a fondear durante varios días antes de empezar operaciones. Las naves en esta condición resultan más fáciles de abordar, es por ello que muchos angoleños, debido a su precaria situación, se convierten en piratas para obtener los bienes que transportan estos buques.

El gobierno de Angola, es consciente de que un buen funcionamiento de su infraestructura logística, aumentaría el comercio facilitando los alimentos y materias primas, básicas para el pueblo, reduciendo así su coste. Con ello generaría nuevas industrias y más empleo. Esto afectaría directamente a la piratería, disminuyendo los buques fondeados y por consiguiente, dificultando los ataques.

Es por ello que muchos países, han colaborado en la mejora de las infraestructuras de esta nación. Como en el caso de China, que aprobó un crédito de 2000 millones de dólares, para la mejora de las infraestructuras de Angola en el 2004.¹⁵⁰ En la actualidad China es el principal exportador de crudo del país satisfaciendo el 15% de sus necesidades de importación.¹⁵¹

También Japón, en Mayo de 2008, aprobó la financiación para la rehabilitación de dos puertos: Lobito y Namibe, con unos costes aproximados de 39 millones de dólares.¹⁵²

También se prevé una inversión de US\$105 millones para mejorar los resultados en el puerto de Luanda. En 2009 se esperan alcanzar 6,6 Mt de mercancías, lo que representa un incremento del 10% comparado con el año 2008.¹⁵³

El gobierno también planea crear un nuevo puerto a 20 kilómetros al norte de Luanda, en Barro do Dande.¹⁵⁴

¹⁴⁹ www.el-exportador.com/122008/digital/mundo_pais.asp

¹⁵⁰ www.oozebap.org/text/china-africa.htm

¹⁵¹ http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/Elcano_es/Zonas_es/Economia+Internacional/ARI4-2009

¹⁵² <http://www.afrol.com/es/articulos/29074>

¹⁵³ <http://news.aivp.org/news.php?article2897&lang=es>

¹⁵⁴ http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/Elcano_es/Zonas_es/Economia+Internacional/ARI4-2009

11.3.- La piratería en África Occidental.

Actualmente, la pobreza reinante en África hace que la población de algunos países, como es el caso de Nigeria y Angola, se vuelquen a la piratería. Esto es posible debido a la existencia de gobiernos débiles, con fuerzas de seguridad que carecen de recursos y no están en condiciones de patrullar sus aguas territoriales con la suficiente eficacia.

El sur de Nigeria, donde se bombean enormes cantidades de petróleo, es una vasta región pantanosa en la que bandas armadas atacan embarcaciones, destruyen propiedades y secuestran trabajadores extranjeros. Algunas bandas dicen tener fines políticos, otros grupos militantes sostienen que luchan por una distribución más justa de la riqueza producida por la bonanza petrolera, pero aún existen muchos grupos armados que hacen dinero de la extorsión, el secuestro y el robo de combustible.¹⁵⁵



Imagen extraída de la página web:

http://news.bbc.co.uk/hi/spanish/international/newsid_7842000/7842472.stm

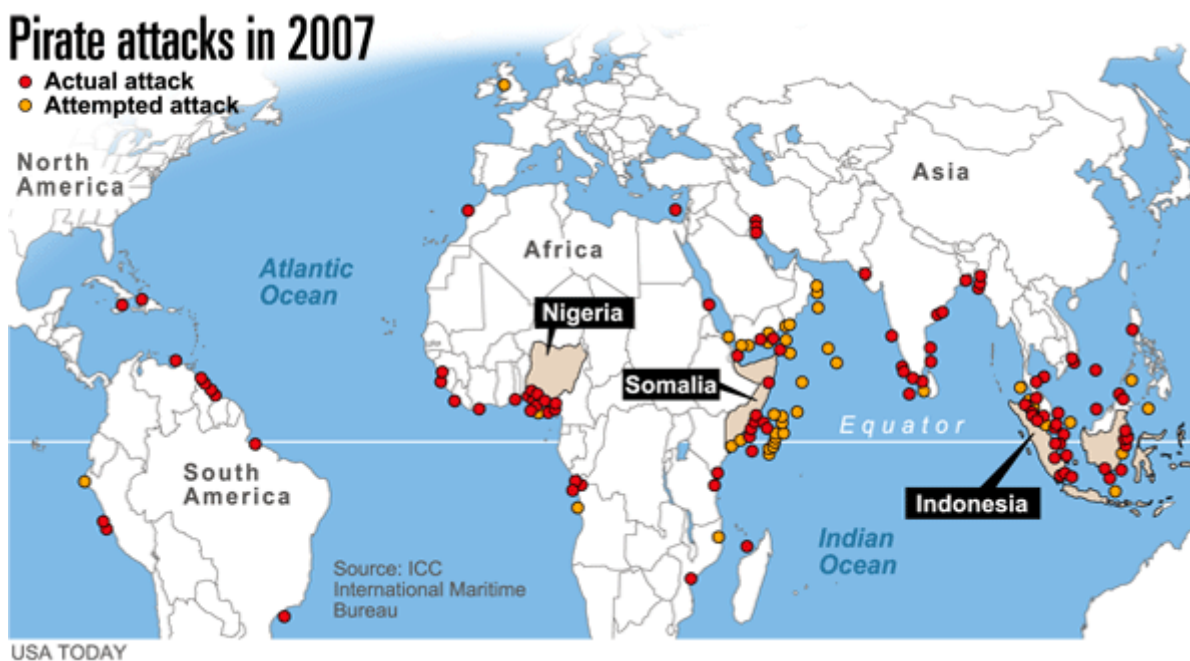
El capitán de la armada nigeriana Henry Babalola dice que su país tiene costas tan extensas que no hay forma de vigilarlas. Agregó que hay apenas 15 patrulleros para custodiar las costas de estos dos estados que producen la mayor parte del petróleo en el continente africano.¹⁵⁶

Desde África hasta el sudeste asiático, la piratería está en aumento. La OMI dijo que en el 2007 hubo un incremento del 14% en los actos de piratería a nivel mundial, pasando de 239 ataques en el 2006 a 263 incidentes el 2007.

¹⁵⁵ http://news.bbc.co.uk/hi/spanish/international/newsid_7842000/7842472.stm

¹⁵⁶ <http://www.cnnexpansion.com/actualidad/2007/11/02/nuevas-tacticas-piratas-del-siglo-xxi>

“Este significativo incremento es directamente atribuible al incremento de incidentes en Nigeria y Somalia”, asegura el Capitan Pottengal Mukundan.¹⁵⁷



Mapa extraído del USA today, página web: <http://news.bbc.co>

El director del International Maritime Bureau, Michael Howlett, también ha advertido sobre los numerosos ataques piratas en la costa oeste del continente, a pesar de que la mayoría de ellos no han sido denunciados, es posible que sean más de los que se están dando en la costa somalí del golfo de Adén. "Sólo se han denunciado 40 ataques en aguas nigerianas en el 2008, pero se calcula que en total habrá habido entre 150 y 200", explicó en un seminario de la London Metropolitan University.¹⁵⁸

Giles Noakes, jefe oficial de seguridad de la organización marítima privada BIMCO (Baltic and International Maritime Council),¹⁵⁹ confirmó que la situación en el golfo de Guinea es tan mala como la del golfo de Adén. "Sin embargo, es difícil reunir estadísticas precisas debido a la naturaleza variante de los ataques, que incluye tanto robos a mano armada como acciones de piratería".¹⁶⁰

Los robos a mano armada pueden variar des de asaltantes abordando los barcos con cuchillos, a otros que lo hacen con armas altamente sofisticadas.

Los incidentes que ocurren en aguas nacionales se califican como robos a mano armada y aquéllos que suceden en aguas internacionales se consideran como piratería, sin

¹⁵⁷ <http://guerraypaz.com/2008/01/09/mas-pirateria-maritima-en-el-mundo/>

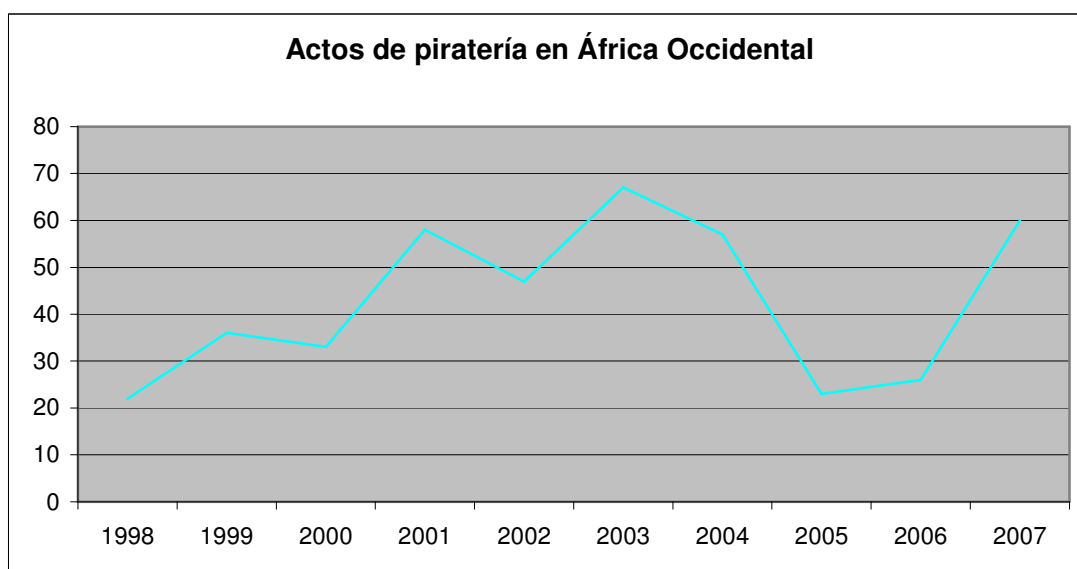
¹⁵⁸ <http://www.puertoalgeciras.org/2009/03/nigeria-rivaliza-con-somalia-en-ataques.html>

¹⁵⁹ http://www.businesscol.com/productos/glosarios/comercio_exterior/glossary.php?word=B.I.M.C.O.

¹⁶⁰ <http://www.puertoalgeciras.org/2009/03/nigeria-rivaliza-con-somalia-en-ataques.html>

embargo ambos casos agudizan la peligrosidad de esas aguas. Además, aunque en un principio no se tengan en cuenta los robos a mano armada en el mar como actos de piratería, muchos grupos animados por el éxito de sus botines, acaban comprando en el mercado negro mejores armas y equipos, para salir en busca de buques mayores en aguas internacionales. Convirtiéndose así en piratas.

De hecho la piratería en la costa Occidental de África siempre ha estado de relieve a nivel mundial, llegando a un máximo de 67 ataques en el año 2003.



Grafica de la autora

Esta cifra máxima se podría deber a un cúmulo de situaciones que vivieron para la fecha estos dos países.

En el caso de Angola, la todavía reciente finalización (año 2002) de una guerra civil prolongada durante tres décadas, dejó el país con más de un millón de muertos, cuatro millones de desplazados y un importante nivel de hambruna y miseria entre la población. De hecho el 5% de los angoleños se encuentra en estado de desnutrición grave, según Médicos sin Fronteras.¹⁶¹

A ello se le suma la situación político-social que vivió Nigeria en el 2003. Ese año se celebraron las primeras elecciones en la historia del país donde un gobierno civil daba paso a otro gobierno civil.

La zona del Delta del Níger, la de mayor riqueza del país, esperaba la ocasión para cambiar un gobierno cuya legislatura (1999-2003) había decepcionado a la sociedad nigeriana ya que el 13% de los ingresos que conseguían no producían ningún beneficio a la población puesto que los fondos terminaban en ricas cuentas bancarias, casas y propiedades de los líderes del gobierno central y de sus propios estados en Europa y América.¹⁶²

¹⁶¹ http://www.elmundo.es/documentos/2003/04/guerras_olvidadas/angola.html

¹⁶² elplanisferio.blogspot.com/2006/03/la-maldicin-del-petrleo-en-nigeria.html

Ante tal situación muchos indígenas de la zona que antes luchaban entre sí, se unieron contra su enemigo común, el gobierno central explotador de sus recursos y los gobiernos de los estados que colaboran en el robo. Ahora demandan "el control" de sus recursos naturales y se comprometen a "conceder" un porcentaje para contribuir al sostenimiento del gobierno central.¹⁶³

Es por ello que movidos por la necesidad y la inestabilidad tanto social como política, en muchas ocasiones los asaltantes además de las ganancias materiales buscan la oportunidad de denunciar mundialmente la situación en la que viven.

Una baja esperanza de vida y el analfabetismo reinante, fomentan la violencia entre jóvenes con edades inferiores a 20 años que siempre representan una importante mayoría en los grupos armados de ambos países.¹⁶⁴

A pesar de estos datos, la gráfica describe un descenso y mantenimiento de los ataques hasta el 2006. Esta disminución fue mayormente provocada por los esfuerzos que han venido haciendo EE.UU. y los países europeos, para ayudar a construir unas patrullas marítimas mayores y más bien preparadas para dar asistencia y reforzar a las fuerzas de seguridad africanas.

También la ONU, a través de la división de seguridad de la OMI, está ayudando a que las guardias costeras de 24 Estados del África Occidental se complementen, con la ayuda de la Organización Internacional de Policía Criminal (Interpol), con las fuerzas navales del Golfo de Guinea y las compañías de seguros que han sufrido pérdidas, a fin de compartir información.

Pero entrenar a las fuerzas navales de estos países, proveerlos de mejores equipamientos y mejorar la aplicación de la ley no ha sido suficiente. Tal y como muestra la gráfica anterior, a partir del 2006 el número de ataques vuelve a aumentar. En realidad según el informe de la ONU que presentó en el 2005 (UNDOC)¹⁶⁵ ya apuntaba la necesidad de reforzar la legitimidad de los gobiernos, enfrentarse a la corrupción y solventar la pobreza extrema en la que vive la mayoría de la población de estos países. Los ataques piratas disminuirán cuando el entorno en el que actúan no sea favorable a las actividades ilegales tanto en tierra como en mar. Es por ello que el informe destaca el hecho de que la cooperación regional es esencial para una mejora permanente.

El buque americano Fort McHenry (que se utiliza como transporte y muelle de embarcaciones anfibas y de alta velocidad) se situó en el Golfo de Guinea, en una iniciativa para mejorar la seguridad en la subregión de África Occidental.¹⁶⁶

¹⁶³ elplanisferio.blogspot.com/2006/03/la-maldicin-del-petrleo-en-nigeria.html

¹⁶⁴ <http://www.comunidadessegura.org/es/node/10067>

¹⁶⁵ <http://en.afrik.com/article15355.html>

¹⁶⁶ <http://www.maritimeterrorism.com/2008/01/18/africom-ship-heads-for-gulf-of-guinea/>

El principal objetivo, según el AFRICOM (The United States Africa Command), es el de capacitar a los voluntarios de África para reforzar la seguridad regional, como parte de la Colaboración en África (EPA) además de la formación, se da respuesta a las amenazas a la seguridad marítima que se detecten en la zona.

Sin embargo, la situación del comercio mundial en la actualidad afecta directamente a las sociedades de estos países del tercer mundo, encareciendo productos básicos y disminuyendo las ayudas externas. Las consecuencias afectan directamente a la piratería, de hecho según el Centro de Piratería de Kuala Lumpur, en el año 2008 las aguas de Nigeria fueron consideradas las más peligrosas.¹⁶⁷

El centro de Piratería asegura que "el uso de la violencia contra los tripulantes es alarmante", por lo que pide más esfuerzos a los países para proteger a los navíos que transitan por sus aguas; debido a la falta de seguridad, sobre todo cuando navegan frente a Lagos. Esto pone de relieve la frase que recoge el informe: "La violencia en las aguas de Nigeria está fuera de control".¹⁶⁸

Numerosos grupos armados de la zona atacan a petroleros en aguas cercanas al delta del Níger. Estos hechos indican que el número de ataques a barcos podría ser mayor porque muchos incidentes no son denunciados a las autoridades.

Michael Howlett acusó a los capitanes de cierta desgana a la hora de denunciar los ataques en aguas territoriales, ya que esto traería consigo un retraso considerable para responder a las posteriores preguntas de las autoridades. "*Deberían ser conscientes de que algunos de estos ataques son llevados a cabo por militantes. Esto incluye a grupos de guerrilla como el Movimiento de Emancipación del Delta del Níger*".¹⁶⁹

El centro de Kuala Lumpur, que depende de la Oficina Internacional Marítima en Londres, ha instado al Gobierno de Nigeria a resolver el problema de la seguridad, antes de que se produzcan muertes o que las compañías petroleras decidan dejar de operar en el país por la violencia de los piratas.

Por su parte los estados africanos han pedido al Consejo de Seguridad Internacional su cooperación para poder dar poderes de arrestar o detener piratas a personal policial y militar, los llamados "*law-enforcement officials*" o "*Ship riders*". De ese modo, una vez capturados los piratas éstos se procesan en las cortes nacionales. Este sistema se aplicó en el Caribe con éxito.¹⁷⁰

¹⁶⁷ <http://www.que.es/actualidad/sociedad/si-vas-en-barco-no-pases-por-nigeria.html>

¹⁶⁸ http://www.icccs.org/index.php?option=com_content&view=article&id=70&Itemid=58

¹⁶⁹ <http://www.puertoalgeciras.org/2009/03/nigeria-rivaliza-con-somalia-en-ataques.html>

¹⁷⁰ www.un.org/ecosocdev/geninfo/afrec/newrels/piracy

12.- Zonas conflictivas en el Océano Índico.

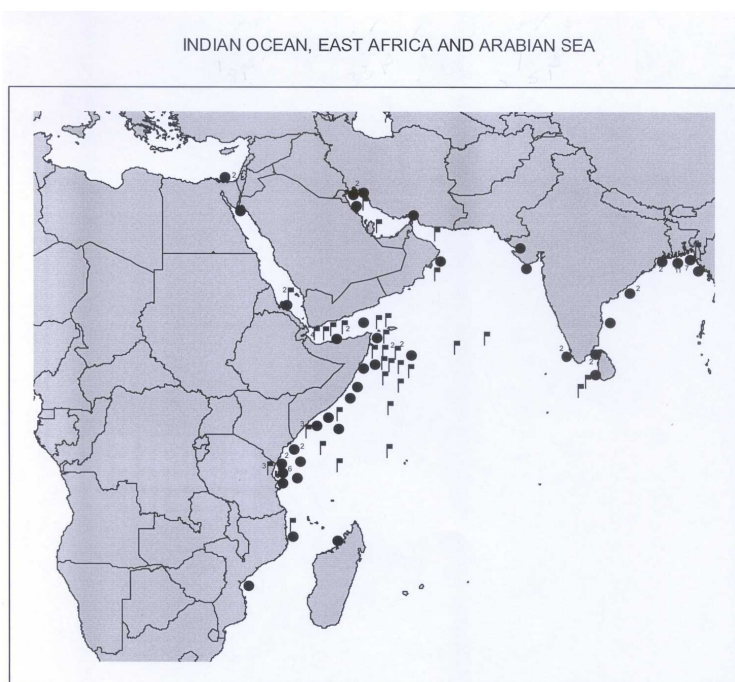
El océano Índico es el tercer volumen de agua más grande del mundo, y cubre aproximadamente el 20% de la superficie de la Tierra.¹⁷¹

Pero a pesar de su inmensidad, la mayor parte de los ataques piratas se perpetran en zonas bien delimitadas.

En especial, las costas de Somalia, Kenia, Tanzania y Bangladesh, según informa la OMI en su último informe anual.¹⁷²



Imagen extraída de la página web: maps.mygeo.info/mapas_oz_xo.html



Mapa extraído de la página web: www.imo.org

“*Reports on acts of piracy and armed robbery against ships*”. Annual report 2007

¹⁷¹ http://es.wikipedia.org/wiki/Oc%C3%A9ano_%C3%8Dndico

¹⁷² www.imo.org “*Reports on acts of piracy and armed robbery against ships*”. Annual report 2007

La importancia del Golfo de Adén y de sus aguas adyacentes recae en dos grandes pilares de la economía mundial.

❖ El transporte de mercancías, vía marítima.

La ubicación estratégica del canal de Suez uniendo el mar Mediterráneo y el mar Rojo, lo ha transformado en uno de los centros más importantes del tráfico marítimo mundial: cada día lo cruzan 72 barcos (dos de cada tres transportan petróleo). “El peaje se compensa por el tiempo que se ahorra, por ejemplo, un 40 % en la ruta Londres-Bombay.”¹⁷³

❖ La producción y exportación de crudo.

La península Arábiga, es una de las zonas del planeta de gran relevancia a nivel internacional por la riqueza de sus yacimientos petrolíferos. Pero lo que es más importante, tal y como muestra el siguiente gráfico, son las cantidades de crudo que se dedican a la exportación.

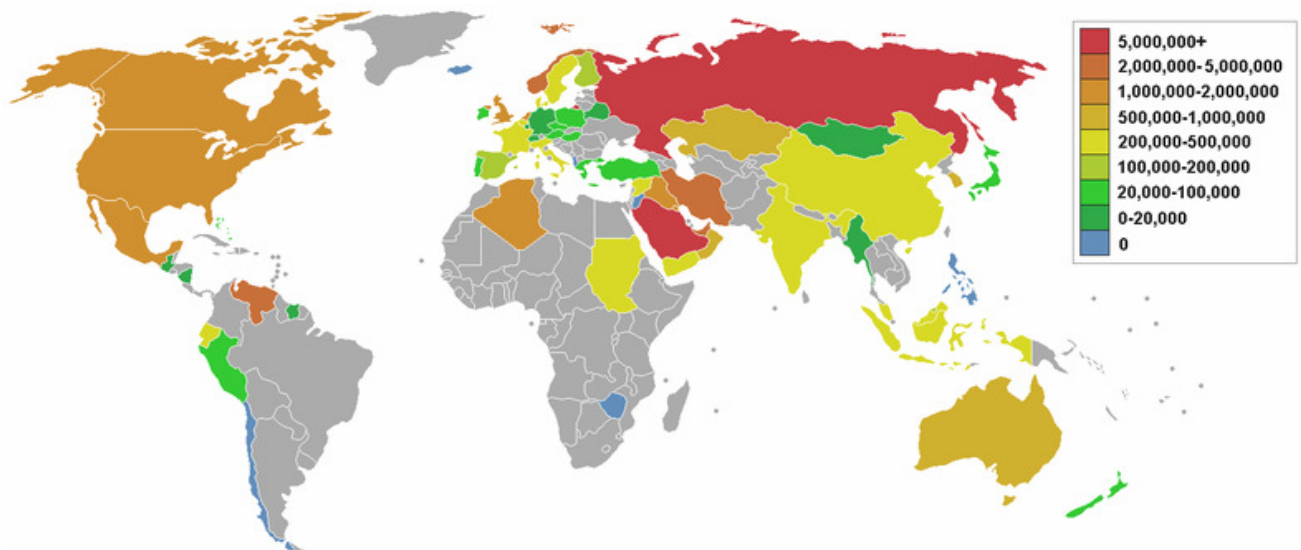


Imagen extraída de la página web: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Oil_exports.PNG

De hecho cinco países, Arabia Saudita , Emiratos Árabes Unidos , Irak, Kuwait y Qatar, son miembros de la OPEP (Organización de Países Exportadores de Petróleo).¹⁷⁴

¹⁷³ http://bo.kalipedia.com/geografia-general/tema/canal-suez-via-maritima.html?x=20070417klpgeogra_180.Kes&x1=20070417klpgeogra_178.Kes

¹⁷⁴ www.opec.org

Para hacernos una idea de lo que esto representa, en el siguiente mapa se reflejan los principales flujos comerciales de petróleo.

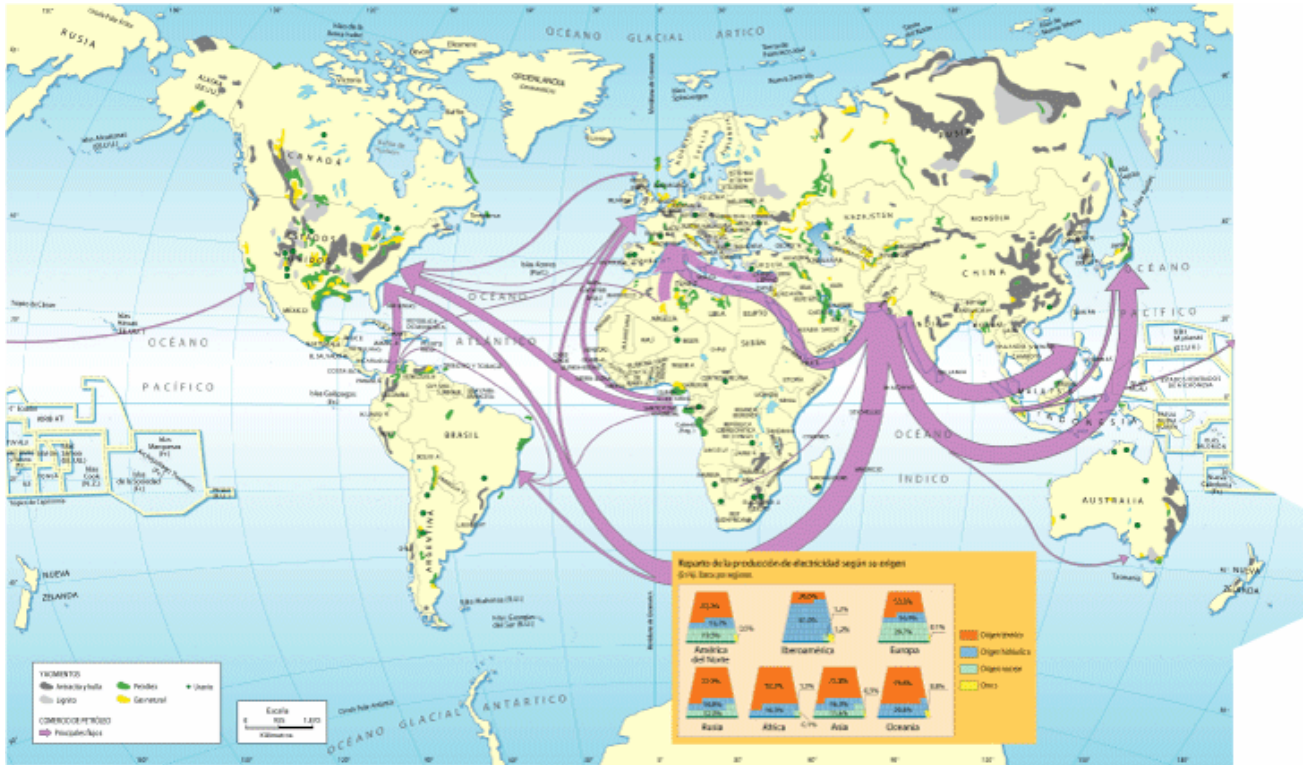


Imagen extraída de la página web: http://www.kalipedia.com/ecologia/tema/recursos-naturales/energia-mundo.html?x=20070418klpcnaecl_92.Kes

Como podemos observar, las flechas moradas indican la distribución del petróleo desde su lugar de procedencia hasta su destino.

Es por todo ello que esta zona marítima y sus vías adyacentes alrededor del cuerno de África o de la India son de vital importancia a nivel mundial; ya sea por el flujo de petróleo como por el de mercancías; siendo la seguridad de estas aguas, elemento básico para el desarrollo económico mundial.

12.1.-La importancia del Océano Índico para Bangladesh.

La República Popular de Bangladesh es un estado del sur de Asia, emplazado en el delta de los dos ríos más importantes del subcontinente indio, el Ganges y el Brahmaputra, que desembocan el golfo de Bengala.¹⁷⁵



Imagen extraída de la página web: http://www.priyoaustralia.com.au/thumbnaill.php?file=1000px_LocationBangladesh_svg_995350883.png&size=article_medium

El emplazamiento de este estado, en el delta más grande del mundo, es importante ya que gran parte del territorio de Bangladesh se formó a partir de los sedimentos que depositaron los múltiples ríos que confluyen en esta región (alrededor de 700 ríos y afluentes atraviesan el país)¹⁷⁶. Es por ello que son tierras muy fértiles a la vez que vulnerables ya que cerca de dos tercios del territorio sufren inundaciones así como sequías.

Tiene una costa de 720 km y cerca del 7% de la superficie del país está cubierta por una densa red de rías que confluyen en la bahía de Bengala,¹⁷⁷ creando una de las mayores redes de vías navegables en el mundo. Además muchas áreas permanecen bajo el agua de dos a cinco meses al año, afectando directamente a la red de carreteras y a las instalaciones ferroviarias, que se encuentran frecuentemente inutilizadas en algunos tramos. Es por ello que el transporte marítimo-fluvial, resulta el medio más barato y seguro, para moverse por el país y juega un papel muy importante en el desarrollo de su economía.¹⁷⁸

¹⁷⁵ <http://es.wikipedia.org/wiki/Bangladesh>

¹⁷⁶ <http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/COUNTRIES/SOUTHASIAEXT/EXTSARREGTOPTRANSPORT/0,,contentMDK:20674801~menuPK:868784~pagePK:34004173~piPK:34003707~theSitePK:579598,00.html>

¹⁷⁷ http://banglapedia.search.com.bd/HT/W_0034.htm

¹⁷⁸ http://banglapedia.search.com.bd/HT/W_0034.htm



Imagen extraída de la página web: http://www.exportinfo.org/worldfactbook/maps/bangladesh_map.gif

A pesar de la pobre infraestructura fluvial que tiene Bangladesh; los puertos de ríos y rías son de vital importancia para el comercio; ya que sirven como “puertos feeder” a los dos puertos marítimos, donde se maneja el tráfico internacional de mercancías y son los motores industriales del país:

- Chittagong:
 - Puerto más importante.
 - Todo el tráfico marítimo a gran escala de Bangladesh pasa por allí.¹⁷⁹
 - Segunda ciudad más grande del país.
 - Se encuentra uno de los mayores desguaces de buques del mundo.¹⁸⁰

- Mongla o también llamado “Chalna”.
 - Se concentran las exportaciones de yute, cuero, tabaco y pescado congelado.
 - Y las importaciones de granos, cemento, fertilizantes, carbón, madera y pulpa.

¹⁷⁹ [http://es.wikipedia.org/wiki/Chittagong_\(divisi%C3%B3n\)](http://es.wikipedia.org/wiki/Chittagong_(divisi%C3%B3n))

¹⁸⁰ <http://www.histarmar.com.ar/Abandonos/chittagong.htm>

De ese modo se crea una red de canales que conecta casi todas las principales ciudades de Bangladesh y centros comerciales.¹⁸¹ Lo que significa que los puertos “feeder” mueven cerca del 40 por ciento del comercio exterior del país, entre exportaciones e importaciones. Las instalaciones más importantes son:

- Nārāyanganj, que funciona como puerto y principal de Dhaka, la capital. Gracias a su buena comunicación por carretera, tren y río.
- Rājshāhi, desde donde se exporta la mayor producción de seda del país.
- Cox’s Bazar: Importante puerto pesquero de la región.¹⁸²

Es por todo lo anteriormente expuesto que, el BIWTA “Bangladesh Inland Water Transport Authority”, trabaja en el proyecto de desarrollo de dichas instalaciones desde 2006, mejorando la polución y el dragado de las vías, instalando 100 puntales en zonas rurales y promocionando la renovación del equipamiento en las zonas de mayor industrialización para agilizar e incrementar los servicios del sector portuario; mejorando en definitiva la economía del país. Además, para mejorar la seguridad ha implementado los sistemas de comunicaciones mediante la utilización de altas frecuencias, estableciendo sistemas de emergencia “Distress” 24 horas, monitorizadas en Chittagong, Dhaka y Mongla.¹⁸³

Además la autoridad portuaria de Chittagong también está trabajando por tal de que Chittagong sea el centro del progreso económico del país.¹⁸⁴ Aunque ha sufrido varios derrumbamientos causados por las fuertes lluvias, el último en Junio de 2007 donde 95 personas resultaron muertas.¹⁸⁵



Imagen extraída de la página web:

http://www.whisprwave.com/uploaded_images/chittagong-715039.jpg

Imagen extraída de la página web:

<http://bangladeshcorporate.blogspot.com/2008/11/enough-with-dhaka-move-to-chittagong.html>

¹⁸¹ <http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/COUNTRIES/SOUTHASIAEXT/EXTSARREGTOPTRANSPORT/0,,contentMDK:20674801~menuPK:868784~pagePK:34004173~piPK:34003707~theSitePK:579598,00.html>

¹⁸² http://en.wikipedia.org/wiki/Cox's_Bazar

¹⁸³ <http://www.bangladeshnews.com.bd/tag/biwta/>

¹⁸⁴ <http://www.cpa.gov.bd/history.html>

¹⁸⁵ ec.europa.eu/echo/aid/stories/asia18_en.htm

Teniendo en cuenta las dificultades y complicaciones causadas por los destrozos de los monzones y de los maremotos, como el que se originó en Indonesia el 11 de junio de 2004, afectando gravemente a Bangladesh¹⁸⁶; el gobierno y las autoridades portuarias siguen apostando y promoviendo el sector marítimo-fluvial como base de su transporte y su comercio.



Alcance del maremoto de 2004. Imagen extraída de la página web:
<http://marenostrum.org/ecologia/oceanografia/tsunami/index.htm>

De hecho, desde la Independencia del país en 1971, Bangladesh ha recibido 30 000 millones de dólares por parte de varios donantes como el Banco Mundial, el Banco asiático de desarrollo, el Programa de desarrollo de las Naciones Unidas, los Estados Unidos, Japón, Arabia Saudita y Europa oriental. Gracias a estas ayudas, el gobierno ha mejorado sus infraestructuras y 15 millones ya han sido desembolsados. Sin embargo, la superpoblación que padece el país, dificulta gravemente su progreso.

De 74.3 millones de personas censadas en el 2007, el 52% se dedica a la agricultura y pesca, el 14% trabaja en la industria y el 34% restante en el sector de los servicios. Sin embargo el desempleo es un grave problema de que sufre esta sociedad y la mano de obra barata abunda¹⁸⁷

Lamentablemente cerca de la mitad de la población vive por debajo de la línea de la pobreza y se calcula que un 10-15% de ésta, padece de desnutrición.¹⁸⁸ Es por ello que uno de los mayores desafíos ha sido el incremento de la producción alimenticia, para no depender de otras naciones. De esta forma, Bangladesh acapara el tercer puesto en producción de arroz en el mundo.

¹⁸⁶ <http://marenostrum.org/ecologia/oceanografia/tsunami/index.htm>

¹⁸⁷ http://encarta.msn.com/encyclopedia_761553817_8/Bangladesh.html

¹⁸⁸ <http://es.wikipedia.org/wiki/Bangladesh>

En el 2007 el país exportó bienes por valor de 6.92 billones de dólares pero la importación tuvo un coste de 7.03 billones de dólares.¹⁸⁹

Bangladesh basa sus exportaciones en el yute (una planta utilizada para hacer arpillera y cabos) y sus productos; también en el té, la ropa y el marisco, en especial las gambas y algunos peces de agua dulce criados en piscifactorías.¹⁹⁰ Además posee importantes reservas de gas natural descubiertas en los años 90, tanto en tierra como en el golfo, lo que proporciona un gran potencial para el futuro desarrollo económico del país.

Importa básicamente productos alimenticios, manufacturas básicas, combustibles minerales y maquinaria.

Los problemas económicos de Bangladesh, junto con su condición como uno de los países más poblados del mundo, hacen que la pobreza generalizada siga siendo un problema al que no han sabido darle solución los sucesivos gobiernos, aunque la economía ha crecido regularmente desde hace años.

Bangladesh se encuentra al final de las listas internacionales para la medición del desarrollo económico y social, mientras que se sitúa en el primer lugar de las listas de gobiernos corruptos.

Esta situación ha provocado que Bangladesh reciba poca inversión extranjera en comparación con otros países asiáticos y eso ha repercutido negativamente en el desarrollo de las explotaciones de gas natural, que suponen una gran riqueza para el país.

Actualmente, Bangladesh se encuentra en una disputa sobre sus fronteras marítimas entre la India y Myanmar, que afectan directamente a la explotación de los yacimientos de gas natural que se encuentran en la zona. Además, la soberanía que estos dos países vecinos reclaman sobre las actuales aguas de Bangladesh, dejaría el país encerrado en la bahía de Bengala, de manera que la entrada de buques a los puertos de Bangladesh quedaría prácticamente bloqueada debido a su posición geográfica.¹⁹¹ Evidentemente, tal cosa tendría repercusiones fatales para Bangladesh, debido a la importancia que supone el Océano Índico para este país.

¹⁸⁹ http://encarta.msn.com/encyclopedia_761553817_8/Bangladesh.html

¹⁹⁰ http://encarta.msn.com/encyclopedia_761553817_8/Bangladesh.html

¹⁹¹ <http://www.voanews.com/bangla/archive/2009-03/2009-03-16-voa9.cfm?moddate=2009-03-16> 16-March-2009

12.2.-La importancia del Océano Índico para Somalia

Somalia, República del África Oriental con una superficie total de 637.700 Km², tiene 3.025 Km de costas, en los que se encuentran los cuatro puertos principales del país: Mogadiscio, Kisimayo, Merca y Berbera.¹⁹²



Imagen extraída de la página web: <http://campusvirtual.unex.es/cala/epistemowikia/index.php?title=Somalia>

Aunque hoy en día, los prolongados conflictos político-militares han dividido al país en tres regiones diferenciadas. Quedando los puertos correspondientes a cada región, bajo la jurisdicción del gobierno establecido. En febrero de 2009 la situación es la siguiente.

¹⁹³ En referencia al mapa inferior:

- En naranja Somalilandia.
- En azul el gobierno de Transición.
- En verde las Cortes Islámicas.

¹⁹² http://www.natureduca.com/geog_paises_somalia2.php

¹⁹³ <http://campusvirtual.unex.es/cala/epistemowikia/index.php?title=Imagen:Somalia-febrero2009.png>

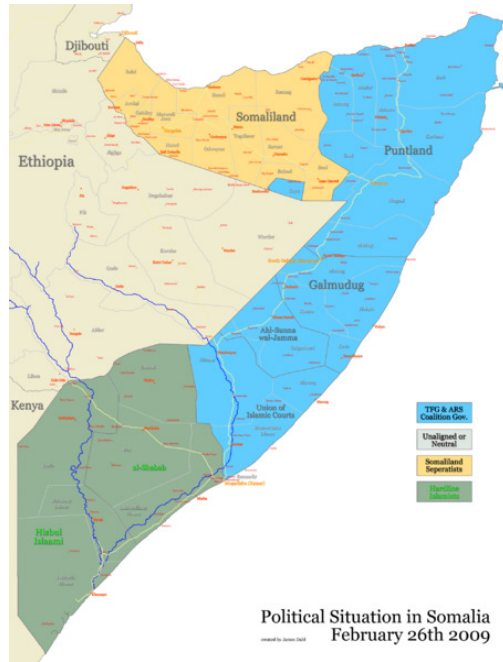


Imagen extraída de la página web: <http://campusvirtual.unex.es/cal/epistemowikia/index.php?title=Imagen:Somalia-febrero2009.png>

En la **República de Somalilandia** encontramos el puerto de Berbera. Ubicado en la costa norte del país, en el golfo de Adén, es el segundo puerto más grande de Somalia, después del de la capital, Mogadiscio.

Debido a que su importante puerto y un reciente aeropuerto la convierten en un importante centro de comunicación y transporte de la región.¹⁹⁴



Imagen extraída de la página web: www.hamasna.com

Imagen extraída de la página web: www.somalilandtimes.net/sl/2006/258/05.shtml

¹⁹⁴ <http://www.viajes-a.net/ciudad/Berbera-967.htm>

La zona que actualmente se encuentra bajo el **gobierno de Transición** engloba las regiones de Puntlandia, que se encuentra en uno de los puntos geográficos más estratégicos del Mar Rojo y el Océano Índico,¹⁹⁵ la región de Galmudug en la zona centro de la costa índica del país, el clan Ahí-Summa Wal-Jamaa en el interior y la Unión de las cortes Islámicas en la costa centro sur.

Esta zona azotada por una larga guerra civil de más de 15 años, ha repercutido severamente en el sector portuario, provocando el cierre de muchas instalaciones. Esta situación significó la quiebra total del estado, además de dificultar el acceso a los barcos fletados por las agencias y organizaciones humanitarias obligando a realizar las descargas en playas portuarias cercanas a la capital y en el sureño puerto de Merka, donde los buques utilizando sus puntales, descargaban los alimentos de los barcos a barcazas más pequeñas, para que se dirigieran a aguas poco profundas donde los estibadores esperaban hacerse con los sacos.¹⁹⁶ En el caso del puerto de la capital, Mogadiscio, permaneció cerrado durante 11 años, hasta el 2006.¹⁹⁷



Imagen extraída de la página web: <http://i49.photobucket.com/albums/f288/daniemilie/somalia.jpg>

¹⁹⁵ <http://www.peatom.info/3y3/viajes/118863/viaje-a-la-tierra-del-incienso/>

¹⁹⁶ <http://www.afrol.com/test2008/es/articulos/21107>

¹⁹⁷ <http://www.voanews.com/spanish/archive/2006-08/2006-08-24-voa11.cfm? Moddate = 2006-08-24>

Los puertos de Boosaaso, al norte y Mogadiscio al Sur, son los más importantes del nuevo gobierno. Por ellos entran en la región, las principales ayudas humanitarias; para distribuirlas por todo el país.

Cabe destacar que el puerto de Bossaaso tiene especial importancia, ya que ahí se concentran miles de personas esperando cruzar el Golfo de Adén a bordo de barcos de pesca hasta Yemen., según informa la Organización Internacional para las Migraciones.¹⁹⁸ Aunque esta no es siempre la mejor opción:

“En los tres primeros meses de 2009,, más de 17.000 personas han llegado a las costas de Yemen provenientes del Cuerno de África tras cruzar el Golfo de Adén en embarcaciones precarias. En la travesía han muerto al menos 74 viajeros y 51 han desaparecido en el mar.”¹⁹⁹

También hay puertos en esta región, que a pesar de sus limitadas dimensiones, la falta de mantenimiento y el deterioro y antigüedad de sus equipos, sirven de refugio a la mayor parte de los piratas somalíes. La mayoría de barcos capturados por estos piratas son fondeados en puertos de Puntlandia;²⁰⁰ destacando los puertos de Harardheere y Eyl., en la costa del Océano Índico. Algunos buques secuestrados, debido a su tamaño, no pueden ser amarrados; sin embargo estos puertos se convierten en refugios donde mantenerlos fondeados.²⁰¹

Al sur de la capital, encontramos lo que queda de **las Cortes Islámicas** una vez abandonado Mogadiscio. En esta zona sur del país encontramos lo pequeños puertos de Marka, Baraawe. El puerto principal de la punta sur del país es Kismaayo.



Imagen extraída de la página web: <http://i49.photobucket.com/albums/f288/daniemilie/somalia.jpg>

El puerto de Kismaayo, que fue renovado en 1990 por Estados Unidos creando un puerto de aguas profundas, es en la actualidad una instalación vital para las exportaciones de la industria platanera.²⁰²

¹⁹⁸ <http://www.unmultimedia.org/radio/spanish/detail/111072.html>

¹⁹⁹ <http://www.unmultimedia.org/radio/spanish/detail/136613.html>

Golfo de Adén: ACNUR reporta más tragedias 07/04/2009

²⁰⁰ http://www.agenciafe.com/noticia/articulo/109380/AL_MENOS_SIETE_MUERTOS_AL_SER_ATA_CADO_EL_PARLAMENTO_SOMALI.html

²⁰¹ <http://www.buzzle.com/articles/ecoterra-somali-marine-coastal-monitor-part-x-the-waning-political-stature-of-sheikh-sharif.htmlport>

²⁰² <http://www.state.gov/r/pa/ei/bgn/2863.htm>

Y es que a pesar de su pobre infraestructura portuaria, Somalia precisa del buen funcionamiento de toda su logística marítima, al igual que de la seguridad de sus aguas, para poder sobrevivir.

Según datos del año 2000, las exportaciones suponen 110 millones de dólares, mientras que las importaciones ascienden a 250 millones.

El país exporta fundamentalmente ganado puesto que la ganadería es la actividad que tradicionalmente ha dominado la vida económica del país; también exporta plátanos, y en menor grado carne, pescado, cuero, pieles y madera.

El sector de la pesca no sólo abastece el mercado nacional sino que exporta parte de las capturas. Y a pesar de su descenso, en 2005 las capturas anuales giraban en torno a las 30.000 toneladas.

Las importaciones consisten básicamente en productos alimenticios, químicos, textiles, maquinaria y petróleo. Puesto que Somalia cuenta con escasos recursos naturales; el porcentaje de suelo cultivado es del 1,7%. Los pastos se utilizan para alimentar al ganado. Y aunque cuenta con una gran variedad de minerales los yacimientos permanecen sin explotar en su mayor parte; existiendo depósitos de petróleo, cobre, manganeso, yeso, hierro, mármol, estaño y uranio.²⁰³

Los principales socios comerciales de Somalia son Italia, Etiopía, Gran Bretaña, Alemania, Kenia, Estados Unidos y China. Aunque en la actualidad, Somalia depende principalmente de la ayuda extranjera para su desarrollo, a pesar de que el principal objetivo de estas ayudas sea minimizar los daños provocados por el sobrepastoreo, la deforestación y las periódicas sequías que han dado lugar a un proceso de desertización. Exclusivamente el 29% (2004) de la población tiene acceso a agua potable, consecuencia de esta deficiencia es que cerca del 75% de la población tiene parásitos intestinales.²⁰⁴

Además la inestabilidad política, la crisis económica y los conflictos bélicos, que han afectado sobretodo las actividades de importación, han contribuido a un rápido deterioro de la situación humanitaria en este país. Resaltando el incremento en el coste del maíz y la sémola, por encima del 400 por ciento en el pasado 2008.²⁰⁵

Según la oficina de coordinación para ayuda humanitaria de la ONU, la OCHA (Office for the Coordination of Humanitarian Affairs.) informó que más de 3 millones de personas, el 40% de la población, necesita ayuda urgente en Somalia.

Además, uno de cada 6 niños menores de 5 años sufre desnutrición aguda, especialmente en el sur y centro del país.²⁰⁶

²⁰³ http://es.encarta.msn.com/encyclopedia_761554555_5/Somalia.html

²⁰⁴ http://es.encarta.msn.com/encyclopedia_761554555_5/Somalia.html

²⁰⁵ <http://www.reliefweb.int/rw/RWB.NSF/db900SID/EDIS-7ELRS7?OpenDocument>

²⁰⁶ <http://www.unmultimedia.org/radio/spanish/detail/137061.html>



Imagen extraída de la página web : <http://www.unmultimedia.org/radio/spanish/detail/137061.html>

Ante tal situación, el buen funcionamiento de los puertos del país así como una importante mejoría de la seguridad en el océano Índico se ha convertido en uno de los principales objetivos del nuevo gobierno. Y es que el “*Programa Mundial de Alimentos*” (PMA) estima que el 90% de la asistencia humanitaria a Somalia se moviliza por mar.

De hecho los buques de este programa han aumentado sus cargas pasando de 1,8 millones de toneladas a comienzos de 2008 hasta los 3,25 millones a finales del mismo. Según la UE, los envíos marítimos constituyen el canal principal de abastecimiento, por lo que la protección de esos buques resulta crítica.²⁰⁷

La ruta crucial para la provisión de víveres hacia Somalia parte de Mombasa (Kenya). El PMA indicó que el año pasado llegaron medio millón de toneladas de comida desde esa ciudad portuaria del país vecino.

El PMA subrayó que “*si no se garantiza el envío de alimentos por esa ruta, millones de personas en Somalia y varios países de la región podrían padecer una hambruna.*”²⁰⁸

Es por ello que, una de las acciones emprendidas por la Unión Europea, es la de proveer barcos escolta contra la piratería, a los envíos humanitarios que lleguen por mar a Somalia.²⁰⁹

²⁰⁷ http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/Elcano_es/Zonas_es/Defensa+y+Seguridad/DT10-2009

²⁰⁸ <http://www.unmultimedia.org/radio/spanish/detail/137001.html> Unión Europea protegerá embarcaciones del PMA 15/04/2009

²⁰⁹ <http://www.unmultimedia.org/radio/spanish/detail/137061.html> Somalia: PMA preocupado por envío de alimentos 16/04/2009

12.3.- La piratería en el Océano Índico.

La India y el Golfo de Adén en Somalia ocupan el segundo puesto entre los países con más ataques piratas, cinco cada uno durante los tres primeros meses de 2008 y 31 casos reportados durante el pasado año, diez más que en el 2007.²¹⁰

En Bangladesh la zona más castigada por la piratería es el puerto de Chittagong, resultando señalado por el IMB “*International Maritime Bureau*” en el año 2006 como el más peligroso en cuanto a número de ataques registrados, y, pese al mayor control de las autoridades y al descenso de los ataques, sigue siendo uno de los más peligrosos,²¹¹ independientemente de que el buque se encuentre fondeado o atracado.²¹²

Sin embargo la mayoría de los ataques que figuran en las estadísticas de los informes de la OMI, fueron perpetrados en las rutas marítimas más frecuentadas cerca de Somalia y en el Golfo de Adén.²¹³

Cabe destacar que mientras los casos de piratería en la India se limitan a robos en buques, en Somalia los piratas secuestran navíos para exigir el pago de rescates.²¹⁴

De hecho el Secretario General de la Organización Marítima Internacional (OMI), Efthimios Mitropoulos, informó que “*durante el año 2008 han tenido lugar más de 120 ataques piratas frente a las costas de Somalia, que han resultado en la ocupación de 35 barcos, el secuestro de más de 600 tripulantes y la muerte de dos marineros.*”²¹⁵

Y la situación no parece mejorar. Recientemente la OMI ha alertado que los ataques se han multiplicado por diez el primer trimestre de 2009 respecto al mismo periodo de 2008.²¹⁶ Durante estos tres primeros meses de 2009, esta organización registró 102 ataques en todo el mundo aunque hace un año y durante el mismo periodo sólo se registraron 53. De estos asaltos, al menos 61 ataques se dieron en el golfo de Adén y en la costa este de Somalia, una zona que sólo registró seis incidentes de piratería durante el primer cuarto de 2008.²¹⁷

²¹⁰ <http://www.que.es/actualidad/sociedad/si-vas-en-barco-no-pases-por-nigeria.html>
16 de abril de 2008.

²¹¹ <http://guerraypaz.com/2008/11/14/bangladesh-otra-de-piratas/>

²¹² <http://nauticajonkepa.wordpress.com/2008/04/15/piratas/>

²¹³ <http://www.afrol.com/es/articulos/31402> “Capturados nueve supuestos piratas en aguas de Somalia”
24 octubre 2008.

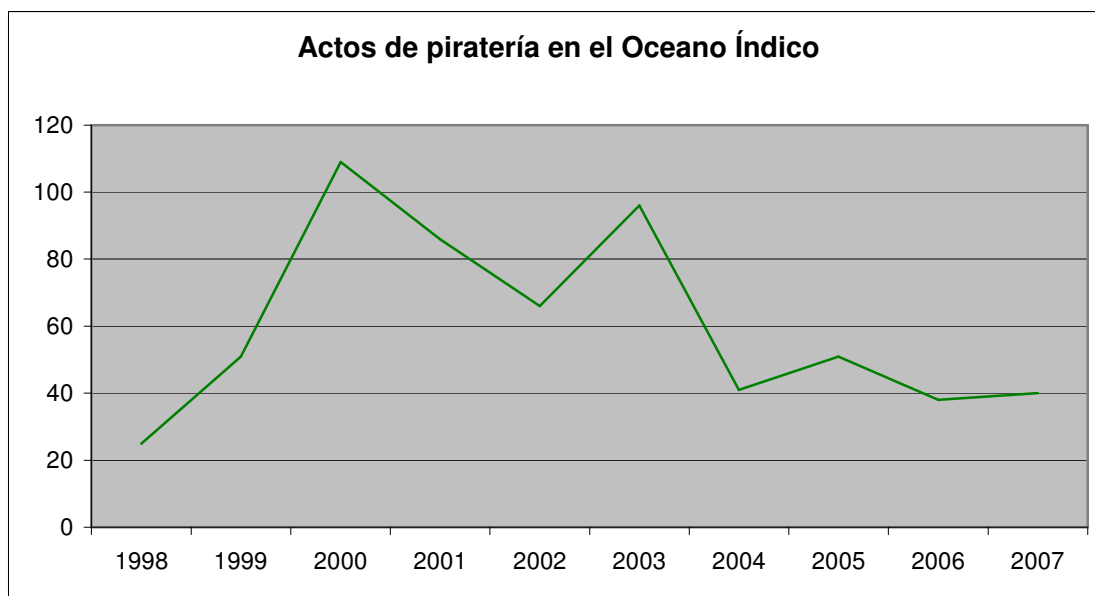
²¹⁴ <http://guerraypaz.com/2008/01/09/mas-pirateria-maritima-en-el-mundo/>

²¹⁵ <http://www.unmultimedia.org/radio/spanish/detail/129153.html> Artículo: “OMI: Más de 120 ataques piratas frente a Somalia en 2008” 20/11/2008

²¹⁶ <http://www.univision.com/contentroot/wirefeeds/world/7937522.html>

²¹⁷ http://www.laopinioncoruna.es/secciones/noticia.jsp?pRef=2009042200_11_279541__Mar-ataques-piratas-buques-duplican-primer-trimestre

Aunque evidentemente la piratería marítima no es un problema nuevo ni exclusivo del área de Somalia, el cúmulo de diferentes situaciones sociales, económicas y políticas han provocado, en estos últimos años, su aumento y desarrollo.



Grafica de la autora

El incremento de la piratería en el océano Índico está relacionado con la pérdida de recursos pesqueros de los que dependen la economía y alimentación de las comunidades costeras.

En el caso de Bangladesh, la falta de comida ante su creciente población, hace que resulte más lucrativo el ataque a un buque comercial, con todos sus riesgos, que varias jornadas de pesca, ya que la mayoría de piratas de la zona, son antiguos pescadores.²¹⁸

En el caso de Somalia, un país sin un gobierno efectivo desde 1991,²¹⁹ ha influido muy activamente al incremento de esta gráfica donde se observa una curva ascendente desde 1998.

El hecho de que los pescadores somalíes puedan pescar cada vez menos afecta de una manera decisiva a las ya de por sí frágiles economías litorales y explica, en parte, el origen del incremento de la piratería, ya existente en la zona.

Como podemos ver en la gráfica anterior, este aumento llegó a un máximo de 109 ataques reportados en el año 2000.

²¹⁸ <http://guerraypaz.com/2008/11/14/bangladesh-otra-de-piratas/>

²¹⁹ <http://www.elmundo.es/elmundo/2009/01/09/internacional/1231514631.html>

Dicho aumento también está directamente relacionado con el crecimiento del comercio mundial en los últimos años. La combinación de tráfico marítimo denso, la inestabilidad de países como Somalia y la ineficacia de los gobiernos, han dado lugar a esta nueva clase de piratas, extremadamente violentos que actúan bajo una aparente impunidad.

Sin embargo en el año 2003 y 2004 la gráfica reporta un importante descenso del número de ataques, en el océano Índico y es que Bangladesh, incrementó notablemente el número de patrullas de policía marítima y de la guardia costera y mejoró los sistemas de seguridad portuarios; con el fin de frenar la piratería en sus aguas, consiguiendo una fuerte disminución de 58 incidentes en 2003 a 17 en 2004.²²⁰

Esta movilización por parte del gobierno, fue propulsada como consecuencia de la gran afectación que produjo al comercio, la inseguridad en los puertos marítimos de Chittagong y de Mongla. Los buques, reacios a utilizar dichos puertos, han obligado a las compañías navieras extranjeras a imponer cargos adicionales para la cancelación de la carga en estos puertos, aumentando los costes derivados de la exportación y la importación de mercancías.

En el 2005, las fuerzas navales de Somalia a cargo de las Cortes Islámicas, no pudieron detener la piratería en las costas y una avalancha de ataques piratas en las aguas somalíes ese mismo año, reflejado en la gráfica, obligó al PMA (Programa Mundial de Alimentos), a llevar comida a las zonas secas del sur por carretera ya que las navieras no querían correr riesgos en travesías a Somalia. Dos barcos fletados por el PMA fueron apresados por piratas en 2005 y otro escapó a un ataque pirata en marzo de 2006.²²¹

Todo esto, fruto de la falta de gobierno y de la depredación sistemática de la zona económica exclusiva del Estado somalí, del cual ha venido alertando en sus informes el Grupo de Supervisión para Somalia (GSS) de Naciones Unidas (ONU, destacando:²²²

- La sobreexplotación de las especies marinas.
- Las descargas de vertidos tóxicos de todo tipo (incluido el de residuos nucleares del que sospecha la Organización para la Agricultura y la Alimentación de la ONU)²²³
- El impacto de la pesca ilegal sobre las comunidades pesqueras autóctonas de los países en desarrollo.
 - La Comisión Europea estima que más del 50% del total de las capturas en Somalia, Liberia y Guinea Conakry son practicadas de manera ilegal.)²²⁴

²²⁰ http://www.saag.org/common/uploaded_files/paper1259.html

²²¹ <http://www.afrol.com/test2008/es/articulos/21107>

²²² http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/Elcano_es/Zonas_es/Defensa+y+Seguridad/DT10-2009

²²³ <http://www.webislam.com/?idn=14382>

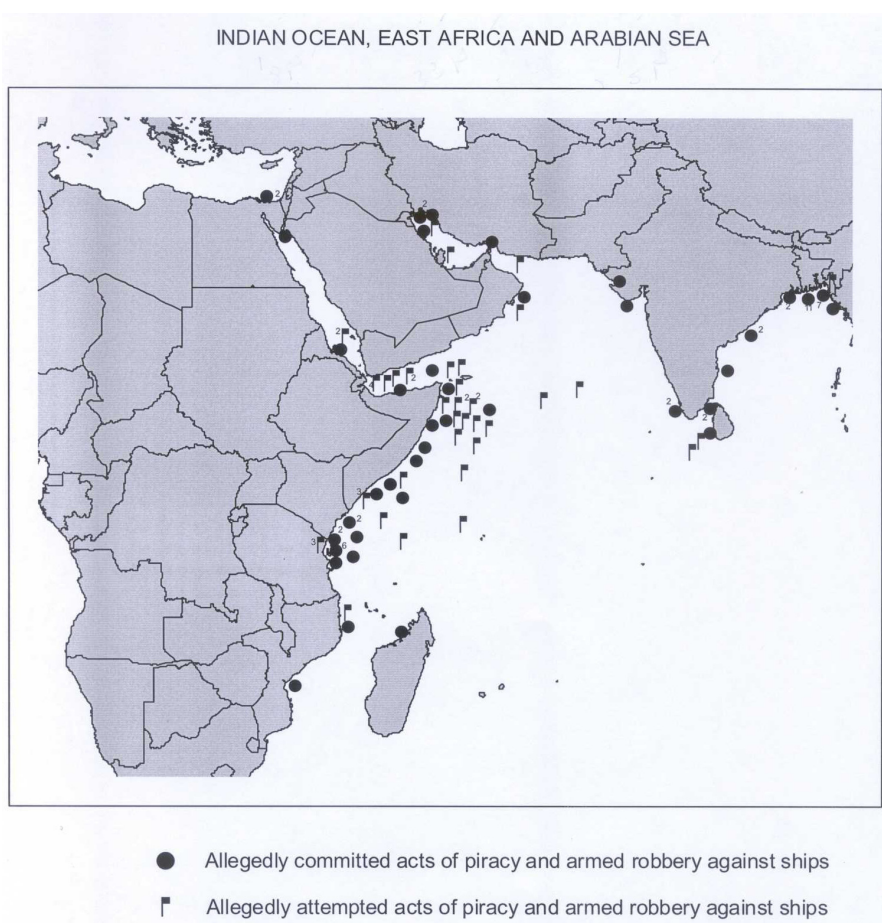
²²⁴ <http://europa.eu/generalreport/es/2007/rg96.htm>

- Según la FAO unos 700 buques de compañías extranjeras faenan de manera ilegal en la zona de Somalia.²²⁵

Pero no solo la ONU es consciente de la problemática. Mohammed Hussein, un pescador de la ciudad de Marka, a 100 kilómetros de Mogadishu, declaró al periódico “The Reuters”²²⁶: “*Si no se hace nada, pronto no quedará pesca en las aguas de nuestra costa*”. Y es que buques palangreros de grandes dimensiones roban cada año más de 300 millones de dólares en atún, gambas, langosta, etc. Los pescadores locales han perdido su sustento, y se están muriendo de hambre.

Estos datos contrastan con el coste estimado de la piratería mundial, que se cifra entre 17.000 y 21.000 millones de euros al año.²²⁷ Debido a estas repercusiones económicas y la creciente inseguridad que presentan algunas costas, los países hace años que reconocen el problema de la piratería, incluyendo la ONU, pero con una crisis económica mundial y unas tropas repartidas en tantas y tan separadas misiones, pocos gobiernos parecían dispuestos a colaborar, hasta que la situación se ha visto desbordada a finales de 2008 y principios de 2009, con el aumento de secuestros a buques y sus tripulaciones.

Uno de los factores que ha influido a aumentar la lucha contra la piratería en el Índico es la ampliación de la zona de actuación de estos piratas



²²⁵ http://www.ruralforum.net/datos/files/documentos/287601690_1.pdf FAO (2008, pp. 3-6)

²²⁶ <http://www.webislam.com/?idn=14382>

²²⁷ <http://www.gruposcl.org/wordpress/?p=1400> “Ejércitos mercenarios norteamericanos van a combatir la piratería”.

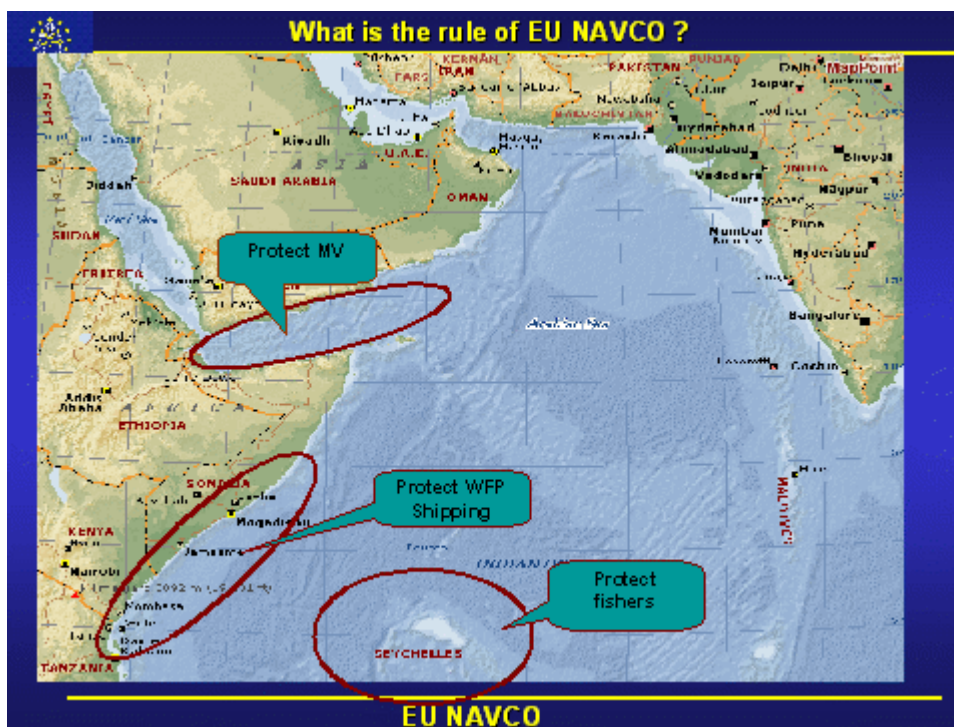
Imagen extraída del Informe Anual sobre “Piratería y Robo a mano armada en el mar” O.M.I. 2007

Como podemos ver en el mapa el aumento de ataques fallidos “*allegedly attempted*”, en el Golfo de Adén y en la costa noreste de Somalia, refleja el incremento de vigilancia internacional desplegada en la zona.

Sin embargo contrasta con el incremento de ataques perpetrados por piratas somalíes en aguas internacionales frente a las costas de Kenia y Tanzania, llegando a 500 millas náuticas de la costa de Kenia para el secuestro del mercante “*M/V Sirius Star*” y acciones posteriores a considerable distancia de la costa de Tanzania.²²⁸

La ampliación exponencial de la superficie a controlar y proteger por parte de las fuerzas europeas depende de la capacidad de los piratas de sostener una “*campaña*” simultánea en tres frentes diferentes, así como la potencialidad de abrir uno nuevo en latitudes más meridionales en las costas de Kenia e incluso Tanzania.²²⁹

La variable geográfica que se detalla en la siguiente imagen, ofrece una idea de la superficie a proteger, que se estima en una área de 1,1 millones de millas cuadradas o equivalente “*al tamaño de los mares Mediterráneo y Rojo juntos*”.



²²⁸<http://www.unhcr.org/cgi-bin/texis/vtx/refworld/rwmain/opendocpdf.pdf?reldoc=y&docid=495204832>
“Resolución 1851 (2008) de 16 de diciembre”

²²⁹http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/Elcano_es/Zonas_es/Defensa+y+Seguridad/DT10-2009

Imagen extraída de lapágina web: <http://www.ebcd.org/EPISD/2008/PIRACY/FONTARENSKY.ppt>.
Fuente: European Union Naval Coordination Cell (NAVCO), European Union Initiatives in Support of Implementation of UNSCR 1816, Bruselas, 16/X/2008.

El señalamiento de tres áreas principales atendiendo a los buques cuyas derrotas discurren por el Golfo de Adén, los buques del PMA que navegan desde Kenia y Tanzania a puertos como el de Mogadiscio u otros en la costa norte, además de las acciones necesarias para proporcionar apoyo a los pesqueros, muestran una dispersión geográfica que puede repercutir sobre la disponibilidad de medios.

Un factor básico para este despliegue realizado por los piratas se debe al uso de naves nodrizas, propias o secuestradas. Esta técnica de ataque y su situación geográfica, les ha permitido actuar en las zonas de mayor tráfico marítimo.

La violencia con la que actúan además del potente armamento que utilizan; han puesto de relieve mediático esta situación. Siendo los siguientes casos los que han ido marcando la evolución de resoluciones adoptadas por el Consejo de Seguridad de la ONU para poner freno a los ataques piratas.

“Sirius Star”²³⁰

- Realizado el 11 de Noviembre de 2008
- Propiedad de la compañía petrolera saudita ARAMCO.
- Super-Petrolero de 330 metros de eslora
- Tripulación de 25 miembros.
- Con rumbo a Estados Unidos utilizando la vía del cabo de Buena Esperanza.
- Transportaba 300 mil toneladas de petróleo por un costo de 100 millones de dólares.
- Abordado a más de 450 millas náuticas (834 Km.) al sudeste de Mombasa, Kenia.
- Supuso el primer caso de un ataque pirata a tanta distancia de la costa.
- El buque estuvo retenido en el puerto de Harardhere, al noreste de Somalia.
- Pidieron un rescate de 25 millones de dólares por su liberación. Posteriormente bajaron a 15 millones y posteriormente habrían acordado una cifra inferior.²³¹
- Secuestrado cerca de dos meses.



²³⁰ <http://www.noroeste.com.mx/publicaciones.php?id=435756>

²³¹ <http://www.elmundo.es/elmundo/2009/01/09/internacional/1231514631.html>

Imagen extraída de la página web: <http://www.laregion.es/noticia/74716/SiriusStar/Mogadiscio/piratas/barco/secuestro/>

“Faina”²³²

- Realizado el 25 de septiembre 2008.
- Buque de carga ucraniano.
- Tripulación de 20 miembros.
- Con rumbo al puerto de Mombasa, Kenia.
- Transportaba 33 tanques de combate T-72, varias toneladas de granadas y municiones.
- Abordado frente a las costas de Somalia.
- Asaltado por tres lanchas rápidas con hombres armados con rifles AK-47 y granadas propulsadas por cohetes.
- Exigieron el pago de 20 millones de dólares como rescate por la liberación del buque, sus tripulantes y su carga bélica.²³³
- El empresario ucraniano Víctor Pinchuk pagó el grueso del rescate que finalmente ascendió a 3,2 millones de dólares.²³⁴
- Liberado a primeros de febrero 2009.



Imagen extraída de la página web: <http://faroportales.blogspot.com/2008/12/piratera-en-el-golfo-de-adn-secuestros.html>

“Ponant”²³⁵

- Realizado el 04 de abril de 2008.
- Crucero Velero de lujo, francés.
- Tripulación de 30 miembros (22 franceses y 8 ucranianos).
- Con rumbo a Marsella desde las islas Seychelles.
- No llevaba pasajeros.
- Abordado en el en el Golfo de Adén (entre Yemen y Somalia).
- Asaltado por una decena de piratas somalíes.
- El pago del rescate por parte del armador se cifró en dos millones de dólares.²³⁶

²³² <http://www.gruposcl.org/wordpress/?p=1400> “Ejércitos mercenarios norteamericanos van a combatir la piratería”.

²³³ <http://faroportales.blogspot.com/2008/12/piratera-en-el-golfo-de-adn-secuestros.html>

²³⁴ <http://sp.rian.ru/onlinenews/20090302/120373642.html>

²³⁵ <http://faroportales.blogspot.com/2008/12/piratera-en-el-golfo-de-adn-secuestros.html>

- Liberado una semana después (11 de abril).
- Tras la liberación, un grupo de fuerzas especiales franceses capturó la mitad de los asaltantes, sin daños y se recuperó el 10% del rescate, unos 200.000 dólares.



Imagen extraída de la página web: <http://faroportales.blogspot.com/2008/12/piratera-en-el-golfo-de-adn-secuestros.html>

“Playa de Bakio”²³⁷

- Realizado el 20 de abril de 2008.
- Buque atunero congelador Vasco.
- Tripulación de 26 miembros. (13 de origen africano y 13 españoles).
- Faenaba en aguas internacionales, a 230 millas náuticas de la costa somalí.
- Asaltado utilizando lanzagranadas, pero sin causar heridos.
- El buque fue conducido por los piratas hacia la costa.
- El coste de la liberación fue estimado en 1,5 millones de dólares.²³⁸
- Liberado el 26 de abril.



Imagen extraída de la página web: <http://faroportales.blogspot.com/2008/12/piratera-en-el-golfo-de-adn-secuestros.htm>

²³⁶http://www.elperiodico.com/default.asp?idpublicacio_PK=46&idioma=CAS&idtipusrecurs_PK=7&id noticia_PK=502841

²³⁷ <http://faroportales.blogspot.com/2008/12/piratera-en-el-golfo-de-adn-secuestros.html>

²³⁸ <http://www.libertaddigital.com/nacional/el-cni-se-pago-rescate-por-el-playa-de-bakio-y-no-hubo-delito-en-los-vuelos-de-la-cia-1276342810/>

A pesar de los dispositivos dispuestos a nivel internacional para luchar contra estos ataques, en lo que va de año el número de abordajes no ha disminuido, sino todo lo contrario, debido en gran parte, al buen tiempo.²³⁹

Por otra parte Bangladesh y la India, están estudiando la posibilidad de unir fuerzas en la organización de patrullas anti-piratería, en el Golfo de Bengala.²⁴⁰ La unión de ambas armadas estaría promovida por la actual situación. El hecho que Bangladesh comparta una frontera fluvial con la India, facilita la piratería transfronteriza. Esta situación está promoviendo secuestros de pequeñas embarcaciones, realizando los intercambios en las localidades Indias de: Canning, Dakghat o Jharkahali.

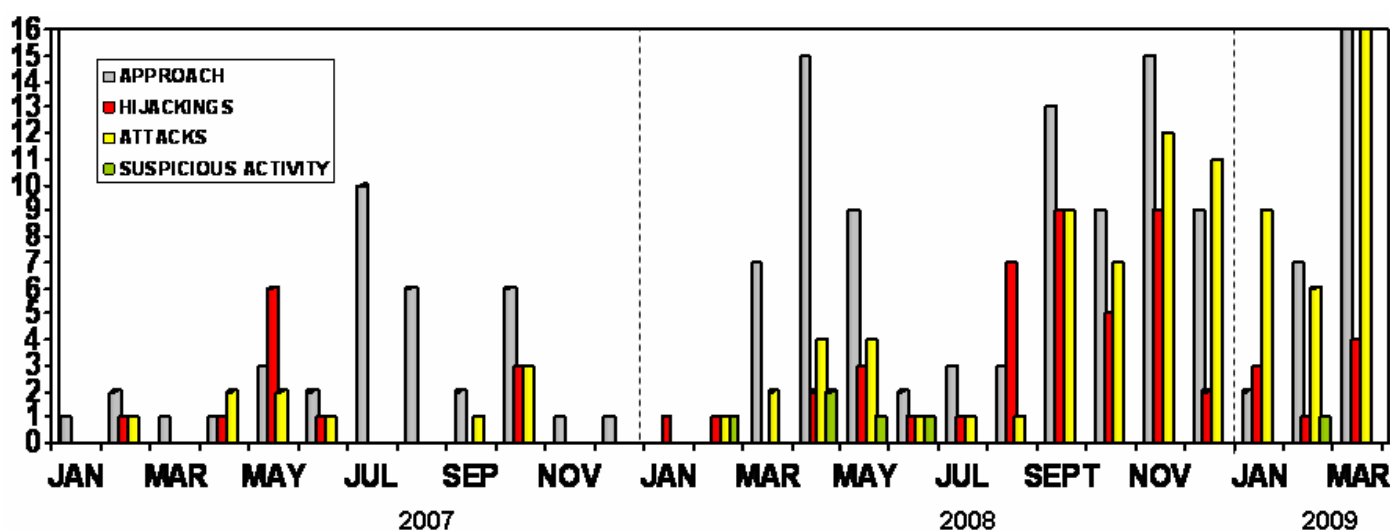
Tanto Bangladesh como Somalia, ven gravemente repercutida su economía por causa de la piratería y como hemos podido estudiar, si no hay una actuación de las fuerzas armadas que combatan a tiempo esta problemática; la piratería se extiende afectando a los países vecinos, incrementando de ese modo el número de ataques en la zona del Océano Índico y repercutiendo finalmente en la economía mundial.

²³⁹ <http://es.euronews.net/2009/04/23/163-millones-para-luchar-contra-la-pirateria-somali/>

²⁴⁰ http://www.saag.org/common/uploaded_files/paper1259.html

12.4.-La piratería en Somalia.

Como podemos observar en este gráfico, la piratería en las costas de Somalia está padeciendo un fuerte incremento de ataques en lo que va de año, superando el aumento que ya se había registrado los dos años anteriores.



Gráfica que recoge los incidentes de piratería reportados en las costas somalíes extraída de la página web: http://www.shipping.nato.int/CounterPir/SomaliPira/SomaliPira/file/_WFS/Slide1.BMP

Debido a la importancia de la zona para el comercio internacional y de la peligrosidad que representa la piratería, no sólo para la economía mundial sino para los tripulantes de los buques que navegan por esas aguas. Hemos decidido estudiar en este capítulo las causas y soluciones que se presentan ante tal situación.

12.4.1.-Origen

El desarrollo de la piratería actual en las costas de Somalia , se originó en el 1991 tras el desmoronamiento del régimen de Barre y la creación de los llamados “guardacostas”, cuyo objetivo eran los barcos que pescaban ilegalmente y los que vertían sustancias tóxicas en la aguas costeras.²⁴¹

La imposibilidad de contrarrestar la presencia de buques extranjeros llevó al auge de los grupos de poder privado como los llamados “caudillos” y “hombres de negocios”, quienes acabaron buscando en el mar medios alternativos al lucro cesante provocado por la degeneración de las estructuras de poder en Somalia.²⁴²

Además, las administraciones locales del país, en vista del negocio, concedieron acuerdos de licencia a empresas o buques pesqueros extranjeros, con fines lucrativos personales.

*“algunos permisos se imprimen en papel con membrete del Gobierno anterior, en tanto que otros llevan los sellos personales de los caudillos”.*²⁴³

Para supervisar esas concesiones, las autoridades locales recurrieron a milicias armadas para lanzarse al mar en busca de barcos extranjeros, protegiendo lo que las comunidades de pescadores entendían como de su propiedad.

Luego, los caudillos locales, “hombres de negocios”, así como elementos de la administración local, negociaron concesiones de “protección” y “licencias” a buques extranjeros para que pudieran faenar en las aguas de la zona económica exclusiva de Somalia.

Este tipo de hechos explican la presencia de buques pesqueros extranjeros con armas que han instalado en ellos las mismas “autoridades” que les han concedido las licencias.

Podemos decir pues, que la sobreexplotación pesquera en las aguas de Somalia constituye uno de los factores que han dado vida y retroalimentado la piratería en la zona. Es por ello que algunos de los principales grupos de piratas somalíes han adoptado nombres como Guardacostas Voluntarios Nacionales (West, 2007, p. 1) o Guardacostas de Somalia, antiguo nombre de los famosos Marines Somalíes.

²⁴¹ <http://daccessdds.un.org/doc/UNDOC/GEN/N06/305/15/PDF/N0630515.pdf?OpenElement>
“S/2006/229, p. 26”

²⁴² http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/Elcano/Zonas_es/Defensa+y+Seguridad/DT10-2009

²⁴³ <http://daccessdds.un.org/doc/UNDOC/GEN/N06/305/15/PDF/N0630515.pdf?OpenElement>
“S/2006/229, p. 25”

El hecho de que un buen número de los piratas sean antiguos pescadores muestra un posible camino para su reintegración como una alternativa a la piratería, siempre que se asegure la rentabilidad de la pesca artesanal con programas de reestructuración de la economía pesquera somalí y regulando la actividad de las flotas e industrias pesqueras foráneas.

Las estadísticas del *Country Profile* para Somalia pueden aportar alguna orientación sobre una posible relación entre la pérdida de peso de la pesca en las comunidades litorales y el auge de la piratería en Somalia. La famosa localidad de Eyl, fondeadero de numerosos buques secuestrados por los piratas, ocupaba el segundo lugar de las descargas de pesca artesanal en la zona noreste del país, con un 10% del total.

En las zonas norte (Golfo de Adén) y noreste, donde existe una mayor dependencia de la pesca, no sólo la capacidad de reclutamiento de los grupos piratas resulta mayor, sino que también corresponde a esas áreas norte y noreste-central la mayor parte de los ataques.

Otro de los factores que ayudan al reclutamiento individual o a la aparición de nuevos grupos de piratas viene de la admiración y fascinación que estos despiertan en sociedades desestructuradas donde la falta de expectativas profesionales y personales contrasta con el flujo de los ingresos generados por la piratería (entre 80 y 140 millones de dólares anuales según las estimaciones más fiables).

Los piratas aprovechan sus actividades para asociarse a otros delitos vinculados al comercio ilícito, tal y como señala Moses Naim (2006). “*Su capacidad logística y operativa para dar cobertura o participar en actividades delictivas mediante el transporte y distribución de mercancía ilegal fomenta la internacionalización y diversificación de sus actividades.*”

Según el GSS de la ONU, existen piratas somalíes involucrados en:

- Tráfico de armas, que acaban por ejemplo en manos del grupo terrorista Al Shabaab o de algunos “caudillos locales”.
- Tráfico ilegal de seres humanos, en el Golfo de Adén, aprovechando la dramática situación humanitaria de su propio país ²⁴⁴

Esta situación, que muestra una actividad delictiva en expansión geográfica y funcional, se ve influida por la situación de violencia interna y la falta de capacidad, por parte del Estado, para hacer valer la autoridad en sus aguas.

Por tanto, el ascenso de la piratería y sus delitos asociados evidencia la gravedad del riesgo dentro de un proceso en el que la represión de la piratería no puede desvincularse de la desarticulación y debilidad que padecen los poderes públicos del Estado en Somalia.

²⁴⁴ <http://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/Somalia%20S2008%20769.pdf> “S/2008/769 p.35”

12.4.2.-Clasificación de los grupos de piratas en Somalia.

Existen varios grupos de piratas que operan en las aguas de Somalia. Como podemos ver en el siguiente mapa, se han señalado con colores las diferentes zonas en las que operan cada uno de los grupos correspondientemente.²⁴⁵



Mapa de Somalia extraído de la página web <http://media.maps.com/magellan/Images/SOMALI-W1.gif>

²⁴⁵http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/Elcano_es/Zonas_es/Defensa+y+Seguridad/DT10-2009

→ Guardacostas Voluntarios Nacionales: (NVCG):

- Atacan pequeñas embarcaciones de pesca entre otros tipos.
- Su jefe, Mohamed Garad, antiguo “caudillo” somalí.
- Se localizan en torno a la zona de Kismaayo.

→ Grupos de Marka:

- Conglomerado de pequeños grupos.
- Bajo nivel de organización.
- Sus medios marítimos y armamento se consideran mejores que los del NVCG. (en algunas de sus naves han montado cañones en cubierta.)
- Sus actividades combinan el contrabando y los asaltos marítimos a todo tipo de buques.
- Se les relaciona económicamente con el caudillo y gobernador de la región del Bajo Shabelle, Sheik Yusuf Indohaadde.
- Operan en la zona de Marka

→ Marines somalíes:

- Es el grupo mejor organizado y capaz de cuantos operan en Somalia
- Actualmente es el más activo.
- Atacan y secuestran buques en zonas alejadas de la costa.
- Utilizan embarcaciones rápidas para llevar a cabo sus acciones.
- Usan también buques de mayores dimensiones como naves nodrizas.
- Su base se encuentra en la localidad de Harardheere.
- En Eyl tienen una “estación satelital”²⁴⁶
- Son los responsables del secuestro del atunero español *Playa de Bakio*.
- Estructura de mando similar a la de un estado mayor militar:
 - almirante general (Mohamed Ali Hassan)
 - almirante (Mohamed Osman)
 - vicealmirante (general “Gray”, jefe de las operaciones marítimas)
 - Jefe de actividades financieras (Mohamed Abdi Hassan conocido como “Afweyne”)²⁴⁷

²⁴⁶ <http://daccessdds.un.org/doc/UNDOC/GEN/N06/305/15/PDF/N0630515.pdf?OpenElement>
“S/2006/229, p. 29”

²⁴⁷ <http://www.un.org/spanish/sc/committees/751/mg.shtml> “Informe del Grupo de Supervisión de fecha 10 de diciembre de 2008 (S/2008/769)” según datos de la ONU (2008/274, p. 19). Afweyne, además de reconocer abiertamente su papel como pirata en una entrevista concedida a la agencia France Presse el 23 de agosto de 2006, realiza también actividades en el campo del tráfico de armas.

➡ Grupos de Puntlandia.

- Conocidos también como los “piratas pescadores”
- Son los más antiguos de Somalia
- Sus miembros son, por lo general, de edad avanzada.
- Suelen ser bastante discretos.
- Se dedican también al contrabando.
- Utilizan buques de pesca transformados.

ONU (2008/769, p. 32), el Grupo de Supervisión de la ONU (2008/769, p. 32)

12.4.3.- Modus operandi

Para explicar cómo actúan los piratas somalíes, se ha seleccionado la información que describe a los “Marines Somalíes”, puesto que son los más activos y los que han realizado secuestros de mayor trascendencia mediática, como por ejemplo el barco de recreo francés *Le Ponant* y el atunero español *Playa de Bakio*, y también la del superpetrolero *Sirius Star* y el buque *Faina*. Es por ello que, de este grupo se dispone de más información.

12.4.3.1.-Organización

Los Marines Somalíes tienen al menos dos bases conocidas en las localidades de Harardheere y Eyl, pero pueden existir algunas más.

Desde estas bases proyectan sus medios marítimos compuestos principalmente de embarcaciones rápidas de fibra de vidrio equipadas con motores fuera borda contra los buques extranjeros que transitan por las aguas del Cuerno de África.

La ONU estima que el número de piratas en la actualidad oscilaría entre 1.000 y 1.500, con unas 60 embarcaciones a su disposición.²⁴⁸

Los Marines Somalíes dispondrían de una “estructura de inteligencia”, según el GSS, estos contrarían con sus propias redes de información e inteligencia, distribuidas en los países de la región, que informarían al “cuartel general” para que este decidiera los objetivos.²⁴⁹

Estos piratas atacan generalmente en grupos de tres o cuatro embarcaciones rápidas. No es extraño que un mercante se encuentre de repente a ambos costados a dos embarcaciones neumáticas que minutos antes se hallaban a varias millas de distancia. Eso se debe a que las lanchas se conectan por un largo cabo que, en cuanto se engancha

²⁴⁸ <http://www.un.org/spanish/sc/committees/751/mg.shtml> “Informe del Grupo de Supervisión de fecha 10 de diciembre de 2008 (S/2008/769)”

²⁴⁹ (ONU, 2006/229, p. 30).

en la proa del mercante, aproxima rápidamente a las barcas.²⁵⁰ De ese modo consiguen sorprender al buque desde diferentes posiciones y de improvisto.

Sin embargo estas embarcaciones son tripuladas por grupos no demasiado numerosos debido a su reducida eslora.

Utilizan el recurso de un buque base o nodriza, para aquellos asaltos que tienen lugar en aguas internacionales.

Los piratas van armados con fusiles de asalto, ametralladoras y granadas, además de lanzagranadas del tipo RPG-7.

Sobre los medios electrónicos y de comunicaciones que incorporan en sus embarcaciones, llama la atención que el informe de la ONU señale que estos disponen de “*radares para embarcaciones pequeñas, con los que detectan sus objetivos, especialmente por la noche*”.²⁵¹ Estos equipos se completarían con teléfonos móviles y el GPS, además de radios y otros sistemas de comunicación.

Estos piratas demuestran tener conocimientos de navegación, probablemente debido a sus perfiles laborales previos como pescadores o antiguos miembros del servicio de guardacostas de Somalia. Aún así, la inexistencia de buques de grandes dimensiones entre las naves usadas para la pesca se deduce que los piratas no poseen la capacidad para hacer navegar, por ejemplo, un súper-petrolero.

12.4.3.2.-Ataque

Llegado el momento de ejecutar el ataque, parece que dedican dos o tres embarcaciones a la acción ofensiva mientras que otra actúa en apoyo logístico del ataque.

Tras intimidar al barco con disparos, en el caso de que este se detenga, lo abordarán con una escalera telescópica de aluminio, reduciendo a su tripulación y remolcando las embarcaciones usadas por la popa del buque secuestrado.

Tras su secuestro, el buque será dirigido hacia algún fondeadero en la costa de Somalia, aunque en los ataques del Golfo de Adén los piratas han utilizado un “puerto refugio” Aluula, como primera escala para reabastecerse y partir hacia otros puertos como Eyl, Hoybo y Harardheere.²⁵²

Fahid Hassan, hombre de experiencia en esta clase de negociaciones, dice en una entrevista realizada con la “BBC News”, que tras abordar el barco, el primer paso que dan los piratas es contactar con los propietarios.²⁵³

²⁵⁰ <http://nauticajonkepa.wordpress.com/2008/04/15/piratas/>

²⁵¹ <http://www.un.org/spanish/sc/committees/751/mg.shtml> “Informe del Grupo de Supervisión de fecha 10 de diciembre de 2008 (S/2008/769)”

²⁵² http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/Elcano_es/Zonas_es/Defensa+y+Seguridad/DT10-2009

²⁵³ http://news.bbc.co.uk/1/hi/spanish/international/newsid_7762000/7762567.stm

"Todos los documentos importantes están en el barco, así que los piratas obtienen fácilmente toda la información que necesitan".

"Las conversaciones son telefónicas, la mayoría vía satélite, pero en ocasiones incluso utilizan mensajes de texto. Aunque los piratas no son los que negocian sino que pagan a alguien que a menudo es un pariente, alguien en quién confían".

12.4.3.3.-Rescate

La forma principal de liberar los buques apresados es la de pagar su rescate. La manera de hacerlo efectivo es.²⁵⁴

- A través de complejas redes internacionales que median en el pago del dinero.
- Mediante transacciones directas en efectivo, llevándose a cabo por intermediarios.
- O bien, con transferencias de barco a barco.

Aunque Fahid Hassan, experto en negociaciones dice que, años atrás el pago se recibía por transferencia, pero que ahora los dueños de los barcos deciden contratar a una tercera persona para entregar el dinero directamente.²⁵⁵

"Vienen al barco o los piratas van al suyo para realizar el intercambio de bolsas con efectivo".

"Después, los hombres que trajeron el dinero se marchan, abandonan el barco para que los piratas puedan contar el dinero. Algunos de ellos tienen máquinas para contarlos y para detectar billetes falsos".

No obstante, según el especialista, lo que se realiza a puertas cerradas, como las negociaciones, asuntos legales y seguros resultantes secuestro, tiene lugar en Londres.

"Parece perfectamente probable que el dinero del rescate esté siendo facilitado por compañías de seguros con base en Londres", afirmó Gavin Simmonds, jefe de asuntos internacionales de la Cámara Británica de Navegación.²⁵⁶ Aunque comenta que también se sabe de algunos intercambios realizados en Dubai.

Los piratas piden que el rescate se entregue en dólares, normalmente en billetes de US\$50 y US\$100, afirman estos dos especialistas.

Un buen ejemplo de cómo se tramita el pago del secuestro es el caso del buque *"Feisty Gas"*.²⁵⁷ Este petrolero que transportaba gas licuado fue abordado y capturado el 10 de abril de 2005, siendo conducido luego a la costa de Somalia.

²⁵⁴ <http://www.un.org/spanish/sc/committees/751/mg.shtml> "Informe del Grupo de Supervisión de fecha 10 de diciembre de 2008 (S/2008/769)"

²⁵⁵ http://news.bbc.co.uk/hi/spanish/international/newsid_7762000/7762567.stm

²⁵⁶ http://news.bbc.co.uk/hi/spanish/international/newsid_7762000/7762567.stm

²⁵⁷ <http://www.somalitalk.com/2005/oct/11oct005.pdf> "S/2005/625 p. 30"

El propietario, una empresa con sede en Hong Kong, empezó a negociar con los secuestradores. Posteriormente, esta empresa mandó un giro de dinero a una empresa naviera local por mediación de un banco de Mombasa (Kenia) y el 18 de abril envió un representante a Mombasa.

El agente de Hong Kong se reunió con el representante de los secuestradores en distintos puntos de Mombasa y pagó el rescate exigido, por valor de 315.000 dólares, en los siguientes plazos: 150.000 dólares el 20 de abril, 150.000 dólares el 22 de abril y 15.000 dólares el 25 de abril.

Una vez que los propietarios del barco entregan el dinero, una firma privada de seguridad toma el control del asunto. Alquilan un barco remolcador, usualmente del puerto de Kenia o Mombasa, con el que se dirigen al norte hacia aguas somalíes. El personal de seguridad viaja con las bolsas de dinero y con suficiente armamento para mantenerlo a salvo. Una vez que se entrega, dejan solos a los piratas para que lo cuenten y permiten que se vayan del buque libremente.²⁵⁸

Cuando los piratas tienen el dinero en su poder, éste se divide en varias partes:

- Una partida va dedicada a la compra de armas con lo que se fomenta el tráfico de armas.
- La otra se divide entre los propios piratas, según comenta el Sr. Hassan en la entrevista²⁵⁹:

"Una vez que se entrega el dinero, el negociador recibe una parte, la misma que los piratas. Todos en el barco reciben la misma cantidad".

Respecto a las cantidades requeridas por los piratas para el pago de los rescates varían en función del buque, carga y otros factores que pueden rodear a la negociación.

Para el año 2008 y, más concretamente al período que comprende los 11 primeros meses del año, la ONU estima entre 25 y 30 millones de dólares el dinero pagado en rescates a los piratas. Otras fuentes como el periódico *Lloyd's List* cifran en 50 millones de dólares la cuantía total de los rescates en ese año.²⁶⁰

²⁵⁸ http://news.bbc.co.uk/hi/spanish/international/newsid_7762000/7762567.stm

²⁵⁹ http://news.bbc.co.uk/hi/spanish/international/newsid_7762000/7762567.stm

²⁶⁰ <http://www.un.org/spanish/sc/committees/751/mg.shtml> "Informe del Grupo de Supervisión de fecha 10 de diciembre de 2008 (S/2008/769)"

12.4.4.-Consecuencias de la piratería en el Cuerno de África.

12.4.4.1.- Aseguradoras.

Según Ahemedou Ould-Abdallah, Embajador especial del secretario general de la Organización de las Naciones Unidas en Somalia, los piratas habrían cobrado unos 120 millones de dólares por los rescates.²⁶¹

Estas cifras, sin embargo, distan de reflejar la realidad ya que numerosos armadores no quieren denunciar los ataques sufridos a sus naves. Les sobran motivos para mostrarse discretos:

- Temen que sus clientes cuestionen la seguridad de sus servicios
- No quieren que las aseguradoras aumenten aún más las tarifas de las primas de riesgo.

“las compañías navieras tienen que pagar plusones a sus aseguradoras al pasar el Estrecho de Adén que van desde los 700 a los 7.000€.”²⁶²

- Evitan a toda costa, las investigaciones policíacas que inmovilizan sus barcos durante semanas.

“Un lugar en un puerto cuesta diariamente entre 10 mil y 30 mil dólares.”²⁶³

12.4.4.2.-Empresas de seguridad.

Debido a la creciente inestabilidad en la zona y la dificultad que engloba para los ejércitos internacionales la vigilancia de los piratas en un espacio tan grande; algunas empresas de seguridad privada han empezado a ver esta problemática como una oportunidad de trabajo muy lucrativa.

Este es el caso de “Blackwater”, la madre de todas las compañías militares privadas.

A mediados de octubre de 2008, la empresa anunció sus planes de enviar al Golfo de Adén el MV “McArthur”, un barco de unos 54 metros de eslora y 14 tripulantes, para proporcionar escolta a los barcos que contraten sus servicios.²⁶⁴

²⁶¹ <http://www.noroeste.com.mx/publicaciones.php?id=435756>

²⁶² <http://www.grupocsl.org/wordpress/?p=1400>

²⁶³ <http://www.noroeste.com.mx/publicaciones.php?id=435756>

²⁶⁴ <http://www.grupocsl.org/wordpress/?p=1400> “Ejércitos mercenarios norteamericanos van a combatir la piratería.”

Esta empresa, formada por antiguos “Navy SEALs”, tiene pensado crear una pequeña flota de 2 ó 3 buques anti-piratería, cada uno de ellos con una docena de hombres.

Aunque los barcos de “Blackwater” no irán armados, sus tripulaciones si lo estarán y, al contrario que el personal militar, es previsible que tengan menos restricciones en el uso de la fuerza.

Además de protección a los buques, estas empresas de seguridad también son contratadas por los propietarios de los buques secuestrados como negociadores para la entrega del rescate, según apunta Roger Middleton, especialista en la región del Cuerno de África.²⁶⁵

"La mayoría son ex comandos militares británicos o australianos. Muchos son también sudafricanos"

"Poco más se sabe de esta parte del proceso, ya que existe una regla no escrita entre estas empresas de seguridad de no divulgar nada al respecto. Comprensiblemente, aquellos implicados en la negociación tienen en cuenta la necesidad de sus clientes de mantenerlo todo en secreto dado que hay vidas en juego".

Middleton afirma que estas operaciones llegan a costar hasta US\$1 millón, sin incluir el rescate.

"Los expertos negociadores cobran US\$100.000 por sus servicios, mientras que los abogados se quedan unos US\$300.000".

También hay empresas de seguridad que ofrecen personal cualificado para enrolarse a bordo de los buques con armamento para su protección.

Este es el caso de la empresa británica “Anti-Piracy Maritime Security Solutions” que ofrece custodios armados, Nick Davis ejecutivo de dicha compañía dijo en una entrevista con el periódico “The Times” que *"ahora cualquier ruta entre Singapur y Ciudad del Cabo es peligrosa sin seguridad a bordo."*²⁶⁶

Estos servicios han sido bien recibidos por armadores de buques de carga general, pero los petroleros no los aceptan. Sus armadores temen que una simple granada lanzada desde una lancha pirata haga saltar la nave por el aire, con gran pérdida de vidas.

Las naves que transportan materiales inflamables, como petróleo o productos químicos, tampoco son partidarios de la utilización de sistemas de protección como los alambrados eléctricos perimetrales ya que representan un grave peligro de incendio.

²⁶⁵ http://news.bbc.co.uk/hi/spanish/international/newsid_7762000/7762567.stm

²⁶⁶ http://news.bbc.co.uk/hi/spanish/international/newsid_7751000/7751647.stm

12.4.4.3.-Iniciativa Internacional.

Manuel Sosa, licenciado y especialista en derecho marítimo, resaltó en una entrevista a un periódico digital,²⁶⁷ las dificultades legales que se presentan cuando otros países quieren intervenir en una situación como la que se vive en el Golfo de Adén, primordialmente, porque hay que respetar la soberanía de Somalia.

“No importa qué tan pequeño sea un estado, se le considera como un igual ante países más poderosos porque es un ente soberano. El derecho internacional protege esa soberanía y requiere que un país que está persiguiendo a cualquier criminal o embarcación, si se va a meter en las aguas territoriales de un país soberano, tiene que pedirle permiso”.

Para conocer el marco legal al que hace referencia el Sr. Sosa se ha resumido brevemente los tratados y su contenido que afectan gravemente a la resolución del problema.

- 1982, la Organización de las Naciones Unidas (ONU) redactó la *“Convención Internacional Sobre el Derecho del Mar”*.

El tratado establece qué derechos puede reclamar un país sobre sus aguas territoriales, hasta dónde llegan, y si puede solicitar exclusividad sobre estas aguas. Además, define lo que son las áreas de interés, refiriéndose a zonas que no son aguas territoriales de un país, pero que sí son de su interés (por ejemplo, el Caribe para Estados Unidos).

- 1988, *“La Convención para la Supresión de Actos Ilegales Contra la Seguridad de la Navegación Marítima.”*

Esta convención, más específica que la anterior, fue creada por la Asamblea General de la ONU, para que la Organización Marítima Internacional (OMI) estudiara el terrorismo marítimo. En este tratado, se contemplan los delitos perpetrados en el mar, y se les hacen recomendaciones a los estados ribereños, que no tienen el poderío naval para lidiar con los problemas que acontecen en sus aguas.

- 1994 entró en vigor *“La Convención de Derecho Marítimo de las Naciones Unidas”*.

Ofrece un marco legal para la captura de embarcaciones piratas en aguas internacionales una vez se ha producido el ataque. Pero cuando esas embarcaciones están en aguas territoriales, el arresto debe correr por cuenta de los gobiernos locales. Salvo en los casos en que la persecución haya sido inmediata y de muy cerca, los perseguidores pueden entrar en aguas territoriales, alertando a las autoridades locales.²⁶⁸

²⁶⁷ <http://www.dialogodigital.com/node/386>

²⁶⁸ http://news.bbc.co.uk/hi/spanish/international/newsid_7751000/7751647.stm

En el 2005, la OMI informó al Consejo de Seguridad Internacional sobre la problemática de la piratería en el Golfo de Adén y las costas de Somalia. Consecuentemente, el consejo creó un estamento presidencial “Presidential Statement” en marzo de 2006 que desarrollaría las siguientes resoluciones:²⁶⁹

- Resolución 1814

El Consejo de Seguridad exhorta a los Estados y organizaciones regionales a que tomen medidas ante la difícil situación general en el área de Somalia, a fin de proteger la navegación para el transporte y el suministro de asistencia humanitaria a ese país.²⁷⁰

- Resolución 1816

El Consejo de Seguridad insta a los Estados miembros a actuar contra la piratería y el robo a mano armada, amparándose en el Capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas, que autoriza el uso de la fuerza para hacer cumplir las decisiones del Consejo de Seguridad.²⁷¹

Tras el secuestro de los buques “Ponant” y “Playa de Bakio” y después de dos meses de negociaciones, el 2 de Junio de 2008 la ONU aprobó esta resolución con el acuerdo del Gobierno somalí, autorizando la entrada de buques de guerra extranjeros en aguas territoriales de Somalia con el fin de perseguir a embarcaciones piratas, por un plazo de seis meses; utilizando la misma autoridad con que actúan en alta mar y respetando siempre las disposiciones del derecho internacional referentes a las acciones en alta mar.²⁷²

- Resolución 1838,

El Consejo de Seguridad, invita a los Estados a desplegar buques de guerra y aeronaves militares para emplear todos los medios necesarios por tal de reprimir los actos de piratería, actuando en concordancia con la legalidad internacional.²⁷³

Pocas semanas después del secuestro del buque Ucraniano Faina, el martes 07 de octubre, la ONU adoptó por unanimidad esta resolución que²⁷⁴:

“condena y deplora todos los actos de piratería y robo a mano armada en el mar contra barcos que navegan frente a la costa de Somalia”

Y por eso, llama a todos los Estados interesados en la seguridad de las actividades marítimas a participar activamente en la lucha contra la piratería en alta mar frente a las costas de Somalia, particularmente mediante el despliegue de navíos y aviones militares

²⁶⁹ www.imo.org

²⁷⁰ http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/conocenos_actividades/pirateria--02_comunidad_inter_es

²⁷¹ http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/conocenos_actividades/pirateria--02_comunidad_inter_es

²⁷² <http://faroportales.blogspot.com/2008/12/piratera-en-el-golfo-de-adn-secuestros.html>

²⁷³ http://www.spanish.xinhuanet.com/spanish/2009-04/02/content_850700.htm

²⁷⁴ http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/conocenos_actividades/pirateria--02_comunidad_inter_es

y autorizando el uso de los medios necesarios, de acuerdo al derecho internacional para combatir los actos de piratería, precisando que esta autorización se limita a las aguas frente al litoral somalí.

- Aprueba nuevas sanciones.

Nueve días después del secuestro del superpetrolero “Sirius Star”, el Consejo de Seguridad de la ONU con fecha, jueves 20 de noviembre, adoptó por unanimidad una resolución que impone nuevas sanciones a personas y entidades vinculadas a los piratas que actúan contra el comercio marítimo internacional desde las costas de Somalia. Con el fin de reforzar al Gobierno de transición somalí y debilitar a los grupos armados que fomentan la inestabilidad:

- Reafirmando el embargo de armas impuesto a Somalia desde 1992.
- Autorizando la creación de un grupo de expertos encargados de identificar y sancionar grupos que:
 - Obstruyan la distribución de ayuda humanitaria.
 - Amenacen la estabilidad del país.
 - Y violen el embargo de armas.

Las personas identificadas por el Comité, además de sufrir sanciones financieras como la congelación de activos, tampoco tendrán derecho a viajar fuera de Somalia.²⁷⁵

- Resolución 1846.

El 03 de diciembre de 2008 el Consejo de Seguridad de la ONU renovó por un año las autorizaciones relativas a la entrada en aguas territoriales de Somalia contempladas en la Resolución 1816. Garantizando de ese modo, hasta diciembre de 2009, un marco jurídico seguro para la operación naval de la UE “Atalante”.²⁷⁶

- Resolución 1851

Aprobada, el martes 16 de diciembre por el Consejo de Seguridad de la ONU y con un año de vigencia, permite a los países perseguir a los piratas dentro del territorio de Somalia sin la utilización de bombardeos aéreos.

*“Los países pueden usar todas las medidas necesarias y adecuadas para el propósito de interceptar a los que están usando el territorio somalí para planear, facilitar o llevar a cabo actos de piratería y robo armado en el mar”.*²⁷⁷

²⁷⁵ <http://faroportales.blogspot.com/2008/12/piratera-en-el-golfo-de-adn-secuestros.html>

²⁷⁶ http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/conocenos_actividades/pirateria--02_comunidad_inter_es

²⁷⁷ <http://faroportales.blogspot.com/2008/12/piratera-en-el-golfo-de-adn-secuestros.html>

Para ello:

- Los países deben contar con el consentimiento del gobierno transitorio de Somalia antes de entrar a su territorio a combatir la piratería.
- Dicho país, debe informar al Secretario General de la ONU antes del inicio de la operación.

También propone a los países miembros que tengan en consideración la creación de un centro en la región para coordinar la información vinculada con la piratería y el robo a mano armada.

La aprobación del gobierno somalí y las resoluciones de la ONU adoptadas el año pasado son una base fundamental para la iniciativa de la Marina porque sin ello los buques militares sólo podrían llevar a cabo labores de vigilancia en aguas internacionales como miembros del Consejo de Seguridad.

Pero una vez se han cogido a los piratas se presenta una problemática legal, aún mayor.

El país que intervenga con los piratas tiene que tener tipificado en su código penal el delito de la piratería para poder tomar acción. En muchos países, ese no es el caso, y algunos han tenido que liberar piratas por falta de jurisdicción.²⁷⁸

La Resolución 1851 (2008), hace alusión a estos casos, en los que los piratas tras ser interceptados y reducidos por las fuerzas navales multinacionales, son puestos en libertad sin comparecer ante la justicia.

La OMI recomienda que cada país tipifique ese delito o que los países establezcan acuerdos entre sí para poder enjuiciar a los piratas en el sistema judicial de los países que contemplen el delito de piratería. Así mismo lo expuso, en unas declaraciones públicas, su secretario general el Sr. *Efthimios* Mitropulos que urgió al Consejo de Seguridad de la ONU para que los Estados establezcan una jurisdicción legal efectiva para someter a la justicia a los involucrados.

*"Los lamentables incidentes de la costa de Somalia y el Golfo de Adén, indican que sus autores sienten un profundo desprecio por la comunidad internacional. Sus operaciones constituyen una burda provocación al imperio de la ley"*²⁷⁹

Sin embargo, hay Estados cuyos buques interceptan a los piratas, que no quieren hacerse cargo de los apesados, basándose por lo general, en que sus legislaciones nacionales no tienen tipificado el delito de piratería y en algunos casos, a la ausencia de capacidad para poder retenerlos en sus cárceles, como es el caso de Somalia.

El Sr. Mitropulos reiteró que es imprescindible garantizar la estabilidad de una ruta marítima de gran importancia para el comercio mundial.

²⁷⁸ <http://www.dialogodigital.com/node/386>

²⁷⁹ <http://www.afrol.com/es/articulos/31760>

Es por ello que la OMI celebró el pasado enero en Djibutí, un evento de alto nivel en el que diez y siete países adoptaron un nuevo Código de Conducta para combatir la piratería marítima en el Golfo de Adén y en las cercanías de las costas de Somalia. Estas naciones, se comprometieron a cooperar al máximo para reprimir ese delito.

- Compartiendo información.
- Interceptando barcos sospechosos de piratería.
- Deteniendo y procesando a quienes cometan esos actos.
- Además colaborarán en el tratamiento y repatriación de la gente de mar, pescadores y pasajeros de embarcaciones que hayan sido asaltados a mano armada.

Los firmantes de entre las cuales se incluyen Egipto, Francia, Jordania y Sudáfrica, recomendaron la creación de un centro de capacitación sobre el Código de Conducta, con sede en Djibouti.²⁸⁰

Además los países miembros de la OMI, han decidido tomar una serie de medidas para incrementar la seguridad en la zona. A partir del 30 de junio todos los barcos mercantes y de pasajeros van a tener que empezar a emitir su posición por medio de sistemas satelitales, en forma constante, tanto a los países dueños de la bandera como a las autoridades marítimas de los países por donde estén navegando. De ese modo se pretende empezar a controlar un poco más estos actos de piratería, ya que se va a saber dónde está la nave y se podrán tomar las precauciones que se consideren oportunas cuando transiten por esa zona.²⁸¹

12.4.4.4.-Movilización mundial

Tras el secuestro del velero “Ponant” y el pesquero “Playa de Bakio” Francia, Dinamarca, Holanda y Canadá empezaron a enviar sus barcos de carga escudados por pequeñas flotas militares, a la espera del acuerdo y desarrollo de una actuación conjunta.²⁸²

Como consecuencia del alarmante incremento de la piratería en las costas de Somalia a finales de 2008, principios de 2009 y en respuesta al llamamiento de participación y mejora legal emprendido por el Consejo de Seguridad de la ONU. La OTAN, la UE y países como Canadá, China, Estados Unidos, India, Irán, Malasia y Rusia han desplegado medios aeronavales en la zona para luchar contra la piratería.²⁸³

²⁸⁰ <http://www.unmultimedia.org/radio/spanish/detail/133025.html> 0/01/2009

²⁸¹ http://www.bbc.co.uk/mundo/internacional/2009/04/090414_2027_somalia_piratas_secuestros_mf.shtml

²⁸² <http://faroportales.blogspot.com/2008/12/piratera-en-el-golfo-de-adn-secuestros.html>

²⁸³ http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/conocenos_actividades/pirateria--02_comunidad_inter_es

Las movilizaciones más destacadas, llevadas a cabo son:

OTAN

Tras la reunión del Consejo del Atlántico Norte del 8 de octubre de 2008 se aprobó que las agrupaciones navales permanentes de la OTAN asistieran a los casos de piratería en Somalia.²⁸⁴ De ese modo se adoptó una respuesta inicial a corto plazo que consistió en el despliegue de tres fragatas pertenecientes a la fuerza naval "Standing Naval Maritime Group-2 (SNMG-2)".

Estos buques de guerra permanecieron en la zona hasta el pasado 12 de diciembre y su principal cometido fue la escolta de los buques de transporte del Programa Mundial de Alimentos. A su relieve acudieron, en el mes de marzo, cuatro buques del "grupo naval permanente número uno"²⁸⁵, que continuaron realizando operaciones antipiratería y acompañando a mercantes, que en algunos casos transportan ayuda alimentaria destinada a Somalia.

Recientemente, según confirmó la portavoz adjunta de la OTAN, Carmen Romero.²⁸⁶

"La OTAN ha decidido continuar las operaciones contra la piratería con el Grupo Marítimo Permanente 1 (de la Alianza) en el Golfo de Adén y en aguas del norte de África después de una visita corta al puerto de Karachi, en Pakistán, del 26 al 27 de abril",

"Los barcos aliados regresarán al área de operaciones, donde permanecerán hasta en 28 de junio 2009."

UNIÓN EUROPEA

La profunda preocupación de la Unión Europea por el aumento de los actos de piratería en el entorno marítimo somalí provocó, a partir de septiembre de 2008, el desarrollo de una acción global de la que forman parte dos iniciativas principales:²⁸⁷

1.- EU NAVCO (*European Union Naval Coordination Cell*),

Célula de coordinación naval, con sede en Bruselas, aprobada mediante la Acción Común 749 por el Consejo de la Unión Europea, el 19 de septiembre de 2008.

Basándose en las directrices establecidas a partir de las resoluciones del Consejo de Seguridad 1816 y 1834,²⁸⁸ su finalidad es la de coordinar de manera óptima el uso de

²⁸⁴http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/Elcano_es/Zonas_es/Defensa+y+Seguridad/DT10-2009

²⁸⁵ <http://www.almendron.com/tribuna/23693/aspectos-operacionales-de-la-lucha-contra-la-pirateria-en-somalia/>

²⁸⁶ <http://es.noticias.yahoo.com/5/20090424/twl-otan-somalia-los-pases-aliados-decid-f6923c3.html>

²⁸⁷ <http://www.almendron.com/tribuna/23693/aspectos-operacionales-de-la-lucha-contra-la-pirateria-en-somalia/>

²⁸⁸http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/Elcano_es/Zonas_es/Defensa+y+Seguridad/DT10-2009

los medios navales y aéreos desplegados en la costa de Somalia por distintos estados miembros, la comunidad marítima internacional y organizaciones vinculadas.

2.- ATALANTA

Tras la reunión del Consejo de Asuntos Generales y Relaciones Exteriores de la UE celebrada el 10 de noviembre de 2008:

- Aconsejando el estudio de una iniciativa en el ámbito de la Política Europea de Seguridad y Defensa (PESD).
- Y Basándose en la resolución 1838, del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, instando a todos los miembros una acción internacional conjunta para combatir los actos de piratería y robo en Somalia, urgiendo la protección de los convoyes marítimos del Programa Mundial de Alimentos.

El Consejo de la Unión Europea aprobó el 10 de noviembre la Acción Común 851, con la que puso en marcha la creación de una operación militar naval denominada "EU NAVFOR Somalia", bautizada con el nombre de "Atalanta".

A partir de entonces, asumió las funciones de la célula de coordinación EU NAVCO, que fueron transferidas desde Bruselas al nuevo cuartel general en Northwood (Reino Unido).

Esta es pues, la primera misión militar de carácter marítimo conducida por la UE, con una duración prevista de 12 meses, la cual alcanzó la capacidad operativa inicial el 12 de Diciembre 2008, realizando relevos a los cuatro y ocho meses des de dicha fecha.²⁸⁹

Los objetivos asignados a esta operación fueron publicados en el Diario Oficial de la UE del 12 de noviembre de 2008 que se resume en dar seguridad al tráfico marítimo, salvaguardar la entrega de la ayuda humanitaria del Programa Mundial de Alimentos, proteger las embarcaciones vulnerables, como pesqueros, mediante la disuasión, prevención y represión de actos de piratería.

Sin embargo, la misión de la operación *Atalanta* no es acabar con la piratería en la zona, sino reducir su importancia ya que una erradicación total, trasciende del enfoque militar.

En realidad la supresión definitiva de la piratería pasa por un proceso de rehabilitación del Estado, que no cuenta con perspectivas al menos en un corto plazo. No parecen viables de esta manera, tanto el acceso a alternativas que hagan desistir a los propios piratas de su actividad como la puesta en marcha de una fuerza marítima somalí que garantice la ley y el orden en sus aguas territoriales y en su zona económica exclusiva, por lo menos a corto plazo.²⁹⁰ Pero tanto Europa como la ONU, consideran que es el camino a seguir.

²⁸⁹http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/Elcano_es/Zonas_es/Defensa+y+Seguridad/DT10-2009

²⁹⁰ <http://faroportales.blogspot.com/2008/12/piratera-en-el-golfo-de-adn-secuestros.html>

ESTADOS UNIDOS

Desde finales de agosto de 2008 y a iniciativa de Estados Unidos, las fuerzas combinadas de la “Task Force 150” (CTF-150), pusieron en marcha una primera contramedida.

Además se tomó la decisión de establecer un corredor de seguridad alrededor de la costa Somalí, en aguas internacionales, llamada “Maritime Security Patrol Area” (MPSA).

Desde la puesta en marcha de la MPSA (26 de agosto) hasta el 21 de noviembre, los piratas pasaron de un 42% de eficacia en sus ataques a un 37% en apenas dos meses de implementación. Sin embargo, a falta de efectivos, el porcentaje aumentó a finales de año hasta ahora, a pesar de que éste dispositivo obliga a los piratas a colocarse en situaciones de mayor riesgo a la hora de ejecutar sus ataques.²⁹¹

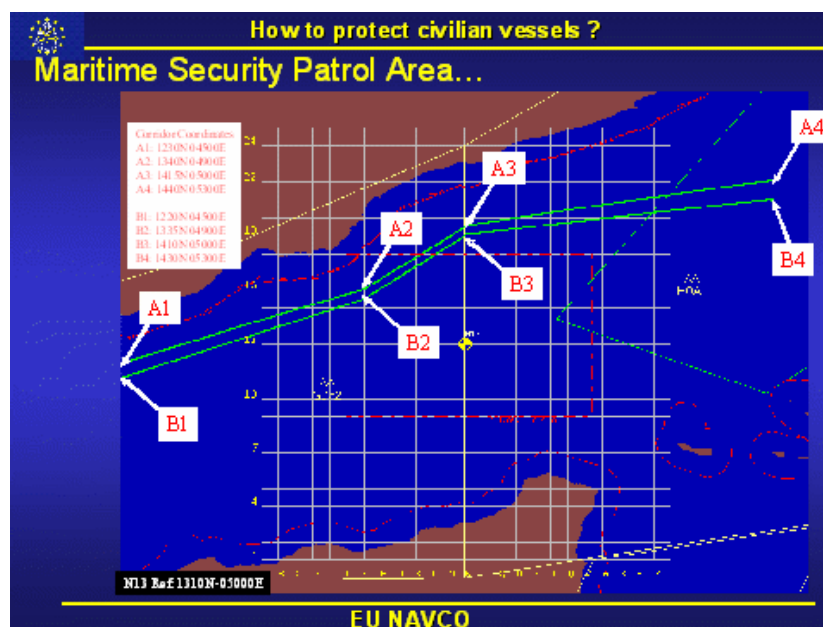


Imagen extraída de la página web: <http://www.ebcd.org/EPISD/2008/PIRACY/FONTARENSKY.ppt>.
Fuente: European Union Naval Coordination Cell (NAVCO), European Union Initiatives in Support of Implementation of UNSCR 1816, Bruselas, 16/X/2008,

A principios de noviembre la Armada estadounidense intervino y comenzó a vigilar dos barcos de carga que fueron tomados por piratas frente a las costas de Somalía.

²⁹¹http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/Elcano_es/Zonas_es/Defensa+y+Seguridad/DT10-2009

Noel Choong, director del centro de denuncias de piratería de la OMI, dijo que, a no ser por esa intervención, los piratas tendrían vía libre.²⁹²

"No hay leyes aquí. Si se permite que naves extranjeras patrullen la zona, se habrá hecho un gran progreso", expresó Choong.

Sin embargo el 16 de diciembre tras presentar la resolución 1851, de la cual Estados Unidos era promotora entre otros países, Condoleezza Rice declaró:

*"Doy por descartado el envío de tropas a Somalia. Ya estuvimos ahí y lo pasamos mal. No puedo imaginarme que las tropas estadounidenses integren una fuerza de paz en Somalia. Las tropas estadounidense tiene mucho que hacer en estos días".*²⁹³

A pesar de ello, Hillary Clinton, reveló en abril (2009), una iniciativa diplomática para frustrar los ataques contra buques frente a la costa de Somalia y luchar contra la piratería.

Clinton dijo que el Departamento de Estado²⁹⁴:

"va a explorar las formas para realizar el seguimiento y congelar los activos de piratas".

- 1) Tomando nota de que los piratas han estado comprando, con el dinero que han ido recogiendo, buques más sofisticados para realizar sus ataques. Así pues, se trata de detener la construcción de embarcaciones en aquellas empresas que hacen negocios con los piratas.
- 2) Trabaja con los cargadores y las compañías de seguros para reforzar sus defensas contra los piratas.
- 3) También tratará de reforzar el frágil Gobierno Federal de Transición. Con tal fin participó Estados Unidos en la conferencia de donantes sobre Somalia, cuyo encuentro se celebró el pasado abril en Bruselas, acordando una ayuda de más de 210 millones de dólares para asistir a las fuerzas de seguridad somalíes y a las de la Misión de la Unión Africana en ese país (AMISON).²⁹⁵
- 4) Instará a los funcionarios somalíes y los líderes tribales para tomar medidas contra los piratas que operan desde bases en su territorio.

"Tenemos una muy buena idea en la tierra están las bases y queremos saber lo que el gobierno somalí, lo que los líderes tribales que quizás no quieran tener la comunidad internacional sobre ellos, estarían dispuestos a hacer algo para librarse de su territorio estas bases de pirata", dijo la Sra. Clinton.

²⁹² <http://www.cnnexpansion.com/actualidad/2007/11/02/nuevas-tacticas-piratas-del-siglo-xxi>

²⁹³ http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspaola/conocenos_actividades/pirateria--02_comunidad_inter_es

²⁹⁴ <http://globalpolitica.wordpress.com/2009/04/16/clinton-lanza-iniciativa-para-combatir-el-flagelo-de-la-pirateria/>

²⁹⁵ <http://www.unmultimedia.org/radio/spanish/detail/137534.html>

CHINA

El gobierno chino decidió enviar tres buques de la Armada a Somalia con el fin de luchar y detener a la piratería que navega por esas aguas.

La flota está compuesta por dos destructores y un buque de suministros e integrada por 800 tripulantes, entre ellos 70 efectivos de operaciones especiales.

El comandante de la misión, el almirante Du Jingcheng, remarcó en una entrevista que:²⁹⁶

“Su principal objetivo no es atacarlos, sino dispersarlos”.

“Sin embargo, si los piratas realizan amenazas directas contra los buques o las naves a las que escoltamos, la flota tomará medidas a modo de respuesta”.

ONU

La ONU consciente de la envergadura política y social que hay tras los actos de piratería, muestra su apoyo a la actual misión de la Unión Africana en Somalia (AMISOM).²⁹⁷ Es por eso que el secretario general de Naciones Unidas (ONU), Ban Ki-moon, advirtió en una entrevista que, la piratería somalí no sólo se tiene que combatir en aguas del Índico sino también habrá que luchar contra las verdaderas causas del problema como la pobreza y la inestabilidad política.²⁹⁸



Imagen extraída de la página web:
<http://www.unmultimedia.org/radio/spanish/detail/137376.html>

“Si solo tratamos los síntomas, pero no las causas profundas, la decadencia del Estado y la pobreza, vamos a fracasar”.

“Restaurar la seguridad en Somalia es fundamental para alcanzar el objetivo de la reconciliación y el éxito del Gobierno de unidad nacional” que cabe destacar, es el primero apoyado por la comunidad internacional en dos décadas.

Es por ello que la comunidad internacional destinará unos 192 millones de euros, de los que España aportará seis millones, para reforzar la seguridad en Somalia.

²⁹⁶ <http://www.periodismo.com/modules/news/article.php?storyid=8498>

²⁹⁷ <http://www.unmultimedia.org/radio/spanish/detail/137331.html>

²⁹⁸ <http://www.dk1250.com/internacional/8199-ONU-combatir-contra-piratas-Somalia.html>

Con estas ayudas, el Gobierno somalí equipará a su ejército y a la guardia costera, de modo que puedan combatir la piratería en el Golfo de Adén.²⁹⁹ Así mismo tratará de incrementar su influencia en las regiones controladas por los “señores de la guerra”, donde los piratas tienen instaladas muchas de sus bases.

En esta primera etapa, además del ingreso monetario la ONU prestará su ayuda para configurar los órganos de seguridad somalíes y apoyar el proceso de reconciliación.

Si las condiciones lo permiten, en una segunda fase, se establecería una Oficina Política de la ONU en Mogadishu, para ayudar directamente al proceso político. En ese caso el Secretario General sugeriría entonces al Consejo de Seguridad el despliegue de una fuerza de la ONU que sustituiría a la Misión de la Unión Africana.³⁰⁰

12.4.4.5.--El Comercio Mundial

Las empresas marítimas más importantes del mundo han solicitado a la Comunidad Internacional una respuesta efectiva ante los piratas somalíes para garantizar la seguridad de los buques que naveguen por esas aguas. Así lo afirmó Martin Jensen, Jefe Ejecutivo de Frontline. Esta empresa, que posee 80 buques petroleros, reclamó a los gobiernos internacionales una respuesta militar más agresiva contra los piratas. 'Es la única solución', afirmó el Sr Jensen en una entrevista.³⁰¹

A pesar de los esfuerzos e iniciativas emprendidas por los gobiernos, muchos consideran que no están dando el resultado esperado, puesto que los ataques se siguen produciendo a fecha de hoy. Es por ello que algunas compañías han decidido buscar rutas alternativas.

Este es el caso de la compañía noruega 'Odfjell' especializada en buques químicos y con una flota de 92 barcos, es una de las distintas compañías que, de acuerdo con los expertos, ya han decidido realizar nuevas rutas alrededor del Cabo de Buena Esperanza.

En un comunicado oficial informaban que dejarán de navegar por el Golfo de Adén para evitar a los piratas y diseñará las rutas de sus barcos a través del Cabo de Buena Esperanza a pesar del elevado coste, según ha informado la compañía.³⁰²

"No expondremos más a nuestra tripulación al riesgo de ser secuestrados y retenidos para lograr un rescate por los piratas en el Golfo de Adén", ha señalado en un comunicado el director ejecutivo de 'Odfjell', Terje Storeng.

²⁹⁹ <http://es.euronews.net/2009/04/23/163-millones-para-luchar-contr-la-pirateria-somali/>

³⁰⁰ <http://www.unmultimedia.org/radio/spanish/detail/137331.html>

³⁰¹ <http://www.laregion.es/noticia/74716/SiriusStar/mogadiscio/piratas/barco/secuestro/>

³⁰² <http://www.abc.es/20081117/internacional-afrika/companias-maritimas-disenan-nuevas-200811171749.html> “Las compañías marítimas diseñan nuevas rutas para sus barcos que eviten a los piratas de Somalia ”

"La nueva asignación de la ruta supondrá más días de navegación y entregar más tarde la carga", "Este hecho conllevará un coste extra, pero esperamos el apoyo y la contribución de nuestros clientes", manifiesta el comunicado.

La compañía asegura que reanudará la navegación por el Golfo de Adén y el Canal de Suez una vez que se dé la protección suficiente o se tomen medidas para impedir los ataques de los piratas en la zona.

También la principal asociación internacional de transporte de petróleo por vía marítima, la *"International Association of Independent Tanker Owners"* (Intertanko), cuyos integrantes poseen el 75% de los petroleros del mundo, apoya la decisión de aquellos operadores que opten por desviar el tráfico por la ruta del Cabo de Buena Esperanza y el este de Madagascar a fin de evitar las costas de Somalia y el Golfo de Adén.³⁰³

³⁰³ http://news.bbc.co.uk/hi/spanish/international/newsid_7751000/7751647.stm

13.-Vías para la resolución del problema.

Des de 1983, “año en que Suecia presentó un documento al Comité de Seguridad Marítima (C.S.M.) notificando un importante incremento de ataques piratas”,³⁰⁴ la O.M.I ha basado sus esfuerzos en hacer estudios y recomendaciones sobre como prevenir o actuar, en caso de que un buque padeciera un ataque. Pero su trabajo principal, o el que debe tener más relieve es la constante insistencia que ha tenido ante los Estados, para que tomaran conciencia del problema.

Prueba de ello es el “proyecto, a largo tiempo, que empezó en el 1998”.³⁰⁵

-La primera fase consistía en la realización de varios seminarios y trabajos dirigido a los gobiernos de aquellos países que se encontraban acechados por este tipo de violencia en la mar.

-La segunda fase, se basa en la evaluación de los resultados obtenidos en los diferentes estudios realizados en los países con un índice de piratería más elevado.

-La tercera y más importante es el desarrollo de acuerdos regionales para la mejora de las medidas establecidas para combatir la piratería.

Un buen ejemplo de este proyecto es el tratado de cooperación para combatir la piratería y el robo a mano armada contra buques en Asia (RECAAP, *Regional Co-operation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against ships in Asia*).

Dicho tratado fue firmado en noviembre de 2004 por 16 países del continente asiático. Este documento contempla la creación del *RECAAP Information Sharing Centre (I.S.C.)*, cuya función se basa en la recopilación y puesta en común de la información reportada por cada país para una mayor coordinación de sus fuerzas de actuación.

Es importante destacar la adopción realizada por la Asamblea de la O.M.I., en noviembre de 2001, del “Código para la práctica de investigaciones de los crímenes por piratería o robo a mano armada en buques”(resolución A. 922(22)), así como las “medidas para prevenir el registro de buques fantasma” (resolución A.923 (22)).³⁰⁶

³⁰⁴ La OMI al día, enero 2000

³⁰⁵ <http://www.imo.org/> “Piracy and armed robbery against ships”

³⁰⁶ <http://www.imo.org/> “Piracy and armed robbery against ships”

Más recientemente se han realizado conferencias para promover la acción regional ante casos de piratería mediante el amplio contexto de la seguridad marítima. La primera se realizó en Sana'a, Yemen en abril 2005 para los estados del Mar Rojo y el Golfo de Adén. Seguidamente se celebró otra en Oman, enero 2006. Otras acciones parecidas se han llevado a cabo en el Caribe, Sur de Asia, Pacífico y África a lo largo del 2006.

Ejemplo de esta intermediación gubernamental para conseguir la unión de países afectados por la piratería en zonas determinadas del planeta son las prácticas conjuntas, de simulación de ataques, realizadas por la guardia costera de Indonesia y Japón. Prácticas basadas en casos reales de informes sobre ataques que el IMB facilitó para tales eventos.

En unas declaraciones publicadas en la revista especializada "fairplay", el director del IMB, P. Mukundan, afirma que estas acciones conjuntas son la llave para el progreso entre las relaciones internacionales que abarcan esta materia. Asimismo destaca el hecho alegando que es un claro signo del esfuerzo que se está haciendo a nivel internacional. Mukundan dice que *"ningún daño puede hacer. Cuanto más hablen entre ellos mejor. Ciertamente ahora hay más conciencia del problema de la que nunca se ha tenido porque actualmente hay acceso a información relevante en términos de estadísticas e informes, así como presión en los gobiernos para que actúen."*³⁰⁷

Acusando el éxito conseguido con esta iniciativa, el Comité Marítimo Internacional (CMI), ha desarrollado un borrador como *"Modelo Legislativo Internacional para piratería y actos de violencia en la mar, con la intención que sea adoptado por los estados."*³⁰⁸ (Este documento todavía se encuentra en proceso de discusión).

Además el IMB *"The International Maritime Bureau"* a puesto a disposición del personal que trabaja en el sector marítimo; tanto portuarios, consignatarios, transitarios, estibadores, etc. Una línea telefónica 24 horas para recibir cualquier información relativa a "Crimen y Seguridad" en el sector marítimo, incluyendo el terrorismo, la piratería y otras actividades ilegales. Garantizando la confidencialidad y prestando apoyo en la gestión de dicha información para que las autoridades pertinentes actúen.³⁰⁹

Sin embargo las Organizaciones Internacionales y los gobiernos, no son los únicos que han tomado cartas en el asunto.

Además de la obligatoriedad a partir del 2004, de la instalación de un sistema de alerta de protección del buque exigido a embarcaciones de más de 500GT según el Reglamento de la OMI SOLAS XI-2 / 6, aprobada durante la conferencia diplomática en diciembre de 2002; los armadores junto con empresas de seguridad, han desarrollado e implementado diferentes sistemas para evitar posibles ataques piratas.

³⁰⁷ Revista Fairplay, artículo "IMO tries again on piracy" 24 mayo 2001

³⁰⁸ Revista Fairplay, artículo "UN makes piracy a priority" 17 de mayo de 2001

³⁰⁹ http://www.icc-ccs.org/index.php?option=com_content&view=article&id=70&Itemid=58

El presidente de la agrupación de petroleros con base en el puerto de Singapur, el señor Alan Chan, comenta en una entrevista a la revista Mer que en su flota en concreto, la compañía toma las medidas oportunas para proteger a su tripulación cuando navega en zonas con riesgo de piratería.

Estas medidas consisten en una patrulla constante en cubierta, donde se sitúan también puntos de luz con potentes focos para iluminar alrededor del buque, así como mangueras de alta presión repartidas por toda la cubierta. Sin embargo explícitamente renuncia al uso de armas a bordo del buque para tales fines, argumentando que *“Ellos son marinos y no soldados”*³¹⁰

Aunque, esta es la práctica que recomienda la OMI, muchas empresas están en contra ya que cada vez hay más casos en que la artillería usada por los piratas atraviesa el casco del buque en la cubierta, donde están situados los marineros con las mangueras, causándoles graves heridas y muertes. Según comenta un artículo, se necesita un mamparo de más de 3 cm para poder parar una bala de una AK47.³¹¹

Sin embargo, según el director de la Asociación de navieros de Hong Kong, Michael Farlie, lo mejor es no armar a las tripulaciones para evitar que, a su vez, los piratas que aún usan armas blancas se vean forzados a utilizar armamento de fuego. Asimismo, Farlie advierte que *“llevar armas en un buque sin entrenamiento no es bueno y podría ser poco práctico si surgen problemas de convivencia entre la propia tripulación.”*³¹²

Este es un tema de interés en el sector actualmente debido a su controversia. Hay consultores de seguridad que recomiendan el uso de fuerzas de seguridad armadas que acompañen al buque mientras navegue en zonas de movilidad reducida y con alto riesgo de ataques. Sin embargo James Wilkes, de la consultoría de investigación marítima y seguridad Gray Page, destaca que *“tal iniciativa sitúa tanto al buque como a su tripulación en un punto más peligroso, ya que entrarían en juego aspectos legales confusos.”*³¹³, revela que hay informes sobre algunas tripulaciones americanas que van armadas y que otras compañías navieras optan por contratar temporalmente empresas de seguridad de la zona.

Un ejemplo de estas empresas es la llamada *“Background Asia Risk Solutions (BARS)”*³¹⁴

El director de la compañía, Alex Duperouzel destacaba en una entrevista, que empezaron en el 2005 *“recibiendo una llamada cada quince días y tal fue el éxito que las llamadas han aumentado casi a diario”*. Su radio de actuación es relativamente amplio: el estrecho de Malaca, el mar de Andamán, el mar de Java y el mar de la China meridional. Actualmente se encargan de proteger buques que navegan a poca velocidad, como barcas, remolcadores, algún convoy formado por varias embarcaciones pequeñas o grandes petroleros y gaseros.

³¹⁰ Revista Mer, artículo “Is shipping heading for apocalypse?”

³¹¹ The Motor Ship “Security at the sharp end” Mayo 2005

³¹² Periódico La Vanguardia, artículo “Piratas Viento en popa” 20 de Enero de 1991.

³¹³ Revista Mer, artículo “Is shipping heading for apocalypse?”

³¹⁴ Revista The Motos Ship, artículo “Security al the sharp end”



A recent BARS contract involved this FPSO and various support craft

Imágenes extraídas de la revista "The Motor Ship" artículo: "Security at the sharp end" mayo de 2005



Alertness and preparedness are the keys to a safe passage through pirate-ridden waters



Con el aumento de la piratería estos últimos años, en especial en el mar de la China y en las costas de Somalia, esta iniciativa de seguridad privada ha tenido muy buena aceptación entre los armadores, a pesar del extra coste que supone, lo que ha hecho crecer al sector.

Aunque contratar una empresa de seguridad no es la única opción.

Hoy en día hay una serie de dispositivos de localización de buques, sobre la base de Inmarsat y otros sistemas de satélite; que permiten a los buques sin seguridad adicional, navegar por aguas bajo riesgo de ataques piratas sabiendo que están localizados y en constante comunicación con el armador.

Este es el caso del Ship-Loc. Un sistema de localización por satélite de bajo costo, recomendado por el IMB; que permite a las compañías navieras mediante un ordenador personal con acceso a Internet, controlar, como hemos dicho, la ubicación exacta de sus buques a intervalos regulares.³¹⁵

El sistema permite a la tripulación, en caso de peligro, activar un botón de alarma que envía automáticamente un mensaje al propietario del buque y las autoridades competentes. El mensaje enviado, no puede ser detectado por el personal a bordo o por otros buques cercanos.

Situado en una pequeña y discreta unidad impermeable, el Ship-Loc incluye: un emisor Argos, un receptor GPS, una batería de repuesto por si fallara la principal, y una antena plana.

En marzo de 2005 la empresa “Satamatics”, presentó su mapa interactivo llamado SSAS “*Ship Security Alert Sistem*”, mediante el cual, los armadores pueden ver la posición, derrota, velocidad, de todos sus buques mediante la página web de “*Ocean Alert*”.³¹⁶ Sin embargo, lo más novedoso de este sistema es que permite al armador recibir la alarma de cualquiera de sus buques y poder pasar la información pertinente al estado apropiado, según su situación, para que medien en el caso. De ese modo se crea presión en las guardias costeras a las que se les facilita la posición exacta en cada momento, para una fácil localización.

Una iniciativa parecida, pero con un fin diferente, es la que ha llevado al IMB “Piracy Reporting Centre” a desarrollar el “Live Piracy Map”.³¹⁷ Este mapa de Google, permite de una manera sencilla situar y consultar los incidentes reportados en el centro, según el año. Facilitando cualquier consulta referida a los documentos vinculados a la piratería Mundial.

³¹⁵ www.shiploc.com

³¹⁶ www.motorship.com “*Keeping Track Via Ocean Alert.*”

³¹⁷ http://www.icc-ccs.org/index.php?option=com_fabrik&view=visualization&controller=visualization.googlemap&Itemid=89

📍 = Actual Attack 🟡 = Attempted Attack 🟣 = Suspicious vessel



Imagen extraída de la página web: http://www.icc-ccs.org/index.php?option=com_fabrik&view=visualization&controller=visualization.googlemap&Itemid=89

Además de las mejoras realizadas en el flujo y la gestión de la información para una mejor y más rápida actuación, tanto a nivel privado como a nivel internaciona; algunos armadores han decidido variar las rutas de sus buques evitando las zonas de alto riesgo mientras que otros han decidido contratar empresas de seguridad o armar sus buques con sistemas para combatir los piratas, como es el caso del sistema “Secure-Ship”.

Se trata de la instalación de una valla electrizante, especialmente adaptado para uso marítimo, rodeando todo el buque.³¹⁸

La valla utiliza descargas de 9.000 voltios para disuadir los intentos de embarque. Un intruso que entre en contacto con la valla recibirá una descarga eléctrica no letal que lo disuadirá de embarcar. Al mismo tiempo, se dispara una alarma, activando todos los focos de la cubierta y una sirena de ruido estridente.

El IMB recomienda a los armadores, la instalación de este dispositivo a bordo de sus buques. Y aunque en los porta-contenedores este sistema ha tenido muy buena acogida; en los buques que transportan mercancías peligrosas como los petroleros, lo han desestimado ya que supone un alto riesgo de incendio abordo.

³¹⁸ www.secure-marine.com

También encontramos buques equipados con armas sónicas, que usan el sonido para causar dolor, mareo severo y hasta rotura del tímpano a los piratas.³¹⁹

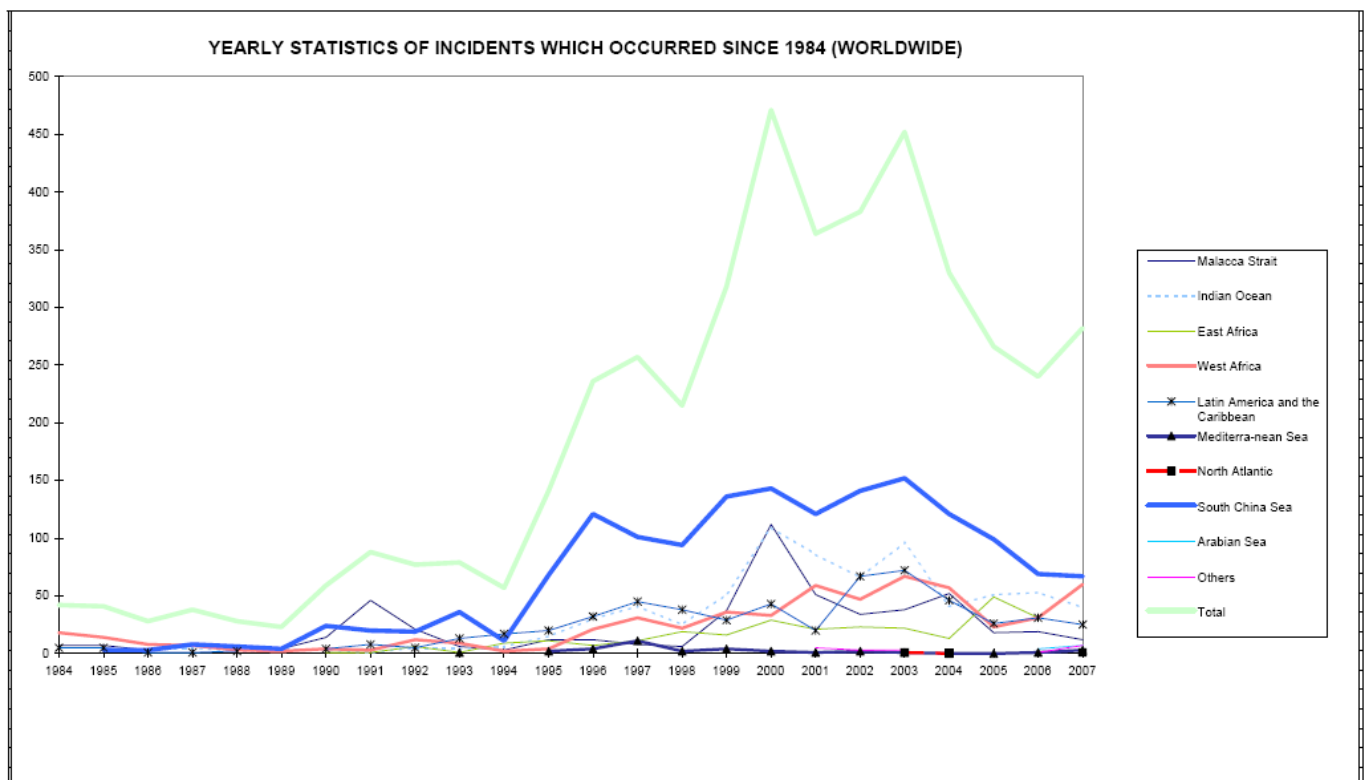
La realidad es que a pesar de la aplicación de nuevas tecnologías en el sector marítimo para prevenir o actuar en contra de la piratería, a pesar de los acuerdos, seminarios y nuevas legislaciones; la piratería hoy en día es una realidad en muchas zonas del planeta.

Sin embargo, el trabajo desarrollado y la concienciación social sobre esta problemática está uniendo muchos países y organizaciones para luchar en contra de esta violencia en la mar, siendo la unión de fuerzas comunas la única vía para la resolución del problema.

³¹⁹ <http://espanol.kidzworld.com/article/696-vida-delos-piratas>

14.- Conclusiones

Una vez entrados en materia desarrollando los primeros puntos del proyecto como han sido, entre otros, las razones económicas y políticas de su resurgimiento, las leyes y organizaciones creadas para combatir la piratería o las recomendaciones para prevenir los ataques; hemos hablado sobre la piratería en las llamadas “zonas calientes del planeta” (“*Piracy Hot Spots*”). Se trata de países, cuya costa se encuentra actualmente bajo esta amenaza.



(Fig. 1) Gráfica extraída de la página web www.imo.org
Informe Anual sobre “Piratería y Robo a mano armada en el mar” O.M.I. 2007

Sin embargo, las estadísticas de la OMI basadas en los ataques reportados desde 1984 muestran, además de las zonas estudiadas, otros puntos como:

- Latinoamérica y el Caribe, que en el 2002 y 2003 llegaron a sus máximos registrándose cerca de 90 casos cada año; en la actualidad, han conseguido disminuir los ataques hasta 12 en el 2007 y 5 en el 2008 tal y como se puede observar en los siguientes mapas.

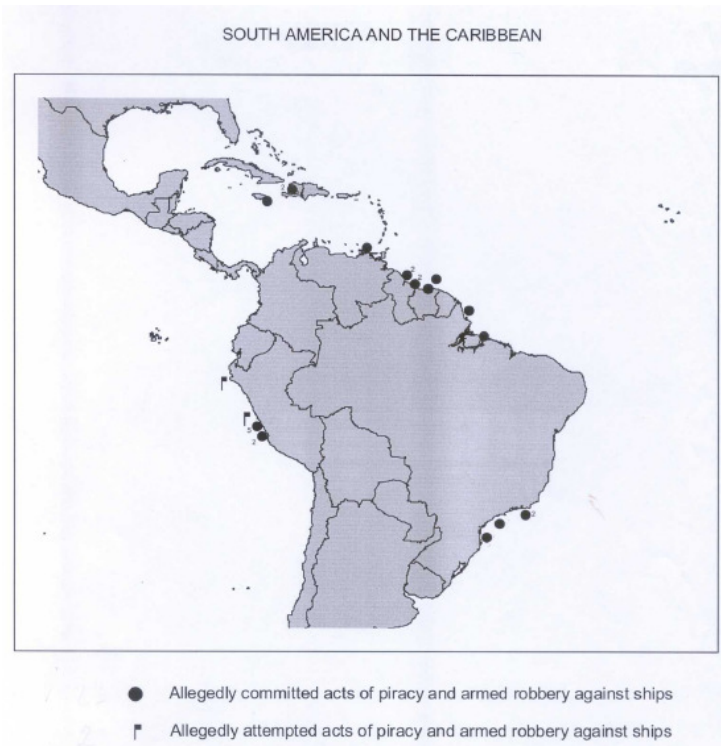


Imagen extraída de la página web: www.imo.org
Informe annual 2007.
“Report on acts of piracy and armed robbery against ships”



Imagen extraída de la página web:
http://www.icc-ccs.org/index.php?option=com_fabrik&view=visualization&controller=visualization.googlemap&Itemid=89

La acción conjunta de los países afectados como Brasil, Colombia, Venezuela, Honduras y Nicaragua, a través de la Organización de los Estados Americanos y en base

al “Memorandum de entendimiento” acordaron las siguientes medidas de fomento de la confianza global.³²⁰

- Comunicación fluida y permanente.
- Implementación de acciones combinadas para mantener la paz.
- Programación de actividades coordinadas y periódicas.
- Implementación de mecanismos para situaciones de emergencia.

Las patrullas dispuestas y la buena comunicación entre estos países, es lo que ha hecho disminuir tan notablemente la piratería en la zona; sin embargo, tal y como muestran los datos expuestos, todavía no se ha erradicado completamente.

- El mar arábico. Donde en el 2006 y el 2007 se produjeron un par de ataques, provocados por la expansión de la zona de actuación de los piratas somalíes; estos ataques representan los primeros reportados en la zona según la gráfica anterior. (Fig.1)
- El mar mediterráneo y el mar del Atlántico Norte, donde estos actos ilícitos hace años que fueron erradicados.

Y es que si volvemos a la primera gráfica (Fig.1), a partir del año 1995 podemos observar como la variable que muestra el total de las casos ocurridos anualmente en todo el mundo, se dispara hasta los 150 ataques, viéndose superada esta cifra claramente en los años consecutivos, llegando a unos máximos de casi 500 ataques reportados en el 2000 y 450 en el 2003.

Este incremento, supuso una alarma mundial sobre el problema de la piratería actual e instó a muchos países, así como navieras y organizaciones a emprender diferentes iniciativas para luchar contra la piratería, como por ejemplo:

- Mediante el incremento y unión de las patrullas costeras de diferentes países como en el caso de las *MALSINDO* “*Malacca Straits Coordinated Patrols*” o la operación Atalanta en el Índico.
- La coordinación y asesoramiento de la OMI a través del centro de control de la piratería en Kuala Lumpur y los seminarios de concienciación y formación para la prevención y actuación en caso de ataque, etc.
- Las iniciativas privadas, como la contratación de empresas de seguridad o la implementación del equipamiento de seguridad del buque como el “Secure-Ship”.
- La participación de otros países, con mayores medios y recursos, como Estados Unidos y Japón, entre otros.

³²⁰ <http://www.summit-americas.org/asg/honduras-nicaragua/entendimiento-7mar00-sp.htm>

Sin embargo a partir del 2006 los casos de piratería según los totales que muestra la gráfica (Fig.1) vuelven a aumentar.

El porqué de esta situación, corresponde a un cúmulo factores, comunes en todos los casos, que influyen directamente en el incremento de la piratería o a su imposible erradicación.

La mayor causa es el sistema capitalista globalizado que produce desigualdades y descompensaciones económicas en muchas partes del planeta. La mano de obra barata en Asia, las explotaciones petrolíferas extranjeras en Nigeria, la pesca ilegal en Somalia, el incremento de la producción de bio-combustibles mediante productos básicos como cereales, entre otras razones; provocan el aumento de la riqueza en los países desarrollados y empobrece a los subdesarrollados.

Ante esta situación, los países pobres ven como sus riquezas pasan por sus aguas en buques de grandes dimensiones y su pobreza aumenta. Y es que más del 80 % del comercio se mueve por vía marítima.

No es de extrañar pues que, tal y como hemos estudiado, las zonas más críticas coinciden con los puntos de mayor tráfico marítimo como son el estrecho de Malaca y el Golfo de Adén, entre otros.

Otro claro distintivo común, son los gobiernos corruptos o la falta de gobierno que encontramos en los países más afectados por la piratería. Esta situación favorece el incremento de ataques, como hemos podido ver en el caso de Somalia, y agrava el estado del país promoviendo las mafias del contrabando y el tráfico de drogas.

Además del armamento que adquieren por el tráfico ilegal, los piratas cuentan con importantes cantidades de armamento de ejércitos irregulares o señores de la guerra, proporcionados por países occidentales interesados en su día en fomentar un conflicto armado y que se vuelven contra sus intereses una vez abandonado el predominio de la zona.

Y por si fuera poco, la situación geográfica y el cambio climático, repercuten a la sociedad de estos países que padecen, tsunamis, terremotos, inundaciones, sequías... Causando hambruna, desnutrición, enfermedades, plagas...

Esta situación hace incrementar la desesperación de la población que arriesga cada día su vida para sobrevivir. Es por ello que, viendo las ganancias de aquellos antiguos pescadores que se han convertido en piratas, actualmente muchos hombres, sobretodo jóvenes, se ven impulsados a convertirse en uno de ellos. Y es así como los piratas, cada vez mejor organizados y acostumbrados a la guerra y a la muerte, son los que están haciendo aumentar la violencia de los ataques, causando bajas en las tripulaciones asaltadas y secuestrando buques de grandes dimensiones que transportan cargas valiosas.

Para la solución de este problema que afecta no sólo a los países de la zona, sino que tiene repercusiones a nivel mundial, tanto económico como humano; hemos podido observar con el claro ejemplo del estrecho de Malacca que la actuación armada de patrullas costeras, la unión y cooperación de los países afectados, es efectiva relativamente.

Evidentemente, la piratería en el estrecho ha descendido, pero ha aumentado la piratería en la zona adyacente al estrecho, como es el Mar del Sur de la China.

Es por ello que, tal y como la OMI advierte en el caso claro de Somalia, las patrullas costeras intentan “frenar el aumento de la piratería en la zona”, que como ha pasado en el estrecho de Malaca, se extiende hacia Kenya y Tanzania para evitar ser interceptados.

Sin embargo, se precisa una intervención contundente de ayuda humanitaria, económica y política para restablecer el orden, el gobierno y la estabilidad en zonas donde actualmente reina el caos y la anarquía.

Aunque a pesar de las ayudas y las cooperaciones estatales, no debemos olvidar que hay quienes han encontrado un nuevo negocio. Este es el caso de las empresas de seguridad, las compañías que instalan nuevos sistemas de protección para los buques o las mismas aseguradoras que aumentan sus pólizas. Así que, ¿hasta que punto se quiere acabar con la piratería, si la misma población de la zona los encubre y los gobiernos los utilizan para reclamar ayudas, puesto que si no fuera por su afectación en el comercio mundial, ningún país desarrollado actuaría a su favor?

Mi conclusión no puede ser otra que la afirmación de que mientras haya pobreza y desigualdades sociales como las que actualmente tiene nuestro planeta, la piratería no desaparecerá. Lo que se convierte en una utopía si consideramos que actualmente nos regimos por un sistema puramente capitalista.

Bibliografía

2.- Razones económicas y políticas de su resurgimiento.

- Periódico La Vanguardia, artículo "Piratas viento en popa" 20701/1991
- Periódico AVUI, artículo "Piratas a l'abordatge" 8/12/2003.
- Periódico Marítimas, artículo "Siguen aumentando los ataques de piratas en Asia" 18/08/1995
- Periódico La Gaceta de El Vigía, artículos:
 - "La I.M.O. actúa para combatir los ataques de piratería contra buques" 4/03/1999
 - "El temor al descrédito evita que se notifiquen los ataques" 10/05/2004
- Recortes de periódicos, biblioteca FNB, artículo "Bernabé, el contrabandista"
- Revista, LSM Survey, artículo "Governmental apathy costs lives" enero/febrero 2005
- Revista Seaways, artículo "Piracy: the fightback" enero 2002
- Revista MER, artículo "Is shipping heading for apocalypse" 16/05/2004
- Revista The Motor Ship, artículo "Piracy Threat to tankers" Junio 2001
- Revista Fairplay, artículo "IMO tries again on piracy, moving up to phase two" 24/05/2001

3.- Diferentes tipos de ataque:

- Periódico La Vanguardia, artículo "Piratas viento en popa" 20701/1991
- Periódico AVUI, artículo "Piratas a l'abordatge" 8/12/2003.
- Recortes de periódicos, biblioteca FNB, artículo:
 - "piratas en la costa de Somalia" 11/05/1995.
 - "Sri lanka y los piratas", 21/11/1995
 - "Secuestrado y desaparecido", 11/10/1995
 - "Bernabé, el contrabandista"
 - "Ladrones de contenedores con nuevas estratagemas"
- Informes de ataques sufridos en Buenaventura por el buque "Artico", Marasia S.A.
- Periódico El tiempo, artículo "crece ola de asaltos a buques en el Pacífico" 27/11/1978
- Informes de ataques sufridos en Buenaventura por el buque "Maresme" Marasia S.A.
- Revista, LSM Survey, artículo "Governmental apathy costs lives"
- Revista Fairplay, artículos:
 - "Seafarers take on the pirates" 09/09/1999
 - "U.N. makes piracy a priority" 17/05/2001
 - "Piracy: The hidden 90 per cent." 11/02/1999
- Revista Seaways, artículo
 - "Piracy and Armed Robbery" enero 2002
 - "Piracy: the fightback" enero 2002
- Revista Safety at Sea International, artículo "Reported piracy increases again" Junio 2003.
- Periódico La Gaceta de El Vigía, artículos:
 - "La I.M.O. actúa para combatir los ataques de piratería contra buques" 4/03/1999
 - "Los ataques piratas experimenta un siniestro crecimiento" 10/05/2004

- “Los indonesios son los más temidos” 10/04/2004
- Periódico ADN, artículo “Siglo XXI, ataques pirata” 23/03/2006
- Cuaderno profesional Marítimo num 261 “ Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra buques” noviembre 2005

-Páginas web:

- El país.com, artículo “La ONU ha autorizado la persecución de los barcos pirata en aguas de Somalia”
- El periódico.com, artículo “El capitán del atunero vasco secuestrado declara que los 26 pescadores se encuentran bien”
- www.icc-ccs.org/prc/contact.php documentos adjuntos 3*

4.-Los buques fantasmas.

- Recortes de periódicos, biblioteca FNB, artículos:
 - “Secuestrado y desaparecido” 11/10/1995
 - “El Anna Serra, fue finalmente encontrado sin cargamento y con nombre falso”, 13/10/1995
 - “Recompensa millonaria por un buque en manos de piratas asiáticos”.
- Revista Fairplay, artículos:
 - “Seafarers take on the pirates” 09/09/1999
 - “U.N. makes piracy a priority”17/05/2001
 - “Piracy:the hidden 90 per cent”
- Periódico El Vigía, artículos:
 - “Buques fantasma: el fraude mejor organizado”03/01/2000
 - “Los indonesios son los más temidos” 10/05/2004
- Revista MER, artículo “Is shipping heading for apocalypse”16/05/2004
- Periódico Marítimas, artículo “Rescatan la tripulación de un barco secuestrado por piratas” 15/03/2000

5.-Leyes y organizaciones creadas para combatir la piratería. El centro de Kuala Lumpur.

- Boletín de navegación del Instituto Nacional de España, octubre 2004
- Revista Seaways, artículos:
 - “*Piracy and armed robbery*”. Enero 2002
 - “*Piracy: the fightback*” Enero 2002
- Periódico AVUI, artículo “Pirates a l’abordatge!” 08/12/2003
- Revista The motor ship, artículo “Security at the sharp end” mayo 2005
- Páginas web:
 - http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D2332/7309.pdf
 - <http://www.icc-ccs.org/general/overview.php>
 - www.icc-ccs.org/prc/contact.php

6.- El papel de las aseguradoras frente las pérdidas producidas en un ataque.

-Compendio de derecho marítimo. Ignacio Arroyo Martínez, 2002. Editorial Tecnos.

-Páginas web:

<http://www.1a3soluciones.com/seguros/ARTICULOEVOLUCIONHISTORICA.html>

<http://www.ukpandi.com/ukpandi/infopool.nsf/html/Cover#salvors>

<http://www.imo.org/> “Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims” (LLMC)

<http://www.imo.org/>

7.-Recomendaciones para prevenir los ataques

-Periódico La Vanguardia, artículo “Piratas viento en popa” 20 enero 1991

-Cuaderno profesional marítimo nº 261 noviembre “Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra buques, capítulo : decálogo de seguridad” 2005

- Periódico El Vigía, artículo, “Mangueras a presión contra los filibusteros” 10 mayo 2004

-Revista fairplay, artículos:

“seafarers take on the pirates”, 9 Setiembre 1999

“Piracy: The hidden 90 per cent.” 11/02/1999

- Revista The Motor Ship, artículos:

“Piracy Threat to tankers” Junio 2001

“Security at the sharp-end. The problem in perspective” Mayo 2005

-Libro “Piracy and armed robbery against ships”, first edition 2000 Witherby, FNB

-Informe del capitán del buque Artico a la compañía Marasia. Buenaventura, 5 diciembre 1978

-Revista Seaways, artículos:

“Getting tough” enero 2002

“Piracy and armed robbery” enero 2002

-Periódico El Vigía, artículo “Mangueras a presión contra los filibusteros” 10/05/2004

-“The Ship Master's Security Manual” (julio de 1998). Publicado por la BIMCO que forma parte de la “Marine Guidance Note 75”, del Reino Unido.

-Pirates and Armed Robbers – A Master's Guide (Tercera edición, 1999), publicada por la ICS y la ISF.

-Directrices para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano-armada perpetrados contra los buques. Circular MSC/Circ.623 revisada el 27 de noviembre a 6 de diciembre de 2000 por el Comité de Seguridad Marítima

-Special Report on Piracy and Armed Robbery (marzo de 1998) publicado por la IMB.

-Periódico Marítimas, artículo “La piratería y el terrorismo en alta mar” 03/02/2003

-Páginas web:

<http://www.inmarsat.com/about/Newsroom/00024058.aspx?language=EN&textonly=False>

http://www.imo.org/includes/blast_bindoc.asp?doc_id=941&format=pdf

<http://www.directemar.cl/reglamar/publica-es/tm/TM-042.pdf>

http://www.imo.org/includes/blast_bindoc.asp?doc_id=941&format=pdf

<http://www.thalassa-online.com/revista/article.phtml?id=673>, artículo “*La piratería del siglo XXI*”, las zonas con más riesgo: Somalia e Indonesia.

8.- Las autoridades locales y la inseguridad portuaria.

- Periódico, La Vanguardia, artículo “*Piratas viento en popa*”
- Revista Seaways, artículo “*Piracy: the fightback*” enero 2002
- Revista Fairplay, artículo “*IMB Support, gum shoe perspectiva*” 24/ de mayo de 2001
- Colección personal, artículo: “*Bernabé el contrabandista: A la aduana la llamamos con billete*”

- Páginas web:

<http://definitions.uslegal.com/p/port-authority/>
www.imo.org/includes/blastData.asp/doc_id=3435/10.pdf

9.- La importancia del estrecho de Malaca.

- Revista Fairplay, artículos:

“*Malasya craks down*” 24/05/2001

“*Straits patrols speed up*”

“*IMO tries again on piracy, moving up to phase two*”, “*Straits patrols speed up*”
24/05/2001

- Periódico Marítimas, artículo “*Singapur: el comercio exterior de productos no petroleros cayó el 4%*” 27/02/2002

- Revista Safety at Sea International, artículo “*Reported piracy increases again*” Junio 2003.

- Revista Seaways, artículo “*Piracy and armed robbery*”, enero 2002

Periódico Avui, artículo “*Pirates a l’abordatge!*” 8/12/2003

- Páginas web:

<http://es.wikipedia.org/wiki/Malasia>

<http://www.state.gov/r/pa/ei/bgn/2748.htm>

http://www.mindef.gov.sg/imindef/news_and_events/nr/2004/jul/20jul04_nr.htm
1

http://goliath.ecnext.com/coms2/summary_0199-4532748_ITM

http://goliath.ecnext.com/coms2/gi_0199-3852595/APEC-2004-viejas-y-nuevas.html

<http://www.globalsecurity.org/military/ops/rmsi.htm>

<http://www.monografias.com/trabajos11/finte/finte.shtml>

http://www.prefectura naval.gov.ar/organismos/dpsn/rpol/resoluciones_msc/MS C%2077.pdf, pág 114. Boletín del Instituto de Navegación de España octubre 2004, artículo “*Experts: Patrols alone can’t secure straits*”

- Gráficas y fotografías:

http://www.unctad.org/sp/docs/rmt2004_sp.pdf gráfica con datos que corresponden al 2004.

<http://www.csmonitor.com/2005/0817/csmimg/p10a.gif>

<http://www.atlasescolar.com.ar/mapas/malaysia.gif>
<http://members.tripod.com/~mcleon/pelepas/portmap.jpg>
<http://208.106.253.83/Link.aspx?mid=2&cid=600018&title=Major%20World%20Ports>
<http://www.atlasescolar.com.ar/mapas/singapor.gif>
<http://www.atlasescolar.com.ar/mapas/indonesi.gif>
<http://www.globalsecurity.org/military/world/war/images/super.gif>
<http://www.worldvtsguide.org/Ports/Singapore/StraitRep09/SIN01.pdf>
<http://thelede.blogs.nytimes.com/2008/04/15/pirate-whack-a-mole-on-the-high-seas/>

10.-La importancia del Mar de la China.

-Artículo extraído del archivo de la Biblioteca FNB “*Ladrones de contenedores con nuevas estratagemas*”

-Revista Fairplay, artículos:

“*IMO tries again on piracy, moving up to phase two*” 24/05/2001

“*Seafarers take on the pirates*”. 09/09/1999 Pág.23

-Páginas web:

http://es.encarta.msn.com/encyclopedia_761567026/mar_de_la_china.html

<http://www.unctad.org/Templates/WebFlyer.asp?intItemID=3969&lang=3> “El transporte marítimo en 2006.” Conferencia de las Naciones Unidas sobre el comercio y el desarrollo.

www.imo.org documentos:

“El transporte marítimo internacional: Vehículo del comercio mundial”.
Pg. 4

“Report on acts of piracy and armed robbery against ships”. Annual report 2007. Pg.1

La OMI al día, artículo “Piratería y robo a mano armada en el mar”,
Enero 2000. Pág. 5 y 6.

<http://www.elmundo.es/1998/12/16/internacional/16N0071.html> “Spratly, las islas de la discordia”

http://www.barcelona.es.emb-japan.go.jp/z_japanbrief_0445.htm “*La explotación de los yacimientos de gas en el Mar de la China Oriental provoca un nuevo enfriamiento de las relaciones bilaterales*”

<http://es.wikipedia.org/wiki/China#Geograf.C3.ADA>

http://www.nuestromar.org/noticias/puertos_01_2008_china_cuenta_con_14_puertos_de_100_millones_de_toneladas_13170 Artículo: “*China cuenta con 14 puertos de 100 millones de toneladas*”

<http://www.puertoalgeciras.org/2009/02/guangzhou-y-ningbo-se-unen-al-top-10.html>

<http://www.puertoalgeciras.org/2009/01/los-mayores-puertos-de-china.html>

<http://www.puertoalgeciras.org/2009/02/actividades-economicas-chinas-mar.html>

<http://espanol.news.finance.yahoo.com/14102008/54/foto/fotos-finanzas-cami-n-transporta-contenedores-puerto-shenzhen-china-cuarto.html>

<http://www.qdport.com/en/>

<http://bo2.mofcom.gov.cn/aarticle/chinanews/200703/20070304475112.html>
 Artículo “*Puerto de Guangzhou se convierte en el quinto mayor del mundo*”
 20/03/2007

<http://spanish.peopledaily.com.cn/31621/6333141.html> Artículo “*China planea convertir a Dalian en principal puerto del noreste de Asia*”.

http://spanish.people.com.cn/spanish/200306/02/sp20030602_64693.html
 Artículo “*Tianjin desarrolla su puerto para convertirlo en uno de los mayores del mundo*” 02/06/2003

http://www.spanish.xinhuanet.com/spanish/2008/01/13/content_559432.htm
 Artículo “*Puerto chino de Tianjin incrementó un 20% su actividad en 2007*”
 13/01/2008

<http://www.radiorebelde.com.cu/noticias/nacionales/nacionales1-240309.html>
http://es.encarta.msn.com/encyclopedia_761567026/mar_de_la_china.html
<http://www.lagranepoca.com/articles/2008/11/16/2639.html>
www.globalsecurity.org/.../hong-kong_nb.htm
http://es.wikipedia.org/wiki/Hong_Kong
http://indexmundi.com/hong_kong/
http://encarta.msn.com/encyclopedia_761561507/hong_kong.html
http://spanish.peopledaily.com.cn/spanish/200402/18/sp20040218_72663.html
<http://www.eleconomista.es/empresas-finanzas/noticias/226150/06/07/Shanghai-superara-a-Singapur-como-mayor-puerto-mundial-por-gestion-carga-2008.html>
www.globalsecurity.org/.../hong-kong_nb.htm
http://www.spanish.xinhuanet.com/spanish/2009-03/26/content_845165.htm
<http://www.buenosairespe.com.ar/phils/economy.htm>
es.wikipedia.org/wiki/Filipinas
limatechnologycenter.com/main-location-map.html
www.fourthmarinesband.com/shanghai.htm
www.condomillion.com
<http://www.proexport.com.co/VbeContent/NewsDetail.asp?ID=1215&IDCompany=16>
www.photoglobe.info/acs_cebu/imgs/
es.encarta.msn.com/encyclopedia_761558570/Filipinas.html - 31k –
http://www.sagpya.mecon.gov.ar/new/00/programas/dma/newsletters/nro34/new_sletter_coco_3010.php
www.oup.com/word/es/0310404001.doc
es.wikipedia.org/wiki/Filipinas
<http://actualidad.terra.es/articulo/html/av2222583.htm> Artículo: “*Piratas filipinos son autores de último secuestro, según Armada*” 31-03-2005
<http://www.aseansec.org/14837.htm>
es.wikipedia.org/wiki/Convención_del_Mar
http://english.peopledaily.com.cn/200610/28/eng20061028_315879.html
<http://www.southchinasea.org/docs/Mo,%20Options%20to%20Combat%20Piracy%20in%20SEAsia>
http://www.nuestromar.org/noticias/defensa_seguridad_y_proteccion_032009_22639 19/03/09 YAHOO NOTICIAS
<http://www.abc.es/visionesdelmundo/piratas-del-siglo-xxi-158-05-2007.html>

-Gráficas y fotografías:

<http://static.howstuffworks.com/gif/willow/the-china-sea0.gif>
http://www.sciencemag.or /content/vol316/issue5833/images/large/316_1866_F2.jpeg&imgrefur
“<http://images.google.es/imgres?imgurl=>
<http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch5en/conc5en/img/shippinglanespacificasia.gif&imgrefurl>”
http://www.gestionurbana.es/wp-content /uploads/2008/04/china_map3_optmi.gif
www.eastcorporation.com/chinese_ports.html
http://www.argenchina.org/camarasudeste/mapas/hong_kong_mapa.gif
www.globalsecurity.org/.../hong-kong_nb.htm
www.hkshippers.org.hk
www.viajarasia.com
[worldatlas.com](http://www.worldatlas.com)
news.bbc.co.uk/2/hi/asia-pacific/4089643.stm
www.skyscrapercity.com
www.cssr.com
www.cssr.com
news.bbc.co.uk/2/hi/asia-pacific/4089643.stm
mapsof.net
www.omi.org “*Informe anual sobre piratería 07*”

11.- Zonas conflictivas de África Occidental

-Páginas web:

<http://hdr.undp.org/en/statistics/>
http://indexmundi.com/es/niger/expectativa_de_vida_al_nacer.html
<http://ecodiario.economista.es/noticias/noticias/610261/06/08/Africa-y-Sudamerica-ayudaran-a-los-paises-mas-afectados-por-la-crisis.html>
<http://www.economia.unam.mx/publicaciones/econunam/pdfs/11/06laxe.pdf>
<http://blog.engeneral.net/2009/01/14/las-rutas-maritimas-y-los-piratas-somalies/>
indexmundi.com/es/niger/
<http://es.wikipedia.org/wiki/Nigeria>
<http://www.otal.com/nigeria/>
<http://www.onlinenigeria.com/links/LinksReadPrint.asp?blurb=483>
<http://www.ppiaf.org/documents/gridlines/17NigPortRef.pdf>
www.argentinatradenet.gov.ar/sitio/mercado/material/guianigeria.pdf
<http://www.financiero.com/petroleo/shell-no-garantizara-suministro-petroleo-desde-terminal-sur-nigeria.asp> Artículo: “*Shell no garantizará suministro de petróleo desde terminal de sur de Nigeria*”
http://www.elpais.com/articulo/internacional/Secuestrado/petrolero/frances/aguas/Nigeria/elpepuint/20090105elpepuint_11/Tes
www.afrol.com/es/articles/13438
www.iconocast.com/A6MN/A6EN9/News
es.wikipedia.org/wiki/Angola
<http://www.afrol.com/es/articulos/17788> artículo “*Angola: Riqueza petrolífera y sucia pobreza*” 2006
<http://es.wikipedia.org/wiki/Luanda>

http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/Elcano_es/Zonas_es/Economia+Internacional/ARI4-2009
www.el-exportador.com/122008/digital/mundo_pais.asp
www.oozebap.org/text/china-africa.htm
<http://www.afrol.com/es/articulos/29074>
<http://news.aivp.org/news.php?article2897&lang=es>
http://news.bbc.co.uk/hi/spanish/international/newsid_7842000/7842472.stm
<http://www.cnnexpansion.com/actualidad/2007/11/02/nuevas-tacticas-piratas-del-siglo-xxi>
<http://guerraypaz.com/2008/01/09/mas-pirateria-maritima-en-el-mundo/>
<http://www.puertoalgeciras.org/2009/03/nigeria-rivaliza-con-somalia-en-ataques.html>
http://www.businesscol.com/productos/glosarios/comercio_exterior/glossary.php?word=B.I.M.C.O.
http://www.elmundo.es/documentos/2003/04/guerras_olvidadas/angola.html
elplanisferio.blogspot.com/2006/03/la-maldicin-del-petrleo-en-nigeria.html
<http://www.comunidadessegura.org/es/node/10067>
<http://en.afrik.com/article15355.html>
<http://www.maritimeterrorism.com/2008/01/18/africom-ship-heads-for-gulf-of-guinea/>
<http://www.que.es/actualidad/sociedad/si-vas-en-barco-no-pases-por-nigeria.html>
http://www.icccs.org/index.php?option=com_content&view=article&id=70&Itemid=58
www.un.org/ecosocdev/geninfo/afrec/newrels/piracy

-Gráficas y fotografías:

<http://www.mapaplanisferio.com>
www.imo.org Informe Anual sobre “Piratería y Robo a mano armada en el mar” O.M.I. 2007
<http://blog.engeneral.net/2009/01/14/las-rutas-maritimas-y-los-piratas-somalies/>
http://wings.avkids.com/Book/Myth/Images/map_nigeria.gif
www.destinia.com
<http://www.otal.com/nigeria/>
usuarios.lycos.es/rafaocana/angola.gif
www.thetouristtravel.com/.../mapa//0.angola.png
http://news.bbc.co.uk/hi/spanish/international/newsid_7842000/7842472.stm
USA today, página web: <http://news.bbc.co>

12.- Zonas conflictivas en el Océano Índico.

-Páginas web:

http://es.wikipedia.org/wiki/Oc%C3%A9ano_%C3%8Dndico
www.imo.org “Reports on acts of piracy and armed robbery against ships”. Annual report 2007

http://bo.kalipedia.com/geografia-general/tema/canal-suez-via-maritima.html?x=20070417klpgeogra_180.Kes&x1=20070417klpgeogra_178.Kes
www.opec.org
<http://es.wikipedia.org/wiki/Bangladesh>
http://banglapedia.search.com.bd/HT/W_0034.htm
[http://es.wikipedia.org/wiki/Chittagong_\(divisi%C3%B3n\)](http://es.wikipedia.org/wiki/Chittagong_(divisi%C3%B3n))
<http://www.histarmar.com.ar/Abandonos/chittagong.htm>
<http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/COUNTRIES/SOUTHASIAEXT/EXTSARREGTOPTRANSPORT/0,,contentMDK:20674801~menuPK:868784~pagePK:34004173~piPK:34003707~theSitePK:579598,00.html>
http://en.wikipedia.org/wiki/Cox's_Bazar
<http://www.bangladeshnews.com.bd/tag/biwta/>
<http://www.cpa.gov.bd/history.html>
ec.europa.eu/echo/aid/stories/asia18_en.htm
<http://marenostrum.org/ecologia/oceanografia/tsunami/index.htm>
http://encarta.msn.com/encyclopedia_761553817_8/Bangladesh.html
http://www.voanews.com/bangla/archive/2009-03/2009-03-16-voa9.cfm?moddate=2009-03-16_16-March-2009
http://www.natureduca.com/geog_paises_somalia2.php
<http://campusvirtual.unex.es/cala/epistemowikia/index.php?title=Imagen:Somalia-febrero2009.png>
www.somalilandtimes.net/sl/2006/258/05.shtml
<http://www.viajes-a.net/ciudad/Berbera-967.htm>
 Imagen extraída de la página web:
<http://i49.photobucket.com/albums/f288/daniemilie/somalia.jpg>
<http://www.peatom.info/3y3/viajes/118863/viaje-a-la-tierra-del-incienso/>
<http://www.afrol.com/test2008/es/articulos/21107>
<http://www.voanews.com/spanish/archive/2006-08/2006-08-24-voa11.cfm?Moddate=2006-08-24>
<http://www.unmultimedia.org/radio/spanish/detail/111072.html>
http://www.agenciafe.com/noticia/articulo/109380/AL_MENOS_SIETE_MUEROS_AL_SER_ATACADO_EL_PARLAMENTO_SOMALI.html
<http://www.buzzle.com/articles/ecoterra-somali-marine-coastal-monitor-part-x-the-waning-political-stature-of-sheikh-sharif.htmlport>
<http://www.state.gov/r/pa/ei/bgn/2863.htm>
http://es.encarta.msn.com/encyclopedia_761554555_5/Somalia.html
<http://www.reliefweb.int/rw/RWB.NSF/db900SID/EDIS-7ELRS7?OpenDocument>
<http://www.unmultimedia.org/radio/spanish/detail/137061.html>
http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/Elcano_es/Zonas_es/Defensa+y+Seguridad/DT10-2009
<http://www.unmultimedia.org/radio/spanish/detail/137001.html> “*La Unión Europea protegerá embarcaciones del PMA 15/04/2009*”
<http://www.unmultimedia.org/radio/spanish/detail/137061.html> “*Somalia: PMA preocupado por envío de alimentos 16/04/2009*”
<http://www.que.es/actualidad/sociedad/si-vas-en-barco-no-pases-por-nigeria.html> 16 de abril de 2008.
<http://guerraypaz.com/2008/11/14/bangladesh-otra-de-piratas/>
<http://nauticajonkepa.wordpress.com/2008/04/15/piratas/>

<http://www.afrol.com/es/articulos/31402> “*Capturados nueve supuestos piratas en aguas de Somalia*” 24 octubre 2008.
<http://guerraypaz.com/2008/01/09/mas-pirateria-maritima-en-el-mundo/>
<http://www.unmultimedia.org/radio/spanish/detail/129153.html> Artículo: “*OMI: Más de 120 ataques piratas frente a Somalia en 2008*” 20/11/2008
<http://www.univision.com/contentroot/wirefeeds/world/7937522.html>
http://www.laopinioncoruna.es/secciones/noticia.jsp?pRef=2009042200_11_279541__Mar-ataques-piratas-buques-duplican-primer-trimestre
<http://guerraypaz.com/2008/11/14/bangladesh-otra-de-piratas/>
<http://www.elmundo.es/elmundo/2009/01/09/internacional/1231514631.html>
http://www.saag.org/common/uploaded_files/paper1259.html
<http://www.afrol.com/test2008/es/articulos/21107>
http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/Elcano_es/Zonas_es/Defensa+y+Seguridad/DT10-2009
<http://www.webislam.com/?idn=14382>
<http://europa.eu/generalreport/es/2007/rg96.htm>
http://www.ruralforum.net/datos/files/documentos/287601690_1.pdf FAO (2008, pp. 3-6)
<http://www.grupocsl.org/wordpress/?p=1400> “*Ejércitos mercenarios norteamericanos van a combatir la piratería*”.
 Imagen extraída de lapágina web:
<http://www.ebcd.org/EPISD/2008/PIRACY/FONTARENSKY.ppt>.
 Fuente: European Union Naval Coordination Cell (NAVCO), European Union Initiatives in Support of Implementation of UNSCR 1816, Bruselas, 16/X/2008.
<http://www.unhcr.org/cgi-bin/texis/vtx/refworld/rwmain/opendocpdf.pdf?reldoc=y&docid=495204832>
 “Resolución 1851 (2008) de 16 de diciembre”
<http://www.noroeste.com.mx/publicaciones.php?id=435756>
<http://www.elmundo.es/elmundo/2009/01/09/internacional/1231514631.html>
<http://www.grupocsl.org/wordpress/?p=1400> “*Ejércitos mercenarios norteamericanos van a combatir la piratería*”.
<http://sp.rian.ru/onlinenews/20090302/120373642.html>
http://www.elperiodico.com/default.asp?idpublicacio_PK=46&idioma=CAS&idtipusrecurs_PK=7&idnoticia_PK=502841
<http://faroportales.blogspot.com/2008/12/piratera-en-el-golfo-de-adn-secuestros.html>
<http://www.libertaddigital.com/nacional/el-cni-se-pago-rescate-por-el-playa-de-bakio-y-no-hubo-delito-en-los-vuelos-de-la-cia-1276342810/>
<http://es.euronews.net/2009/04/23/163-millones-para-luchar-contr-la-pirateria-somali/>
http://www.saag.org/common/uploaded_files/paper1259.html
<http://daccessdds.un.org/doc/UNDOC/GEN/N06/305/15/PDF/N0630515.pdf?OpenElement> “S/2006/229, p. 26”
http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/Elcano_es/Zonas_es/Defensa+y+Seguridad/DT10-2009
<http://daccessdds.un.org/doc/UNDOC/GEN/N06/305/15/PDF/N0630515.pdf?OpenElement> “S/2006/229, p. 25”
<http://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3CF6E4FF96FF9%7D/Somalia%20S2008%20769.pdf> “S/2008/769 p.35”

http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/Elcano_es/Zonas_es/Defensa+y+Seguridad/DT10-2009
<http://daccessdds.un.org/doc/UNDOC/GEN/N06/305/15/PDF/N0630515.pdf?OpenElement> “S/2006/229, p. 29”
<http://www.un.org/spanish/sc/committees/751/mg.shtml> “Informe del Grupo de Supervisión de fecha 10 de diciembre de 2008 (S/2008/769)” según datos de la ONU (2008/274, p. 19, 30.)
<http://nauticajonkepa.wordpress.com/2008/04/15/piratas/>
<http://www.un.org/spanish/sc/committees/751/mg.shtml> “Informe del Grupo de Supervisión de fecha 10 de diciembre de 2008 (S/2008/769)”
http://news.bbc.co.uk/hi/spanish/international/newsid_7762000/7762567.stm
http://news.bbc.co.uk/hi/spanish/international/newsid_7762000/7762567.stm
<http://www.somalitalk.com/2005/oct/11oct005.pdf> “S/2005/625 p. 30”
<http://www.un.org/spanish/sc/committees/751/mg.shtml> “Informe del Grupo de Supervisión de fecha 10 de diciembre de 2008 (S/2008/769)”
<http://www.noroeste.com.mx/publicaciones.php?id=435756>
<http://www.grupocsl.org/wordpress/?p=1400> “Ejércitos mercenarios norteamericanos van a combatir la piratería.”
http://news.bbc.co.uk/hi/spanish/international/newsid_7751000/7751647.stm
<http://www.dialogodigital.com/node/386>
http://news.bbc.co.uk/hi/spanish/international/newsid_7751000/7751647.stm
www.imo.org
http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/conocenos_actividades/pirateria--02_comunidad_inter_es
<http://faroportales.blogspot.com/2008/12/piratera-en-el-golfo-de-adn-secuestros.html>
http://www.spanish.xinhuanet.com/spanish/2009-04/02/content_850700.htm
http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/conocenos_actividades/pirateria--02_comunidad_inter_es
<http://www.dialogodigital.com/node/386>
<http://www.afrol.com/es/articulos/31760>
<http://www.unmultimedia.org/radio/spanish/detail/133025.html> 0/01/2009
http://www.bbc.co.uk/mundo/internacional/2009/04/090414_2027_somalia_piratas_secuestros_mf.shtml
http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/conocenos_actividades/pirateria--02_comunidad_inter_es
http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/Elcano_es/Zonas_es/Defensa+y+Seguridad/DT10-2009
<http://www.almendron.com/tribuna/23693/aspectos-operacionales-de-la-lucha-contra-la-pirateria-en-somalia/>
<http://es.noticias.yahoo.com/5/20090424/twl-otan-somalia-los-pases-aliados-decid-f6923c3.html>
<http://www.cnnexpansion.com/actualidad/2007/11/02/nuevas-tacticas-piratas-del-siglo-xxi>
<http://globalpolitica.wordpress.com/2009/04/16/clinton-lanza-iniciativa-para-combatir-el-flagelo-de-la-pirateria/>
<http://www.unmultimedia.org/radio/spanish/detail/137534.html>
<http://www.periodismo.com/modules/news/article.php?storyid=8498>
<http://www.dk1250.com/internacional/8199-ONU-combatir-contra-piratas-Somalia.html>

<http://es.euronews.net/2009/04/23/163-millones-para-luchar-contr-la-pirateria-somali/>
<http://www.laregion.es/noticia/74716/SiriusStar/mogadiscio/piratas/barco/secuestro/>
<http://www.abc.es/20081117/internacional-afrika/companias-maritimas-disenan-nuevas-200811171749.html> “*Las compañías marítimas diseñan nuevas rutas para sus barcos que eviten a los piratas de Somalia*”
http://news.bbc.co.uk/hi/spanish/international/newsid_7751000/7751647.stm

-Gráficas y fotografías:

maps.mygeo.info/mapas_oz_xo.html
www.imo.org
“*Reports on acts of piracy and armed robbery against ships*”. Annual report 2007
http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Oil_exports.PNG
http://www.kalipedia.com/ecologia/tema/recursos-naturales/energia-mundo.html?x=20070418klpcnaecl_92.Kes
http://www.priyoaustralia.com.au/thumbnail.php?file=1000px_LocationBangladesh_svg_995350883.png&size=article_medium
<http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/COUNTRIES/SOUTHASIAEXT/EXTSARREGTOPTRANSPORT/0,,contentMDK:20674801~menuPK:868784~pagePK:34004173~piPK:34003707~theSitePK:579598,00.html>
http://www.exportinfo.org/worldfactbook/maps/bangladesh_map.gif
http://www.whisprwave.com/uploaded_images/chittagong-715039.jpg
<http://bangladeshcorporate.blogspot.com/2008/11/enough-with-dhaka-move-to-chittagong.html>
<http://marenostrum.org/ecologia/oceanografia/tsunami/index.htm>
<http://campusvirtual.unex.es/cala/epistemowikia/index.php?title=Somalia>
<http://campusvirtual.unex.es/cala/epistemowikia/index.php?title=Imagen:Somalia-febrero2009.png>
www.hamasna.com
<http://i49.photobucket.com/albums/f288/daniemilie/somalia.jpg>
<http://www.unmultimedia.org/radio/spanish/detail/137061.html>
<http://www.laregion.es/noticia/74716/SiriusStar/Mogadiscio/piratas/barco/secuestro/>
<http://faroportales.blogspot.com/2008/12/piratera-en-el-golfo-de-adn-secuestros.html>
http://www.shipping.nato.int/CounterPir/SomaliPira/SomaliPira/file/_WFS/Slide1.BMP
<http://media.maps.com/magellan/Images/SOMALI-W1.gif>
<http://www.ebcd.org/EPISD/2008/PIRACY/FONTARENSKY.ppt>
<http://www.unmultimedia.org/radio/spanish/detail/137376.html>

13.-Vías para la resolución del problema.

-Revista Fairplay, artículos:

“*IMO tries again on piracy*” 24 mayo 2001

“*UN makes piracy a priority*” 17 de mayo de 2001

-Revista Mer, artículo “Is shipping heading for apocalypse?”

-The Motor Ship “Security at the sharp end” Mayo 2005

-Periódico La Vanguardia, artículo “Piratas Viento en popa” 20 de Enero de 1991.

-Páginas web:

www.imo.org, artículos:

“*La OMI al día*”, enero 2000

“*Piracy and armed robbery against ships*”

http://www.icc-ccs.org/index.php?option=com_content&view=article&id=70&Itemid=58

www.shiploc.com

www.motorship.com “*Keeping Track Via Ocean Alert.*”

http://www.icc-ccs.org/index.php?option=com_fabrik&view=visualization&controller=visualization.googlemap&Itemid=89

www.secure-marine.com

<http://espanol.kidzworld.com/article/696-vida-delos-piratas>

-Gráficas y fotografías:

Revista “The Motor Ship” artículo: “*Security at the sharp end*” mayo de 2005

http://www.icc-ccs.org/index.php?option=com_fabrik&view=visualization&controller=visualization.googlemap&Itemid=89

14.- Conclusiones

-Páginas web:

fabrik&view=visualization&controller=visualization.

Googlemap&Itemid=89

<http://www.summit-americas.org/asg/honduras-nicaragua/entendimiento-7mar00-sp.htm>

-Gráficas y fotografías:

www.imo.org Informe Anual sobre “*Piratería y Robo a mano armada en el mar*” O.M.I. 2007

http://www.icc-ccs.org/index.php?option=com_

Apéndice.

A.1.-Entrevista realizada al SR. José Luis Catalinas, Director de la principal sucursal en España del TT.Club.

¿Los armadores aseguran buque, casco y carga con una póliza que tenga cobertura especial para rutas por vías marítimas con alto índice de ataques piratas?

SI, los Armadores en España no tienen ningún problema en asegurar sin sobre prima los buques que navegan por zonas de piratería. Los Armadores no aseguran la carga. Aseguran su responsabilidad civil frente a la carga.

-Si es que NO:

¿Se pueden aplicar las cláusulas que en algunas compañías aseguradoras expiden para navegación en zonas bajo riesgo de guerra?

-Si es que SI:

¿Las cláusulas son similares o iguales a las especificadas en las pólizas que cubren la navegación en aguas expuestas a riesgo de guerra?

No puesto que no hay sobreprima por esta navegación a diferencia de las zonas penalizadas por guerra y huelga que figuren como penalizadas con sobre prima.

¿Estas cláusulas abarcan tanto el seguro de la carga como el del buque?

No la piratería en el mercado español está cubierta por la póliza de cascos que garantiza los riesgos ordinarios. De la carga solamente responde el Armador si es responsable de los daños a la misma.

-Hablando de pérdidas económicas:

En los casos de pérdida de mercancía por ataque pirata, ¿el seguro del cargador (propietario de la mercancía que se transporta) asume algún riesgo en caso de pérdida o daño?, ¿o es el seguro del armador quien asume los gastos, ya que a pesar de que en el conocimiento de embarque (Bill of Loading) se excluye de la responsabilidad por desastre natural o acto de un enemigo público, se podría deducir que se ha producido el ataque debido a una falta de vigilancia y alarma, respondiendo de este modo por cualquier daño o pérdida por ataque pirata.?

De los daños a las mercancías responde el seguro del cargador.

Si el buque no está asegurado bajo pérdidas por ataques pirata. ¿Quién responde?

Si no tiene póliza de seguro, los daños del buque los soportará el Armador.

Se podría declarar avería gruesa por resultar parte de la mercancía (cargamento transportado) dañada o extraviada? ¿Se comparten costes?

Normalmente, NO pero... si existiese la posibilidad de un litigio con el Armador debido a que al recibir un ataque, ha hecho una mala maniobra o ha excedido la velocidad o ha causado una avería al buque o ha perdido o tirado parte de la carga para aligerar el peso y poder huir de la zona, podría existir una posibilidad de declarar avería gruesa. Este caso sería muy especial y habría que dilucidarlo en los tribunales.

En el caso de los contenedores, ¿el club P&I con la cláusula “Omnivor” cubre los gastos?

“ "Omnibus" cover: In recognition of the fact that the list of liabilities to which shipowners are subject is constantly increasing in unforeseen ways, the Rules of the Clubs give their Directors discretion to pass for payment certain claims that are not expressly covered by any of the heads of cover set out in their Rules, provided only that they are within the general scope of the Club cover and are not expressly excluded elsewhere within the Rules. This is a most unusual provision and is a reminder that the Clubs exist, not as profit making insurance companies, but as organisations for the benefit of the shipowners who are their Members. The Omnibus Rule gives the opportunity to the Directors to move rapidly in response to the needs of the Members, particularly where a new risk suddenly arises or when an exceptional case appears to fall outside the express provisions of the Rules.”

Esta cláusula debido a la rareza de la causa, podría cubrir daños al buque (por disparos, malos usos, pérdida total...) y las posibles indemnizaciones con las que el armador tendría que responder ante pérdidas humanas por la violencia del ataque?

El P&I del buque cubre todas las responsabilidades inherentes al armador así como la de pérdidas de vidas humanas.

El riesgo de guerra, está tipificado y paga una sobreprima en la póliza de P&I.

¿O por el contrario, estos tipos de situación se consideran peligro de guerra y no se contemplan en el contrato Armador-Club?

La piratería no se considera un riesgo de guerra.

