

Afección de la piratería a las rutas marítimas

FERNANDO IBÁÑEZ GÓMEZ

Director del Máster Internacional en Protección y Seguridad Marítima del Campus Internacional para la Seguridad y la Defensa (CISDE, profesor de la UDIMA)

INTRODUCCIÓN

Más del 80% del volumen del comercio internacional de mercancías se realiza por mar, porcentaje que es incluso superior en el caso de la mayoría de los países en desarrollo¹. De ahí la enorme importancia que tiene para la economía global el hecho de que las denominadas líneas marítimas de comunicación, esas rutas marítimas que son las venas que alimentan la economía global, no sufran ningún tipo de interrupción que pueda derivar en pérdidas millonarias para el comercio global. En este artículo pretendemos señalar cómo impacta la piratería marítima en el transporte marítimo y cuáles son las rutas marítimas más afectadas.

LAS LÍNEAS MARÍTIMAS DE COMUNICACIÓN

Las líneas marítimas de comunicación (en adelante, LMC) son “el cordón umbilical de la economía de un Estado y las arterias de la salud económica de una región”. Y se pueden definir como la “ruta que toma un barco para transitar del punto A al B. En términos marítimos, debe ser corta, económica y segura”². Estas LMC permiten

el transporte de grandes volúmenes de mercancías, algunas de ellas de carácter crítico como puede ser el petróleo. Por eso, tienen una enorme importancia estratégica y valor geopolítico para sus usuarios hasta el punto de que, en caso de conflicto, es habitual que los contendientes busquen negar a sus enemigos el acceso a suministros marítimos críticos con el fin de afectar a sus capacidades³.

Hay una evidente correlación entre la evolución del comercio marítimo y la producción de riqueza mundial (medida como Producto Interior Bruto). Por eso, los momentos de depresión económica (año 2009, tras la crisis de Lehman Brothers, o año 2020, por la pandemia del coronavirus) coinciden con la reducción del comercio marítimo.

El hecho de que buena parte del comercio global se mueva por mar explica la creciente preocupación por estas rutas marítimas. Una preocupación que ha aumentado a la vez que se ha incrementado el papel del transporte marítimo de mercancías. En 1976 las mercancías embarcadas a nivel global sumaban unos 3.300 millones de toneladas, que se repartían prácticamente a partes iguales entre el tráfico de petróleo

SUMARIO

INTRODUCCIÓN
P. 20

LAS LÍNEAS MARÍTIMAS DE COMUNICACIÓN
P. 20

¿QUÉ ES PIRATERÍA?
P. 21

PIRATERÍA Y LÍNEAS MARÍTIMAS DE COMUNICACIÓN
P. 22

ROBOS A MANO ARMADA A BUQUES Y LMC
P. 24

CONCLUSIONES
P. 25

y otras mercancías. Para el año 2023 la cifra superaba los 12.000 millones de toneladas gracias al uso, sobre todo, de buques tanqueros, portacontenedores y graneleros (que transportan hierro, carbón, metales, etc.), cada vez de mayor tamaño, lo que ha favorecido un auge notable del comercio por vía marítima⁴. Además de esa evolución en el tamaño de los mercantes que explica esa mayor capacidad de carga, otros factores que favorecen el transporte marítimo tienen que ver con un menor coste económico en relación, por ejemplo, con el transporte aéreo, o con la seguridad de los envíos, dado que las pérdidas de carga por accidentes han disminuido con el paso del tiempo.

Por eso, cualquier incidente que afecte al transporte marítimo preocupa ahora más que nunca. Un caso reciente, que tuvo un notable impacto mediático, fue el del buque portacontenedores Ever Given, que quedó bloqueado en el canal de Suez durante seis días en marzo de 2021. Según los expertos en transporte marítimo de Lloyd's List, el valor del volumen de mercancías retenido cada día por dicho bloqueo fue de 9.600 millones de dólares. Unos 160 mercantes esperaban en el canal en el momento del inciden-

te. Este caso afectó a uno de los denominados cuellos de botella (también llamados puntos de estrangulamiento) que son especialmente críticos para el transporte marítimo: el canal de Suez, por donde se calcula que pasa el 12% del comercio mundial⁵. Egipto retuvo al portacontenedores durante 100 días hasta llegar a un acuerdo de compensación con sus propietarios. La Autoridad del Canal de Suez calculó unas pérdidas de sus ingresos provocadas por el bloqueo de entre 12 y 15 millones de dólares diarios. Y el acuerdo final para liberar el Ever Given y devolvérselo a sus propietarios supuso que éstos abonasen 550 millones de dólares⁶.

Pero no es este el único cuello de botella existente. En dicha lista de puntos estratégicos se encuentran asimismo el canal de Panamá (también construido por el ser humano) y otras zonas que el capricho de la geografía ha convertido en trascendentales para el tráfico marítimo, como son los estrechos del Bósforo y los Dardanelos (que comunican el mar Negro con el Mediterráneo), el de Gibraltar (que enlaza el Mediterráneo y el Atlántico), el de Bab el Mandeb (que hace lo propio entre el golfo de Adén y el mar Rojo) o el estrecho de Malaca, el más importante de todos ellos por el volumen de mercancías que lo atraviesan. Situado entre la isla de Sumatra (Indonesia) y la península malaya, por Malaca navegan casi 100.000 mercantes cada año, un 30% del comercio global⁷.

Un caso singular es el estrecho de Ormuz, que comunica el golfo Pérsico, una de las grandes áreas de producción de hidrocarburos a nivel mundial, con el golfo de Omán y el océano Índico. El 27% del crudo que circula por vía marítima lo hace por Ormuz. Se calcula que en 2022 más del 80% del petróleo que atravesó Ormuz tenía como destino los mercados asiáticos, en particular, China, India, Japón y Corea del Sur⁸. Y respecto al gas natural licuado, que se transporta por vía marítima, el

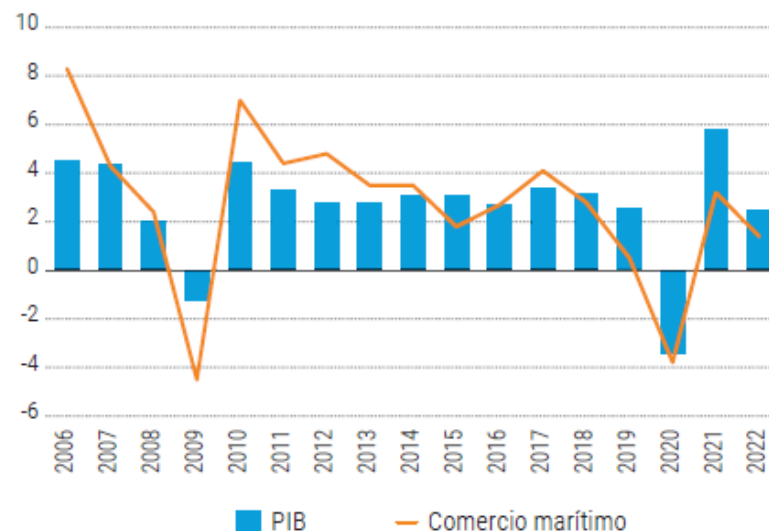


Figura 1. Evolución del PIB mundial y del comercio marítimo entre 2006 y 2022. Fuente: UNCTAD

20% del mismo lo exportó Qatar en 2023 a través de Ormuz, siendo sus principales clientes China, India y Corea del Sur⁹. Es un área, además, habitualmente convertida en un foco de tensiones que han afectado a la navegación. Lo fue durante la guerra Irán-Irak (1980-1988) hasta el punto de que Estados Unidos puso en marcha la operación *Earnest Will* para promover un convoy que protegiera a los petroleros kuwaitíes que navegaban por la región¹⁰. Y lo está siendo en los últimos años con los ataques iraníes a petroleros de diferentes banderas y a buques con vínculos con Israel en el estrecho. Ormuz es, pues, enormemente importante para la economía global, particularmente de los países asiáticos, porque no hay una ruta marítima alternativa para el petróleo y el gas que se produce en los países del golfo Pérsico. Por eso, cualquier incidente en esta zona tiene implicaciones directas para la economía global, lo que suele reflejarse en el aumento de los precios internacionales del crudo.

Es importante señalar que la longitud de las LMC depende en buena medida de la geografía (por ejemplo, de la existencia de cuellos de botella) o de la presencia de puertos en los que puedan recalar los mercantes. Por ejemplo, y solamente referido al canal de Panamá, un buque

que navegue de la costa este de Estados Unidos a Japón a través del mismo ahorrará unos 4.800 kilómetros frente a la ruta marítima alternativa. Y un mercante que navegue de Ecuador a Europa por dicha vía ahorrará unos 8.000 kilómetros¹¹. Sin embargo, aunque la ruta de un buque desde un puerto chino a uno de Europa del norte puede ser más corta si se atraviesa el Ártico, las difíciles condiciones de navegación y la falta de puertos en los que recalar en caso de sufrir un accidente, puede tener un efecto disuasorio.

¿QUÉ ES PIRATERÍA?

Los riesgos y amenazas que se ciernen sobre el transporte marítimo son diversos. Entre los primeros tenemos casos no provocados por el ser humano y que suelen ser derivados de un accidente, caso del tristemente célebre petrolero *Prestige*, o producto de la contaminación o de la acción de la naturaleza. Entre las segundas se suelen incluir, como hace la recientemente aprobada Estrategia Nacional de Seguridad Marítima de España, aquellos casos que sí son deliberados¹². Entre ellos podemos identificar el terrorismo, los tráfico ilícitos (de drogas, de armas, de personas...), la pesca ilegal, la presencia de minas, las guerras, las disputas territoriales o la piratería¹³.

LOS RIESGOS Y AMENAZAS QUE SE CIERNEN SOBRE EL TRANSPORTE MARÍTIMO SON DIVERSOS: ACCIDENTES, CONTAMINACIÓN, TRÁFICOS ILÍCITOS, PESCA ILEGAL, PRESENCIA DE MINAS, GUERRAS, PIRATERÍA...

De esta última amenaza vamos a hablar a continuación. El delito de piratería marítima está recogido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) del año 1982. Resumiendo su contenido, podemos decir que piratería es un acto de violencia cometido con fines privados en alta mar (o en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado) por la tripulación o pasajeros de un buque o una aeronave contra otro buque o aeronave.

¿Y si el delito ocurre en las aguas territoriales de un Estado? En ese caso se habla de robo a mano armada contra buques. Fue la Organización Marítima Internacional (agencia de Naciones Unidas encargada de la seguridad marítima) la que así lo estableció en 2009 en su Resolución A1025 (26). En este caso hablaríamos de un acto ilícito de violencia, que no sea un acto de piratería, cometido con fines privados contra un buque, o contra las personas o bienes a bordo, en aguas interiores, aguas archipelágicas o el mar territorial de un Estado.

Como se ve, la clave para definir un delito como piratería es que ocurra en un lugar que se encuentre fuera de la jurisdicción de un país, es decir, en la alta mar y no en aguas territoriales.

PIRATERÍA Y LÍNEAS MARÍTIMAS DE COMUNICACIÓN

En este artículo vamos a utilizar la base de datos sobre incidentes de piratería y robo a mano armada en el mar que proporciona el *Maritime Information Cooperation & Awareness Center* (en adelante, Centro MICA). Este centro francés, con base en Brest, funciona desde 2016 y es gestionado por una treintena de personas pertenecientes a la Marina francesa y a otros países socios (España, Bélgica, Portugal). Cumple básicamente dos funciones: identificar y analizar incidentes relacionados con la navegación marítima a nivel global 7 días a la semana, 24 horas al día; y proporcionar a los buques



Figura 2. Principales cuellos de botella marítimos y líneas marítimas. Fuente: U.S. Energy Information Administration

UN DELITO ES PIRATERÍA CUANDO OCURRE FUERA DE LA JURISDICCIÓN DE UN PAÍS, ES DECIR, EN LA ALTA MAR Y NO EN AGUAS TERRITORIALES. EN LAS PROPIAS AGUAS ES ROBO A MANO ARMADA

y a sus armadores información sobre zonas marítimas de riesgo, alertas en caso de incidente, evaluaciones de seguridad, etc. En caso de alerta de piratería, mantiene contacto directo con el buque asaltado, avisa a los buques que se encuentran en las proximidades, informa a los centros pertinentes con el fin de coordinar una intervención y realiza una retroalimentación posterior a la alerta¹⁴.

El Centro MICA establece cuatro tipos de incidentes:

- Barco pirateado: incidente en el que los atacantes abordan un buque y logran hacerse con el control del mismo o de la tripulación.
- Ataque: los atacantes llevan a cabo una acción contra el buque sin conseguir abordarlo; o bien abordan el barco con la intención de apoderarse de él o de su tripulación, pero no lo consiguen.
- Intento: incidente con clara intención de llevar a cabo un ataque en el que los autores apuntaron sus armas hacia el buque, se observó la presencia del equipo necesario para el abordaje (escalera, ganchos) sin que hayan sido utilizados; o se observaron movimientos sospechosos.
- Robo o intento de robo con o sin violencia: en aguas territoriales (para diferenciarlo de un acto de piratería, de acuerdo con la CONVEMAR).

El Centro MICA viene publicando informes anuales sobre pi-

ratería y robo a mano armada en el mar desde el año 2019 en los que realiza un análisis estadístico de los incidentes de este tipo en todo el mundo y por regiones. Las cinco regiones analizadas son el golfo de Guinea, las Américas (incluyendo el Caribe), el océano Índico, el sudeste asiático y el océano Pacífico, y Europa. También proporciona información de cada suceso reseñando fecha y hora, tipo de incidente, objetivo, localización y hace una descripción breve del mismo. Para realizar estos informes el centro recopila los datos a partir de fuentes internas y externas, como países socios, otros operadores marítimos, agencias y medios de comunicación.

En su informe anual de 2023 se ha visto obligado a incluir una nueva categoría de incidentes (no relacionados con la piratería y el robo a mano armada) bajo el epígrafe extensión de un conflicto armado en el mar, que hace referencia a un conflicto en tierra que está impactando en los buques mercantes o en los puertos (en forma de acoso, ataque de drones...). En dicha categoría se recogen los incidentes provocados por los hutíes en Yemen desde noviembre de 2023 y que están afectando a la navegación por el golfo de Adén y el mar Rojo. En nuestro análisis, circunscrito a la piratería, no incluiremos este tipo de actos.

La figura 3 muestra los incidentes piratas ocurridos a nivel

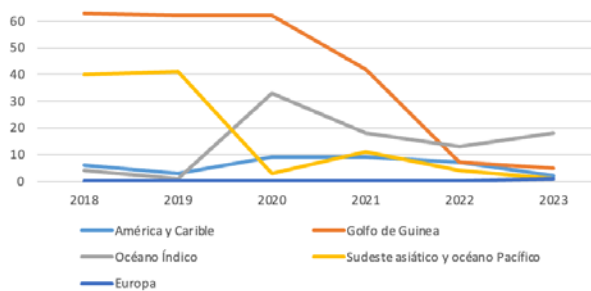


Figura 3. Incidentes piratas por región (2018-2023)
Elaboración propia a partir de los datos del Centro MICA

global en las cinco regiones analizadas por el Centro MICA entre los años 2018 y 2023.

De los datos que arroja la figura 3, lo primero que podemos destacar es que hay una evidente reducción del fenómeno de la piratería en los últimos años. Esta reducción resulta especialmente significativa en dos regiones: el sudeste asiático y el golfo de Guinea. Respecto a esta última región, hemos analizado en otro lugar las razones de dicho descenso, relacionadas en buena medida con la adopción de medidas por parte de Nigeria que han permitido una drástica reducción de los asaltos piratas en sus aguas, que son el foco de la inseguridad marítima en esa región¹⁵. En todo caso se ha calculado un coste para la industria del impacto de la piratería en el golfo de Guinea de unos 700 millones de dólares anuales, que incluyen el aumento de los costes laborales, de las primas de seguros, las medidas de autoprotección y la contratación de buques de escolta a las policías marítimas y fuerzas navales de la región¹⁶.

Con relación al sudeste asiático, la puesta en marcha de medidas efectivas por parte de los países de la región ha conseguido reducir la piratería en los últimos años. De hecho, de todos los incidentes de piratería y robo a mano armada contra barcos que se han producido en esta zona entre los años 2019 y 2023 (un centenar de casos de media), apenas un 2% son casos de piratería¹⁷.

Sin embargo, la región del océano Índico (que incluye el estrecho de Bab el Mandeb y el golfo de

**LA
PIRATERÍA SE
HA REDUCIDO
LOS ÚLTIMOS
AÑOS, ESPECIALMENTE
EN EL
SUDESTE
ASIÁTICO Y
EL GOLFO DE
GUINEA, PERO
HA
RESURGIDO
EN EL ÍNDICO.
ADEMÁS,
ESTÁN LOS
ATAQUES DE
LOS HUTÍES**

Adén) donde actúan los piratas somalíes, que venía mostrando cifras relativamente bajas, ha visto resurgir su actividad en los últimos años hasta el punto de que, en estos momentos, se ha convertido en el área de mayor incidencia de la piratería (en buena medida, es cierto, por el mayor descenso en las regiones antes citadas).

La ruta marítima que abarca el canal de Suez, el estrecho de Bab el Mandeb y el golfo de Adén permite a los mercantes provenientes de Europa o del océano Índico evitar circunnavegar todo el continente africano por el cabo de Buena Esperanza. El ahorro en número de días es notable y, por lo tanto, supone también una reducción del gasto en forma de combustible. Por ejemplo, se calcula que para un buque portacontenedores que navegue desde Taiwán a Países Bajos rodear África le supondrá unos 10 días más de travesía si navega a una media de unos 16 nudos¹⁸.

Esta ruta marítima ha sufrido en las dos últimas décadas diversos incidentes que han afectado a la navegación. Los piratas somalíes la convirtieron en su zona de operaciones preferente desde el año 2005. Entre los años 2009 y 2011 se produjo un auténtico auge de la piratería somalí con más de 200 ataques anuales reportados, y el secuestro de decenas de mercantes y pesqueros y sus tripulaciones. Los piratas somalíes obtuvieron unos ingresos por rescates de entre 339 y 413 millones de dólares entre los años 2005 y 2012¹⁹. Sin embargo, el coste para la economía global de las acciones de los piratas somalíes supuso una pérdida anual de unos 18.000 millones de dólares, incluyendo la reducción del comercio por el canal de Suez, la afección al comercio, al sector pesquero y al turismo de los países de la región (Kenia, Seychelles, las Comoras, Madagascar y Mauricio), la menor exportación de productos pesqueros, el aumento de las primas de los seguros a los buques, etc²⁰.

Desde mayo de 2012 los piratas no fueron capaces de secuestrar

un barco por el que obtener un rescate hasta el secuestro el 12 de marzo de 2024 del granelero Abdullah, cuando navegaba a unas 550 millas al este de Mogadiscio. La liberación del buque, un mes más tarde, se produjo tras el pago de un rescate de 5 millones de dólares²¹. Por primera vez en casi 12 años, un grupo pirata somalí lograba un botín semejante.

Desde finales del año 2023 esta región también se ha visto afectada por los ataques protagonizados por los hutíes, un grupo rebelde yemení apoyado por Irán, contra los barcos mercantes que atraviesan esta ruta marítima. Los hutíes justifican estos ataques por la respuesta israelí en Gaza al ataque terrorista protagonizado por Hamás en territorio israelí el 7 de octubre de 2023. El primer buque atacado fue el carguero de vehículos Galaxy Leader, de un propietario israelí. Fue abordado el 19 de noviembre de 2023 mediante un ataque combinado protagonizado por lanchas rápidas y helicópteros, y publicitado mediante un vídeo que dio la vuelta al mundo. Tras el despliegue de buques de guerra norteamericanos y británicos para proteger a los mercantes en la región, los hutíes anunciaron que también se convertían en objetivos los mercantes de ambas nacionalidades. Desde entonces y hasta el 31 de enero de 2024 fueron atacados una treintena de buques mercantes de todo tipo y diversas banderas mediante misiles y drones, incluidos buques de guerra de ambos países. Como resultado, el tráfico mercante por el golfo de Adén cayó en un 71% y en un 62% por el canal de Suez, mientras que aumentaba en un 74% por el cabo de Buena Esperanza²². Esta realidad confirma que la mayor parte de estos barcos ha desviado su ruta por el cabo de Buena Esperanza, circunvalando África para evitar atravesar el golfo de Adén y el mar Rojo. Es decir, la mayoría de las navieras han decidido evitar la zona de operaciones de los rebeldes yemeníes. La situación no ha mejorado desde entonces y desde febrero hasta

octubre de 2024 casi doscientos mercantes y buques de guerra sufrieron algún incidente provocado por los hutíes.

Para algunos analistas hay una posible relación entre las acciones de los hutíes desde noviembre de 2023 y el hecho de que haya resurgido para esas mismas fechas la piratería somalí. Según el centro de seguridad marítima para el cuerno de África (*Maritime Security Centre- Horn of Africa*, MSCHOA), puesto en marcha por la operación naval europea Atalanta en 2008 para afrontar la piratería somalí, desde noviembre de 2023 y hasta el momento de escribir estas líneas (diciembre de 2024) se han producido 42 incidentes relacionados con la piratería somalí²³.

En el punto opuesto se encuentra Europa, que en los seis años analizados solo ha sufrido un incidente de piratería (en 2023). De hecho, este suceso se produjo el 3 octubre de 2023 a unas 40 millas de la costa marroquí (y a unas 65 millas de Fuerteventura) cuando la tripulación del barco de suministros *offshore* Vos Pace fue amenazada por un grupo de emigrantes armados con cuchillos y que habían sido rescatados previamente de dos cayucos a la deriva. Los emigrantes no querían ser desembarcados en la localidad marroquí de Tan Tan, como exigían las autoridades de Rabat, y obligaron a desviar el barco hasta la isla de Fuerteventura.

ROBOS A MANO ARMADA A BUQUES Y LMC

Si en vez de actos de piratería, nos centramos en los robos a mano armada en el mar, es decir, los que ocurren en aguas territoriales, nos encontramos con un contexto muy diferente (ver figura 4).

El mayor número de incidentes se reportan en aguas del continente americano y del sudeste asiático. Con frecuencia se trata de asaltos nocturnos que se producen mientras el barco se encuentra atracado en un puerto o fondeado en sus proximidades. Los ladrones suelen acercarse al

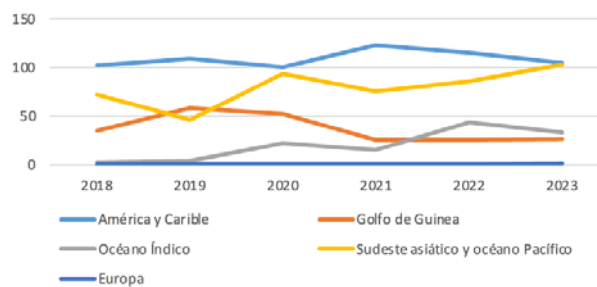


Figura 4. Incidentes de robo a mano armada en el mar por región (2018-2023) Elaboración propia a partir de los datos del Centro MICA

mismo con una lancha y portan más armas blancas que armas de fuego. Su objetivo es hacerse con el dinero o los objetos de valor que pueda tener la tripulación a bordo. En el caso del continente americano la embarcación objetivo suele ser un yate, mientras que en el sudeste asiático se asalta todo tipo de barcos (petroleros, graneleros, cargueros, remolcadores...). Se trata de un tipo delictivo que tiene que ver a menudo con problemas de inseguridad portuaria en ciertos países. Por ejemplo, en puertos africanos como Takoradi en Ghana, Lagos en Nigeria y Luanda en Angola; en puertos americanos como el de Callao (Perú), Bocas del Toro (Panamá) o Macapa (Brasil); en Asia en puertos como Kandla (India), Manila (Filipinas) y Singapur, y en el océano Índico destaca Mauricio, que ha visto un notable incremento de este tipo de incidentes en los últimos años.

En el caso del sudeste asiático, es imprescindible hablar de los estrechos de Malaca y Singapur, por su importancia como LMC.

Malaca es la ruta marítima más corta entre los proveedores de petróleo y gas natural de Oriente Medio y las economías asiáticas. Si tomamos, por ejemplo, el caso del petróleo, tres de cada cuatro barriles diarios se mueven por mar. Y de los más de 77 millones de barriles que se transportaron a diario por vía marítima en 2023, el 30% atravesaron Malaca. De hecho, desde el año 2018 Malaca supera a Ormuz como punto de tránsito más importante para el petróleo. El 60%

EL MAYOR NÚMERO DE ROBOS A MANO ARMADA SE REPORTAN EN AGUAS DEL CONTINENTE AMERICANO Y DEL SUDESTE ASIÁTICO, CON EL BARCO ATRACADO EN UN PUERTO O FONDEADO EN SUS PROXIMIDADES

del crudo que atraviesa Malaca proviene de países como Arabia Saudí, Emiratos Árabes Unidos, Irak y Kuwait. También está aumentando en los últimos años la presencia de crudo ruso e iraní por Malaca, a pesar de las sanciones impuestas a ambos países, en el primer caso, por el desarrollo de su programa nuclear y en el segundo tras la invasión de Ucrania. El 33% del crudo que navega por Malaca tiene como destino China, un 9% Corea del Sur y un 8% Japón. Malaca es, asimismo, una ruta crítica para el comercio de gas natural licuado (GNL) procedente de algunos países del golfo Pérsico (como Qatar), y que tiene como destino Asia. Los grandes importadores de GNL de la región son Japón, China y Corea del Sur²⁴.

Según el informe del año 2023 del Centro MICA, todos los incidentes ocurridos en esta ruta (estrechos de Malaca y Singapur) fueron robos a mano armada y ninguno puede ser considerado como piratería. Es decir, los asaltos se produjeron sobre buques navegando en aguas territoriales o cuando se encontraban fondeados en puertos de la región. Los barcos atacados son, principalmente, petroleros, graneleros, portacontenedores y remolcadores. Los incidentes se suelen producir por la noche y en un 40% los asaltantes van armados. Los puertos más castigados son Belawan y Dumai en la isla de Sumatra. En esta región el objetivo de los ladrones suele ser obtener piezas de repuesto (por ejemplo, de motores) o provisiones.

El área del estrecho de Singapur se ha convertido en los últimos años en un punto crítico de inseguridad marítima con más de 50 incidentes anuales desde 2021. De los 105 casos reportados por el Centro MICA en 2023 para toda la región del sudeste asiático y el Pacífico, nada menos que 63 ataques ocurrieron en el estrecho de Singapur. Suelen ser ataques nocturnos perpetrados desde embarcaciones locales y cuando el mercante está navegando en

