

# Los incidentes de piratería siguen siendo motivo de preocupación para las empresas navieras

**L**os incidentes de piratería siguen siendo motivo de preocupación para las empresas navieras. Los ataques de piratas a buques mercantes han dejado de copar titulares. Sin embargo, siguen siendo un importante motivo de preocupación para los buques que transitan por determinadas zonas del mundo.

Según el último informe trimestral de piratería de la Oficina Marítima Internacional (IMB), durante los nueve primeros meses de 2021 se ha registrado el número más bajo de ataques piratas desde 1994. Sin embargo, el riesgo para los buques se mantiene alto y las tripulaciones siguen sufriendo ataques violentos.

La situación es especialmente preocupante en el golfo de Guinea. Un total de 51 tripulantes han sido secuestrados entre enero y septiembre de este año en esta zona, el 100% de todos los secuestros de marinos registrados en el mundo. El pasado mes de enero, el ataque al portacontenedores *Mozart* culminó con un tripulante fallecido y en septiembre otros dos tripulantes de un buque que se encontraba fondeado fueron heridos gravemente. En este mismo número nos hacemos eco del enfrentamiento, en la zona del golfo de Guinea, entre una embarcación de piratas que abrió fuego contra soldados de la Armada Real danesa. Más suerte tuvo un metanero español atacado el pasado mes de febrero en estas mismas aguas, a unas 56 millas al sudoeste de la isla de Santo Tomé, que consiguió huir tras 45 minutos de persecución y disparos.

En las costas de Somalia, tras dos años consecutivos sin incidentes, el pasado mes de febrero, un granelero en tránsito con guardias privados armados a bordo logró abortar un ataque tras varios disparos de advertencia. El esquife huyó cuando se encontraba a tan solo 0,2 millas (370 m). En esta zona del mundo, la posibilidad de embarcar guardias privados armados ha sido uno de los factores determinantes que ha permitido reducir el número de incidentes y su

gravedad. Y es que, como afirma el IMB, en la mayoría de los casos los piratas abandonan un ataque cuando sienten que la embarcación es un objetivo difícil.

Sin embargo, esta medida de autoprotección, aunque está permitida expresamente en España por la Ley de Seguridad Privada, actualmente no puede aplicarse *de facto* en los buques mercantes españoles. Y ello porque las normas vigentes de desarrollo que regulan la logística de las armas para la prestación de estos servicios están pensadas para la protección de buques pesqueros que faenan en una zona determinada y con una base estable, pero resultan en la práctica inviables para buques mercantes en tránsito.

Durante más de cinco años ANAVE ha venido pidiendo una solución a este problema y ha mantenido conversaciones con los ministerios de Interior, Defensa, Transportes y Asuntos Exteriores, además de con las compañías de seguridad españolas, desgraciadamente sin éxito.

Proteger a nuestros buques y sus tripulaciones debe ser un asunto prioritario para España. De cara a 2022, es importante que la Armada Española continúe y refuerce los despliegues en la zona del golfo de Guinea. Y que por fin se instrumenten las medidas necesarias que permitan embarcar seguridad privada armada a bordo de los buques de pabellón español en aguas de Somalia, como complemento a la excelente labor de la EUNAVFOR con la operación Atalanta.