

La piratería en 2015: El sudeste asiático registró el 60% de los incidentes, mientras que el Cuerno de África cerró el año sin ataques

Resumen elaborado por ANAVE de varios informes y novedades recientes, muy especialmente, del último informe del Centro de Información sobre Piratería de la Oficina Marítima Internacional

Según el informe publicado por el centro de información sobre Piratería, en 2015 se registraron un total de 246 actos de piratería y robos a mano armada en la mar, una cifra muy similar a la registrada en 2014 (245). El sudeste asiático fue la zona más conflictiva, con 147 incidentes que supusieron casi el 60% del total. Aumentaron también notablemente los incidentes en Vietnam, Filipinas y el Estrecho de Singapur, disminuyendo sensiblemente en Malasia. En África Occidental, los actos de piratería descendieron de 41 en 2014 a 31 en 2015 y en la zona de Somalia, Golfo de Adén y Mar Rojo no se notificó ningún ataque.

Como consecuencia del descenso de los ataques piratas en la zona de Somalia - Golfo de Adén, en octubre de 2015 las organizaciones firmantes de las BMP4 revisaron la definición de la Zona de Alto Riesgo de piratería en este área, reduciendo su extensión. Tras esta decisión, el Comité Mixto de Guerra, que representa los intereses de las empresas que ofrecen coberturas de guerra en zonas conflictivas, ajustó también sus "zonas designadas" para el seguro de casco, piratería, terrorismo y peligros relacionados del Océano Índico.

En 2014, la piratería en la zona occidental del Índico supuso unos costes de 2.200 millones de dólares, un 29,3% menos que en 2013. En la zona del Golfo de Guinea el coste de la piratería alcanzó 983 millones de dólares.

La Oficina Marítima Internacional (*International Maritime Bureau, IMB*) es una división especializada de la Cámara de Comercio Internacional (*International Chamber of Commerce, ICC*). Esta organización sin ánimo de lucro se fundó en 1981 para servir como centro de coordinación en la lucha contra todos los tipos de delincuencia y malas prácticas en el sector marítimo.

La Organización Marítima internacional (OMI), en su Resolución A-504 (XII) (5) y (9) adoptada en 1981, instó a los gobiernos, organizaciones y demás partes interesadas, entre otras cosas, a cooperar en el intercambio de información entre sí y con el IMB, con el fin de mantener una acción coordinada en la lucha contra el fraude marítimo.

La preocupación dentro del sector marítimo por el aumento de la piratería llevó, en octubre de 1992, a la creación en el IMB de un Centro de información sobre Piratería (*Piracy Reporting Centre, PRC*), que elabora informes diarios a los buques y fuerzas de seguridad, y publica informes estadísticos periódicos.

La **Tabla 1** resume los informes anuales publicado por el PRC. La **Fig. 1** resume la misma información de forma gráfica.

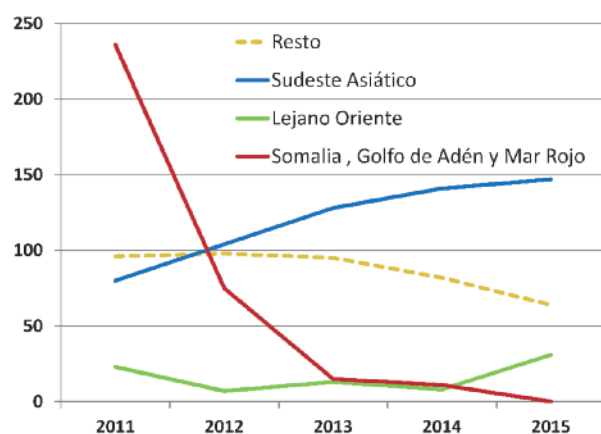


Figura 1: Evolución del número de incidentes por zonas.

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:



DNV-GL

Los aspectos más llamativos en relación con 2015 son los siguientes:

- El número total de actos de piratería y robos a mano armada en la mar en 2015 fue 246, una cifra muy similar a la registrada en 2014 (245).
- El sudeste asiático fue la zona más conflictiva, con 147 incidentes (141 en 2014) que supusieron casi el 60% del total. Gran parte de esta cuota corresponde a Indonesia, con 108 ataques, el 44% del total mundial, zona en la que los incidentes siguen una clara tendencia creciente.
- Aumentaron también notablemente los incidentes en Vietnam, Filipinas y el Estrecho de Singapur, disminuyendo sensiblemente en Malasia.
- En la zona de Somalia, Golfo de Adén y Mar Rojo se han reducido progresivamente los incidentes desde 2011, año en el que se registraron un total de 250 ataques, hasta 2015 en el que no se notificó ninguno.
- En África Occidental, los actos de piratería descendieron de 41 en 2014 a 31 en 2015 concentrándose 14 de ellos en Nigeria.

El número de buques abordados creció en 2015 un 11%, hasta 203, un buque recibió disparos y se frustraron 27 ataques. Además 15 buques fueron secuestrados, 13 de ellos en el Sudeste asiático. Casi la mitad de los buques abordados por piratas se concentran en Indonesia y 118 de ellos en el Sudeste asiático.

De los 218 buques abordados o secuestrados, casi la mitad (104) se encontraban fondeados en el momento del ataque, 91 en navegación y 22 estaban atracados en puerto. Armados con pistolas o cuchillos, los piratas mataron a un marino e hirieron al menos a otros 14. Los tripulantes secuestrados aumentaron de 9, en 2014, a 19, en 2015, todos ellos en aguas de Nige-

	2007	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
<i>Somalia</i>	31	139	160	49	7	3	0	↓
<i>Golfo de Adén</i>	13	53	37	13	6	4	0	↓
<i>Mar Rojo</i>	0	25	39	13	2	4	0	↓
<i>Indonesia</i>	43	40	46	81	106	100	108	↑
<i>Estrecho de Malaca</i>	7	2	1	2	1	1	5	↑
<i>Malasia</i>	9	18	16	12	9	24	13	↓
<i>Sur del Mar de China</i>	3	31	13	2	4	1	0	↓
<i>Filipinas</i>	6	5	5	3	3	6	11	↑
<i>Estrecho de Singapur</i>	3	3	11	6	9	8	9	↑
<i>Vietnam</i>	5	12	8	4	9	7	27	↑
<i>India</i>	11	5	6	8	14	13	13	→
<i>Bangladesh</i>	15	23	10	11	12	21	11	↓
<i>Nigeria</i>	42	19	30	27	31	18	14	↓
<i>Benín</i>	0	0	20	2	0	0	0	→
<i>Perú</i>	6	10	2	3	4	0	0	→
<i>Otros</i>	69	60	35	61	47	36	34	↓
Total mundial	263	445	439	297	264	245	246	↑

Tabla 1: Evolución geográfica de los incidentes de piratería.

ria. Además se tomaron como rehenes a bordo 271 tripulantes (frente a 442 en 2014), de ellos 214 en el Sudeste asiático.

Un total de 15 buques fueron secuestrados en 2015, 6 menos que el año anterior. No se informó de ningún secuestro en el último trimestre de 2015. Según IMB, un factor clave en este descenso ha sido la bajada del número de ataques perpetrados contra buques tanque pequeños en las costas del sudeste asiático, el último de los cuales tuvo lugar en agosto de 2015.

1. Evolución de la piratería por zonas

1.1. Sudeste asiático

Como se aprecia en la **Fig. 1**, la piratería ha aumentado de forma notable en esta zona (un 83% desde 2011). Durante 2015, casi el 60% de los incidentes mundiales de piratería tuvieron lugar en esta región. Indonesia, que registró 108 incidentes, se sitúa como el país más afectado en este úl-

timo año y contabiliza casi el 44% de los ataques mundiales. Malasia, a pesar de que han disminuido en número los ataques, de 24 en 2014 a 13 en 2015, figura entre las 6 regiones con más incidentes. En el Estrecho de Malaca los incidentes aumentaron de 1 a 5, en Singapur se registraron 15 incidentes, 1 más que en 2014. Filipinas también registró un aumento considerable, pasando de 6 a 11 actos de piratería.

En esta zona se frustraron 15 ataques y en un caso los piratas abrieron fuego contra un buque. Además, 118 buques fueron abordados y 13 secuestrados. En Indonesia se produjeron 94 abordajes a buques, prácticamente la mitad de los 203 registrados en el mundo en 2015 y 3 secuestros. Fueron tomadas como rehenes 214 personas, 4 sufrieron amenazas y otras 8 lesiones.

Además durante 2015, en 11 puertos en esta zona se registraron más de 3 incidentes. Si se analiza la situación de los 118 buques que sufrieron abordajes y secuestros, 82 estaban navegando, 38 estaban fondeados y 10 estaban atracados en puerto. De los intentos frustrados, 14 barcos estaban navegando y 2 fondeados, lo que significa que todos los incidentes acaecidos en puerto dieron lugar a un secuestro o abordaje.

En Indonesia, las acciones combinadas de la Policía Marítima Indo-

DNV·GL

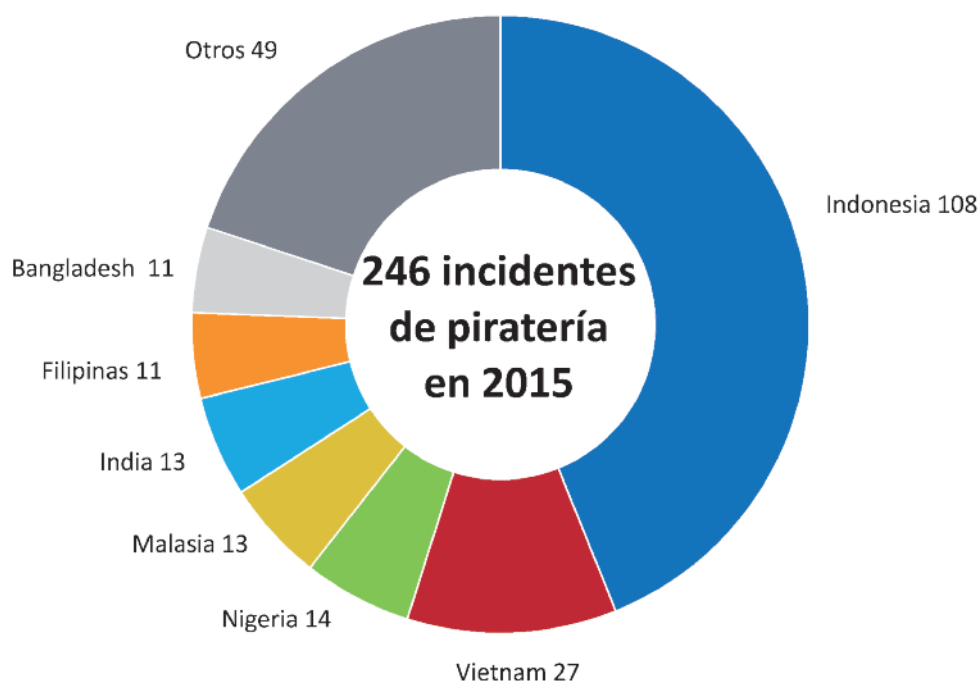


Figura 2: Número de incidentes de piratería por países en 2015.

nesia y el IMB PRC han conducido a acciones muy positivas por las Autoridades de este país. Además, la policía Marítima ha habilitado varias zonas de fondeo bajo su vigilancia para los buques que así lo requieran.

También se insta a seguir estrictas medidas anti piratería e informar inmediatamente todos los ataques o avistamientos sospechosos a las autoridades locales y al IMB PRC, que les proporcionaran la asistencia necesaria.

1.2. Lejano Oriente

Comprende China, el Mar del sur de China y Vietnam. En 2015, se registraron 31 incidentes de piratería, 27 de ellos en Vietnam y 4 en China. En Vietnam, que en los últimos años había contabilizado menos de una decena de ataques al año, se ha disparado en 2015, al igual que China, que había registrado su último incidente en 2012. De esta manera, el número de incidentes se eleva de 8 en 2014 a 31 en 2015 de los que 29 fueron abordajes a buques y 2 ataques frustrados. En Vietnam, el puerto de Vung Tau fue escenario de 15 incidentes durante 2015.

Los buques abordados en esta zona se encontraban en su mayoría fondeados (25 buques), 3 de ellos atracados en puerto y solo 1 buque fue abordado mientras navegaba.

En los 2 intentos frustrados los buques estaban fondeados.

1.3. Subcontinente Indio

Durante 2015 se registraron 24 incidentes en las costas de la India y Bangladesh, 10 menos que en 2014, de los que 23 fueron ataques consumados y 1 se frustró. A pesar de que el número de incidentes fue menor que en otras zonas geográficas, hay 3 puertos en esta zona que registraron más de 3 incidentes en 2015.

Los ataques que se consumaron durante este año lo hicieron fundamentalmente en buques fondeados (20) aunque también se registraron 2 ataques a buques atracados en puerto y otro sobre un buque que navegaba. Se secuestraron 2 marinos y 2 resultaron heridos.

Según el informe del IMB, los objetivos de los piratas en esta zona suelen ser buques que se preparan para fondear. En Bangladesh, los esfuerzos de la Autoridades han

ayudado a reducir los ataques significativamente.

1.4. Sudamérica

Los incidentes de piratería en esta zona han disminuido si se compara la media de los 2 últimos años con la del periodo 2012-2013. En 2015 se registraron 8 incidentes, frente a 5 en 2014 y 17,5 de media en 2012-2013. En este caso, todos los buques fueron abordados por los piratas mientras estaban fondeados. La mayor concentración de incidentes se produjo en Colombia, con 5 ataques. En estos abordajes, 2 tripulantes resultaron heridos.

1.5. África (Excepto Golfo de Adén, Somalia y Mar Rojo)

En 2015 se produjeron 35 incidentes, confirmando la tendencia decreciente que se registra desde 2012, año en el que se contabilizaron 75 ataques. En el Golfo de Guinea se produjeron el 57% de estos incidentes (20 casos) 14 de ellos en Nigeria, que fue el tercer país del mundo con más incidentes de piratería ese año.

En la zona del Golfo de Guinea los piratas suelen estar bien armados y ser muy violentos, atacando a los buques y sus tripulaciones cerca de la costa, en ríos, fondeaderos, puertos y sus alrededores. Su objetivo es conducir a los buques a localizaciones desconocidas y robar la carga, combustible y otros efectos del buque. En la actualidad patrullas dirigidas por los gobiernos de Nigeria y Benín han ayudado a reducir estos incidentes, pero la zona continúa siendo peligrosa y se deben mantener todas las precauciones posibles.

Durante el pasado año, 24 buques fueron abordados, 2 secuestrados y se frustraron otros 9 intentos. De

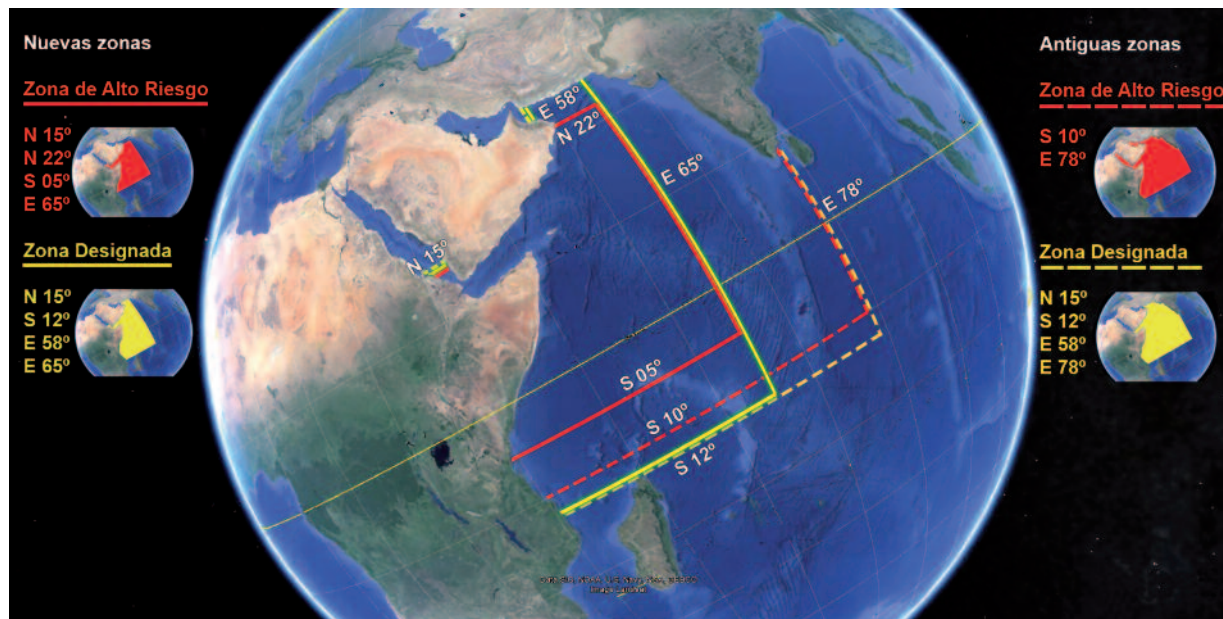


Figura 3: Reducción, a partir del 1 de diciembre de 2015, de la Zona de Alto Riesgo y desde diciembre de la Zona Designada por la JWC.

los buques atacados, 7 estaban atracados en puerto, 13 fondeados y 6 navegando. En los incidentes frustrados, en 3 casos estaban en puerto y en 6 en fondeaderos. Se tomaron como rehenes 55 tripulantes, 4 recibieron amenazas, 1 tripulante resultó herido y 19 fueron secuestrados.

En noviembre de 2014 las principales asociaciones internacionales de transporte marítimo (BIMCO, ICS, INTERTANKO e INTERCARGO) publicaron una versión actualizada de las "Directrices dirigidas a los armadores y capitanes para la protección contra la piratería en el Golfo de Guinea" cuyos principios y mejores prácticas coinciden en gran medida con las que se aplican contra la piratería en Somalia, con la notable diferencia de que en Nigeria no se permite el embarque de guardas de seguridad privada.

Los buques que precisen protección armada pueden solicitar asistencia a la Agencia de Seguridad y Administración Marítima de Nigeria (*Nigerian Maritime Administra-*

tion and Safety Agency, NIMASA) o a las Fuerzas Navales Niguerianas, que son las únicas fuentes de protección reconocidas en este país.

Estas directrices actualizadas tienen también en cuenta las iniciativas regionales de protección marítima establecidas, como el Centro de Intercambio de Información Marítima para el Golfo de Guinea (*Maritime Trade Information Sharing Centre for the Gulf of Guinea, MTISC GOG*), con sede en Ghana, que coordina la información para luchar contra la piratería y actos delictivos marítimos en la zona. El MTISC proporciona un servicio de vigilancia 24 horas, prestado por expertos del transporte marítimo y personal militar. Además, recibe informes, comparte actualizaciones importantes y proporciona instrucciones para que los buques sigan ciertas pautas de operación en el Golfo de Guinea.

Las directrices se lanzaron junto con la página web del MTISC GOG (www.mtiscgog.org) que incluye

unas orientaciones sobre protección marítima en la región y unos procedimientos de notificación para asegurar la coordinación con los buques que operan en el Golfo de Guinea.

1.6. Golfo de Adén, Somalia y Mar Rojo

En la zona del cuerno de África no se notificó ningún incidente de piratería durante 2015, fruto sin duda de la aplicación por los armadores de las Mejores Prácticas de Gestión (*Best Management Practices, BMP-4*), el aumento de las medidas de protección en los barcos, la contratación de seguridad privada junto con la operación Atalanta y la llegada a Somalia de un gobierno que ha estabilizado la situación del país. Pese a estos buenos registros, resulta de vital importancia no bajar la guardia, el IMB opina que un secuestro exitoso de un buque, podría bastar para revitalizar la actividad pirata.

En 2011 se contabilizaron en esta zona 236 incidentes, que se han reducido paulatinamente hasta llegar a los buenos resultados obtenidos en 2015. Aún así, el 31 de diciembre de 2015, 29 tripulantes continuaban retenidos por supuestos piratas que reclamaban un rescate.

Como consecuencia del descenso de los ataques piratas en esta zona, en octubre de 2015 las organizaciones firmantes de las BMP4 revisaron la definición de la Zona de Alto Riesgo de piratería en el área de Somalia - Golfo de Adén (**Fig. 3**), que se empezó a aplicar formalmente el 1 de diciembre de 2015. La reducción de la zona de alto riesgo no implica que el riesgo de ataque pirata haya desaparecido, y se sigue recomendando aumentar la vigilancia cuando se navegue por las zonas de notificación voluntaria o las zonas de alto riesgo, así como acceder a toda la información disponible sobre la localización de los piratas que se pone a disposición a través del MSCHOA, el centro de transporte marítimo de la OTAN y el UKMTO, además de seguir aplicando las BMP-4.

DNV·GL

El Comité Mixto de Guerra (*Joint War Committee*, JWC) se compone de representantes del sector de seguros procedentes tanto en la asociación de aseguradores de Lloyd's como en la Asociación Internacional de Aseguradores. Representa los intereses de las empresas que ofrecen coberturas de guerra en zonas conflictivas. JWC está asesorada por consultores independientes de seguridad y publica un boletín, *Listed Areas*, que detalla las zonas consideradas de mayor riesgo.

Tras la referida reducción de la Zona de Alto Riesgo, el JWC tomó la decisión de ajustar también sus "zonas designadas" para el seguro de casco, piratería, terrorismo y peligros relacionados del Océano Índico.

Estos cambios tienen un efecto muy significativo en las pólizas de riesgos de guerra para casco. Muchos armadores contratan esta póliza de forma anual para proteger a los propios buques de daño o pérdida debido a actos de guerra, invasión, insurrección y otras intervenciones por un Estado extranjero o actos de piratería. No obstante, este tipo de seguros excluyen de sus coberturas unas zonas especialmente peligrosas, conocidas como "Zonas de riesgo de guerra", que suelen coincidir con las "zonas designadas" establecidas por el JWC. Cuando un buque va a transitar por una de estas zonas, su armador debe informar previamente a la compañía aseguradora y pagar una prima adicional.

La reducción de la zona designada en el Índico evitará pagar estas primas a muchos armadores que atraviesan el Golfo Pérsico hacia la costa occidental de la India o el este asiático y, en especial, beneficiará a los petroleros, cuyas rutas incluían esta zona.

2. Asia: Robo de la carga en petroleros

El Acuerdo de Cooperación Regional para combatir la piratería y el robo a mano armada contra buques en Asia (*Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia*, ReCAAP) es el primer acuerdo regional entre gobiernos sobre este asunto. Hasta la fecha, 20 Estados han pasado a ser Parte del mismo.

En el marco del Acuerdo ReCAAP se puso en marcha el Centro de intercambio de información (*Information Sharing Centre*, ISC) con el fin de poner en común información sobre los incidentes de piratería y robo a mano armada; ayudar a mejorar la capacidad de los Estados miembros en la lucha contra la piratería y crear acuerdos de cooperación. Varios informes especializados han advertido de que, en Asia, los incidentes relacionados con el robo de la carga a petroleros han aumentado notablemente en los últimos años. Mientras que en 2011 se registró 1 incidente, en 2012 fueron 4, en 2013, 3 y, en 2014, aumentaron a 15. Dos terceras partes de estos incidentes se produjeron en petroleros de menos de 3.000 GT y tan sólo 1 implicó un petrolero de más de 5.000 GT.

En los 9 primeros meses de 2015, se registraron un total de 12 incidentes, de los que 2 fueron frustrados por las autoridades, que respondieron rápidamente al

aviso de los capitanes. De los 35 robos de carga registrados en Asia entre 2011 y septiembre de 2015 más de la mitad se han producido en el Mar del Sur de China. En general, los buques más atacados son los petroleros de productos en busca de MGO (*Marine Gas Oil*).

3. Coste de la piratería

3.1. Zona de Golfo de Adén, Somalia y Mar Rojo

La lucha contra la piratería supone unos elevados costes para los armadores y los Estados. La organización estadounidense "Oceans Beyond Piracy" (OBP) elabora un informe anual llamado "The State of Maritime Piracy" en el que cuantifica los costes económicos y humanos de la piratería. OBP es un proyecto de la organización *One Earth Future Foundation* (OEF), que fue lanzado en el año 2010 con la intención de desarrollar una respuesta a la piratería marítima a través de: la movilización de accionistas de la comunidad marítima; el desarrollo de una asociación público-privada para promover las soluciones a largo plazo tanto en el

mar como en tierra; y la disuasión sostenible basada en la Ley del mar. La **tabla 2** resume los resultados de este estudio hasta 2014, último año con datos disponibles.

Ese año, la piratería en la zona occidental del Índico supuso unos costes de 2.200 millones de dólares, de ellos 806 en operaciones militares y 690 en medidas de autoprotección. El aumento de velocidad en las zonas de riesgo incrementó los costes en 576 millones de dólares y los costes laborales fueron de 70 millones dólares. Estas cifras reflejan el importante descenso de los costes de la piratería en esta zona en los últimos 5 años, ya que en 2011 habían totalizado 6.700 millones de dólares (más del triple que en 2014), de los que 2.700 millones se debieron al aumento de la velocidad. Hay que tener en cuenta que los precios de los combustibles empezaron a descender en 2014 y han continuado haciéndolo en 2015. Así, mientras en 2011, el precio medio del HFO 380 fue 642 \$/t, en 2014 se había reducido a 552 \$/t y en 2015 a 288 \$/t lo que, sin duda, ayudará a reducir aún más estos costes.

Concepto	2011	2012	2013	2014	
Aumento de velocidad	2,70	1,53	0,28	0,58	↑
Autoprotección	1,15	1,53	1,10	0,69	↓
Operaciones militares	1,27	1,09	1,00	0,81	↓
Seguros	0,64	0,60	0,19	0,10	↓
Costes laborales	0,20	0,48	0,46	0,07	↓
Modificación de ruta	0,60	0,29	0,00	0,01	↑
Otros	1,14	0,47	0,08	0,00	↓
TOTAL	6,70	5,99	3,11	2,20	↓

Tabla 2: El coste de la piratería. Cifras en miles de millones de dólares anuales.

DNV·GL

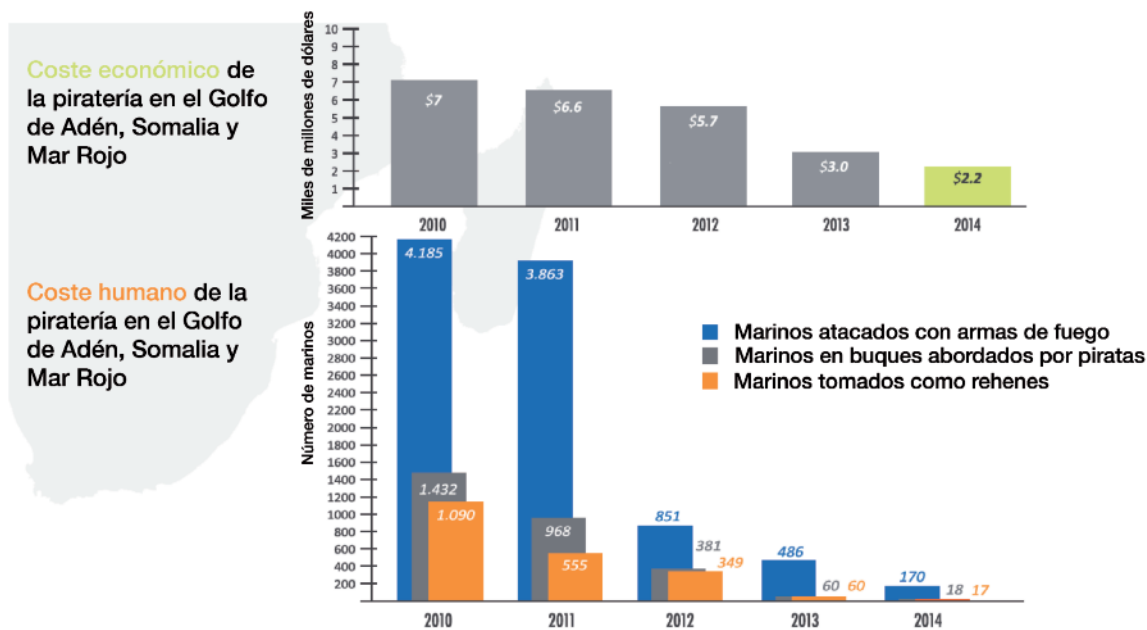


Figura 4: El coste económico y humano de la piratería en la zona de Somalia, Golfo de Adén y Mar Rojo.

En 2014, y en comparación con el año anterior, los costes de la piratería se redujeron un 29,3%, debido a que:

- La coalición internacional de buques militares continúa sus labores en la zona pero se han reducido el número de efectivos en las misiones.
- La Zona de Alto Riesgo del Foro Internacional de Navegación (*International Bargaining Forum's*, IBF) se redujo a mediados de 2014, dejando fuera el acceso al Golfo Pérsico, dando así lugar a una reducción del 50% del número estimado de tránsitos y, por consiguiente, de marinos que reciben el complemento de peligrosidad.
- Las BMP-4, la Zona de Alto Riesgo y las zonas designadas en las que se debe contratar el seguro de guerra del Comité Mixto de Guerra no sufrieron modificaciones en 2014 pero, sin embargo, se produjeron menos cambios de ruta, se redujo la velocidad y las primas de seguros siguieron con tendencia a la baja.

- El porcentaje de buques que emplean seguridad privada a bordo permanece estable, pero cada vez los equipos incluyen menos guardias, debido a la presión de los costes.

OBP estima todos los años los costes adicionales que las primas de riesgo de guerra atribuibles a la piratería suponen al sector marítimo.

En 2014, estas primas en Somalia se redujeron un 30% respecto al año anterior, totalizando 76,3 millones de dólares. La reducción en las zonas de riesgo supondrá, de nuevo, descensos en 2015 y aún mayores en 2016.

Además, el seguro de "secuestro y rescate" supuso unos costes de 27,3 millones de dólares en 2014. Estas pólizas cubren el pago de rescates en caso de secuestro de las tripulaciones, así como la pérdida del dinero del rescate durante el tránsito; asesores; responsabilidad legal; o costes por fallecimiento, lesión o rehabilitación de los marinos.

Según el informe *The State of Maritime Piracy 2014*, en 2014 unos 320 marinos estuvieron expuestos a un ataque pirata, de los que 18 fueron secuestrados, 6 de ellos menos de 1 día, otros 11 permanecieron retenidos 8 días y, finalmente, un marino resultó muerto. Durante 2014, 18 rehenes fueron liberados tras estar retenidos más de 1.200 días. A finales de año, 26 continuaban cautivos, en unas condiciones nefastas, desde hacía más de 1.150 días.

3.2. Zona del Golfo de Guinea

El coste de la piratería en esta zona alcanzó, en 2014, 983 millones de dólares, de los que más de la mitad (522) se invirtieron en operaciones militares y 314 en medidas de autoprotección. Dentro de estas medidas, los guardias armados supusieron 173 millones. OBP estima que alrededor del 47% de los costes fueron asumidos por el sector marítimo y el 53% por los gobiernos y la sociedad civil. De este 53% un 29% correspondió a los estados ribereños de la zona. Se estima que el coste por el combustible robado en 2014 ascendió a 13 millones de dólares.

De los 1.035 marinos expuestos a ataques piratas en esta zona, 170 fueron retenidos o secuestrados. En esta zona los piratas llevaban armas de fuego en el 55% de los ataques. El IMB estima además que el 70% de los ataques no se notificó. El 58% de los ataques se produjo en aguas internacionales y el 42% restante en aguas territoriales.

3.3. Sudeste asiático

En 2014, 3.654 marinos estuvieron expuestos a ataques piratas, de los que 289 fueron tomados como rehenes y 5 marinos perdieron la vida a manos de los piratas. Según el informe *State of the piracy report 2014*, el secuestro con intención de pedir un rescate no es un modelo muy utilizado en esta zona, por lo que suelen ser muy crueles y desconsiderados con los marinos, que provienen en su mayoría de la zona del Sudeste asiático.

DNV·GL