

# LA PIRATERÍA MARÍTIMA. UNA TRISTE REALIDAD SIN FINAL A LA VISTA

Henrique PEYROTEO PORTELA GUEDES  
Capitán de fragata de la Marina portuguesa



ON el fin de la Guerra Fría los océanos fueron ganando paulatinamente un gran protagonismo, se convirtieron en medios privilegiados para el transporte de los más variados productos, como el crudo, LPG (1), LNG (2), petróleo, carbón, trigo, calzado y automóviles, entre una interminable lista de diversos tipos de mercancías. La globalización, por otro lado, ha venido a dar un fuerte estímulo al comercio en general, y en particular a aquel que se desarrolla por vía marítima, el cual ya representa cerca del 90 por 100 del comercio global. El despuntar, en la última década, de nuevas grandes potencias, como China, India y Brasil, entre otras, ha producido un incremento considerable del número de buques mercantes como consecuencia de las nuevas necesidades de estos países, desde petroleros a buques portacontenedores, debido a las emergentes necesidades energéticas y a su mayor capacidad de exportación e importación.

Los factores anteriormente descritos han contribuido grandemente a que la región Indo-Pacífico se haya convertido en el epicentro del comercio marítimo mundial, lo que, unido a la fragilidad de muchos estados africanos y asiáticos de esa extensa región en lo que respecta a la vigilancia y seguridad de sus aguas, ha dado origen a zonas propensas a todo tipo de actividades ilícitas, tales como la piratería, el contrabando, la pesca ilegal, el tráfico de personas y el tráfico de armas, entre otras. No es de extrañar, por tanto, que según el IMB

---

(1) LPG. *Liquefied Petroleum Gas* (gas licuado del petróleo).

(2) LNG. *Liquefied Natural Gas* (gas natural licuado).

(3) The International Maritime Bureau (IMB) fue establecido por el International Chamber of Commerce, que es una organización internacional fundada en 1919 que trabaja para promover y apoyar el comercio internacional y la globalización.



Ataques o tentativas en el primer semestre de 2011.

(3), en el año 2010, en tan solo seis zonas, todas situadas en la región anteriormente reseñada, hayan ocurrido 330 (74,1 por 100) de los 445 actos de piratería registrados a nivel mundial. El 2010 fue el segundo peor año de las últimas dos décadas en lo que respecta a este tipo de actos ilícitos, siendo apenas sobrepasado por los 469 que ocurrieron en el año 2000. De los 445 actos registrados, 249 (55,9 por 100) fueron ataques consumados —53 buques resultaron secuestrados y 196 solamente abordados—, los restantes 196 fueron tentativas de ataque.

En cuanto a su localización, 139 (31,2 por 100) tuvieron lugar en la fachada marítima de Somalia, 78 (17,5 por 100) en el golfo de Adén y en el mar Rojo, 40 (8,9 por 100) en Indonesia, 31 (6,9 por 100) en los mares del Sur de China, 23 (5,1 por 100) en Bangladesh y 19 (4,2 por 100) en Nigeria. Los ataques de los piratas no se han producido mayormente sobre buques navegando, ya que de los 249 consumados 115 (46,1 por 100) tuvieron lugar sobre buques fondeados y 15 (6 por 100) sobre otros tantos buques atracados, lo que totaliza 130 (52,2 por 100) de ataques consumados en estas dos condiciones, y los restantes 119 sobre buques en navegación.

Teniendo en consideración los 266 actos de piratería del primer semestre del año 2011, dato muy superior a los 196 y 240 actos registrados en 2010 y 2009 respectivamente, para un mismo periodo de tiempo no se augura en el año 2011 unos buenos resultados en el combate contra la piratería, ya que, en base a los valores del primer semestre, se puede prever el registro del mayor número de actos ilícitos de la última década. Este aumento se debe en gran medida al hecho de que los piratas somalíes hayan ampliado su área de actuación, efectuado ya ataques a lo largo de Omán, Kenia, Tanzania, las Seychelles, Madagascar y hasta Mozambique, entre otras zonas del Índico.

### Compromisos en el combate contra la piratería

A lo largo de los últimos años han sido muchos los esfuerzos de la comunidad internacional para hacer frente al problema de la piratería marítima, que viene aumentando paulatinamente a nivel mundial. Atendiendo a que este fenómeno

daña no solo a las tripulaciones, sino también a los armadores, a los comerciantes, a las aseguradoras, a los gobiernos, así como a la economía internacional en general, y que parece no ser susceptible de ser erradicado, la solución deberá pasar siempre por intentar minimizarlo por medio de medidas de carácter político, económico, legal, diplomático, de defensa y tecnológico. En esta secuencia, como forma de intentar contener la escalada de la piratería marítima, es como ha surgido en los últimos años un conjunto de acuerdos entre naciones, de organizaciones y de fuerzas navales empeñadas en el combate contra la piratería, de los cuales merecen ser destacados, entre otros:

- *Malsindo*. Es un acuerdo trilateral establecido el 20 de julio de 2004 entre Malasia, Indonesia y Singapur para patrullar el estrecho de Malaca. Conforme a lo acordado, las marinas de los tres países, apoyadas por vehículos aéreos no tripulados, efectúan diariamente patrullas coordinadas en sus aguas, con lo que han conseguido en los últimos años erradicar prácticamente la piratería en el estrecho.
- El *ReCAAP* (4). Este acuerdo de cooperación regional tuvo su génesis en octubre de 2001 en una iniciativa del primer ministro japonés para aumentar la cooperación multilateral entre 16 países de la región (5) con la finalidad de combatir la piratería marítima y los ataques a mano armada contra buques. Se alcanzó el 11 de noviembre de 2004 en Tokio, después de tres años de negociaciones, y entró en vigor el 4 de septiembre de 2006 después de la ratificación del décimo país. En la actualidad (25 de julio de 2011) lo han ratificado 17 países (6). Este acuerdo impone obligaciones a los estados miembros, tales como: la prevención y supresión de los actos de piratería, la encarcelación de todos aquellos que cometieran este tipo de actos ilícitos, el apresamiento de los buques y embarcaciones utilizadas en los ataques, así como el rescate de las víctimas de los ataques. Establece también una estructura para el intercambio de información. El *ReCAAP* dispone en Singapur, desde el 29 de noviembre de 2006, de un centro de difusión de información sobre la piratería.
- *SHADE*. Este foro, establecido para la Resolución de Conflictos y la Concienciación Colectiva (7), fue creado en diciembre de 2008 con el

---

(4) *ReCAAP: Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia*.

(5) Los 16 países de la región son los de la ASEAN-*Association of Southeast Asian Nations* (Indonesia, Malasia, Filipinas, Singapur, Tailandia, Brunei, Vietnam, Laos, Myanmar y Camboya), más Bangladesh, China, India, Japón, Corea y Sri Lanka.

(6) Bangladesh, Brunei, Camboya, China, Dinamarca, India, Japón, Corea, Laos, Myanmar, Holanda, Noruega, Filipinas, Singapur, Sri Lanka, Tailandia y Vietnam.

(7) *Shared Awareness and Deconfliction (SHADE)*.

objetivo de coordinar las actividades entre los países y las coaliciones militares involucradas en operaciones de lucha contra la piratería en la región del océano Índico. Tiene su sede en Barein y cuenta en la actualidad con 26 países miembros y tres coaliciones (8). SHADE constituye una excelente oportunidad para que las marinas se reúnan para compartir información en su esfuerzo para racionalizar y maximizar la eficacia de las fuerzas navales en las operaciones antipiratería.

### **El Grupo de Contacto sobre piratería en la costa de Somalia (9)**

Fue creado el 14 de enero de 2009 de acuerdo con la Resolución 1851 del CSNU (10) para facilitar la discusión y coordinación entre los estados y las organizaciones internacionales de las acciones para disuadir la piratería en la costa de Somalia. Este grupo se ha convertido en una importante plataforma de coordinación política y militar de las actividades entre los diferentes actores presentes en el área. Actualmente forman parte de él 49 países y siete organizaciones internacionales.

### **El Código de Conducta de Djibuti (11)**

Este código fue adoptado durante una reunión organizada por la IMO en Djibuti y entró en vigor el 29 de enero de 2009. Hasta el 18 de abril de 2011, de todos los países de la región occidental del océano Índico y del golfo de Adén que lo podrían integrar, apenas 18 habían firmado este acuerdo (12).

Tiene como objetivo combatir la piratería marítima y recurre específicamente a la revisión de los sistemas legales, a la interdicción de los buques y aeronaves utilizados en esta actividad, a la difusión de las informaciones, a la conducción de las operaciones conjuntas y a facilitar el mayor apoyo en el cuidado y repatriación de las víctimas de la piratería.

El intercambio de información y la coordinación de este código de conduc-

---

(8) Entre otros países, incluye a Australia, Barein, China, Dinamarca, Francia, Alemania, India, Italia, Japón, Jordania, Holanda, Pakistán, Rusia, Seychelles, Singapur, Corea del Sur, España, Turquía, Reino Unido, Estados Unidos, Yemen y las coaliciones de la UE (Operación ATALANTA-TF 465), de la NATO (Operación OCEAN SHIELD-TF 508) y la US-led Coalition Maritime Force (CTF-151).

(9) Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia (CGPCS).

(10) CSNU: Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.

(11) Djibouti Code of Conduct.

(12) Emiratos Árabes Unidos, Comores, Djibuti, Egipto, Eritrea, Etiopía, Jordania, Kenia, Madagascar, Maldivas, isla Mauricio, Omán, Arabia Saudí, Seychelles, Somalia, Sudán, Tanzania y Yemen.

ta son efectuados desde tres lugares diferentes, situados en Mombasa en Kenia, Dar es Salaam en Tanzania y Sana'a en Yemen.

## La NATO

Esta organización efectuó su primera operación, denominada Allied Provider, en esta región del globo, entre octubre y diciembre de 2008, lo que permitió asegurar la entrega de cerca de 30.000 toneladas de ayuda humanitaria.

En la secuencia de esta operación, y como forma de demostrar su contribución al esfuerzo que la comunidad internacional iba a efectuar en favor del combate contra la piratería en el Cuerno de África, la NATO llevó a cabo, del 24 de marzo a 16 de agosto de 2009, la Operación ALLIED PROTECTOR, en la que participaron alternadamente el Standing NATO Maritime Group 1 (SNMG1) y el SNMG2. Actualmente, desde el 17 de agosto de 2009, se está desarrollando la operación OCEAN SHIELD, sucesora de la ALLIED PROTECTOR. El control táctico del día a día de esta operación está asignado al Allied Maritime Component Command, en Northwood (Reino Unido). La NATO se ha mantenido empeñada en la disuasión de las actividades de piratería, en la protección de la navegación mercante contra este tipo de actos ilícitos y, además, en la escolta de los buques mercantes del Programa Mundial de Alimentos de la ONU, el cual asegura la ayuda alimentaria a las poblaciones desplazadas de Somalia. La NATO ha asumido públicamente que se mantendrá en esta región hasta finales del año 2012.

## EUNAVFOR

A Unión Europea (UE) a través de la European Union Naval Force (EUNAVFOR) está llevando a cabo, en las aguas del golfo de Adén y de la fachada marítima de Somalia, la Operación ATALANTA. Esta es la primera del género dirigida por la UE en el ámbito de la Política Común de Seguridad y Defensa. Fue activada formalmente el día 9 de diciembre de 2008, por un periodo de 12 meses, y en este momento tiene una duración prevista hasta el 12 de diciembre de 2012. Su principal misión ha sido asegurar la protección de los buques que transportan ayuda alimentaria para Somalia, en el ámbito del Programa Alimentario Mundial de la ONU, apoyo logístico a la AMISOM (African Union Mission in Somalia) y además contribuir en el esfuerzo militar en la prevención y represión de actos de piratería y de asalto a mano armada contra buques a lo largo de la costa de Somalia. Actualmente EUNAVFOR opera bajo el mandato de la Resolución 1950 (2010) del CSNU.

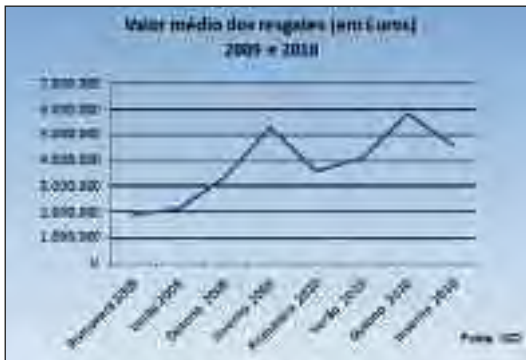
## La CTF 151 (13)

Esta fuerza está presente en el Cuerno de África desde el 8 de enero de 2009 y fue establecida específicamente para operaciones de lucha contra la piratería. Ha estado integrada por buques de naciones diversas —EUA, Reino Unido, Turquía, Corea del Sur, Singapur, entre otras— y ha operado normalmente en el golfo de Adén, en el mar Arábigo, en el océano Índico y en el mar Rojo. La CTF 151 pertenece a las Combined Maritime Forces que patrullan más de 2,5 millones de millas náuticas cuadradas de aguas internacionales, y que tienen como misión el combate contra el terrorismo, la prevención de la piratería y la reducción del tráfico ilegal de personas y de droga.

### Otras fuerzas navales o unidades aisladas

Aún están, o ya estuvieron, presentes en esta región buques de países como Australia, China, Corea del Sur, India, Japón, Rusia y Singapur, entre otros.

### El dinero resultante de los rescates en Somalia



Valor medio de los rescates (en euros) en 2009 y 2010.

Siendo cierto que es extremadamente difícil saber con exactitud el valor total resultante del pago de los rescates, se estima que en los últimos dos años los piratas somalíes pueden haber recaudado más de 400 millones de dólares, o sea, cerca de 282,2 millones de euros.

La situación actual que se vive en Somalia permite que el dinero transite fácilmente sin dejar ningún rastro en su interior y hacia fuera del país, lo que ha venido a atraer a diversos inversores que, una vez en posesión del dinero proveniente de los rescates, lo invierten en lugares seguros. En lo que respecta a los piratas, después de almacenar algún dinero prefieren desplazarse hacia el oeste, ya que pasada la frontera con Kenia pueden disfrutar de una

(13) Combined Task Force 151.

vida lujosa con el dinero que obtuvieron ilegalmente con la piratería. Este país pasó así a ser el preferido por los piratas, en gran parte debido a la forma extremadamente fácil de lavar su dinero. Nairobi, la capital administrativa y comercial de Kenia, es un buen espejo de esa situación, pues ha sido escenario de un gran desarrollo comercial y bancario a lo largo de los últimos años. La llegada a este país de muchos somalíes con dinero ha permitido el desarrollo de una nueva clase media que apuesta mucho por la compra de tierras y propiedades, lo que ha incrementado de forma alucinante este tipo de negocio, ya sea en Nairobi o en Mombasa, distorsionando por completo el precio real de las propiedades, hasta el punto que las familias keniatas tienen ahora dificultades para disponer del dinero suficiente para comprar una casa decente, ya que estas han triplicado sus costes en apenas cinco años. La región de Eastleigh, por ejemplo, situada en los suburbios de Nairobi, es conocida por ser un lugar donde el comercio está fuertemente implantado, ha tenido una numerosa entrada de inmigrantes ilegales, así como de dólares, ambos provenientes de Somalia. Se ha desarrollado de una forma exuberante en los últimos años, presentando una elevada tasa de construcción de hoteles de lujo,



Fragata *Vasco da Gama*. (Foto: Marina portuguesa).



de centros comerciales y de apartamentos, cuyos dueños carecen de «rostro», ya que las construcciones son gestionadas por intermediarios y abogados. Eastlight, también llamada muchas veces Little Mogadishu, ha visto de esta forma crecer su industria rápidamente fruto de los millones de dólares que han entrado desde Somalia. La ciudad de Mombasa también ha sido muy solicitada por los somalíes que hicieron pequeñas fortunas con la piratería, y que han venido a adquirir en ella magníficas casas de campo y de playa, viviendo así de una forma lujosa y comenzado muchos de ellos a formar una familia.

La transacción del dinero proveniente de la piratería de un lugar a otro utiliza muchas veces el sistema de *hwallahs*, o sea, un sistema informal de transferencia de dinero a través de una red de corredores que residen en los lugares de origen y destino del dinero, cuya actuación se basa exclusivamente en la honradez y confianza, y que permite de este modo transferir el dinero sin dejar rastro, ya que no hay documentos escritos. Esta red se extiende desde Somalia a Kenia y a los países del golfo Pérsico.

Kenia está así siendo utilizada como lugar de inversión y de paso de gran cantidad del dinero proveniente de los rescates obtenidos en Somalia. Los cabecillas de las redes de piratería están dispersos por el mundo, algunos residen en Somalia, otros en Kenia, en Nairobi o Mombasa, otros en la región del Golfo, especialmente en Dubai, y hasta en Europa, en Londres. La mayoría de ellos se encuentran en lugares seguros respecto a la zona habitual en que se concretan los actos de piratería. La distribución del montante de los rescates es hecha normalmente de la siguiente forma: cerca del 30 por 100 del valor total va para quien hizo el secuestro, cerca del 10 por 100 para el personal de apoyo en tierra que controla y cuida las bases, cerca del 50 por 100 está destinado a quien patrocina y financia los actos de piratería y el 10 por 100 restante para los ancianos del lugar.

## La Marina portuguesa combate nuevamente la piratería

Después de haber estado en dos ocasiones en la región del Cuerno de África, entre marzo de 2009 y enero de 2010, con dos de sus más importantes unidades navales —primero con la fragata *Corte Real* en la operación ALLIED PROTECTOR y posteriormente con la *Álvares Cabral* en la Operación OCEAN SHIELD—, estuvo nuevamente presente en este área del globo entre el 14 de abril y el 13 de agosto de 2011 para auxiliar en la lucha contra la piratería.

En cuanto a las anteriores presencias, los medios navales portugueses estuvieron al servicio de la NATO, integrados en la SNMG 1, que fue mandada durante el año 2009 por el contralmirante portugués Pereira da Cunha. En la última ocasión, la Marina portuguesa ha estado presente en la Operación