

# Piratería: no hay que bajar la guardia



Asociación de Navieros Españoles  
Dr. Fleming, 11 - 1ºD  
28036 Madrid

Tel.: +34 91 458 00 40  
Fax: +34 91 457 97 80

anave@anave.es  
www.anave.es

Editor: ANAVE

Depósito legal:  
M-31023-2010

Imprime:  
Gráficas de Diego

La piratería en la zona de Somalia-Golfo de Adén y Mar Rojo está, por fin, bajo control. Así se desprende del informe estadístico sobre actos de piratería, correspondiente a 2013, que ha hecho público, a mediados de enero, el *International Maritime Bureau* (IMB) de la Cámara de Comercio Internacional. Según sus datos, en 2013 en las costas de Somalia, se registraron 7 ataques piratas (frente a 49 en 2012), 6 en el Golfo de Adén (hubo 13 el año anterior) y sólo 2 en el Mar Rojo (donde se registraron 13 en 2012).

Por tanto, en el conjunto de toda el área de actuación de los piratas somalíes hubo 15 ataques el pasado año, frente a 75 en 2012, con los que los ataques descendieron en un 80% y, lo que es aún más positivo, los piratas no consiguieron secuestrar ningún buque.

Sin embargo, del informe de IMB se desprende también que, junto a este marcado descenso de los ataques en Somalia, se registró una notable escalada en la zona del Golfo de Guinea, especialmente en Nigeria, donde no sólo se produjeron 31 ataques (un 15% más que en 2012) sino que aumentó la vio-

lencia de los mismos. La zona de Nigeria es bien conocida desde hace muchos años por robos de la carga de los buques, especialmente petroleros. Sin embargo, en los últimos tiempos vienen aumentando los ataques armados y su gravedad.

También cabe mencionar que, si bien IMB registra un aumento del 31% de los incidentes en la zona de Indonesia (de 81 a 108 casos), deja constancia de que se trata de actos sin comparación con los de Somalia o Nigeria, consistiendo en general en hurtos oportunistas de carga u objetos de valor, casi siempre sin violencia sobre las personas.

Es importante hacer constar que estos positivos resultados son consecuencia conjunta de la presencia y cada vez más eficaz protección por parte de las fuerzas armadas desplegadas en la zona de Somalia y de la aplicación por los buques de las "mejores prácticas recomendadas" (*Best Management Practices*, BMP4). En este último apartado, un aspecto fundamental es la generalización de la protección de los buques con guardas de seguridad privada armados, una medida que se ha demostrado de gran eficacia, si bien de muy elevado coste. De

hecho, las navieras invirtieron en 2013 la enorme cantidad de casi 2.000 millones de dólares en este tipo de protección, que supone un tercio del coste estimado total de la piratería en el mundo.

Junto a esto, resulta preocupante el anuncio hecho recientemente por el ministro de Defensa francés, Jean-Yves Le Drian, de que Francia reducirá significativamente su aportación de recursos militares a la Operación Atalanta. El problema de la piratería en Somalia, como en otras partes del mundo, dista mucho de haber llegado a una solución definitiva. Los avances conseguidos no pueden hacernos olvidar que la garantía de la seguridad del comercio marítimo debe seguir siendo un objetivo prioritario de la sociedad.

Y, junto con el grave perjuicio económico al sector naviero y la inseguridad sobre el comercio, los ataques piratas son, ante todo, un drama humano para los marinos que la padecen y sus familias. Los principales Estados y las organizaciones internacionales no pueden dejar al sector marítimo a su suerte. La piratería por fin está bajo control, pero no se debe bajar la guardia.

## Editorial

Piratería: no hay que bajar la guardia 3

## Noticias Marítimas

Situación del Mercado 4

Nacional 7

Internacional 14

Foto portada: Fast ferry "Formentera Direct", de Balearia.



Boletín informativo de Anave nº 543 febrero 2014

## Actividades

25 ANAVE

26 Agenda del mes

## Tribuna Profesional

20 El mercado del GNL como combustible arranca en España

## Cuaderno Profesional Marítimo

PÁGINAS CENTRALES  
Avances importantes en motores para las estrategias futuras de los armadores