

# Piratería marítima: estado de la cuestión

Maritime piracy: state of the question

Fernando Ibáñez Gómez<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Universidad a Distancia de Madrid (UDIMA), España

fernando.ibanez@udima.es

**RESUMEN.** La piratería no cesa de subsistir como una de las amenazas más persistentes a la seguridad marítima. Las estadísticas confirman año tras año la presencia de cientos de actos de piratería y de robos a mano armada en el mar que afectan a tripulaciones y buques, ya sean embarcaciones de recreo, pesqueros o cualquier tipo de mercante. Frente a ciertas áreas geográficas que parecen convivir con el problema desde hace décadas, surgen nuevos focos de inseguridad que permiten confirmar que la falta de seguridad en tierra firme suele ser el origen de la presencia de delitos en el mar. En este artículo analizaremos la situación actual de las regiones más afectadas por estos incidentes y de los nuevos focos que se están detectando en los últimos años. Asimismo, se realizará un análisis de urgencia sobre el posible impacto que la pandemia del coronavirus está provocando en la seguridad marítima.

**ABSTRACT.** Piracy continues to persist as one of the most prevalent threats to maritime security. As statistics confirm year after year, hundreds of acts of piracy and armed robberies at sea affect crews and ships, no matter if they are pleasure boats, fishing vessels or any type of merchant vessel. Although certain geographical areas have been grappling with acts of piracy and armed robberies against ships for decades, new regions are emerging as sources of insecurity, confirming that insecurity on land eventually causes crimes at sea. This paper aims to analyse the current situation in the most affected regions and the latest outbreaks that have been detected in recent years. Likewise, an impact analysis will be carried out on the potential effects that the coronavirus pandemic is causing on maritime security.

**PALABRAS CLAVE:** Seguridad marítima, Piratería, Derecho del mar, Derecho internacional, Seguridad portuaria.

**KEYWORDS:** Maritime security, Piracy, Law of the sea, International law, Port security.

## 1. Introducción

La amenaza de la piratería marítima no deja de perseguir a los marineros que surcan las aguas de los cinco continentes. Escenarios geográficamente propicios y diversas causas políticas, económicas y sociales se encuentran detrás de la persistencia de una actividad delictiva que ni los países costeros ni la comunidad internacional consiguen erradicar. En este artículo se hará un rápido repaso al contexto legal y a las causas de la presencia de piratas y ladrones en nuestros mares y océanos para, a continuación, interesarnos por el estado de la cuestión en tres áreas con especial incidencia de este fenómeno a día de hoy: el golfo de Guinea, el Sudeste asiático y el continente americano.

## 2. Metodología

A la hora de afrontar el fenómeno de la piratería en el momento actual es necesario aclarar, en primer lugar, a qué nos referimos cuando hablamos de piratería dado que es un concepto que difiere de otro que veremos a lo largo de este artículo: el de robo a mano armada en el mar. Para ello es imprescindible recurrir a la legislación internacional. Así, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (en adelante CONVEMAR) de 1982 define en su artículo 101 la piratería como:

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

i) Contra un buque o una aeronave en la alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;

ii) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado.

b) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata.

c) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o en el apartado b) o facilitarlos intencionalmente”.

Como se ve, esta definición se fundamenta en los actos de piratería tradicionales, que ocurrían en alta mar, es decir, más allá del dominio marítimo de un país. Dicho dominio incluye el mar territorial (hasta 12 millas desde la costa), la zona contigua (que incluye las siguientes 12 millas desde el límite del mar territorial) y la Zona Económica Exclusiva (hasta las 200 millas). En este caso, se sobreentiende que los estados con litoral disponen de medios suficientes para reprimir cualquier incidente de seguridad marítima que pueda ocurrir en sus aguas. Por ello, no recoge los delitos propios de la piratería costera, que ocurren en el mar territorial de un país (Del Pozo, 2009).

Por su parte, la Organización Marítima Internacional (OMI), agencia de Naciones Unidas especializada en el ámbito marítimo, aprobó en 2009 su Resolución A1025 (26) denominada Código de prácticas para la investigación de delitos de piratería y robo a mano armada contra barcos. Dicho Código establece que el robo a mano armada contra buques es:

“1. Todo acto ilícito de violencia o de detención, o cualesquiera actos de depredación o de amenaza de depredación, que no sean actos de piratería, cometidos con un propósito personal y dirigidos contra un buque o contra personas o bienes a bordo de este, dentro de las aguas interiores, aguas archipelágicas y mar territorial de un Estado;

2. Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos anteriormente o facilitarlos intencionalmente”.

Así pues, la clave para calificar un delito como piratería es su localización. Los actos de violencia contra buques o personas que ocurran dentro de las aguas interiores, archipelágicas y del mar territorial de un Estado no son piratería. Sólo lo serán si se producen en el resto de las aguas, sean altamar o formen parte de la Zona Económica Exclusiva (ZEE) de un país, es decir, más allá de las 12 millas desde la costa que es el alcance del

mar territorial.

Las causas que explican que la piratería marítima no desaparezca de nuestros mares y océanos son múltiples. Por un lado, debemos tener en cuenta que casi el 90% del comercio global se mueve por mar (OMI, 2016). Y buena parte de ese volumen circula a través de cuellos de botella, lugares de congestión del tráfico marítimo propicios a las emboscadas por parte de los delincuentes. Podemos distinguir entre cuellos de botella creados por el ser humano (los canales de Suez y Panamá, por ejemplo) y aquellos que dependen del capricho de la geografía, como los estrechos de Gibraltar, Malaca, Ormuz, Dardanelos, Bósforo, Bab el-Mandeb o Malaca. Por poner un ejemplo, por Ormuz y Malaca circula más de la mitad del petróleo que alimenta nuestras economías (U.S. Energy Information Administration, 2017).

Por otra parte, la CONVEMAR establece una importante limitación a la persecución de los piratas, dado que solo podrán ser juzgados por los tribunales del Estado que los capture. En la práctica esto supone que únicamente si el Estado tiene regulado en su Código Penal el delito de piratería podrá enjuiciarlos. Por lo tanto, las definiciones de piratería del Derecho internacional resultan demasiado estrictas y solo permiten la persecución de los piratas en aguas internacionales, como ya explicamos en otra ocasión (Ibáñez, 2012).

Esta definición del delito ha permitido a los piratas actuales adentrarse en las aguas territoriales de estados que carecen de medios para proteger su jurisdicción. Es el caso que se vivió desde principios de este siglo en Somalia, uno de los estados más fallidos de todo el planeta y que viene ocupando desde hace tres lustros los primeros puestos en el Índice de Estados Frágiles (Fund for Peace, 2020). De hecho, este vacío legal obligó en 2008 al Consejo de Seguridad de la ONU a aprobar la resolución 1816 por la que autorizó a los buques de guerra que operaban en el Índico a entrar en las aguas territoriales somalíes con el fin de perseguir a los piratas. Eso sí, siempre que se obtuviera la autorización del Gobierno Federal de Transición somalí.

Siguiendo a autores como Mak (2006), Young (2007), Murphy (2007), Chalk (2009), Bangert (2009), Bawumia y Sumaila (2010) y Liss (2014) consideramos que los factores principales que favorecen la permanencia de la piratería en nuestros días se pueden resumir en tres:

1. Un Estado costero débil con un amplio litoral, cerca de rutas marítimas con gran volumen y sin medios suficientes para controlar sus aguas.
2. Un desarrollo normativo escaso a nivel local o una ausencia de jurisdicción que fomente la impunidad de dichos delitos, lo que, en ocasiones, correlaciona con la corrupción y la aceptabilidad cultural de la piratería que, en algunas regiones, tiene raíces históricas profundas.
3. Un contexto socioeconómico en el que reina la pobreza o en el que la actividad pirata promete una rentabilidad económica, en particular, en contextos de sobrepesca o pesca ilegal por parte de flotas extranjeras.

En este artículo se van a utilizar seis fuentes distintas que monitorizan ataques piratas alrededor del planeta. En primer lugar, los informes anuales publicados por el Centro de Información sobre Piratería del International Maritime Bureau (en adelante, IMB), división de la Cámara de Comercio Internacional. Este organismo, con sede en Kuala Lumpur, investiga la piratería marítima desde 1992 y representa a los intereses de la industria. También analizaremos los datos publicados por la Oficina de Inteligencia Naval norteamericana (ONI), la Organización Marítima Internacional de Naciones Unidas (OMI) o el Maritime Domain Awareness for Trade-Gulf Of Guinea (MDAT-GOG), centro al que deben reportar los barcos que sufren un incidente en el golfo de Guinea. Asimismo, para analizar la situación en Asia nos serviremos de los datos del ReCAAP, que son las siglas en inglés del Acuerdo regional de cooperación para combatir la piratería y el robo armado contra barcos en Asia. Puesto en marcha en 2006 para coordinar las respuestas de Malasia, Indonesia y Singapur ante el auge de la piratería en el estrecho de Malaca, se implementó a través de medidas como el despliegue de patrullas conjuntas. Y, por último, Stable Seas, un programa de la fundación One Earth Future apoyado por la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito. Recopila incidentes de seguridad marítima en todo el mundo a través de organismos antes citados como el IMB, la OMI y el ReCAAP. Sin embargo, suele informar de más incidentes, dado que también incluye entre sus fuentes a autoridades marítimas, noticias, fuentes

independientes o a Den Norske Krigsforsikring for Skib, una asociación de mutuas de seguros de armadores noruegos.

El IMB insiste habitualmente en sus informes en la importancia de reportar todos los incidentes de piratería y robo a mano armada en el mar que se produzcan. Eso incrementa el conocimiento de la situación de estos delitos en las diferentes zonas y permite que las autoridades desplacen recursos a las áreas más críticas. Sin embargo, como veremos más adelante y por diversas razones, esto no siempre ocurre.

Este artículo comparará los datos recogidos por las distintas fuentes citadas con el fin de disponer de una perspectiva lo más amplia posible para conocer cuántos incidentes de piratería y de robo a mano armada en el mar se están produciendo en los últimos años. De igual forma se realizará una revisión de los informes publicados por dichos organismos recientemente con el fin de poder identificar cuáles son las áreas más afectadas por la piratería y qué tendencias pueden ser observadas. Asimismo, se considera necesario investigar hasta qué punto la pandemia del coronavirus está promoviendo este tipo de delitos marítimos: si es un nuevo factor a tener en cuenta o si su impacto es reducido. Del análisis de los datos obtenidos por las distintas fuentes, concluimos que son tres las regiones más impactadas por estos delitos en los últimos años: el golfo de Guinea, el Sudeste asiático y el continente americano. A continuación, en el apartado de Resultados, vamos a tratar la situación en cada una de ellas.

### 3. Resultados

#### 3.1. El golfo de Guinea

##### 3.1.1. Un área estratégica

Más del 90% de las importaciones y exportaciones africanas se mueven por mar (African Union, 2012). El golfo de Guinea se extiende desde Angola hasta Senegal y abarca a 20 países y más de 6.000 kilómetros de costa. Es también una ruta marítima crítica, relacionada con la extracción de hidrocarburos en la región del delta del Níger (Nigeria). Para la Unión Europea el golfo de Guinea es un área estratégica, dado que el 10% del crudo y el 4% del gas natural que importa provienen de esta región (Council of the European Union, 2014). También lo es para España: el 16% del petróleo que importó en 2019 llegó de Nigeria, su principal proveedor. En los once primeros meses de 2020 (dato disponible en el momento de escribir estas líneas) el porcentaje había alcanzado el 20% (CORES, 2020).

##### 3.1.2. Nigeria

En el golfo de Guinea hablar de inseguridad marítima obliga a hablar de Nigeria. Su historia reciente incluye una guerra civil (la guerra de Biafra, de 1967 a 1970), que enfrentó al norte mayoritariamente musulmán con el sur cristiano.

Se calcula que el 80% de los ingresos del gobierno nigeriano provienen de los hidrocarburos que se extraen en el sur del país, en concreto, de la región del delta del Níger. Este sector supone hasta el 90% de sus ingresos por exportaciones (The World Bank Group, 2021). Un país con cifras record en el continente africano: principal productor de petróleo, país más poblado con más de 200 millones de habitantes... y con el mayor número de personas en extrema pobreza. La riqueza de su subsuelo no ha impedido que desde mayo de 2018 Nigeria sea el país con mayor número de personas en extrema pobreza. Para febrero de 2021 tenía 91 millones de personas viviendo en esta situación: un 43% de su población (World Data Lab, 2021). En 2019 el país ocupó el séptimo lugar en el índice de miseria que publica la Universidad Johns Hopkins, por detrás de Venezuela, Argentina, Irán, Brasil, Turquía y Sudáfrica (Hanke, 2020).

Nigeria es, hoy por hoy, el país más afectado por la piratería y el robo a mano armada en todo el mundo. Ya en los años 80 y 90 del siglo pasado se reportaron algunos incidentes aislados en puertos como Lagos, Bonny y Port Harcourt. A partir del año 1999 surgen actos de piratería en el delta del Níger con un mayor

nivel de violencia, con sabotajes contra oleoductos, incluida la perforación de los mismos para robar el crudo (bunkering), y con el secuestro de personas para conseguir un rescate.

Hay unos 6.000 kilómetros de oleoductos en el delta del Níger (Wilson, 2014) y su sabotaje provoca vertidos e importantes daños medioambientales. También en ocasiones la responsabilidad debe achacarse a las empresas multinacionales presentes en el país por no invertir suficientemente en el mantenimiento de sus instalaciones (DW, 2021). Por su parte, los secuestros de personas no sólo se producen en el mar sino también en tierra firme y afectan, sobre todo, a empleados, normalmente extranjeros, de las firmas extranjeras presentes en la región.

En este contexto van a surgir diversos grupos armados en la región, apareciendo en 2006 el más importante de ellos: el Movimiento de Emancipación del Delta del Níger (MEND), que reclama una mayor participación de la región en los beneficios generados por los hidrocarburos. Y para ello ha venido realizando actos de sabotaje y de piratería. En el año 2008 desplegó su acción más espectacular al atacar el principal campo petrolífero de la empresa Shell, el de Bonga, situado en mar abierto. De Bonga se extraían más de 200.000 de los dos millones de barriles diarios que producía Nigeria (Tattersall, 2008).

La situación se hizo insostenible y un año después el presidente Goodluck Jonathan (un cristiano nacido en el delta del Níger) decreta una amnistía para aquellos militantes que se entreguen a cambio de ofrecerles formación y puestos de trabajo (además de un subsidio mensual de 65.000 nairas, unos 200 dólares). Unos 30.000 efectivos del MEND se acogieron a la amnistía, reduciéndose el número de ataques y aumentando la producción de crudo (Ebiede, Langer y Tosun, 2020). Incluso, algunos líderes del MEND como Government Ekpemupolo (conocido como Tompolo) recibieron contratos del Gobierno para realizar labores de protección de las propias infraestructuras petroleras frente a los militantes que decidieron mantener su actividad. Otros grupos han cogido el relevo del MEND y, aunque en menor medida, siguen desplegando sus acciones en la zona.

Parte de los asaltos, que algunos denominan petropiratería, se centran en el ataque a buques petroleros, el robo y transferencia de su carga a barcos que manejan los propios piratas y su posterior venta en el mercado negro para que sea procesado en refinerías ilegales existentes en la propia Nigeria o en otros países. De hecho, Nigeria carece de refinerías propias, lo que obliga al país a importar petróleo refinado del extranjero. De ahí, la abundante presencia de petroleros en sus costas, convertidos en objetivos para los delincuentes. Sólo en el caso de Nigeria se calcula que los actos de piratería y sabotaje han supuesto una reducción del 20% de su producción de crudo (Odolanu, 2015).

Cuando Nigeria creó una Joint Task Force para hacer frente a la piratería en sus aguas, parte de las acciones del MEND se trasladaron a los países vecinos, dañando de forma significativa la economía de algunas naciones. Las aguas de Togo y Benín fueron calificadas de alto riesgo por las aseguradoras, lo que disparó el coste de recalar en sus puertos. El tráfico de mercantes se redujo drásticamente, afectando particularmente a la economía de Benín. El 80% de los ingresos por impuestos al comercio de ese país proviene de la actividad del puerto de Cotonú (African Business, 2012), en torno al cual se produjeron la mayor parte de los ataques piratas.

### 3.1.3. Situación actual

Nigeria, Benín, Camerún y Ghana han visto aumentar notablemente los incidentes de seguridad marítima en los últimos años. En 2018 se doblaron los actos de piratería y robo a mano armada respecto al año anterior. Y en 2019 se produjo un aumento sin precedentes en el número de personas secuestradas: 121 frente a 78 en 2018. De esta forma, más del 90% de todos los secuestros de personas en el mar han ocurrido en el golfo de Guinea (IMB, 2019). Según Stable Seas, los secuestros en esta zona durante 2019 tuvieron una duración de entre dos y 84 días, siendo la media de 34 días.

Aunque se considera al golfo de Guinea como el principal punto caliente de inseguridad marítima en el planeta, lo cierto es que no resulta sencillo conocer la realidad. En la figura 1 aparecen los incidentes reportados en los cuatro últimos años por cinco fuentes (Stable Seas todavía no había reportado datos de 2020 en el momento de preparar este artículo). Como se observa, no hay acuerdo en la tendencia de estos últimos años. Algunos ataques son ocultados desde los mercantes por falta de confianza en las autoridades, dado que buena parte de las llamadas de auxilio que realizan ni siquiera son respondidas desde tierra. Por ello, el IMB concluye que no se reportan entre la mitad y dos tercios de los asaltos que se producen (IMB, 2017 y 2018).

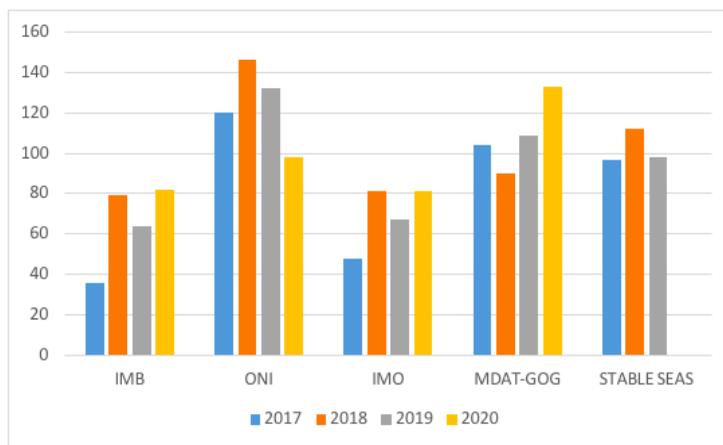


Figura 1. Incidentes de robo a mano armada y piratería reportados en el golfo de Guinea (2017-2020). Fuente: Elaboración propia.

Entre los años 2017 y 2020 los puertos que más robos a mano armada han sufrido en la región son los nigerianos de Lagos y Brass (este último, en particular, en 2020), que acumulan 63 incidentes entre ambos. Cotonú (Benín) suma 19 incidentes, Takoradi (Ghana) 17 casos y Conakry (Guinea) otros 12.

Es interesante constatar cómo un incremento del tráfico portuario que derive en una congestión en un puerto provoca que los mercantes deban esperar más tiempo para conseguir un atraque, lo que incrementa las posibilidades de sufrir ataques. Este parece haber sido el caso del puerto de Lagos tanto en 2019 como en 2020. La pandemia del coronavirus provocó en el primer trimestre de 2020 un aumento en la congestión (UNCTAD, 2020), momento en que se produjeron varios robos en dicho puerto. Es significativo que cuando la congestión desapareció a partir del segundo trimestre, dejaron de reportarse incidentes en Lagos.

Además, la cifra de secuestrados, 135 personas en 2020, ha sido la más alta de los últimos años. Según Stable Seas, la mitad de los intentos de secuestro de tripulación afectan a mercantes con presencia permanente en la región (cargueros, pesqueros, buques de apoyo...) mientras que la otra mitad tiene por objetivo buques que se encuentran de visita (petroleros, portacontenedores, graneleros...). La mayoría de estos secuestros se producen en las aguas territoriales.

Ante esta situación, la marina nigeriana ha firmado una veintena de memorandos de entendimiento con compañías de seguridad privada. Esta colaboración público-privada supone, en la práctica, que la empresa posee y opera los barcos que darán escolta al mercante mientras la marina embarca a parte de la tripulación y al personal de seguridad que manejará las armas y brindará la protección. Sin embargo, es habitual que las empresas locales no contraten estos equipos de seguridad debido a su alto coste, entre 30.000 y 50.000 dólares por viaje, lo que las hace más vulnerables a sufrir ataques (THISDAY, 2019).

En todo caso, no siempre la contratación de seguridad armada garantiza que el buque evite el secuestro. En este sentido cabe destacar el incidente ocurrido en diciembre de 2019, a unas 66 millas al sur de la terminal petrolera de Bonny (Nigeria). Aunque se contrató seguridad armada para escoltar al petrolero Nave Constellation desde dicha terminal, los guardias nunca aparecieron y el mercante partió el 3 de diciembre. Ese

mismo día seis piratas abordaron el barco, se llevaron el contenido de la caja fuerte y secuestraron a 18 indios y un turco de la tripulación, a los que condujeron a tierra firme. Este incidente parece confirmar la existencia de posibles vínculos entre los piratas y elementos de las fuerzas de seguridad contratadas para escoltar a los buques.

Asimismo, cabe reseñar la expansión del área geográfica en que se producen los secuestros. Según el IMB, en 2017 todos los buques secuestrados lo fueron en aguas nigerianas, pero en 2020 estos secuestros ya afectaron a seis países, además de a la propia Nigeria: Benín, Guinea Ecuatorial, Gabón, Ghana, Santo Tomé y Príncipe y Togo. De hecho, cuando la marina de Togo interceptó en mayo de 2019 al petrolero G Dona 1, que había sido secuestrado, arrestó a seis piratas nigerianos y dos togoleses. Esto confirma la participación de piratas no solo nigerianos en la región.

De igual forma destacan los ataques sufridos desde 2018 por pesqueros en el área de Idenau (Camerún). Ese año cinco pesqueros fueron atacados, secuestrando a 18 pescadores cameruneses y chinos. Al año siguiente otros siete pesqueros fueron asaltados en la misma área, siendo capturados 14 pescadores de cinco barcos distintos. Según Stable Seas, es probable que se trate del mismo grupo de delincuentes. Asimismo, y ante el secuestro de 21 personas en tres ataques ocurridos en el fondeadero de Duala en la primera mitad del año 2019, el Gobierno camerunés anunció en agosto de ese año que desplegaría guardias armados de seguridad gratuitos en los buques que fondearan en la mayor ciudad del país (Port Authority of Douala, 2019). En enero de 2019 Benín había tomado una medida similar: embarcar seguridad armada gratuita en los barcos que fondearan en Cotonú tras cinco ataques ocurridos en 2018, dos de los cuales resultaron en el secuestro de sendos petroleros. Sin embargo, desde julio de 2019 la protección dejó de ser gratuita (Interministerial Decree, 2020).

Para hacer frente a esta amenaza Nigeria, Togo, Benín y Ghana decidieron crear una serie de zonas seguras cerca de los principales puertos para que los mercantes fondeen con seguridad, a la espera de que les den un atraque o mientras realizan operaciones de transferencia de carga entre barcos. Estas zonas son protegidas por la guardia costera o la marina de cada país. En el caso de Nigeria el coste de acceder a una zona segura es de unos 10.500 dólares por buque (One Earth Future, 2018).

Del análisis de los datos publicados por las diversas fuentes, debemos destacar la mejora en la actuación de los efectivos militares nigerianos. En 2012 solo en un ataque lograron prestar ayuda a un buque atacado mientras que en otros 21 casos no fueron capaces de desplegar ninguna asistencia. Sin embargo, en 2020 enviaron efectivos al barco atacado en 13 ocasiones (frente a 16 en que no desplegaron ninguna asistencia). Es interesante constatar que, incluso, han logrado prestar ayuda a buques atacados mientras se encontraban fondeados en las proximidades de los puertos, algo impensable unos años atrás.

La mayoría de los casos en que no prestaron ayuda ocurrieron en el último trimestre del año 2020 y, sobre todo, a distancias elevadas de la costa (entre 70 y 200 millas náuticas). Esto da a entender una modificación en el modus operandi de los piratas nigerianos, que estarían aumentando su radio de acción para evitar el mayor éxito de las fuerzas militares cerca de la costa. De ahí que el IMB recomiende en su informe de 2020 permanecer, al menos, a 250 millas de la costa hasta que el buque pueda realizar operaciones de carga en un puerto o fondeadero seguro. Los casos de secuestro de tripulaciones ocurren de media a unas 60 millas de la costa. Pero, en nuestra opinión, los últimos asaltos confirman un alejamiento de los piratas de la costa como demuestra el ataque llevado a cabo el 23 de enero de 2021 contra el portacontenedores Mozart, a unas 100 millas al noroeste de Santo Tomé, siendo el incidente más alejado de la costa registrado hasta el momento.

En una mayor toma de conciencia de lo que suponen estos delitos en sus aguas, en julio de 2019 Nigeria aprobó una nueva legislación que contempla por primera vez el delito de piratería, adaptando su normativa tanto a la CONVEMAR como al Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (1988) y sus protocolos (World Maritime News, 2019).

## 3.2. Sudeste asiático

Desde hace siglos el Sudeste asiático ha sido una región propicia para la práctica de la piratería, en especial, por sus condiciones geográficas. Esto ha promovido asimismo una aceptación cultural de un fenómeno que pervive en la actualidad (Sobrino Heredia, 2008). La región alberga el mayor archipiélago de nuestro planeta, Indonesia, con más de 17.000 islas. El estrecho de Malaca separa una de esas islas, Sumatra, de la península de Malasia. Lo atraviesan más de 60.000 barcos cada año y un tercio del crudo que navega por los mares (U.S. Energy Information Administration, 2017). Se trata de un área crítica pues conecta el océano Índico con el Pacífico a través del mar del Sur de China. Economías tan importantes como las de China, India, Corea del Sur o Japón dependen en buena medida de una navegación segura por el estrecho de Malaca.

### 3.2.1. Situación actual

En este caso nos vamos a detener en los incidentes reportados por el IMB, la ONI y el ReCAAP (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia), que, como dijimos al principio de este artículo, se puso en marcha en 2006 y ha conseguido un notable descenso de ataques piratas en la región. De hecho, en el estrecho de Malaca no se han registrado asaltos desde 2016.

En esta ocasión, y a diferencia de lo que ocurre con otros escenarios, las estadísticas de las distintas fuentes son relativamente coincidentes, así como las tendencias que marcan, tal y como puede verse en la figura 2.

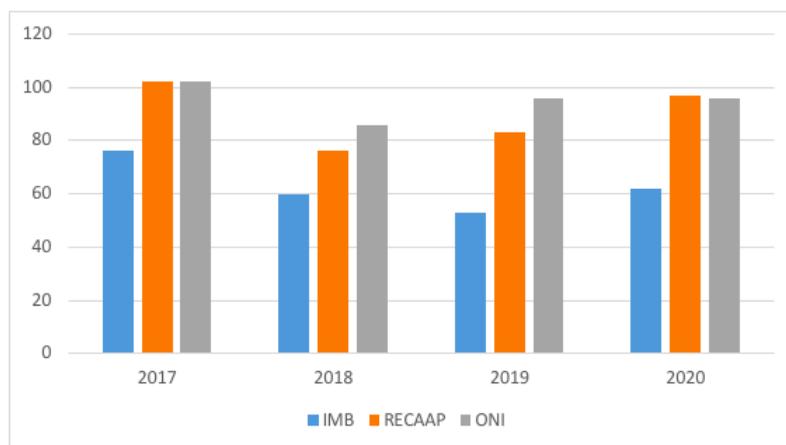


Figura 2. Incidentes de piratería y robo a mano armada en el mar en Asia reportados por el IMB, la ONI y el ReCAAP entre 2017 y 2020. Fuente: Elaboración propia.

En el año 2020 el IMB reportó 66 casos en toda la región. Se cree que muchos de esos incidentes no son comunicados a las autoridades. La tasa de éxito de los piratas es muy alta en esta área: en el 85% de los intentos lograron su propósito.

El ReCAAP clasifica los incidentes en cuatro categorías, dependiendo del tipo de armas utilizadas por los delincuentes, la violencia desplegada contra la tripulación, el número de asaltantes y el objetivo económico de los mismos. Dentro de la categoría 1 incluye aquellos incidentes más graves en los que participan bastantes delincuentes (más de cuatro) con armas de fuego o cuchillos. Suelen amenazar o herir a la tripulación y su objetivo es el secuestro de la misma o robar la carga, por ejemplo, el combustible. En la categoría 2 aparecen los asaltos cuyo fin es apoderarse del dinero o de partes del barco como repuestos de motores. Para facilitar su labor los asaltantes pueden amenazar o retener temporalmente a la tripulación. Dentro de la categoría 3 incorpora los asaltos protagonizados por hasta un máximo de 6 personas, con armas blancas o palos y bates, cuyo fin es llevarse víveres o también repuestos de motores, lo que no suelen conseguir en la mitad de los casos. La tripulación no suele sufrir daños. Y, por último, nos encontramos con los incidentes de categoría 4 en los que entre 1 y 3 personas asaltan sin armas el barco con el fin de llevarse lo que encuentren. En la

mayoría de los casos escapan con las manos vacías ante la alerta dada por la tripulación al detectarlos.

Pues bien, según el informe del ReCAAP de 2020, el 74% de los incidentes reportados son de categoría 4. Asimismo, el histórico de datos del ReCAAP señala que el número de robos a mano armada en el mar es muy superior al de incidentes de piratería. Y en los tres últimos años estos últimos apenas llegan al 4%. De hecho, si analizamos los incidentes ocurridos entre los años 2007 y 2020 podemos concluir que el 81% de los casos ocurrió de noche, el grupo de asaltantes no estaba formado por más de 6 personas, la tripulación no sufrió daños (54% de los casos conocidos), los delincuentes utilizaron armas blancas (33% de los casos conocidos frente a un 10% en que usan armas de fuego), en un tercio de los casos no robaron nada, en otro tercio se llevaron provisiones, en un 13% se hicieron con dinero y en un 8% con repuestos de motores (ReCAAP, 2020b).

En 2020 sólo hubo un caso de categoría 1 ocurrido el 17 de enero: seis hombres enmascarados a bordo de una lancha secuestraron a ocho pescadores malayos frente a Sabah (Malasia). Al día siguiente serían encontrados tres de ellos por las autoridades malayas. Filipinas y Malasia desplegaron varias patrullas marítimas para intentar localizar al resto de secuestrados. Uno de los pescadores murió en el enfrentamiento entre fuerzas militares filipinas y los secuestradores en septiembre de ese mismo año. Los cuatro pescadores restantes no fueron encontrados.

También destaca el ReCAAP que el arresto y enjuiciamiento de los asaltantes tiene un efecto disuasorio importante y pone como ejemplo que, desde las detenciones ocurridas en abril en India, en concreto, en el área de Gujarat y el fondeadero de Alang, no se han vuelto a reportar incidentes allí. Por ello, considera crítico que desde los buques se reporten rápidamente los incidentes a los estados costeros con el fin de que puedan dar una respuesta ágil a los mismos.

### 3.2.2. Indonesia

Indonesia es, desde hace años y junto a Nigeria, el país más afectado por los incidentes de piratería y robo a mano armada en el mar. Según el IMB, entre los años 2017 y 2020 la mayor parte de los ataques en zonas portuarias ocurrieron en determinados puertos indonesios: Muara Berau (28 incidentes), Pulau (12 casos), Dumai (10) o Belawan (8). La respuesta de las autoridades indonesias ha sido poner en marcha 10 áreas seguras, que incluyen algunos de los puertos más castigados. Indonesia recomienda a los barcos fondear o esperar un ataque en esos puntos dado que de esa forma puede maximizar los recursos disponibles, conduciendo patrullas regulares en dichas áreas.

También suelen verse afectados los puertos filipinos de Manila y Batangas. Sin embargo, el puerto bangladés de Chittagong ha desaparecido estos últimos años de las estadísticas de incidentes gracias a los esfuerzos de las autoridades locales.

### 3.2.3. Secuestros de tripulaciones

En los últimos años se han producido varios secuestros que nos recuerdan el modus operandi de los piratas africanos.

El 23 de junio de 2017 el petrolero CP 41 de bandera tailandesa fue secuestrado mientras navegaba a unas 33 millas de Kuantan (Malasia). Seis piratas a bordo de una lancha rápida lograron abordar el mercante. Secuestraron a la tripulación y dañaron el sistema de comunicaciones y de navegación del barco. Llevaron el buque a un lugar desconocido donde descargaron parte de la carga de diésel, que transfirieron a otro barco. Tras robar los bienes de la tripulación, la liberaron y huyeron (The Straits Times, 2017).

El 6 de septiembre del mismo año el petrolero, también tailandés, MGT 1 fue secuestrado a unas tres millas de la isla malaya de Pulau Yu. Varias personas lograron abordar el buque mientras navegaba y desconectaron el Sistema de Identificación Automática para evitar su localización. Las autoridades malayas

despacharon dos embarcaciones y un helicóptero logró localizar el buque, el cual navegaba con otro abarloado al mismo. Los piratas ya habían logrado transferir un millón de litros (de los 2,2 millones que portaba el barco). Ante la presencia del helicóptero, tres personas huyeron en una lancha. Un equipo militar abordó el mercante y logró detener a diez piratas, escoltando, a continuación, al petrolero a un puerto seguro. La investigación derivó en el arresto del cerebro de la operación, Heinrick Piterson Parera, detenido en un hotel de Johor (Malasia) en el que había reservado una habitación antes del secuestro y desde la cual estaba rastreando online el Sistema de Identificación Automática del MGT 1. Los diez piratas indonesios detenidos fueron condenados a 16 años de prisión (Amahlo-Suritec, 2017).

Tanto el secuestro del CP41 como el del MGT 1 tienen características similares. Los dos ocurrieron por la noche y a apenas unas 70 millas de distancia. Los dos buques eran pequeños petroleros de menos de 100 metros de eslora que transportaban combustible. Y en ambos casos los asaltantes hablaban indonesio.

Este tipo de secuestros se asemeja a las acciones de los piratas nigerianos por dos razones: los delincuentes son capaces de manejar el barco y el objetivo es similar: robar la carga (crudo, combustible) y traspasarla a otro buque para posteriormente venderla en el mercado negro.

### 3.2.4. Filipinas

Aunque en el Sudeste asiático prácticamente tres de cada cuatro incidentes ocurren en Indonesia, esta tendencia se rompió, en parte, en el año 2017, debido a un notable incremento de ataques piratas y terroristas en aguas filipinas (figura 3). Cabe recordar que el grupo terrorista filipino Abu Sayyaf, surgido en la década de 1990 como una escisión del Frente Moro de Liberación Nacional (FMLN), sigue activo y no ha dudado de desplegar sus acciones en el ámbito marítimo. Por ejemplo, secuestrando turistas occidentales por los que pedir un rescate o realizando ataques contra buques como la explosión el 27 de febrero de 2004 del Super Ferry 14, que se cobró la vida de 116 personas.

Ante los asaltos ocurridos en 2017, las autoridades respondieron de inmediato con la puesta en marcha, ese mismo año, de dos corredores de seguridad en la zona para hacer frente a los ataques piratas: uno de ellos gestionado por la guardia costera filipina y otro por la marina malaya.

En junio de 2017 Filipinas también anunció la creación de un corredor de seguridad para los barcos que atraviesan el golfo del Moro y el estrecho de Basilán, que separa la isla del mismo nombre (base del grupo terrorista Abu Sayyaf) y la península de Zamboanga. El éxito del corredor fue inmediato: desde su puesta en marcha no se produjo ningún incidente en el área.

Asimismo, en marzo de 2018 la Guardia costera filipina decidió el embarque de agentes de seguridad en los buques que naveguen por las zonas de alto riesgo en el golfo del Moro para hacer frente a piratas y terroristas (Rappler, 2018).

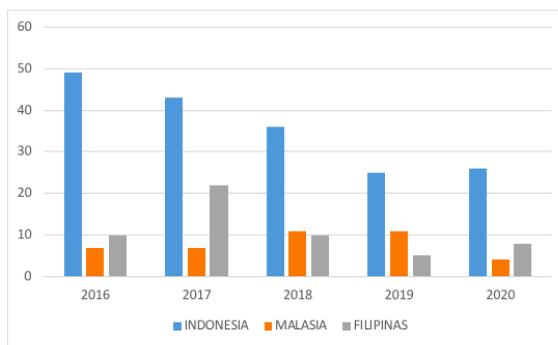


Figura 3. Ataques piratas en el Sudeste asiático en Indonesia, Malasia y Filipinas (2016-2020). Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del IMB.

Con todo, el IMB resalta los incidentes surgidos en los estrechos de Singapur en 2019 (12 incidentes) y 2020 (23 incidentes), en especial durante la noche. Se cree que muchos de los casos no se reportan y que uno o varios grupos estarían operando en la zona atacando buques que se encuentran de paso, incluidos remolcadores y gabarras. Más del 90% de los mismos resultaron exitosos dado que los asaltantes lograron abordar el barco.

### 3.3. América

#### 3.3.1. Situación actual

El Caribe es una de las regiones con mayor tráfico marítimo del planeta, debido a la existencia del Canal de Panamá, atravesado por unos 13.000 barcos cada año (Canal de Panamá, s.f.). Junto al canal, el tráfico de mercantes se concentra también en la costa venezolana y en el golfo de México debido a la producción de hidrocarburos.

En estos últimos años los tres puntos críticos en el nuevo continente son Perú, México y Venezuela, aunque por diferentes razones. El área de Sudamérica y el Caribe se ve afectada por casi una treintena de incidentes anuales, según el IMB. Sin embargo, Stable Seas reporta que el área casi triplicó el número de incidentes entre 2016 (27 casos) y 2017 (71 incidentes). Desde entonces mantiene cifras por encima de los 80 asaltos. Apenas se reportan casos de secuestros. Más bien se trata de intentos de robo, en ocasiones a mano armada, siempre nocturnos, que se producen en barcos (mayoritariamente, yates y pesqueros) fondeados en puertos de Venezuela, San Vicente y las Granadinas, Colombia y Santa Lucía (Figura 4).



Figura 4. Incidentes de robo a mano armada y piratería reportados en Latinoamérica y el Caribe (2017-2020), según IMB y Stable Seas. Fuente: Elaboración propia.

En el caso de Perú el puerto de Callao ha sufrido 24 incidentes entre los años 2017 y 2020. Estos asaltos están protagonizados por ladrones (a veces, enmascarados), armados con cuchillos y machetes, que realizan ataques nocturnos mientras los barcos permanecen fondeados o atracados en los muelles. Es habitual que utilicen embarcaciones para acercarse a los buques y el objetivo suele ser robar bienes de la tripulación, parte de la carga o del equipo del barco.

#### 3.3.2. Plataformas petrolíferas en México

Recientemente han aparecido reportes de incidentes relacionados con la piratería en áreas menos habituales. Por ejemplo, Petróleos Mexicanos (PEMEX) ha denunciado la comisión de decenas de actos de piratería contra sus plataformas situadas en el golfo de México. Las cifras se han venido incrementando desde 2017 (Forbes, 2020) hasta el punto de que el Departamento de Estado de Estados Unidos lanzó una alerta ante la gravedad de la situación (U.S. Embassy Mexico City, 2020).

De hecho, un inspector de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte Marítimo reportó que entre los años 2016 y 2019 se habían producido unos 600 incidentes en el triángulo formado por Ciudad del Carmen, Campeche y Dos Bocas. Si en 2016 contabilizaron 48 casos, las cifras escalaron a 147

en 2017, alcanzando casi 200 en 2018 y 164 hasta septiembre de 2019 (Maritime Herald, 2019). Pero lo cierto es que se trata de cifras que no han podido ser confirmadas por las fuentes habituales de registro de incidentes de seguridad marítima.

También cabe citar los últimos casos ocurridos en el año 2020 en México, en concreto, en las proximidades del puerto de Dos Bocas y junto a algunas plataformas petrolíferas. En este caso, cabe reseñar que los asaltantes actúan de noche y consiguen abordar los buques. Portan armas de fuego, que no dudan en disparar contra el barco, lo que obliga a la tripulación a encerrarse en una ciudadela. En uno de los casos un miembro de la tripulación resultó herido de un disparo en su rodilla y los asaltantes huyeron tras llevarse equipamiento de alto valor y robar a la tripulación (IMB, 2020).

En algunos casos los asaltantes utilizan embarcaciones propias de los pescadores locales para aproximarse a las plataformas de forma discreta. Su objetivo son los equipos electrónicos, luces de navegación... Incluso se ha reportado el desmantelamiento de dos helipuertos (Reza, 2019). El área más afectada es la conocida como Sonda de Campeche donde México dispone de más de 100 plataformas petrolíferas en las que viven unas 5.000 personas. También se han reportado casos en que los delincuentes recogen información e inteligencia gracias a informadores que suelen ser pescadores locales, personas que se han quedado sin empleo en las plataformas o empleados de las mismas.

### 3.3.3. Venezuela: nuevo foco de inseguridad

El colapso económico de Venezuela ha venido a complicar el panorama de seguridad marítima en la región. Una caída media de su PIB en los años 2016 y 2017 de un 16%, casi un 20% en 2018, un 35% en 2019 y un 25% en 2020. La inflación se encuentra disparada con una dramática subida del 65.000% en 2018 (Statista, 2021) y la producción de petróleo ha caído en los últimos años más de la mitad: de 2,6 millones de barriles a 1 millón entre 2015 y 2019 (OPEC, s.f.). Un dramático informe de 2017 elaborado por la Encuesta Nacional de Condiciones de Vida en Venezuela (Encovi) alertaba de que 6 de cada 10 venezolanos habían perdido ese año una media de 11 kilos de peso debido a la malnutrición (Landaeta-Jiménez, Cuenca, Ramírez y Vásquez, 2018). Se calcula que entre los años 2017 y 2019 aproximadamente 1,7 millones de venezolanos han entrado en Colombia, de los que 900.000 no estarían regularizados. En febrero de 2021 el presidente colombiano, Iván Duque, anunciaba una regularización de los mismos (Semana, 2021).

En este contexto han aparecido algunas reacciones que ya habíamos vivido, por ejemplo, en aguas somalíes. Hace un par de décadas Venezuela albergaba la cuarta mayor flota atunera del planeta. Hoy, nos encontramos con pescadores que, aprovechando su conocimiento del medio marítimo, se dedican a la piratería y al contrabando, actividades mucho más rentables. Algunos de ellos también consumen drogas para armarse de valor, lo que nos recuerda al khat que consumen los piratas somalíes 12.000 kilómetros al este de Caracas.

Entre los años 2014 y 2019 el IMB ha contabilizado 39 incidentes de piratería en aguas venezolanas, lo que confirma la correlación entre contexto socioeconómico e incremento de la inseguridad. La mayoría de las acciones se concentran en dos puertos: José y La Cruz. Sorprende el hecho de que más del 80% de los asaltos hayan logrado su objetivo: robar bienes de la tripulación o parte de la carga del barco. En 2020 no se ha reportado ningún incidente en Venezuela por parte del IMB. Según Stable Seas, la reducción de incidentes en Venezuela puede deberse a varios factores entre los que destaca: el aumento de la seguridad en los puertos venezolanos para evitar que llegue ayuda humanitaria desde las islas de Aruba, Bonaire y Curazao; las sanciones norteamericanas impuestas a petroleros y empresas que transportan petróleo a Cuba y, sobre todo, la presencia de efectivos militares venezolanos en 15 petroleros de la compañía estatal Petróleos de Venezuela (PDVSA) ante el temor de que se negasen a transportar crudo a Cuba. Este hecho explicaría el descenso de robos a mano armada en la zona de Anzoátegui (One Earth Future, 2020).

Probablemente, el caso de piratería más dramático en esta zona se produjo el 27 de abril de 2018 cuando una veintena de pescadores guyaneses que faenaban en cuatro embarcaciones en Surinam fueron asaltados

por piratas con una extrema violencia. Varios fueron quemados con aceite hirviendo y arrojados por la borda. Sólo lograrían sobrevivir cuatro de ellos (Olmo, 2018).

Algunos de los pescadores venezolanos son contratados por los narcotraficantes y ladrones como informadores. Y avisan a los criminales de que otros compañeros de pesca acaban de salir a faenar para que los asalten a cambio de una comisión sobre lo robado. Han aparecido así nuevos piratas enmascarados con armas automáticas y unas cajas de hielo en las que pueden conservar la pesca que sustraen. En ocasiones, disparan a los pescadores para obligarles a saltar por la borda y robarles la embarcación. O les roban los motores y los dejan a la deriva. Los motores son muy apreciados por los narcotraficantes, necesitados de aumentar la potencia de sus propias embarcaciones. Incluso se ha producido algún secuestro rápido, al estilo de los que ejecutan los piratas nigerianos: en 2015 un pescador trinitense fue capturado por piratas en aguas venezolanas y liberado al cabo de pocos días tras el pago de un rescate de 46.000 dólares (Franklin, 2018). La mayoría de los asaltantes son venezolanos, aunque en 2018 y 2019 han sido arrestados ocho trinitenses por estas acciones.

También el mayor lago latinoamericano, el venezolano Maracaibo, se ha visto en los últimos años asediado por piratas. Se calcula que más de 5.000 personas salen a faenar en casi 1.700 embarcaciones con el objetivo de hacerse con la corvina, el pez más codiciado y rentable del lago (Ocando Alex, 2017). Varios pescadores mueren cada año a manos de los piratas, cuyo objetivo es robar los motores de sus embarcaciones. A continuación, lanzan a los pescadores por la borda. En octubre de 2018 una banda de piratas del lago fue capturada por las autoridades venezolanas, pero apenas dos semanas después otro grupo de piratas asesinaba a tres pescadores en el mismo lugar (Ocando Alex, 2019).

Según Stable Seas, en 2019 se han producido tres casos de secuestro en el canal de Colón, de 8,5 millas de ancho, que separa Trinidad de Venezuela. Las peticiones de rescate oscilaron entre los 12.000 y los 90.000 dólares por grupo e incluyen joyas, teléfonos inteligentes y motores para embarcaciones. Los secuestros duraron entre tres días y un mes.

Por último, cabe señalar que Brasil ha sido protagonista en los últimos años de varios incidentes de piratería poco habituales, dado que en sus aguas apenas se habían registrado asaltos entre los años 2012 y 2017. En concreto, el puerto de Macapa ha sufrido 11 de los 13 casos registrados en Brasil por el IMB entre los años 2018 y 2020. El modus operandi es casi siempre el mismo. Los asaltantes (entre 2 y 6 personas) se aproximan por la noche en una embarcación al buque, y, armados con cuchillos, acceden al mismo con la intención de llevarse lo que encuentren.

### 3.4. Impacto del coronavirus en la seguridad marítima

La llegada de la pandemia provocada por la COVID-19 parece estar afectando también a la seguridad marítima. Algunos fenómenos que se han vivido en estos últimos meses pueden afectar a la evolución de los incidentes de piratería y robo a mano armada. Respecto a 2019 el IMB ha constatado un aumento del 20% de los incidentes de piratería y robo a mano armada en todo el mundo en el año 2020; la Oficina de Inteligencia Naval norteamericana reporta un aumento de un 70%; un 13% en el caso de la Organización Marítima Internacional; un 17% para los incidentes en Asia según el ReCAAP y un 16% para los asaltos en el golfo de Guinea, según el MDAT-GOG.

En el ámbito presupuestario, algunos anuncios ya pronostican un recorte en las partidas dedicadas a Defensa. Por ejemplo, Indonesia anunció un recorte por la pandemia de 590 millones de dólares (un 7% del total), lo que afectará directamente a su marina, que ejerce un papel fundamental para hacer frente a la inseguridad marítima en el Sudeste asiático. También Tailandia dio a conocer una reducción de su presupuesto de 555 millones (un 8%) y otros países como Filipinas, Malasia o Vietnam plantearon recortes similares (Darmawan, 2020). En este contexto cabe prever la suspensión o cancelación de ejercicios conjuntos entre las marinas de la región que han demostrado ser muy eficaces en el pasado. Así ocurrió con el ejercicio Balikpapan

que iba a celebrarse entre el 4 y el 15 de mayo de 2020 con el fin de reunir fuerzas de Estados Unidos, Australia y Filipinas. El caso del Sudeste asiático es fácilmente extrapolable a otras latitudes en las que se prevé una situación similar con reducciones presupuestarias directamente vinculadas a la seguridad marítima.

La reducción del comercio global achacable a la pandemia está provocando un menor crecimiento económico lo que, a su vez, derivará en un aumento del desempleo y la pobreza. En este contexto es previsible un incremento de las acciones oportunistas relacionadas con la piratería marítima en ciertas regiones del planeta. En particular, en aquellas en las que se producen pequeños actos de robo a mano armada en el mar.

Son incidentes que, de no ser oportunamente enfrentados, pueden animar a los delincuentes a cometer actos más graves. De hecho, puede achacarse, en parte, al coronavirus el hecho de que se hayan doblado los ataques piratas en Asia en los seis primeros meses de 2020 con un total de 50 incidentes frente a 25 correspondientes al mismo periodo de 2019 (ReCAAP, 2020a).

Es una tendencia que ya se pudo constatar en el pasado: el ReCAAP reportó un incremento del 25% en los incidentes de piratería en 2010, apenas dos años después de que estallara la crisis financiera de 2008 (ReCAAP, 2011).

En ocasiones, estos delincuentes son pescadores a los que la piratería les permite lograr unos ingresos extras. O jóvenes desempleados que viajan a Indonesia u otros lugares buscando trabajo, como señala Prins, investigador de la Universidad de Tennessee (Martín, 2020). Prins advierte que la depresión económica también puede derivar en una menor contratación de marineros en los buques, lo que, a su vez, afectará a la capacidad de vigilancia frente a los delincuentes.

Respecto a África las previsiones sobre el impacto de la pandemia en el continente no son nada halagüeñas de acuerdo con un reciente informe publicado por el prestigioso think tank sudafricano Institute for Security Studies (Cilliers, Oosthuizen, Kwasi, Alexander, Pooe, Yeboua y Moyer, 2020). De ahí que en el otro punto caliente de la piratería a nivel global, el golfo de Guinea, podamos prever que el impacto del coronavirus en los sistemas sanitarios de la región afecte, a su vez, a los recursos dedicados a hacer frente a la inseguridad marítima.

De hecho, en los primeros meses de impacto de la pandemia se pudo constatar una extensión del radio de acción de los piratas en la región, llegando por el oeste a Costa de Marfil y por el sur a Gabón. Así se desprende de los mapas comparativos de la evolución de los incidentes entre enero y mayo de los años 2019 y 2020, aportados en el Gulf Of Guinea Oceans Governance Dialogue: Covid-Piracy, Coastal Communities, Needed Responses, celebrado el 8 de junio de 2020 (Centre For Maritime Law And Security Africa, 2020).

En el caso del continente americano tanto el IMB como la OMI reportaron un notable aumento de incidentes en el golfo de México justo en los inicios de la pandemia, en el mes de abril de 2020.

#### 4. Conclusiones

La piratería marítima está fuertemente instalada en las aguas del golfo de Guinea en sus diferentes formas. Aunque desde diversos sectores, en particular, los relacionados con la industria petrolera y las distintas asociaciones navieras se solicita, cada vez con más fuerza, un esfuerzo internacional para hacer frente a la delincuencia en la región (Clowes, 2021), el modus operandi de los criminales dificulta la puesta en marcha de medidas al estilo de las patrullas militares desplegadas frente a las costas de Somalia. Ningún país desea ver sus aguas territoriales surcadas por buques de guerra extranjeros. Y tampoco la comunidad internacional parece estar por la labor de promover un despliegue militar permanente. El embarque de vigilantes armados, que tan buenos resultados ha dado para la seguridad de buques y tripulaciones en el Índico occidental, tampoco es fácil de implementar en el golfo de Guinea ante las reticencias de algunos estados, que, por otra parte, obtienen ingresos alquilando a efectivos de sus marinas y guardacostas.

El Sudeste asiático es la región más afectada por la piratería y los robos a mano armada en el mar en dicho continente. A diferencia de lo que ocurre en otras áreas castigadas por este fenómeno delictivo, la cooperación regional es habitual. Por ejemplo, las agencias de inteligencia filipina y malaya suministran información crucial al IMB, en especial, en aguas del mar de Sulú y al este de Sabah. Este hecho es fundamental y explica el rápido despliegue de patrullas marítimas conjuntas de varios países desde el año 2005 o la puesta en marcha de corredores de seguridad, que han logrado reducir de manera notable los incidentes de piratería. Así se ha demostrado en el caso del estrecho de Malaca, donde no se reportan asaltos desde el año 2016.

A los tradicionales robos a mano armada que suelen reportarse en ciertos puertos de Latinoamérica y el Caribe se han sumado en los últimos años nuevos focos de inseguridad, destacando en particular las acciones sobre las instalaciones y buques relacionados con la industria petrolera mexicana. De igual forma, el dramático contexto socioeconómico venezolano ha derivado en un aumento de los actos de piratería y contrabando en sus aguas que afecta también a países vecinos como Trinidad o Surinam.

Aunque quizás sea aún un poco pronto para evaluar el impacto de una pandemia que aún no da muestras de retroceder, parece evidente que sus afecciones se hacen notar ya en el ámbito de la seguridad marítima. La combinación de un incremento de los niveles de pobreza derivados de la crisis económica generada por la pandemia con la previsible reducción en el despliegue de unidades navales hace prever, como así indican los últimos datos, un repunte en los incidentes de piratería y robo a mano armada en el mar.

Cómo citar este artículo / How to cite this paper

Ibáñez Gómez, F. (2021). Piratería marítima: estado de la cuestión. *Revista de Pensamiento Estratégico y Seguridad CISDE*, 6(2), 71-86. (www.cisdejournal.com)

## Referencias

- African Business (2012). Benin Reels Under Piracy Assault. African Business. (<https://bit.ly/3b1Y5Wn>).
- African Union (2012). 2050 Africa's Integrated Maritime Strategy. (<https://cutt.ly/ukXPAWE>).
- Amahlo-Suritec (2017). Piracy Report September 2017. (<https://is.gd/l7sL4c>).
- Bawumia, M.; Sumaila, U. R. (2014). Fisheries, Ecosystems and Piracy: A Case Study of Somalia. *Fisheries Research*, (157), 154-163. doi:10.1016/j.fishres.2014.04.009.
- Canal de Panamá (s.f.). Tráfico del canal de Panamá. Años fiscales 2017-2019. (<https://tinyurl.com/y5or3tvd>).
- Centre For Maritime Law And Security Africa (2020). Covid-Piracy, Coastal Communities, Needed Responses. Facebook. (<https://is.gd/AXyYcT>).
- Cilliers, J.; Oosthuizen, M.; Kwasi, S.; Alexander, K.; Pooe, T. K.; Yeboua, K.; Moyer, J. D. (2020). Impact Of COVID-19 in Africa. A scenario analysis to 2030. *Africa Report*, 24. (<https://cutt.ly/dkXPHoS>).
- Clowes, W. (2021). West Africa Pirates Spur Ship Lines to Seek Military Help. Bloomberg. (<https://bloom.bg/3afzFcv>).
- CORES (2020). Importaciones de crudo por áreas geográficas y países. (<https://tinyurl.com/yy7umqex>).
- Council of the European Union (2014). EU Strategy on the Gulf of Guinea. (<https://cutt.ly/lkXAfAY>).
- Darmawan, A. R. (4 de junio de 2020). Covid-19 and Indonesia's Maritime Security Challenges. Asia Maritime Transparency Initiative. (<https://tinyurl.com/yydyq45z>).
- DW (2021). Dutch court rules Shell liable for Niger Delta oil spills. DW. (<https://is.gd/94GyK4>).
- Ebiede, T. M.; Langer, A.; Tosun, J. (2020). Disarmament, Demobilisation, and Reintegration: Analysing the Outcomes of Nigeria's Post-Amnesty Programme. *Stability: International Journal of Security & Development*, 9(1), pp. 1-17. doi:10.5334/sta.752.
- Forbes (2020). 'Piratas' saquean Sonda de Campeche; van 5 ataques a petroleras en abril. Forbes. (<https://tinyurl.com/yygpmtep>).
- Fund for Peace (2020). Fragile States Index. (t.ly/xBm4).
- Franklin, J. (2018). Venezuelan Pirates Rule the Most Lawless Market on Earth. Bloomberg Businessweek. (<https://cutt.ly/NkXAn4J>).
- Hanke, S. H. (2020). What Are the World's Saddest (and Happiest) Countries?. *National Review*. (<https://cutt.ly/JkXAWiJ>).
- Ibáñez, F. (2012). Obstáculos legales a la represión de la piratería marítima: el caso de Somalia. *Revista CIDOB d'afers internacionals*, (99), 159-177.
- Interministerial Decree (2020). Concerning means of protection of ships in the territorial waters of Benin. (<https://cutt.ly/RkXAEVR>).
- International Maritime Bureau (2017). Piracy and Armed robberies against ships. 2017 Annual Report. (<https://tinyurl.com/y22cbu38>).

- International Maritime Bureau (2018). Piracy and Armed robberies against ships. 2018 Annual Report. (<https://tinyurl.com/y22cbu38>).
- International Maritime Bureau (2019). Piracy and Armed robberies against ships. 2019 Annual Report. (<https://tinyurl.com/y22cbu38>).
- International Maritime Bureau (2020). Piracy and Armed robberies against ships. 2020 Annual Report. (<https://tinyurl.com/y22cbu38>).
- International Maritime Organization (2020). Piracy Reports. (<https://cutt.ly/pkXASeb>).
- Landaeta-Jiménez, M.; Cuenca, M. H.; Ramírez, G.; Vásquez, M. (2018). Las precarias condiciones de alimentación de los venezolanos. Encuesta Nacional de Condiciones de Vida 2017. Anales venezolanos de nutrición, (31), 13-26.
- Liss, C. (2014). Assessing Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia: Trends, Hotspots and Responses. Peace Research Institute Frankfurt (PRIF) 2014.
- Mak, J. N. (2006). Unilateralism and Regionalism: Working Together and Alone in the Malacca Straits. In G. G. Ong-Webb, Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits (pp.134-162). ISEAS Publishing: Singapur.
- Maritime Domain Awareness for Trade-Gulf Of Guinea (2020). Reports. (<https://cutt.ly/1kXALk3>).
- Maritime Herald (2019). Urgent Measures Need To Be Taken To Stop Campeche Pirate Attacks On Oil Platforms. Maritime Herald. (<https://tinyurl.com/yvylzsch>).
- Martin, L. (2020). Coronavirus: Piracy incidents double across Asia during pandemic. BBC News. (<https://bbc.in/3b2jrmW>).
- Murphy, M. N. (2007). Contemporary Piracy and Maritime Terrorism: The Threat to International Security. Routledge: Londres.
- Ocando Alex, G. (2017). "Tengo miedo... si te agarran, te matan": los piratas del lago Maracaibo y la peligrosa búsqueda de la corvina, el pez "dorado" de Venezuela. BBC Mundo. (<https://cutt.ly/GkXAMB2>).
- Ocando Alex, G. (2019). Piratas en Venezuela acechan el lago más grande de América Latina. VOA. (<https://is.gd/yzGpia>).
- Odalonu, H. P. (2015). The Upsurge of Oil Theft and Illegal Bunkering in the Niger Delta Region of Nigeria: Is There a Way Out?. Mediterranean Journal of Social Sciences (6), 563-573.
- Office of Naval Intelligence (2020). Worldwide Threats to Shipping Reports. (<https://is.gd/rnXvic>).
- Olmo, G. D. (2018). La "gran masacre" de Double Highbush, el ataque pirata que aterrizó a los pescadores de Surinam. BBC Mundo. (<https://bbc.in/3tYJOCf>).
- One Earth Future (2018). The State of Maritime Piracy 2018. Assessing the human cost. (<https://cutt.ly/3kXB8Y1>).
- One Earth Future (2020). The State of Maritime Piracy 2019. Assessing the human cost. (<https://bit.ly/2LMEiRZ>).
- OPEC (s.f.). OPEC Members' crude oil production. (<https://tinyurl.com/y25dnkv6>).
- Organización Marítima Internacional (2016). "El transporte marítimo: indispensable para el mundo", seleccionado como lema del Día marítimo mundial de 2016. (t.ly/DBZe).
- Port Authority of Douala (2019). Information notice of 22 August 2019. (<https://bit.ly/3qmVpcm>).
- Rand Corporation (2009). Countering Piracy in the Modern Era. (<https://cutt.ly/jkXAyVp>).
- Rappler (11 de marzo de 2018). PH Coast Guard deploys marshals for Mindanao-bound vessels. Rappler. (<https://is.gd/ulHmVO>).
- ReCAAP (2011). Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia. Annual Report. January-December 2011. (<https://t.ly/Dvcy>).
- ReCAAP (2020a). Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia. Half Yearly Report. January-June 2020. (<https://is.gd/C3OaqM>).
- ReCAAP (2020b). Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia. Annual Report. January-December 2020. (<https://bit.ly/3piVaNf>).
- Reza, A. (2019). Suben 310% ataques piratas a las plataformas de Pemex. Milenio. (<https://cutt.ly/PkXSfxO>).
- Semana (2021). Venezolanos en Colombia: abecé para regularizar su situación en el país. Semana. (<https://bit.ly/2NsFdY8>).
- Sobrino Heredia, J. M. (2008). Piratería y Terrorismo en el Mar. In Cursos de derecho internacional y relaciones internacionales de Vitoria-Gasteiz. Vitoria (España). (<https://is.gd/1vc6gC>).
- Statista (2021). Venezuela: Inflation rate from 1985 to 2022. (<https://tinyurl.com/ybf8anss>).
- Tattersall, N. (19 de junio de 2008). Nigeria attack stops Shell's Bonga offshore oil. Reuters. (<https://reut.rs/3ahTShV>).
- The Straits Times (26 de junio de 2017). Pirates rob Thai oil tanker of 1.5 million litres of diesel in Malaysian waters. The Straits Times. (<https://is.gd/1Yj0Og>).
- The World Bank Group (2021). Fuel exports (% of merchandise exports) – Nigeria. (<https://bit.ly/3tXumGI>).
- THISDAY (1 de noviembre de 2019). As NPA Moves to Stop \$133.28m SAA Fees. THISDAY. (<https://tinyurl.com/y294rmv5>).
- UNCTAD (2020). COVID-19 and maritime transport: Impact and responses. (<https://cutt.ly/0kXSESQ>).
- U.S. Embassy Mexico City (2020). Security Alert. (<https://tinyurl.com/y58c8sv8>).
- U.S. Energy Information Administration (2017). World Oil Transit Chokepoints. (t.ly/xa4q)
- Wilson, G. The Nigerian State And Oil Theft In The Niger Delta Region Of Nigeria. Journal of Sustainable Development in Africa (16). (<https://tinyurl.com/yy57e5nd>).
- World Data Lab (2021). World Poverty Clock. (<https://tinyurl.com/y25vkg8z>).
- World Maritime News (11 de julio de 2019). Nigeria Introduces New Bill to Tackle Rampant Piracy. World Maritime News. (<https://is.gd/puijyP>).
- Young, A. J. (2007). Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia: History, Causes and Remedies. ISEAS Publishing: Singapur.