

PIRATERÍA EN EL SUDESTE ASIÁTICO

Manuel TRIANO POUSO



ESPUÉS de algunos años de lucha internacional contra la piratería en el océano Índico, y cuando parece que la actividad de los piratas (de los mismos o de otros distintos) puede estar trasladándose al golfo de Guinea, conviene no olvidarse de una zona del mundo que, junto con el Caribe, ha sido siempre tristemente famosa por los ataques sufridos al tráfico mercante: las aguas que circundan la península malaya, desde el golfo de Siam hasta el mar de Andamán.

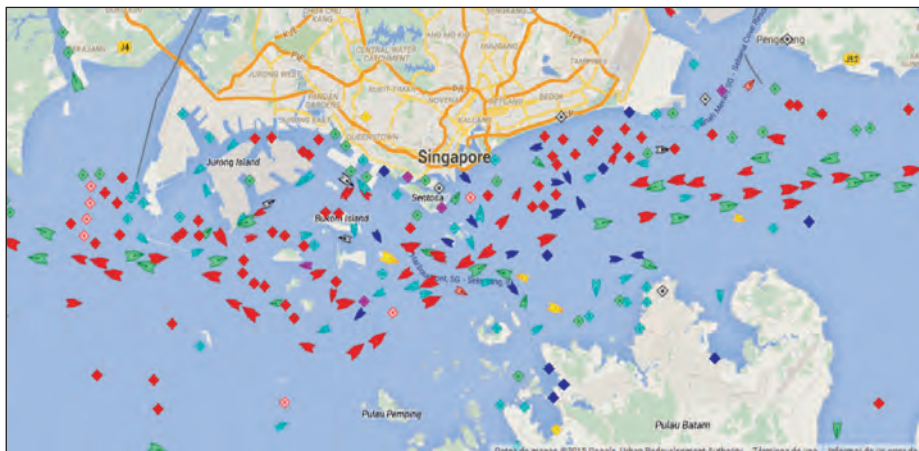
Para empezar, hay que decir que en 2014 el 75 por 100 de los actos de piratería en todo el mundo se produjeron en Asia, si bien es verdad que la mayoría de los incidentes se limitó

a pequeños actos de pillaje y asaltos sin violencia, dato que debería llamar a la reflexión.

Según el Information Sharing Centre (ISC) del Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP), con sede en Singapur, 2014 fue el año más peligroso en casi una década para la navegación en Asia, durante el cual se registraron 183 ataques en aguas del sudeste asiático, lo que supuso un incremento del 22 por 100 respecto a los 150 de 2013, del 38 por 100 respecto a los 133 en 2012 y la cifra más alta desde 2006 en términos absolutos.

Por otra parte, los últimos datos publicadas por el Centro de Información sobre Piratería del International Maritime Bureau (IMB) muestran un aumento similar de ataques en 2013 y 2014. El incremento de incidentes en el sudeste de Asia indica una tendencia preocupante, siendo Singapur, Indonesia y, en menor medida, Tailandia y Malasia los países más afectados.

Algunos datos son impresionantes: más de un tercio de todo el tráfico mercante mundial atraviesa el estrecho de Malaca cada año y se estima que un



Instantánea del tráfico mercante en el estrecho de Singapur. Los barcos representados en rojo son petroleros o gaseros. (Fuente: www.marinetraffic.com).

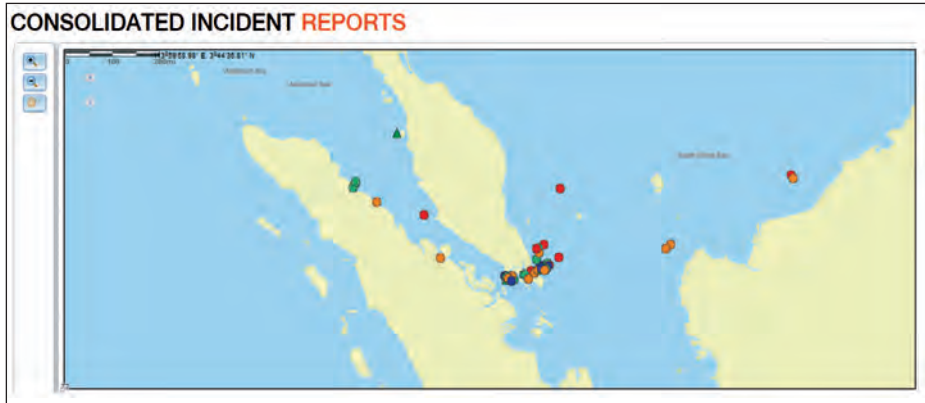
promedio de 15,2 millones de barriles de petróleo (por valor de unos 750 millones de USD) son transportados a través de este cuello de botella cada día. No obstante, estos ataques rara vez llegan a la opinión pública y a los medios internacionales, especialmente a los europeos, a pesar de que la economía de la Unión Europea se basa en gran medida en el comercio marítimo con los países de la región Asia-Pacífico (seis de los 20 mayores socios comerciales de la UE se encuentran en la región).

Hay varias razones para la significativa falta de atención internacional. En primer lugar, a diferencia de lo que ocurre en el océano Índico, los piratas en el Sudeste Asiático utilizan la violencia con poca frecuencia y hay menos casos de secuestros y ataques con armas de fuego.

En segundo lugar, la mayoría de los ataques se dirigen contra barcos pequeños de países de la zona, que se abordan con facilidad, y tienen poca repercusión. Una gran parte consiste en pequeños robos y delitos de oportunidad contra los buques en los puertos o sus accesos.

Pero, aunque la mayoría de los ataques todavía se ajustan a estas características, la proporción de incidentes violentos también ha aumentado sustancialmente en 2014.

En Asia, la piratería tradicionalmente se ha concentrado predominantemente en el estrecho de Malaca. En los últimos años, las patrullas multinacionales y la actividad de organizaciones como ReCAAP han tenido éxito en este estrecho. Sin embargo, a medida que los esfuerzos se intensificaron en esta área, la mayoría de los ataques se desplazaron hacia el Este: estrecho de Singapur, mar de la China Meridional y aguas y puertos de Indonesia.



Representación gráfica de los ataques registrados durante 2014. Los círculos rojos y naranjas indican ataques muy o moderadamente significativos; los círculos azules y verdes, los poco significativos, y los triángulos indican intentos fallidos.

(Fuente: ReCAAP-ISC).

Muchos de los ataques (100 de 183) tuvieron lugar en aguas de Indonesia, sobre todo en el estrecho de Singapur. Esta cifra supone más del doble de los 40 registrados en 2010 en la misma zona. La costa oriental de Malasia y la parte adyacente del mar de la China Meridional han experimentado el mayor aumento anual de ataques. El IMB registró 24 incidentes en 2014, casi tres veces más que en 2013 (9). Los datos de ReCAAP solamente recogen 23 incidentes frente a un único ataque el año anterior.

El aumento en el número de incidentes de piratería durante todo el año fue acompañado por un incremento significativo de la violencia y de los ataques contra buques de mayor tamaño. Según ReCAAP, este aumento de incidentes «muy significativos» (aquellos que resultan en daños económicos y/o son particularmente violentos) se debe en gran parte al uso generalizado de la técnica de *siphoning* (extracción rápida mediante un sifón), que permite robar gran cantidad de crudo o combustible en poco tiempo. Este sistema requiere una planificación compleja y una mayor capacidad operativa, lo que sugiere una presencia cada vez mayor de bandas de crimen organizado. El caso más reciente es el ataque en el estrecho de Malaca al petrolero *Lapin* de bandera tailandesa, el pasado 15 de febrero, al que robaron en pocos minutos 2.000 toneladas de crudo y algo de gasoil, valorados en medio millón de dólares.

Según la IMB, en 34 casos los atacantes estaban pertrechados con armas de fuego, casi el triple de los 13 del año 2012, lo que dio lugar a tres muertes, la última el 8 de diciembre de 2014, cuando fue asesinado un tripulante de un petrolero vietnamita. Tres víctimas mortales en un año es un número excepcionalmente alto para el Sudeste Asiático y puede significar el inicio de un



Zoom del gráfico anterior en la zona del estrecho de Singapur y sus accesos.

posible cambio en la forma de actuar, puesto que hasta ahora los piratas solían huir si eran detectados, sin enfrentarse a la tripulación. Afortunadamente, según el subdirector de ReCAAP, Lee Yin Hui, más de la mitad de todos los incidentes se trataron de pequeños robos. Esto significa que la mayoría de los ataques de piratas produjeron un daño económico menor y no dieron lugar a lesiones de la tripulación. Muchos de los ataques fueron de naturaleza oportunista, poco planeados, y en su mayor parte dirigidos a remolcadores, barcazas y buques de cabotaje con la intención de robar dinero, efectos personales de los tripulantes o equipos.

No obstante, aunque la mayor parte de los ataques siguen siendo a pequeña escala y causan pocos daños físicos y económicos, el potencial impacto indirecto de la oleada de piratería es suficiente para que los países de la región tomen acciones. Además, los ataques a las rutas comerciales pueden tener consecuencias económicas globales, aumentar las primas de seguros y dar lugar a cambios de itinerario caros; todo ello, con los costes de seguridad adicionales, encarecerá en el futuro el tráfico de mercancías por esta zona.

Los datos registrados por organizaciones como la IMB y ReCAAP no coinciden, principalmente debido a las diferencias en las denominaciones geográficas y métodos de recolección de datos. Sin embargo, ambas instituciones se basan en un único factor decisivo al compilar sus estadísticas: los casos denunciados. Los armadores son reacios a informar de los ataques por una serie de razones, incluyendo la preocupación sobre historial de seguridad de la empresa o simplemente para evitar subidas en las primas de seguro. A pesar de que no es posible determinar el porcentaje, se cree que una parte del aumento de incidentes del año pasado podría deberse a que los armadores están informando con mayor frecuencia.



Mapa de la piratería según el IMB. Los puntos naranjas indican abordajes y los rojos secuestros. (Fuente: IMB Piracy Reporting Centre).

Algunas de las medidas que plantea la ReCAAP a corto plazo son las siguientes:

- Dedicar más atención a la piratería en las organizaciones y foros internacionales multilaterales. Es probable que la lucha contra la piratería sea incluida en uno o varios de los Foros Regionales de ASEAN (ARF), presumiblemente en la reunión de los ministros de Defensa.
- Expandir y fortalecer los marcos de lucha contra la piratería. La creación de ReCAAP supuso una contribución importante en el fomento de la confianza mutua y en el intercambio de información entre los 20 países miembros (entre los cuales se encuentran Dinamarca, Holanda, Noruega, Reino Unido y Estados Unidos). Sin embargo, su presupuesto y capacidades limitadas pueden hacerlo incapaz de detener la creciente ola de piratas, mejor armados y bien organizados. Si existe la voluntad política entre los países miembros, ReCAAP podría servir como una plataforma efectiva para desarrollar operaciones internacionales de lucha contra la piratería y para definir programas de desarrollo de capacidades.

TEMAS GENERALES

- Aumentar y reforzar las patrullas contra la piratería. Un buen ejemplo son las multinacionales en el estrecho de Malaca, llevadas a cabo por Indonesia, Malasia, Singapur y Tailandia, que han demostrado ser muy eficaces.

No obstante lo anterior, los esfuerzos contra la piratería del sudeste de Asia parecen carecer de un liderazgo decisivo. En la Conferencia Antipiratería celebrada en Tokio en 2000, se vio cómo una pequeña iniciativa puede conducir a resultados significativos, como el establecimiento del primer órgano intergubernamental en el mundo creado exclusivamente para combatir la piratería. Pero, aunque se le califica como «significativo y preocupante», los países del Sudeste Asiático consideran que el problema es todavía manejable y en su mayor parte está restringido a unos pocos lugares geográficos muy concretos.



BIBLIOGRAFÍA

www.recaap.org, página web de The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP).
https://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre, página web del IMB Piracy Reporting Centre.