

LA PIRATERÍA MARÍTIMA. UNA AMENAZA GLOBAL

Henrique PEYROTEO PORTELA GUEDES
Capitán de fragata de la Marina portuguesa



A sociedad actual está viviendo tiempos de grandes cambios, con permanentes transformaciones a nivel mundial, tanto en lo político como en lo económico, de modo que los acontecimientos en una región terminan impactando en otras regiones. El mundo se está volviendo pequeño, cada vez las fronteras son más reducidas y prácticamente no existen barreras geográficas. El recrudecimiento de la piratería marítima acaba siendo una consecuencia indirecta de todas estas transformaciones, que comúnmente llamamos globalización y que poco a poco se hacen sentir y tienen una influencia directa en nuestra sociedad. La piratería se está volviendo paulatinamente una amenaza a escala global, no tanto por el hecho en sí sino por la inseguridad que viene causando a todos los que andan en la mar, independientemente de la región del globo por donde navegan.

Actualmente, la preponderancia se reparte entre el continente africano y el sudeste asiático. En el primero el predominio está en el golfo de Adén, Somalia y aguas de Nigeria, y en el segundo prevalece en las aguas de Indonesia, Malasia, así como en los estrechos de Malaca y Singapur.

Normalmente, los sitios donde se registra el mayor número de actos ilícitos están asociados a los países con un nivel de pobreza elevado, inestabilidad gubernamental y escasa vigilancia costera en las proximidades de las rutas de navegación. Los piratas se aprovechan normalmente de la debilidad de sus Estados para llevar a cabo este tipo de actividad, que cada vez es más lucrativa y, hasta el momento, con pequeños riesgos asociados dado el vacío penal existente. Por lo regular tienen grandes posibilidades de quedar impunes. Esta forma fácil de ganar dinero ha hecho aumentar el número de los que buscan en la piratería el sustento personal e incluso la forma de enriquecerse.

El *modus operandi* de los piratas, así como los medios utilizados en los ataques a buques mercantes, ha evolucionado mucho, variando según el lugar

del globo donde éstos ocurran. Por ejemplo, en el Cuerno de África los piratas utilizan cada vez métodos más sofisticados, como teléfonos móviles, GPS y comunicaciones por satélite, y van armados con ametralladoras AK 47 y lanzagranadas, atacando a distancias cada vez mayores de la costa. En esta región del mundo el objetivo principal de los piratas es secuestrar el mayor número posible de buques para posteriormente obtener abultados rescates, del orden de millones de euros. Estos mismos actos en otras regiones tienen como objetivo principal robar bienes y dinero destinado a pagar los gastos del buque en puerto. Algunos armadores han optado por no correr riesgos con sus buques en el golfo de Adén en las navegaciones entre Asia y Europa o América y viceversa, optando por el cabo de Buena Esperanza. Prefieren dar la vuelta al continente africano (ruta más segura) a pasar por el canal de Suez (ruta más corta). Este aumento sustancial de la derrota obliga a un mayor número de días de navegación, lo que hace que los armadores se vean obligados a subir considerablemente el coste de los fletes, aumentando irremisiblemente el precio de las mercancías transportadas. Para hacernos una idea, un barco portacontenedores navegando desde Singapur a Vigo, atravesando el canal de Suez, a una velocidad media de 15 nudos, tardaría unos 20 días y recorrería 7.444 millas náuticas. Al mismo buque, la derrota por el cabo de Buena Esperanza le llevaría unos 30 días de navegación y 10.923 millas, es decir, 3.479 millas (6.443 km) y 10 días más de navegación, lo que significa un 50 por 100 más en tiempo y distancia.

En Somalia, la piratería se ha convertido en una profesión rentable en la que están involucradas más de un millar de personas que hacen de esta profesión su sustento. A pesar del esfuerzo internacional para contrarrestar el crecimiento de esta actividad con más de 50 buques de guerra en la región, los resultados aún están por debajo de lo esperado. A pesar de esto, no hay ninguna duda de que esta presencia naval no sólo ha funcionado como un buen elemento disuasorio, sino que también ha contribuido mucho a la protección de los mercantes que diariamente navegan en el golfo de Adén y aguas de Somalia. Con todo, la zona a patrullar es tan amplia que por más buques que se pongan jamás se conseguirá alcanzar el éxito total. Es evidente que para conseguir una reducción de los actos de piratería en la región es indispensable que los países que navegan por el golfo de Adén arreglen los mecanismos necesarios para ejercer su autoridad de Estado en la mar. Entretanto, para que eso pueda acontecer, es indudablemente necesario que Somalia, país de donde procede la mayoría de los piratas que actúan en esa región, deje de ser un Estado fallido y vuelva a tener un gobierno efectivo y que sus instituciones públicas sean una realidad. Para conseguir este objetivo tendrá que contar con la unión de esfuerzos a nivel internacional; de otra forma, con los escasos recursos actuales de este país, será una misión imposible.

Los números y las tendencias del año de 2009

En el último año, según el IMB (1) se registraron 406 actos de piratería en todo el mundo. De estos, 202 (49,8 por 100) resultaron ataques consumados y los 204 restantes quedaron sólo en tentativa. A pesar de haber sido el número de actos ilícitos del año pasado el más elevado desde 2003, éstos siguen siendo inferiores a los valores registrados en 2000 (469) y 2003 (445), años en los que hubo el mayor número de incidentes de las últimas dos décadas. De los 406 registrados, 131 (32,3 por 100) tuvieron lugar en el golfo de Adén y en el mar Rojo, 80 (19,7 por 100) en aguas de Somalia y 28 (6,9 por 100) en Nigeria, lo que indica que en estos tres lugares, pertenecientes al continente africano, tuvo lugar el 58,9 por 100 del total de estos actos. Al contrario de lo que muchos puedan pensar, los ataques apenas se dan en buques navegando, pues de los 202 consumados, 101 (50 por 100) tuvieron lugar fondeados y 16 (7,9 por

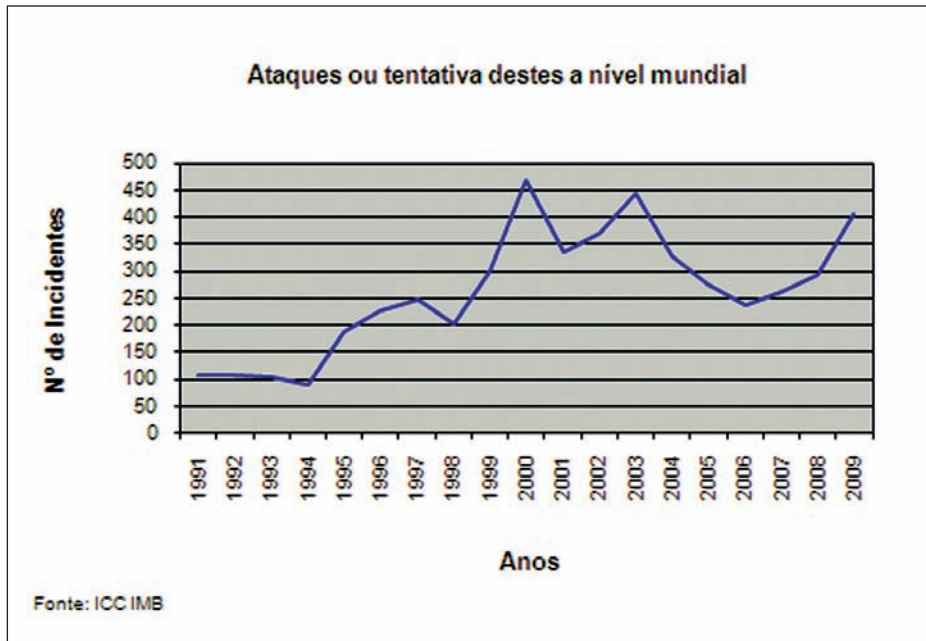


Figura núm. 1. Número anual de actos de piratería entre 1991 y 2009.

(1) El International Maritime Bureau (IMB) fue establecido por la Cámara Internacional de Comercio, organización internacional fundada en 1919 para promover y apoyar el comercio internacional y la globalización.

100) atracados. A nivel mundial, los puertos y fondeaderos con más incidentes están situados en las ciudades de Chittagong en Bangladesh y Lagos en Nigeria, con 17 y 15 respectivamente.

En 2009 hubo también un aumento muy significativo del uso de la fuerza, pues mientras que en el año 2008, de los 293 incidentes registrados, sólo en 139 (47,4 por 100) se utilizaron armas de fuego, el año pasado ese número aumentó a 240 (59,1 por 100), lo que nos muestra que los piratas se están volviendo más violentos en los abordajes a buques. A pesar de todo, el número total de navíos secuestrados fue idéntico al de 2008, o sea 49, que en 2008 significaba el 16,7 por 100 y en el año 2009 apenas un 12 por 100. Solamente los piratas somalíes secuestraron 46 buques (93,9 por 100) y 867 tripulantes (82,4 por 100). El 12 de febrero de este año aún seguían seis navíos y sus tripulaciones secuestrados desde 2009, esperando el pago del rescate para ser liberados.

El tipo de buques con mayor número de ataques son los graneleros, con un 26,8 por 100 (109) del total, seguidos de buques de transporte de productos químicos con 16,7 por 100 (68) y de contenedores con un 15,5 por 100 (63). El hecho de que estos tres tipos de buques sean los más afectados se debe a sus velocidades y altura de la obra muerta (2), pues los piratas seleccionan para sus ataques a buques con velocidades inferiores a 16 nudos y ocho metros de obra muerta.

Con relación a la nacionalidad de los barcos, los países más afectados son Panamá con 69 (17 por 100), Liberia con 38 (9,4 por 100) y Singapur con 32 (7,9 por 100). Un dato a señalar es que de los 69 buques de bandera panameña ninguno era de Panamá, pues todos utilizaban bandera de conveniencia.

Destacar que en este último año los piratas somalíes ampliaron su zona de actuación, efectuando ataques a lo largo de Kenia, Tanzania, Seychelles y Madagascar, entre otras zonas del océano Índico. El ataque más alejado de tierra hasta el momento se produjo a 1.050 millas al este de Mogadiscio (Somalia) el 11 de noviembre de 2009, resultando secuestrado el buque granelero M/V *Filitsa* de bandera de las islas Marshall. El IMB en sus recomendaciones sugiere a los armadores que sus buques naveguen a distancias superiores a 600 millas de la costa este de Somalia.

Somalia. Puntland como epicentro de la piratería

Somalia se encuentra geográficamente localizada al nordeste del continente africano, en la región denominada Cuerno de África, y posee una extensión

(2) La obra muerta es la parte del casco del buque que está por encima del agua.

de costa de unos 3.025 km. Las costas norte y este están bañadas respectivamente por las aguas del golfo de Adén y océano Índico, pasando por las primeras toda la navegación que va o viene del canal de Suez y por las segundas todo el tráfico que va o viene del cabo de Buena Esperanza.

Este país obtuvo la independencia el 1 de julio de 1960, siendo el último gobierno efectivo el liderado por el general Muhammad Siad Barre, caído en 1991. A partir de ese año Somalia se convirtió en un Estado fallido, debido esencialmente a la ausencia de un gobierno efectivo. Las instituciones públicas cesaron sus funciones y las Fuerzas Armadas fueron disueltas. La anarquía impera en casi todo el país, con excepción de las zonas Somaliland al noroeste y Puntland al nordeste, donde aun existen algunos resquicios de ley y orden. Últimamente Somalia está gobernada por el Gobierno Federal de Transición (3), establecido en octubre de 2004 en Mombasa (Kenia).

La población actual ronda los 10 millones de habitantes agrupados en cinco grandes familias de clase (*Hawiye, Isaak, Darod, Rahanwein y Dir*), que a su vez se subdividen en decenas de subclases. El país presenta una de las mayores tasas anuales de natalidad del mundo, que se estima en 44 nacimientos por cada 1.000 habitantes: como media, cada mujer somalí tiene entre seis y siete hijos. La población es joven, siendo la media de 17 años de edad y la esperanza de vida llega a los 50 años.

En Somalia existen varias células de piratería que colaboran activamente entre ellas. Cada célula está constituida por elementos del mismo clan. Se considera que el epicentro se encuentra en la región de Puntland e incluye elementos de las más diversas áreas de la sociedad local, como, por ejemplo, miembros del Gobierno y de las fuerzas de seguridad. Los grupos más importantes y profesionales están localizados en los distritos de Mudug y Nugaal situados al sur de Puntland y operan a partir de Xarardheere, Hobyó, Garacad y Eyl. En la parte norte de Puntland, en el distrito de Bari, también existen grupos de piratas activos que operan en Boosaaso y Caluula, pero éstos no se dedican en exclusiva a la piratería, sino que están involucrados en el narcotráfico y tráfico de personas. Los piratas de la región de *Mudug* pertenecen normalmente al clan de *Hawiye* y actúan en aguas de Somalia partiendo de Xarardheere, Hobyó y Garacad, a donde llevan normalmente los buques secuestrados. Los piratas de los distritos de Nugaal y Bary pertenecen al clan de *Darod* y actúan principalmente en el golfo de Adén partiendo de Eyl, Boosaaso y Caluula, llevando los buques secuestrados a la costa este, entre Eyl y Garacad.

(3) El actual presidente es Sharif Sheikh Ahmed desde el 31 de enero de 2009. El primer ministro es Omar Abdirashid Ali Sharmarke, desde el 13 de febrero de 2009.

Las operaciones navales. La piratería marítima en Somalia

La operación OCEAN SHIELD

Esta operación naval, llevada a cabo por la OTAN desde el 17 de agosto de 2009, es considerada como la contribución que la comunidad internacional está efectuando en beneficio de la seguridad de las rutas marítimas y comerciales en el Cuerno de África. Está bajo la responsabilidad del Joint Command Lisbon en Portugal, y el control táctico del día a día está atribuido al Allied Maritime Component Command en Northwood (Reino Unido). En esta operación la OTAN utiliza la Standing NATO Maritime Group1 (SNMG1), formada por buques de diferentes naciones aliadas y dedicado a la disuasión de la piratería en la región y a la protección de la navegación contra este tipo de actividades ilícitas. Su área de operación tiene un millón de kilómetros cuadrados, entre el golfo de Adén y la ensenada de Somalia.

Normalmente la SNMG1 actúa en el océano Atlántico y en el mar Mediterráneo en diferentes misiones y en los más variados escenarios en situaciones de paz, crisis o conflicto. La presencia de la OTAN en el Cuerno de África y sudeste asiático viene a demostrar la importancia que la Alianza da a la piratería marítima en estas áreas.

La operación OCEAN SHIELD viene a dar continuidad a las operaciones ALLIED PROTECTOR —que transcurrió del 24 de marzo al 16 de agosto del



Fragata *Alvares de Cabral*, que tomó parte en la Operación OCEAN SHIELD.

2009 con la participación de la SNMG1 — y ALLIED PROVIDER, que transcurrió del 24 de octubre al 12 de diciembre de 2008 en el mar de Arabia y que contó con la participación de la SNMG2.

La operación ATALANTA

Esta operación naval, llevada a cabo por la Unión Europea, es la primera realizada en el ámbito de la Política Europea de Seguridad y Defensa. Fue lanzada formalmente el 9 de diciembre de 2008 por un periodo de 12 meses. El 15 de junio de 2009, el Consejo de la Unión Europea decidió prolongar la misión un año más a partir del 13 de diciembre de 2009. Su principal misión es combatir la piratería a lo largo de la costa de Somalia, teniendo como soporte legal las condiciones fijadas por el derecho internacional aplicable, en particular por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y las resoluciones 1814 (2008), 1816 (2008), 1838 (2008) y 1846 (2008) del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas. Sus principales objetivos son:

- La protección de los buques del «Programa Mundial de Alimentos», que aseguran la ayuda alimentaria a las poblaciones más alejadas de Somalia.
- La protección de los buques mercantes vulnerables que navegan por las costas de Somalia.
- La disuasión, prevención y represión de los actos de piratería y asaltos a mano armada contra buques a lo largo de la costa de Somalia.

Para esta operación se ha empleado la European Union Naval Force, llamada normalmente Combined Task Force 465 (CTF 465). El mando operativo en tierra está a cargo del contralmirante Peter Hudson, de la Marina inglesa, en el Cuartel General de la OTAN en Northwood, situado al noroeste de Londres (Reino Unido). El mando de la fuerza en la mar, en el periodo comprendido entre diciembre de 2008 y el 6 de abril de 2009, estuvo a cargo del comodoro Antonios Papaioannou de la Marina griega. Posteriormente, hasta el 13 de agosto de 2009, fue el capitán de navío Juan Garat Caramé de la Armada española quien desempeñó estas funciones a bordo de la fragata española *Numancia*. En el momento de escribir este artículo, 22 de febrero de 2010, el mando de la fuerza estaba a cargo del contralmirante italiano Giovanni Gumiero.

También han contribuido con la CTF 465 buques y aeronaves de patrulla marítima del Reino Unido, Francia, Grecia, Suecia, España, Holanda, Alemania y Bélgica, entre otros.

La Marina portuguesa al más alto nivel en el Cuerno de África

Durante el año 2009, la Marina portuguesa participó al más alto nivel con las grandes marinas de otros países, bien por ejercer el mando de la Fuerza de la OTAN (SNMG1) o por haber estado presente en el Cuerno de África en la lucha contra la piratería. De hecho, la Marina portuguesa desempeñó un papel importante en el golfo de Adén y en la ensenada de Somalia, donde tuvo dos de las más importantes unidades navales destacadas: la fragata NRP *Corte Real*, que participó en la operación ALLIED PROTECTOR del 24 de marzo al 29 de junio de 2009, y posteriormente la fragata N. R. P. *Álvares Cabral*, que estuvo presente en la operación OCEAN SHIELD del 9 de noviembre de 2009 al 25 de enero de 2010. Estas dos unidades navales estuvieron integradas en la SNMG1, cuyo mando estuvo a cargo del contralmirante portugués José Domingos Pereira da Cunha, que tomó posesión en Ferrol el 23 de enero de 2009 y cesó en sus funciones el 25 de enero de 2010 en Muscat (Omán).

Durante su presencia en el Cuerno de África las fragatas portuguesas estuvieron involucradas en diversas misiones, de las cuales destacan: la escolta de elevado riesgo de navíos mercantes en el golfo de Adén a lo largo del corredor de tráfico internacional recomendado (IRTC) (4), la patrulla en aguas del Golfo y Somalia, y también la escolta de buques del «Programa Mundial de Alimentos» de la ONU. En el transcurso de estas misiones los navíos portugueses fueron llamados a hacer frente a situaciones reales de secuestro de buques mercantes y a salvaguardar la vida humana en el mar, con intervenciones dignas de reseñar por la forma brillante de llevarse a cabo. Se destaca la presencia de la fragata N. R. P. *Corte Real* en dos acciones sucesivas para evitar la tentativa de secuestro de los navíos M/V *Kition* y M/V *Maersk Phoenix*, respectivamente el 1 de junio y el 22 de junio de 2009, y la asistencia de ayuda humanitaria prestada al *Dhow Vishvakalyan* el 13 de junio de 2009. Por otro lado, la fragata *Álvares Cabral* también llevó a cabo con éxito acciones para evitar los posibles secuestros a un *dhow* y al pesquero español *Ortube Berria*, respectivamente el 19 y el 29 de noviembre de 2009.

Premio internacional otorgado a la fragata *Corte Real*

La Organización Marítima Internacional (IMO), en su sede de Londres, entregó el 23 de noviembre de 2009 a la fragata portuguesa *Corte Real* el «Award for Exceptional Bravery at Sea». Este premio le fue atribuido por la forma brillante como desempeñó su papel en la lucha contra la piratería a lo

(4) Del inglés *International Recommended Transit Corridor* (IRTC).



Equipo de abordaje del *Corte Real* a bordo del buque pirata (Foto: NRP *Corte Real*).

largo de la costa de Somalia, contribuyendo a salvaguardar la seguridad en aquella región del globo. Este galardón, creado por la IMO en el año 2006 con el objetivo de reconocer actos de «excepcional bravura» en acciones de salvamento de vidas y en la prevención de daños contra el medio ambiente marino, fue entregado por el secretario general de la IMO al comandante del buque, que estaba acompañado por el embajador portugués en Londres. La entrega de este premio a la fragata portuguesa vino no sólo a reconocer la valía de la dotación en el desempeño de la misión en la operación ALLIED PROTECTOR en el Cuerno de África, sino también a premiar y dignificar el esfuerzo de la Marina y del Estado portugués en la lucha contra la piratería.

BIBLIOGRAFÍA

Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual report 2009. United Kingdom. ICC: International Maritime Bureau (2010).
International Maritime Bureau. Disponible en [http:// www.iccc-ccs.org](http://www.iccc-ccs.org). Acceder en 022100FEV10.

N. de la R.—Artículo original en portugués, traducido por el capitán de navío Fernando de la Guardia Salvetti.