

# Efectos de la piratería moderna

ÁNGEL GARCÍA SÁNCHEZ  
Teniente Coronel de Aviación

Hasta hace unos años, parecía que la piratería había sido borrada de este mundo de tecnología y comunicación instantánea. Como las palomas mensajeras y los exploradores solitarios, de alguna manera tenía un carácter romántico y aparecía sólo en las páginas de novelas y en las escenas de películas de aventuras. Los pocos casos que tenían lugar cada año en el Estrecho de Malaca y en la costa nigeriana estaban destinados a desaparecer pronto y el delito internacional de piratería estaba cayendo en el olvido en los manuales de ley marítima.

En los últimos años, sin embargo, el aumento exponencial del volumen del comercio internacional y la presencia de un "Estado fallido" en Somalia ha llevado al resurgimiento de dicha actividad, cuya organización alcanzó un punto preocupante en 2008. Lejos de la época en que el Océano Índico era el camino más seguro en la ruta comercial entre Oriente y Occidente, los actos de piratería en el área entre el Estrecho de Ormuz, el Golfo de Adén y el Mar Rojo han crecido a un ritmo constante.

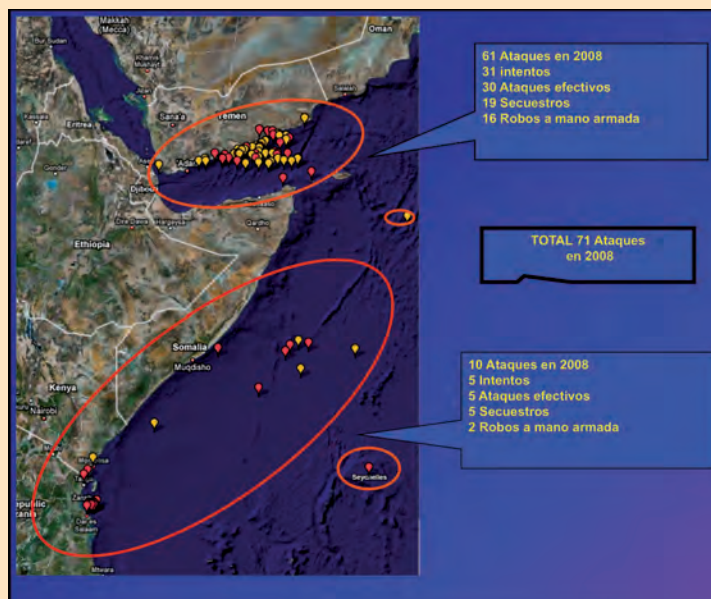
La preocupación ha aumentado porque los piratas han incrementado progresivamente su capacidad y medios tecnológicos, abandonando los pequeños barcos que usaban antes y operando ahora con auténticos cargueros. La crueldad de los ataques ha sido proporcionada con los medios de los que disponen, ahora con fusiles AK-47 y granadas propulsadas por cohetes. Por lo tanto, los rescates han crecido en consonancia y han pasado de una media de 500.000 dólares USA en 2007 hasta colocarse entre el millón y los ocho millones de \$ USA al año siguiente<sup>1</sup>.

La base principal de esta actividad ha sido identificada en el noreste de Somalia, en la región semiautónoma de Puntlandia, una de las zonas más desfavorecidas de uno de los países más pobres del mundo. Como ya se ha indicado con anterioridad, una pobreza atroz y la ausencia de cualquier gobierno respetado parecen ser una de las causas principales del fenómeno, ya que la piratería constituye allí la manera más rápida (a veces la única) que tienen los jóvenes de llevar comida a su casa y elevar su estatus y prestigio. A pesar de que las quejas contra la pesca ilegal desempeñaron un papel muy importante en la formación del movimiento en los noventa, el portavoz oficial de los piratas admite casi ingenuamente que su motivación no es otra que el dinero<sup>2</sup>.

Muy arraigado en los problemas locales, este tema ha asumido importancia mundial. En primer lugar dificulta el flujo del comercio, cuyo mantenimiento es considerado vital por los economistas y políticos para vencer rápidamente la crisis actual. Los precios de los seguros por transporte en la zona se han disparado y algunas compañías (el líder del mercado *Maersk* lo lleva haciendo desde noviembre de 2008) han comenzado a circunnavegar el Cabo de Buena Esperanza para evitar cualquier problema. Esto desencadenará a largo plazo un aumento de los precios de los bienes del comercio internacional que puede ser muy peligroso en medio de la recesión mundial.

Además, la zona es de importancia fundamental para el suministro mundial de energía, ya que una gran parte del petróleo procedente de los Estados del Golfo Árabe e Irán (aproximadamente el 30% de la producción total mundial) se mueve por esa área. La escalada de actos piratas —amenazando el suministro e incrementando los precios de los seguros— ha elevado el diferencial entre los costes de extracción y los precios del fuel, dañando a los consumidores y teniendo además efectos perjudiciales en toda la cadena de suministro. Esta situación ya

*Actos de piratería en el Golfo de Adén y en aguas próximas a Somalia durante 2008.*



<sup>1</sup>US Navy (2009), Detering pirates at Sea.

<sup>2</sup>The New Cork Times, 30 de septiembre de 2008.

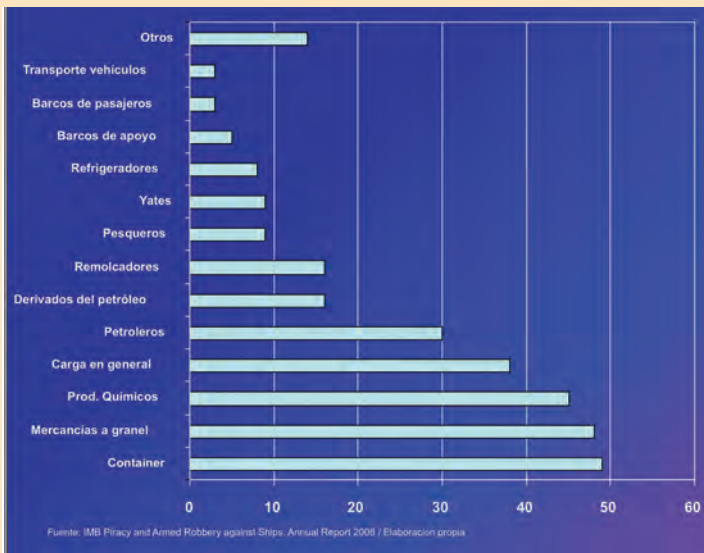
está conduciendo a una disminución de la explotación de las vastas y muy necesitadas reservas de gas natural, ya que su licuefacción y transporte por mar se ha vuelto costoso e inseguro. Por último, los bajos precios y el difícil acceso a los créditos oscurecen aún más la escena, ya que la industria apenas tiene el estímulo y la capacidad para desarrollar cadenas de suministro alternativas por oleoductos terrestres.

Ante este panorama, no es extraño que el Presidente de la Comisión Europea, Durao Barroso, expusiera en la Conferencia de Donantes para Somalia celebrada en Bruselas el 23 de abril de 2009<sup>3</sup>, que “la crisis de los piratas ha hecho sonar la alarma en la comunidad internacional, [...] y que se trata de un síntoma y no de la causa de los problemas profundos que vive el país”.

Los peligros derivados de la piratería moderna son complejos y abarcan múltiples facetas. En el nivel más básico los ataques constituyen una amenaza directa sobre la vida y bienestar de ciudadanos de una gran variedad de países. Aparte del riesgo de muerte o daños físicos, muchos de los que han sufrido un ataque de la piratería sufren considerables traumas mentales que le impiden volver a navegar de nuevo.

La piratería también tiene un impacto directo en términos de fraude y de robo de buques y mercancías que podrían minar la capacidad comercial marítima de los Estados. En la actualidad, según datos de la Oficina Marítima Internacional, el coste global de la piratería sobre la industria marítima se estima que puede estar entre los 8 y 14 billones de \$ USA.

*Tipos de barcos atacados por la piratería durante el año 2008.*



<sup>3</sup>La Conferencia de donantes para Somalia se celebró el 23 de abril de 2009 en Bruselas a instancias de Naciones Unidas y con la Comisión Europea como anfitriona. Asistieron más de 60 países y se aprobó la donación de 165 millones de euros destinados principalmente a financiar las fuerzas de paz africanas (AMI-SOM) y para formar policías en Somalia.

Desde el punto de vista político, la piratería puede jugar un papel significativo en el deterioro de la legitimidad de los gobiernos de los países del Cuerno de África debido al aumento de la corrupción entre los funcionarios y políticos gubernamentales electos.

Por consiguiente, existen profundas e importantes razones por las que la comunidad internacional necesita prestar atención al problema de la piratería y a sus consecuencias. Estas básicamente podrían dividirse en las siguientes áreas:

- a) Influencia de la piratería en la economía y comercio internacional.
- b) Amenaza a la entrega de ayuda humanitaria y al medioambiente.
- c) Potencial financiación y relación con el terrorismo.

### EFFECTOS SOBRE LA ECONOMÍA Y COMERCIO INTERNACIONAL

La piratería constituye una seria amenaza no sólo para aquellos sectores que se dedican a la pesca y al comercio y tráfico marítimo, sino también para la economía de la comunidad internacional. En la actualidad alrededor de 23 navíos de diferentes nacionalidades con más de 300 tripulantes se encuentran en manos de los piratas. Es raro el día que no aparece en los medios de comunicación algún incidente relacionado con la piratería en el área del Cuerno de África.

Desde el punto de vista económico y comercial, alcanzar un grado efectivo de seguridad marítima es fundamental. Alrededor del 90% del comercio mundial se realiza a través del mar. Cerca de 70 barcos diarios (21.000 al año) transitan por las aguas del Golfo de Adén, de los que aproximadamente unos 15 son grandes petroleros. El 30% del petróleo que va al mercado europeo atraviesa esa zona y el Mar Rojo.

Los piratas rara vez eligen los barcos a atacar al azar, normalmente su elección va encaminada a aquellos buques cuya carga es más valiosa para que haya mayor probabilidad de obtener un buen rescate y un mayor beneficio. Los datos del informe del año 2008 del IMB sobre los tipos de barcos que han sido objeto de la piratería, señalan que el mayor número de actos de piratería lo han sufrido los buques container, grandes cargueros, petroleros y buques de transporte de productos químicos.

La amenaza y los efectos de la piratería sobre los petroleros están haciendo que muchas compañías estén tomando medidas para aumentar la seguridad de sus buques. Muchas de ellas, incluso se están planteando el cambiar de ruta a pesar de que éstas serían más largas. También, paralelamente, al haber aumentado el riesgo, las primas de seguros que deben pagar son mucho mayores<sup>4</sup>. Todas estas circunstancias derivadas de la piratería marítima pue-



den hacer que el precio del petróleo se incremente, con el consiguiente impacto negativo sobre la economía mundial. Y en esta época de grave crisis económica y financiera, la comunidad internacional no está dispuesta a asumir más riesgos y, es por ello, por lo que se está tomando en serio el problema de la piratería en el mar.

Otro problema consiste en el efecto que la piratería está teniendo sobre las flotas pesqueras de diversos países que faenan en las aguas del Cuerno de África, entre ellas las de España<sup>5</sup>. No sólo existe la amenaza de que se produzca un secuestro de los barcos pesqueros con el consiguiente peligro para las vidas de los marineros, sino que además, el pago del rescate supone una gran pérdida económica para las empresas pesqueras y armadores.

La continua amenaza de la piratería incrementa el coste del comercio y transporte marítimo a través de un amplio campo de efectos directos e indirectos:

a) Efectos directos. Los principales efectos directos de la piratería sobre el comercio y tráfico marítimo se pueden resumir en:

- Retrasos causados por las maniobras evasivas para eludir los ataques de la piratería.
- Daños sobre el barco y la carga.
- Pérdida de seguridad, del alquiler y de dinero en efectivo.
- Pérdida de la carga.
- Pérdida de operatividad durante el ataque y el proceso de investigación.
- Pérdida del barco a causa del secuestro.
- Secuestro y pago de rescate por el barco y la tripulación.
- Costes de investigación.

<sup>4</sup>En mayo de 2008 la aseguradora londinense Lloyds designó al Golfo de Adén como una zona de "riesgo de guerra" y sujeta a una prima especial en el seguro de las embarcaciones.

<sup>5</sup>Secuestro del barco Playa de Bakio el 20 del año 2008 y el del atunero Alakrana ocurrido el 2 de octubre de 2009.

- Costes de negociación y entrega de dinero.
- Penalizaciones contractuales debido al retraso de la entrega de la carga.

b) Efectos indirectos:

- Costes de seguridad.

Para minimizar el riesgo, las compañías navieras tienen costes añadidos de transporte debido a las medidas de seguridad adicionales. La piratería fuerza a los barcos a tomar medidas caras, tales como contratar guardias de seguridad privados, entrenar a la tripulación en equipos y tácticas de defensa, etc.

- Costes de seguros.

En ciertas regiones, los costes de los seguros pueden incrementarse debido a la amenaza de la piratería. Los propietarios de los buques y de la carga normalmente tienen un seguro contra los ataques de los piratas, pero nada más producirse un ataque por la zona, las aseguradoras triplican las primas de seguros para los siguientes transportes marítimos.

- Cambio de rutas comerciales.

Un posible efecto podría ser que las compañías navieras evitasen navegar por las áreas susceptibles de recibir ataques de la piratería u otros grupos armados. Los procedimientos y medidas de precaución que emite la IMB para reducir los efectos de la piratería cambian continuamente.

- Arbitrariedad de la piratería.

El efecto de la piratería es especialmente peligroso para los mercados energéticos. La mayoría del petróleo y gas mundial son transportados por áreas susceptibles de piratería marítima, y un ataque contra los barcos que los transportan podría tener un efecto de incremento de la competencia en los mercados energéticos, incremento del precio del petróleo e incremento de los precios del resto de materias en general.

- Daño en la reputación.

Comerciar y hacer negocio en un ambiente de mucho riesgo podría llevar a una mayor inversión en primas de seguros. Además, el impacto de la pi-

ratería sobre las tripulaciones puede ser enorme: ataques, secuestros, daños, riesgo de muerte y otros traumas. Trabajar en tales circunstancias y ambiente será menos placentero y puede conducir a una menor cuota de mercado de la industria naviera.

### AMENAZA EN LA ENTREGA DE AYUDA HUMANITARIA Y PELIGRO MEDIOAMBIENTAL

El efecto de la piratería existente en las aguas somalíes desde finales de 2007 forzó al Programa Mundial de Alimentos (WFP) de la ONU a suspender provisionalmente el transporte y entrega de alimentos por vía marítima durante unos meses de 2008.

La piratería pone en peligro la prestación de asistencia humanitaria que llega por mar y que es vital para la subsistencia de los países del Cuerno de África. Según el WFP, además de los 7,2 millones de etíopes que actualmente reciben ayuda humanitaria de emergencia, Somalia requerirá al menos 185.000 toneladas de ayuda de alimentos en 2009, destacando que más del 90% de los artículos deberían llegar por mar, principalmente al puerto de Mombasa. La evaluación más reciente de la seguridad alimentaria, realizada en diciembre de 2008 y enero de 2009 por la Dependencia de Evaluación de la Seguridad Alimentaria de la ONU para la Agricultura y la Alimentación, confirma que más de 3 millones de personas seguirán necesitando asistencia humanitaria en Somalia.

La inseguridad alimentaria en la región, causados por la sequía y la inestabilidad, se ha visto reforzada por los altos precios de los alimentos y de los combustibles en la región. Los funcionarios del Programa Mundial de Alimentos, cuyos buques transportan miles de toneladas de alimentos mensualmente para el Cuerno de África, han informado que se ha convertido más caro el envío de ayuda a Mogadiscio y que la capacidad para prestar socorro se ha obstaculizado significativamente.

La continua amenaza de la piratería a los esfuerzos de socorro en curso se puso de manifiesto claramente en abril de 2009, cuando los piratas secuestraron el "MV Maersk Alabama" y atacaron el "MV Libertad Domingo", ambos de bandera estadounidense y contratados por el Programa Mundial de Alimentos para entregar ayuda humanitaria a la costa sureste de Somalia.

Finalmente, tampoco se puede olvidar el latente peligro de desastre medioambiental que se cierne sobre esa zona del Océano Índico como consecuencia de las acciones llevadas a cabo por los piratas, cuyo desenlace podría provocar una contaminación del ecosistema marino e incidir todavía más en la pobreza y en la necesidad de ayuda de los habitantes de la zona del Cuerno de África.

### FINANCIACIÓN Y RELACIÓN CON GRUPOS TERRORISTAS

El inestable Cuerno de África es el hogar de varios conflictos armados y el bandidaje armado constituye una amenaza común en gran parte de la región. El pequeño comercio de armas en el Cuerno de África y su potencial para provocar inestabilidad sigue siendo una importante preocupación para la

comunidad internacional. A pesar del embargo de armas sobre Somalia del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas establecido por la Resolución 733 (1992), observadores de este organismo han informado de la persistencia de violaciones del embargo en los últimos años como consecuencia de la llamada de varios Estados de la Unión Africana para el levantamiento del embargo, de forma que llegase armamento a las fuerzas del Gobierno de Transición somalí que lucha contra los insurgentes islamistas. Según la Resolución del Consejo de Seguridad 1851, "la falta de aplicación del embargo de armas [...] ha permitido el fácil acceso a las armas y municiones utilizadas por los

piratas y, en parte, el fenomenal crecimiento de la piratería".

También existe el temor y la posibilidad de que algunos de los ingresos procedentes de los pagos por la liberación de rehenes y los buques puedan ser utilizados para financiar una mayor afluencia de armas en la zona para los piratas o grupos terroristas. Algunos informes han hallado una conexión entre los piratas y los violentos extremistas de Al-Shabaab, catalogada como una de las organizaciones terroristas extranjeras por el Departamento de Estado de los Estados Unidos. Es indudable que la enorme (especialmente a nivel local) facturación de dinero generado por la piratería y su inevitable efecto goteo pueden ayudar a esta organización terrorista en su lucha contra el Gobierno Federal de Transición de Somalia y contra los ocupantes etíopes •

