



D. Julio Albert Ferrero.

*Presidente de Honor de ASESMAR.
Almirante (r).*

ACTIVIDAD PROFESIONAL

Nació el 14 de octubre de 1924 en Alicante.

- Ingresó en la Escuela Naval Militar en enero de 1944 y fue promovido a Alférez de Navío en Enero de 1949.
- De oficial estuvo embarcado en los destructores “Ulloa”, “Lepanto”, “Liniers”, “Alcalá Galiano”, crucero “Miguel de Cervantes”, Buque Escuela “Juan Sebastián Elcano”, submarino “G-7”.
- Segundo Comandante del submarino “S-31” del destructor “Lepanto” y del Buque Escuela “Juan Sebastián Elcano”.
- Comandante del submarino “S-31” y del destructor “Jorge Juan” y Jefe de la Flotilla de submarinos.

Los principales destinos de tierra fueron:

- Estado Mayor de la Armada.
- Jefe del Gabinete del Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada.
- Jefe de la División de Telecomunicaciones y Guerra Electrónica en el Estado Mayor de la Defensa.

ACTIVIDADES CIVILES

En situación de 2ª reserva (1988) ha sido:

- Director de la Cátedra “Almirante Martín Granizo” de la Universidad de Salamanca durante 1994 a 1997, dirigiendo 7 Cursos sobre Seguridad y Defensa.
- Profesor del Máster de Seguridad y Defensa impartido por la Universidad Complutense y por el CESEDEN durante 4 años.
- Ex Presidente de la Asociación de Estudios del Mar (ASESMAR) desde 1983 hasta enero de 2005.
- Coautor de varios libros y publicaciones.

Premios Alvaro de Bazán, Roger de Lauria y Almirante Moreno de la Revista General de Marina.

Premio “Tierra, Mar y Aire-2000”.

13. PIRATERÍA Y TERRORISMO MARÍTIMO

D. Julio Albert Ferrero

Presidente de Honor de ASESMAR Almirante (r)

1. INTRODUCCIÓN

La mar ha sido siempre un dominio anárquico, apenas está vigilada en sus grandes extensiones carentes de leyes. La piratería existe desde los comienzos de la navegación. Los piratas aterrizaron al comercio marítimo y desaparecieron a finales del siglo XIX con el cambio de propulsión de la vela al motor, limitándose desde entonces a los mares del sureste de Asia, costa oriental de Africa y costas del Golfo de Guinea. Durante el siglo XX la piratería se ejerce sistemáticamente en los mares de algunos países del Tercer Mundo especialmente en las costas de Somalia, Indonesia y Malasia. Alcanzó su máximo entre 1999 y 2003 en el Mar de China Meridional y en el Estrecho de Malaca. Gracias a los esfuerzos de los estados costeros la piratería casi desapareció en los Estrechos de Malaca y Singapur y disminuyó en el Mar de la China Meridional. En el año 2008 la piratería ha resurgido en el Golfo de Adén y en la costa Este de Somalia.

En el siglo XXI los ataques piratas se realizan con apoyo del sistema de posicionamiento global por satélite (GPS), se emplean fusiles automáticos y lanzacohetes así como embarcaciones de alta velocidad. Los piratas abordan los barcos para robar dinero y pertenencias de la dotación, la caja fuerte, las mercancías, los repuestos o enseres diversos como televisiones, DVD, videos, etc. Algunos piratas son simplemente criminales oportunistas que operan en las costas de estados débiles, lo que se considera como robo armado (Armed Robbery), otros, sin embargo, forman parte de redes organizadas de

secuestrados a otra ubicación para descargar su cargamento, mientras esperan el pago del rescate por el propietario para la devolución del barco y, en la mayoría de los casos, de la tripulación. Esto ocurrió al buque arrastrero español Playa de Bakio, asaltado a unas 250 millas de la costa somalí en el año 2008, cuya negociación se realizó con los abogados de los piratas en Londres.

Un indicador importante es el hecho de que algunas de las zonas críticas actuales para la piratería se encuentran en áreas con gran densidad de población musulmana (Somalia, Indonesia, Malasia y Filipinas), lo que les proporciona una excelente tapadera en grupos con ideologías políticas islamistas que pueden fácilmente mezclarse con aquellos que sólo buscan beneficio económico.

La Cámara Internacional de Comercio (ICC) tiene desde 1981 una división especial del Departamento Marítimo Internacional (IMB), denominada Organización Marítima Internacional (IMO), organización sin afán de lucro, independiente y apolítica sostenida económicamente por varias compañías internacionales aseguradoras, y algún gobierno, con el fin de actuar como punto focal en la lucha contra toda clase de crimen marítimo y de actos ilegales de piratería marítima. Tiene su sede en Kuala Lumpur (Malasia) y ha urgido la cooperación a todos los gobiernos interesados. Desde 1992, ante el alarmante crecimiento de la piratería, se ha creado dentro del IMB el Centro de Información sobre la Piratería (PRC) ubicado también en Kuala Lumpur. Este centro proporciona información diaria sobre actos piráticos y robos armados, (cuando los asaltantes se limitan a robar, el hecho se define como robo armado; cuando se retienen rehenes y se secuestra el barco en espera de rescate se define como piratería), en radiodifusión a los buques vía satélite Inmarsat, ayudas a los armadores de los buques atacados apresados, asistencia a las dotaciones de los buques atacados, informes detallados estadísticos semanales mensuales y anuales sobre la actividad pirática, e información semanal actualizada sobre la actividad pirática vía Internet.

2. ATAQUES PIRÁTICOS EN EL AÑO 2008

Durante el año 2008 se han llevado a cabo en todo el mundo 293 ataques cuyo resultado y distribución están en el Anexo I en el que figuran los ataques realizados, los ataques frustrados y los que han sido abordados o apresados. De los 200 buques atacados, 17 fueron

abordados desde los muelles, 95 estando fondeados y 87 navegando, 47 intentos de abordaje fallidos por las maniobras de aumento de velocidad y reacciones abordo con mangueras de agua de alta presión y 26 ataques también fallidos, en los que los piratas hicieron uso de sus armas.

Estos ataques del año 2008 suponen un 22% más que los del año 2006 y un 11% superior a los del año 2007.

3. TENDENCIAS DE LA PIRATERÍA

Bangladesh. Aunque el número de ataques ha disminuido, la zona todavía es de alto riesgo. La mayor parte de los ataques han sido en los fondeaderos de Chittagong y en zona de la isla Natura.

Indonesia. En esta zona los piratas atacan con cañones cuchillos y machetes, generalmente vigilan otras áreas. Muchos ataques no han trascendido por falta de denuncia.

Estrechos de Malaca. Aunque desde julio de 2005 han disminuido los ataques debido a la fuerte agresividad de las patrullas litorales de las autoridades estatales, los buques en tránsito por los Estrechos deben mantener una vigilancia antipirática continuada. Normalmente no se especifica cuanto tiempo tiene que durar la patrulla.

Malasia. Operan en la costa de la isla Tioman/Mar de la China Meridional.

Filipinas. Los piratas vigilan a los buques fondeados en Manila y en las aguas próximas.

Estrechos de Singapur. Los piratas atacan a los buques navegando o fondeados.

Tema (Ghana). La mayor parte de los ataques se han producido contra buques fondeados.

En Lagos y en el río Bonny en Nigeria, los piratas son violentos han robado en los buques, han secuestrado a las dotaciones a lo largo de la costa y de los ríos, fondeaderos, puertos y aguas próximas. Se ha informado a los buques que establezcan también vigilancia en otras zonas de Nigeria.



Mapa Mundi

En Dar Es Salaam, **Tanzania**, los piratas amenazan continuamente en puertos, fondeaderos y aguas próximas.

Brasil. El número de ataques ha disminuido en Santos.

En el **Golfo de Adén** además de haber aumentado el número de ataques, también se ha apresado al mayor de los buques y se han efectuado ataques a mayores distancias de la costa, a lo largo de Africa. Todo ataque frente a la costas de Somalia, tenía por objeto el apresamiento del buque por lo tanto todo ataque fallido es un fallo de apresamiento.

En 2008 hubo 111 incidentes, en la costa Este de Somalia y en el Golfo de Adén, lo que supone un incremento del 200 % comparado con 2007. Fueron apresados 42 buques por los piratas somalíes y 815 hombres de las tripulaciones fueron secuestrados. El 31 de diciembre de 2008 los piratas somalíes retenían 13 buques pendientes de pagar rescate y 242 miembros de las tripulaciones como rehenes. El mes de septiembre fue el de mayor número de ataques 19. En octubre y noviembre atacaron 15 y 16 buques respectivamente. Estos números se debieron a una mayor habilidad de los piratas somalíes para operar a mayor distancia. La incapacidad del gobierno de Somalia para impedirlo animó a los piratas. Normalmente la relación recompensa/riesgo es tan grande para los piratas de Somalia que solamente a

través de medidas fuertes de los gobiernos internacionales y de sus marinas de guerra permitirá el restablecimiento de la seguridad es esta ruta.

Nigeria es el segundo país con más número de ataques y es otra zona de alto riesgo. La diferencia principal entre las actividades de los piratas entre el Este y el Oeste africano es que en Nigeria casi todos los ataques han sido dentro de las aguas territoriales y la mayoría de los incidentes en la costa Este de Africa y el Golfo de Adén han sido en alta mar. También los motivos son diferentes, en Somalia son económicos y en Nigeria en parte políticos. En Nigeria han sido confirmados 40 incidentes; hay poca información de los buques atacados en las aguas nigerianas.

De los 40 informes de buques atacados, 27 fueron abordados y 5 apresados, Nigeria ha registrado el mayor número de miembros secuestrados. Debido a la escasa información se estima que el número real será probablemente mayor. Los ataques en el Delta del Níger y los secuestros están dirigidos contra la industria petrolera y con intención de cambio político. Desde el punto de vista de la industria naval estos ataques son criminales. 17 fueron contra petroleros, 7 contra buques de apoyo ataques y resto fueron contra bulkcarriers, de carga general y portacontenedores. Los incidentes en Nigeria son violentos y las dotaciones con frecuencia son secuestradas y heridas. Incluso los buques con protección de escolta y guardia de seguridad armada todavía son presa de piratas consagrados. En el aspecto positivo en otras áreas los ataques han disminuido.

Indonesia ha realizado un gran esfuerzo contra la piratería y el robo armado en sus aguas. Con 121 ataques en 2003, han ido año tras año disminuyendo a 28 incidentes en 2008. En los Estrechos de Malaca ha habido una gran reducción en los ataques solo 2 en 2008 en comparación con 7 producidos en 2007. Sin embargo en los Estrechos de Singapur han aumentado desde 3 en 2007 a 6 en 2008. Malasia ha sufrido un ligero incremento con 3 buques apresados y 7 abordados en comparación con 9 abordados en 2007. Estas reducciones son el resultado del incremento de la vigilancia y de las patrullas y de las continuas medidas a bordo de los buques. En las actuales circunstancias de crisis económica es de prever un aumento de la piratería, por lo cual las marinas de guerra y los servicios de guardacostas deberían mantener sus esfuerzos contra los piratas.

La piratería en Bangladesh (Chittagong) y Tanzania (Dar es Salaam) muestra algunas similitudes en los métodos de ataque. Los buques fondeados o los que se aproximan son vigilados. Los ladrones armados en Chittagong, roban principalmente en los pañoles de los buques mientras que en Dar es Salaam el objetivo es la carga. De los 14 buques atacados en Dar es Saalam 12 fueron portacontenedores. En Bangladesh se ha producido un ligero aumento de ataques, (12), en comparación con el año anterior (10). Las autoridades de Bangladesh han hecho un gran esfuerzo para rebajar el número de incidentes, esta presión sobre los ladrones debe mantenerse. Se aconseja a los capitanes mantengan una vigilancia estricta y continuada durante su aproximación y permanencia en los fondeaderos.

En todo el mundo durante el 2008 fueron apresados un total de 49 buques y 889 personas fueron secuestradas y 46 buques fueron atacados con armas de fuego. Estos números sobrepasan los registrados anteriormente 32 hombres resultaron heridos, 11 asesinados y 21 desaparecidos. La naturaleza de estos ataques indica que los piratas/ladrones abordan los buques mejor armados y preparados para el asalto y para herir a la tripulación. El total de incidentes con empleo de las armas en 2008 fue de 139 frente a 72 en 2007. (Ver Anexo II)

Por todo lo anterior la IMB urge con insistencia a los capitanes y armadores, informen al IMB PRC de todos los incidentes, actuales y frustrados y de robos armados. Este es el primer paso de la cadena vital que asegure los recursos adecuados permitidos por los gobiernos para tratar este problema. El conjunto de información estadística procedente de una organización internacional, independiente y apolítica tal como IMB PRC actúa como catalizador eficaz para conseguir este fin.

El IMB aprecia la asistencia y cooperación proporcionada por las fuerzas navales coaligadas de la Unión Europea que intervienen en la operación ATALANTA, entre ellos la Armada, la US Navy en la operación LIBERTAD DURADERA, la Fuerza Naval Francesa del Índico, la OTAN en la Operación ACTIVE ENDEVOUR, las marinas de India, Malasia, Rusia, la Guardia Costera del Yemen por la asistencia prestada a muchos buques que fueron atacados por piratas somalíes tanto en el Golfo de Adén como en la costa oriental de Somalia. Aunque lamentablemente algunos buques fueron apresados, muchos otros escaparon después de la intervención de estas fuerzas navales.

El IMB cuenta con un sistema de localización de buques, el Shiploc, de gran exactitud, mediante el empleo de un satélite que da la situación de los buques a intervalos regulares, constituyendo un sistema de alerta de seguridad que es obligatorio para buques mayores de 500 toneladas. El sistema permite a la dotación, en caso de peligro, activar un botón de alarma que automáticamente envía un mensaje al armador y a las autoridades competentes, sin que pueda ser detectado por alguien a bordo o por otros buques próximos. El Sistema ShipLoc está contenido en una caja pequeña estanca que incluye un transmisor Argos, un receptor GPS, una batería para el caso de fallo de la energía principal y una antena flotante.

El IMB recomienda instalar en los buques mercantes que no transporten carga inflamable, una faja alrededor del buque que proporciona una descarga de 9000 voltios que produce un shock no letal cuyo resultado será el abandono del posible intruso. Al mismo tiempo se encienden luces y suena una fuerte sirena.

El fenómeno de la piratería somalí no tiene precedentes. Cada ataque lleva la intención de apresar el buque. Para rechazarlo existe la posibilidad de llevar a bordo una guardia armada de seguridad mientras navegue por zonas de riesgo o de llevar a bordo armas para su utilización por la dotación. Se han ofrecido compañías privadas de seguridad con buques armados para efectuar escolta en las zonas de peligro. Las leyes no han cambiado, la mayoría de los estados no permiten armas a bordo de sus buques mercantes. Los buques mercantes tienen derecho de paso inocente por las aguas territoriales de otro país, puesto que están desarmados y no suponen amenaza sobre el estado costero o inversamente de los demás estados sobre sus aguas territoriales. Esta situación podía cambiar significativamente si los buques mercantes estuvieran armados. El estado costero puede prohibir la posesión o el uso de armas sin licencia en sus aguas territoriales al igual que prohíbe tal uso en su territorio.

Si como resultado de un encuentro armado con piratas sospechosos, resultase herido o muerto un pescador o un marinero local, el capitán podría quedar sometido a una investigación detallada de las circunstancias del incidente. Cuestiones sobre la legalidad del empleo de las armas, pruebas sobre la intención de los supuestos piratas, y si fue empleada la fuerza razonablemente, determinaría finalmente si el capitán había traspasado los límites legales.

Además los piratas pueden disparar sobre la dotación o personas que puedan amenazarles. Normalmente los piratas disparan al buque y no a la tripulación porque saben que, hasta ahora, no llevan armas. Su blanco es el puente del buque y los alojamientos de la tripulación para que el buque pare. El empleo de las armas debe dejarse a los que están autorizados a llevarlas como son las marinas de guerra, las guardias costeras y la policía. El empleo de protección armada privada no es la solución del problema.

4. LA PIRATERIA EN SOMALIA Y EN EL GOLFO DE ADEN



Mapa de Somalia

Historia reciente de Somalia

Somalia es independiente desde 1960. El 1969 fue asesinado el último presidente. En 1990 fue bombardeada Mogadishu la capital. Grandes zonas del país están fuera del control de autoridad alguna. En 1991 el estado colapsó. Ninguna facción armada pudo proporcionar una solución política y durante varios años continuaron las luchas en algunas zonas del país.

En mayo de 1991 la región noroccidental, Somalilandia, se declaró independiente y en 1998 en la región Nororiental, las autoridades locales declararon el estado semiautónomo de Puntlandia. En abril de 2002 los líderes locales en Baidoa anunciaron la formación del Estado Sudoccidental de Somalia.

La situación de los derechos humanos en Somalia continúa caracterizándose por una indiscriminada violencia con frecuentes ataques contra civiles, incluyendo detenciones a los defensores de los derechos humanos, arrestos arbitrarios y violencia sexual y contra las mujeres. Desde el 19 de abril del 2008 se ha renovado la violencia extrema en Mogadishu entre las tropas del Gobierno Federal Transicional (TFG) apoyado por Etiopía y las tropas insurgentes, con grave violación de las leyes humanitarias.

Tanto las tropas insurgentes como la del Gobierno Federal apoyado por Etiopía, emplean la artillería en zonas urbanas habitadas por civiles produciendo gran cantidad de bajas.

La eficacia entre el gobierno central y las instituciones públicas en estas tres regiones está severamente limitada por la policía y por el incumplimiento de las leyes.

El elevado desempleo de la juventud fuerza su incorporación a las milicias y otros grupos armados, incluso les conduce a la piratería. Como en otros lugares de Africa, la juventud somalí y los habitantes de la costa han llegado a tener gran actividad pirática como un nuevo medio de de obtener grandes cantidades de dinero.

A pesar de la formación en 2004 del Gobierno Federal Transicional (TFG), Somalia no cuenta con un gobierno central capaz de controlar todo el país; en su defecto existen tres administraciones con objetivos diferentes: las de Somalilandia, Puntlandia y el Estado Sudoccidental de Somalia.

La piratería en Somalia hunde sus raíces en la pobreza, el hambre, y la inseguridad de la población civil de la costa. El epicentro de la piratería es la región autónoma de Puntlandia en el norte de Somalia. Desde su costa es más fácil el seguimiento y la identificación de los buques que cruzan el Golfo de Adén.

Antes de 1990 la piratería no era muy significativa en las costas de Somalia, al igual que en otras naciones costeras; en la costa existían irregularmente algunos incidentes de robo armado contra pequeños buques pesqueros. A mediados de la década de los 90 comenzó una mayor y estructurada forma de piratería debido a que algunos grupos armados solicitaron autorización para proteger los recursos pesqueros. Atacaron a pesqueros ilegales que faenaban en sus aguas territoriales. Esto se aplicó hasta el 2000 a cualquier buque que navegase dentro o cerca de las aguas territoriales de Somalia, pidiendo rescate por buques y tripulaciones. En 2005 aumentó el número contra los buques que navegaban por el Índico frente a las costas de Somalia, pero también en el Golfo de Adén y a la salida del Mar Rojo. En 2006 algunos de los ataques fueron a unas 350 millas de la costa de Somalia concentrados a lo largo de la costa de Somalia. En 2007 estos ataques aumentaron operando los piratas desde sus bases en los puertos de Eyl, Hobyó y Harardheere. En 2008 esto ha aumentado considerablemente con barcos atacados al parecer al azar. En consecuencia la costa norte de Somalia, Puntlandia, es la región más peligrosa en el mundo desde el punto de vista de los ataques piráticos.

Los expertos señalan que la piratería en las aguas de Somalia no puede desaparecer a corto plazo sin establecer un mínimo orden legal en Puntlandia y en otras zonas costeras de Somalia y que cualquier éxito en tierra necesita ayuda externa de seguridad. Al propio tiempo la piratería no desaparecerá si no se proporciona a las poblaciones costeras puestos de trabajo y fuentes alternativas de ingresos; el objetivo requiere establecer un mínimo estado legal en toda Somalia que permita actividades comerciales y de negocios florecientes. Una de las palancas más poderosas para establecer este nuevo orden sería la cooperación de los países regionales en su ámbito político, económico y de seguridad. La comunidad internacional desea no sólo eliminar la piratería sino también sostener una fuerte presión para evitar que esta actividad vuelva de nuevo. Necesitan la reconstrucción de Somalia como miembro de un estado respetado de la comunidad internacional.

Comparado con otras regiones del mundo, como Mar de Java, Mar de la China Meridional, costa de Nigeria, Somalia no cuenta con terrenos en la costa apropiados para la piratería tales como islas y bahías arboladas, donde puedan esconderse de la vigilancia marítima y aérea. Los piratas somalíes no necesitan esta clase de terreno por la sencilla razón de que sus objetivos son singulares y dirigidos a conseguir tan sólo el importe del rescate de los tripulantes. No les interesa el robo de la carga y emplear a los buques apresados para otro propósito que requiere estar escondidos mientras el buque es repintado y cambiado de nombre. Sólo les interesa el rescate.

Un aspecto importante es que, a pesar de los distintos sitios y de los diferentes clanes de piratas, existe una similitud en el seguimiento y captura de los buques, la detención de las tripulaciones, los progresos de la negociación, los importes de los rescates, los métodos para recibir el dinero, la entrega del buque y de la dotación. Parece ser que, según indican algunos expertos, es debido a la coordinación entre los piratas. Otros consideran que hay poca o ninguna coordinación centralizada. Estos expertos creen que los procedimientos básicos operativos fueron orgánicamente desarrollados en Puntlandia o en la Región Central y transferidos a otros grupos a lo largo de la costa. Se sabe que hay una directiva operativa fundamental por la que una vez el buque ha sido liberado tras el pago del rescate, no volverá a ser atacado por cualquier otro grupo de piratas. Los piratas, según sus declaraciones, están convencidos de que tienen perfecto derecho en atacar a la pesca ilegal dentro de sus aguas territoriales, y que sus recursos pesqueros son saqueados diariamente por buques internacionales de Asia y Europa. La comunidad internacional es consciente de esta pesca ilegal desde hace 17 años pero no ha tomado medida alguna. Los piratas consideran que ellos son los únicos que pueden luchar contra esto y reconocen que la primitiva idea de proteger sus costas está sobrepasada por la situación actual, en la que cualquier buque vulnerable se convierte en blanco. Admiten que la ayuda humanitaria y otras de apoyo comercial no debe ser objeto de ganancia pirática.

En la piratería existen varios grupos que giran alrededor de clanes y de sub clanes no exclusivos, puesto que aceptan gente procedente de otros clanes o grupos si cuentan con una habilidad requerida. Emplean a pescadores para el manejo de las embarcaciones y ayuda en la mar, recibiendo éstos a cambio mucho más dinero que el que ganarían con la pesca. Hay informes de pescadores obligados a apoyar a los piratas, que generalmente tienen poco o nada de conocimiento del mar.

Los grupos más activos tienen su base en:

- Eyl del clan Dardo.
- Garad del clan Dardo
- Hobyó del clan Hawlye
- Ardheere del clan Hawlye
- Mogasdicio del clan Hawlye

En la actualidad el epicentro de la piratería es Puntlandia en donde está penetrando en todos los niveles de la sociedad, incluyendo a las estructuras del gobierno. Se sospecha que varios ministros están relacionados con la piratería y sus actividades. La piratería se nutre de la gente de sus bases en la costa, de sus alrededores y de clanes en el interior. Debido a la falta de trabajo no existe posibilidad de empleo en otras actividades sólo en la milicia armada. Por información recibida de piratas se sabe que un simple pirata puede ganar de 6.000 a 10.000 dólares por un rescate de un millón de dólares. Según un pirata capturado, el rescate se reparte del siguiente modo: un 20% para los jefes de la organización, un 20% para los gastos de la próxima misión (fuel, armas alimentos, etc.), un 30% para los grupos armados y un 30% para los funcionarios del gobierno. Esto equivale a dos o tres veces el sueldo anual de un guardia armado en una agencia humanitaria, y mucho más de lo que cobraría en una empresa comercial local. Los piratas solicitan la incorporación de pescadores para sus actividades. Del número de buques secuestrados simultáneamente se deduce que tienen un reclutamiento casi ilimitado. Se estima la existencia de unos 1.000 piratas en Somalia, número que no incluye los grupos de apoyo en tierra (comerciantes locales que les proporcionan alimentos agua, refrescos, té y cualquier otra necesidad). En la actualidad la piratería goza de un cierto aire de respetabilidad, debido al nivel económico que genera.

Las bases más importantes y más activas de los piratas están desplegadas a lo largo de la costa del Índico de la Somalia Central y Puntlandia Eyl, Hobyó, Haradheere. Estas bases están bien equipadas y fuertemente armadas, con mayor capacidad que las que puedan disponer las autoridades locales.

La metodología de los ataques, desde la preparación del transporte, preparación de las armas, identificación de blancos y negociación de los secuestros, ha mejorado con la práctica y con la aplicación de los beneficios procedentes de los rescates. Inicialmente los ataques

piráticos se hacían desde embarcaciones denominadas *skiffs* de 20 pies de eslora construidas en Yemen, con velocidad máxima de 30 nudos con mar en calma, con 4 hombres a bordo y con motores Yamaha de 85 HP. Buscan preferentemente buques de bajo bordo que naveguen a unos 15 nudos. Una vez que el buque ha sido detectado los *skiffs* atacan en formación en punta con dos o tres *skiffs* según el número disponible en el grupo de ataque. El ataque desde varias direcciones simultáneamente, permite a uno de los *skiffs* la aproximación al buque y abordarlo. Conseguido el ataque con la tripulación apresada, el resto de los piratas permanece a bordo dirigiendo al buque apresado a una de las bases principales (Eyl, Hobyó o Haradheere) según el origen del sub clan pirata, dando comienzo las negociaciones. Desde 1990 hasta 2000 los secuestros fueron escasos.

A mediados del 2000 apareció una nueva clase de piratas que consiguió mayores buques, mayor período de apresamiento y mayores cuantías de rescate.

El pase a esta fase fue precedido del ataque a pesqueros ilegales en aguas territoriales de Somalia. Los piratas se definían como la *Coast Guard Somali*. Cuando se incrementaron las ganancias los ataques dejaron las aguas territoriales somalíes y se adentraron en el Océano Índico. Comenzaron a operar con embarcaciones llamadas *dhows*. A partir de 2007 empezaron a usar buques nodriza en donde embarcaban los *skiffs*. Estos buques solían ser pesqueros que operaban en el Golfo de Adén a la salida del Mar Rojo, lo que les proporcionaba mayor cantidad de blancos y por lo tanto mayores ganancias. Actualmente los ataques siguen, aunque con tendencia a disminuir, a pesar de que en esa zona operan unos 80 buques de guerra.

La logística de los piratas se basa en las comunidades de pescadores, donde ellos viven o donde ellos operan. Estas comunidades les proporcionan alimentos agua y refugio. El suministro de armas y equipos (incluyendo escalas y ganchos) parece que es fácil de obtener con los beneficios, mientras que los equipos sofisticados, como los GPS y telefonía por satélite, puede ser el resultado de la inversión de sus beneficios. Los piratas tienen una gran dependencia de los pescadores que les proporcionan apoyo en las operaciones. Los que no se benefician de la piratería y los líderes religiosos musulmanes condenan la piratería, avisan para que no la apoyen y rechacen la atracción por los beneficios que reporta, llegando a considerar nulo

e inválido el matrimonio con un pirata y por lo tanto condenable por la ley islámica.

Cuando la piratería comenzó en los inicios del 2000, el único medio de seguimiento de buques fueron las lanchas de los piratas navegando a unas 50 millas de la costa en espera de avistar un buque abordable, de bajo franco bordo y de poca velocidad con pequeña dotación. Esto es todavía el medio principal para la localización de mercantes tanto en el Golfo de Adén como en el Indico, sin embargo según informes hay piratas equipados con GPS y seguimiento de buques a través de los sistemas de información de navegación. Se cree que disponen de un gran circuito de informadores de puertos y de costa que les suministran información relevante cuando lo requieran.

Las peticiones de rescate se hacen directamente por los piratas a bordo del buque apresado a los armadores a través de los equipos de comunicaciones de a bordo. En muchos casos se les paga directamente en dinero a bordo del buque apresado. En otros casos la gestión se hace a través de una entidad en el extranjero. En el caso del pesquero español Bahía de Bakio la gestión la realizó un bufete de abogados de Londres y el pago se hizo a bordo del buque.

Desde hace más de diez años no existe control en las fronteras de Somalia. En muchos sitios la frontera es fácilmente permeable. Esto contribuye a la inseguridad y a la inestabilidad de Somalia y continúa siendo una amenaza a Somalia y a los países vecinos incluyendo Kenia, Etiopía y Yemen. El tráfico humano y el contrabando son endémicos, como la piratería y de mayor antigüedad. La mayoría del tráfico humano se ejerce sobre mujeres y niños, con frecuencia para explotación sexual. Un número menor es de hombres para la esclavitud y niños para ser soldados. Anualmente este tráfico se cifra en unas 20.000 personas que salen de Somalia. La mayor parte procede de Etiopía y del centro y sur de Somalia, cruzan el Golfo de Adén al Yemen desde donde muchos van a Arabia Saudita. Muchos de ellos buscan asilo y se convierten en emigrantes ilegales. Las embarcaciones son inadecuadas y es frecuente en caso de mal tiempo que se les eche a la mar para aligerarlas o cuando avistan a la Guardia Costera del Yemen. Algunos pasan de Somalilandia a Djibuty y luego vía aérea al Yemen.

Gran número de somalíes y de etíopes van a Sudáfrica. Muchos pasan de Bocasso vía Kenia, mientras que un 20 ó 30% van por mar de

Mogadiscio a Mombassa. El tráfico humano procedente de Somalia esta considerado como uno de los mayores y de mayor beneficio y el más letal del mundo.

Para ayudar a Somalia a eliminar el tráfico humano y el contrabando se requiere la adopción de un plan integrado de acción que restablezca la ley y el orden, un sistema eficaz judicial, una fuerza policial efectiva, una infraestructura que facilite la detención de criminales, facilidades apropiadas para la protección de las víctimas de tráfico humano, políticas y legislación apropiadas para la gestión de la emigración, cooperación con otras agencias relacionadas con la migración y tratados con los países vecinos sobre el control de las fronteras.

4.1 DATOS ACTUALIZADOS SOBRE ATAQUES EN SOMALIA Y EN EL GOLFO DE ADEN

El 31 de diciembre de 2008, el IMB PRC recibió un total de 111 ataques en Somalia (19) y en el Golfo de Adén (92) (los piratas somalíes son los responsables de los incidentes en el Golfo de Aden), capturaron 815 rehenes entre los miembros de las tripulaciones. De los 111 ataques, apresaron 42 buques. En el momento del informe mantenían apresados 13 buques en fondeaderos desde Harardheere hasta Eyl en la costa oriental de Somalilandia con 242 tripulantes pendientes de pagar rescate. A consecuencia de estos ataques murieron 4 miembros de las tripulaciones y dos miembros resultaron heridos, otros 14 desaparecidos, probablemente muertos. Fueron atacados toda clase de buques de carga general, bulkcarriers, petroleros, Ro-Ro, pesqueros, yates y remolcadores.

Golfo de Adén. Los piratas somalíes atacan a los buques en la costa norte de Somalia y en el Golfo de Aden con lanzacohetes (RPG), en su intento de abordar y apresar los buques. Una vez que el ataque ha tenido éxito y el buque ha sido apresado lo conducen a la costa somalí y piden un rescate por el buque y por la tripulación. Todos los buques que transiten por esta zona deben mantener una vigilancia visual y de radar antipirática de 24 horas. Los vigilantes deben estar atentos a las embarcaciones pequeñas que converjan hacia el buque. Las detecciones tempranas permitirán al capitán aumentar la velocidad y a realizar acciones evasivas para escapar del ataque y al propio tiempo deben pedir ayuda a las distintas agencias y autoridades incluyendo al IMB PRC. El Mando Central de los

EEUU ha establecido un área de Seguridad Marítima (MSPA) en el Golfo de Aden cuyas coordenadas se conocen. Hay buques de guerra patrullando la zona y aviones cubriendo su espacio aéreo.

Estas medidas no excluyen las que deben tomar los capitanes, que deberán mantener la vigilancia las 24 horas del día, ya que algunos buques han sido atacados y apresados en el corredor del Golfo.

Los barcos deben mantener una escucha permanente en los canales 16 y 72 para recoger las llamadas de los buques de guerra de la zona lo que produce una radiodifusión de seguridad que anuncia su localización y viceversa para recoger las llamadas de los buques mercantes solicitando ayuda.

Somalia. Los ataques recientes indican que los piratas han incrementado sus ataques a los buques a lo largo de la costa oriental y meridional de Somalia. Algunos ataques han llegado hasta la costa de Kenia y Tanzania. Los piratas somalíes son peligrosos y están preparados para el empleo de armas automáticas como las RPG contra los buques para detenerlos.

Los piratas emplean buques nodriza para atacar a grandes distancias de la costa lanzando pequeñas embarcaciones, algunos han llegado hasta 500 millas de la costa. El IMB PRC aconseja a los buques que no tienen que entrar en los puertos somalíes, se mantengan tan alejados como sea posible, preferentemente a más de 250 millas. Se aconseja informar de todas las embarcaciones pequeñas sospechosas al PRC activado permanentemente y, al propio tiempo, se aconseja mantener una vigilancia visual y radar que permita tomar con anticipación las medidas evasivas e información para la petición de ayuda permanente

La costa somalí está infestada de piratas; es un ámbito marítimo que afecta directamente a los intereses españoles por ser zona de pesca de buques arrastreros que operan con base en las islas Seychelles.

En efecto, el secuestro del buque atunero Playa de Bakio en el Océano Índico a 250 millas de la costa de Somalia, ha puesto de manifiesto el carácter oceánico de la Armada como defensora de nuestros intereses marítimos, allí donde se encuentren, el aspecto más importante la necesidad de apoyar a nuestra flota pesquera en los caladeros sometidos a acciones piráticas. Lamentablemente esto

excede de las posibilidades de la Armada de un modo absoluto; como es sabido, España no tiene caladeros de pesca y cuenta con una de las flotas pesqueras mayores del mundo que operan en todos los océanos, sólo la US Navy tiene la capacidad de despliegue permanente en todos los mares de la tierra. En este secuestro intervinieron:

- Un grupo que hablaba somalí y un inglés muy pobre.
- Un grupo de 2 ó 3 personas que daban las órdenes y que hablaban entre ellos en perfecto inglés.

Cabe destacar que la fragata Méndez Núñez, presente en las inmediaciones del buque secuestrado, no actuó debido a las órdenes emanadas del Gabinete de Crisis de la Presidencia del Gobierno. El secuestro se resolvió mediante el pago de dinero, sin más. El criterio fue no iniciar ninguna acción militar para no poner en peligro la vida de los pescadores secuestrados. Esta fácil solución para los piratas, que han contemplado a un poderoso buque de guerra completamente pasivo, es un mal precedente que contribuye a motivar futuros secuestros de buques españoles.

Los piratas, como es sabido, disponen de importantes recursos para cumplir sus objetivos: tienen lanzacohetes rusos, armas e infraestructuras; saben navegar y cuentan con pesqueros de altura como buques nodrizas. Además, grupos criminales europeos y delincuentes de alto nivel sustentan a los piratas africanos, disponen de información sobre el tráfico de mercancías y consiguen realizar los asaltos con frecuencia, casi diario. Por ello puede afirmarse que está amenazada toda la navegación, estando situada la amenaza más peligrosa a lo largo de las costas de Somalia. El gobierno somalí recomienda a la navegación internacional navegar por fuera de las 200 millas de sus costas. En 2006 se cometieron 237 actos de piratería y en el 2007 fueron 263. Muchos ataques no se denuncian para evitar largos trámites ante las autoridades y la eventual inmovilización de los buques.

El gobierno somalí se esfuerza en conseguir ayuda de compañías extranjeras para que contribuyan a organizar la defensa frente a los piratas y reconoce que no dispone de recursos. En ocasiones los EEUU han enviado buques con objeto de vigilar los movimientos de grupos sospechosos de relacionarse con Al Qaeda. Italia, antigua potencia colonial, también ha montado patrullas. Es un hecho reconocido por navieros internacionales y empresarios somalíes

que la piratería disminuye cuando las marinas occidentales han patrullado frente a las costas de Somalia y se considera que el problema no se resolverá hasta que el país logre estabilidad política y se desarrolle económicamente para que desaparezca la actividad de la piratería como medio de vida, puesto que la piratería en Somalia es un medio lucrativo centrado en drogas, armas y secuestros. Están organizados en poderosos grupos basados en ciudades costeras a las que llegan a dominar provocando enfrentamientos con el ejército somalí. Se conocen los nombres de sus jefes, y se han identificado varios grupos, alguno con estructura militar que apela a los mandos con nombres de almirante y vicealmirante. Los “señores de la guerra” usan la piratería para sostener sus milicias.

Hasta hace poco tiempo la piratería solo existía en el mar de China. Las alarmas se han intensificado en aguas de Tanzania y de Kenia, por ello la flota pesquera española dejó de faenar por el Índico Norte, se han desplazado cada vez más al Sur, aproximándose a las islas Seychelles, en donde faenan unos 40 pesqueros permanentemente. Muchos de los piratas africanos son, además de somalíes, excombatientes británicos expulsados del ejército, sudafricanos y albanos-kosovares perfectamente equipados, otras veces son pescadores que ante la competencia de flotas pesqueras extranjeras se lanzan al mar a cobrar su “impuesto revolucionario”.

La piratería en el golfo de Adén y en el resto de las costas de Somalia se ha incrementado cuantitativa y cualitativamente en los últimos tiempos. En primer lugar están proliferando significativamente el número de ataques que cada vez se producen más lejos de la costa. La aprensión (noviembre de 2008) del superpetrolero de Arabia Saudí de 330 metros de eslora Sirius Star, cuyo valor de la carga se estima en unos 100 millones de dólares secuestrado a unas 450 millas de la costa y fondeado en las proximidades de Eyl, una de las bases de los terroristas a unos 800 km al norte de Mogadiscio es una clara demostración de la importancia de una amenaza que se hace posible mediante la utilización de buques nodriza. Una fragata hindú ha hundido a uno de estos buques. En noviembre de este año 2008 permanecen secuestrados unos 17 buques, entre ellos un mercante cargado con carros de combate y armamento. Las marinas francesa e inglesa han eliminado y apresado a algunos piratas.

Pues bien, estas acciones dan lugar al desvío de las derrotas de tráfico marítimo por el Cabo de Buena Esperanza, con el consiguiente

aumento del precio del transporte, decisión ya tomada por algunos armadores suecos y daneses.

4.2 EFECTOS SOBRE EL COMERCIO INTERNACIONAL

Para conocer la importancia de la piratería, conviene recordar que el 7,5% del tráfico marítimo mundial transcurre por las vías marítimas afectadas y que el Canal de Suez proporciona un tercio de los ingresos de Egipto.

Al propio tiempo, la proliferación de ataques ocasiona el incremento de las primas de los seguros sobre la carga, los armadores traspasan estos costes a los fletes que a fin de cuenta repercuten en los consumidores.

La amenaza de la piratería en el Golfo de Adén podría ser el preludeo de la internacionalización del Mar Rojo.

4.3 MEDIDAS CONTRA LA PIRATERÍA EN SOMALIA Y EN EL GOLFO DE ADEN

Con el seguimiento de la situación, el PRC señala que la creciente actividad naval antipirática, apoyada sin duda por la reciente sanción del Consejo de Seguridad de la ONU que autoriza la aprehensión de los piratas somalíes tanto en tierra como en la mar, empleando todos los medios que sean necesarios, está operando y si se mantiene puede conseguir un impacto mayor como medida disuasoria.

Las marinas han atacado también los buques nodrizas y tanto Kenia como Yemen aceptan recibir a los piratas para juzgarlos. Después de 10 intentos de ataque durante el mes de diciembre tan sólo dos tuvieron éxito. En octubre y noviembre sólo un de cada tres tuvieron éxito.

Irán ha prometido el envío de buques de guerra para cooperar y Suiza tiene el propósito de enviar soldados para proteger sus buques.

El reto de 2009 es mantener este gran despliegue naval tanto como sea necesario. Puesto que, para el mercado mundial actual, es vital que las aguas internacionales de las principales derrotas comerciales sean protegidas cuando los estados costeros sean incapaces de hacerlo.

La UE aprueba la misión ATALANTA para combatir la piratería en Somalia bajo el mando de un vicealmirante británico desde la base naval de Northwood en el Reino Unido, cuyo primer cometido será el de generación de fuerzas de acuerdo con el ofrecimiento de las marinas de España, Francia, Alemania, Reino Unido, Holanda Bélgica, Suecia, Chipre y Lituania. La duración de la misión será inicialmente de un año, estando previsto que el mando del teatro sea rotatorio, con periodos de cuatro meses de duración entre Grecia Holanda y España. España ha ofrecido una fragata, un buque de apoyo logístico además del avión P-3 de patrulla marítima que ya está operando en la zona desde la base aérea francesa de Djibouti. Esta misión se sumará a la fuerza multinacional organizada por la US Navy (que se citará más adelante), que desde agosto protege a los buques que transitan las aguas del Golfo de Adén, mediante la creación de un pasillo de seguridad libre de ataques piráticos, pasillo por el que navegan el 90% de los barcos. Sólo en octubre la TF-150, (Fuerza naval que forma parte de la operación LIBERTAD DURADERA) ha capturado más de 60 piratas. Esta fuerza naval formada por unidades de 8 países, pertenece al despliegue naval americano en el Mar Rojo, aunque en los últimos meses su misión se ha modificado para llevar a cabo la vigilancia marítima en el Golfo de Adén, una zona estratégica para los buques mercantes que, desde las costas de Somalia, se dirigen al Canal de Suez.

Cabe destacar la participación de Rusia, China e Irán, con el envío de buques de guerra con misión antipirática.

Dos destructores y un buque logístico chino se incorporan a las patrullas antipiráticas en Somalia. El portavoz del Ministerio de Asuntos Exteriores de China señaló dijo que la misión de estos buques es proteger a buques chinos y a sus tripulaciones, incluyendo ayuda a los buques mercantes. Añadió que están preparados para operar con los buques de guerra de otros países y tomar parte en operaciones de ayuda humanitaria si fuese preciso. Se ha informado que Irán ha enviado un buque de guerra al Golfo de Aden para proteger a sus buques y que está preparado para usar la fuerza contra los piratas si fuese necesario.

Próximamente Japón y Corea del Sur enviarán buques de guerra para incorporarse a la lucha antipirática.

El Reino Unido y Kenia han firmado un Memorandum de Entendimiento (MOU) que contempla el arresto, transferencia

y juicio de los piratas arrestados por la Royal Navy. Este Memorandum ha sido calificado como un paso importante que facilita la misión de la fuerza de la Unión Europea recientemente establecida.

El Consejo de Seguridad de la ONU ha aprobado por unanimidad la autorización a las naciones para conducir ataques terrestres contra las bases piráticas de Somalia. Esto ha sido calificado como una señal fuerte para combatir la piratería y ante la necesidad de terminar con la impunidad de los piratas de Somalia. Entre los muchos incidentes en esta zona merecen destacar dos: el primero, ocurrido el 13 de diciembre, el buque escolta indio INS Mysore abortó su cometido de escolta para responder a la llamada de socorro de un buque etíope que estaba siendo atacado con armas desde dos embarcaciones. El buque llegó la zona del ataque y envió un comando al buque nodriza que permanecía en las cercanías, que apresó a 24 hombres entre ellos algunos de la dotación original del pesquero yemení, que actuaba como buque nodriza de los piratas. Los piratas somalíes fueron entregados a las autoridades yemeníes.

El segundo incidente sucedió más recientemente: un buque de guerra malayo envió a un helicóptero para asistir a un buque chino con piratas a bordo. La tripulación se refugió en sus alojamientos y envió un mensaje al PRC, que reenvió a las marinas presentes en la zona. A su llegada el helicóptero abrió fuego sobre las embarcaciones piráticas y como resultado una de las embarcaciones se hundió, con el consiguiente pánico los piratas abandonaron retirándose con la embarcación restante.

4.4 CONSIDERACIONES SOBRE LA AMENAZA PIRÁTICA EN SOMALIA

En la prensa se ha repetido que, dada la gran extensión del teatro de operaciones, todas las flotas del mundo reunidas serían incapaces para evitar la amenaza pirática en este océano. Esto es completamente falso. Considero que un sólo Grupo de Ataque de Portaaviones norteamericano integrado normalmente por un portaaviones, un crucero, cinco destructores, un submarino nuclear de ataque, apoyado por un escuadrón de aviones de patrulla marítima establecido permanentemente frente a las costas de Somalia sería suficiente. El área controlada en todo momento es un círculo de 400 millas de radio y navegando sólo a la velocidad de 20 nudos cubriría una

superficie del orden de 16.000 millas cuadradas cada hora. En una posición central frente a las costas de Somalia y desplazándose 200 millas paralelas a la costa alrededor de este punto central cubre todas las posibilidades de detección con el apoyo de un avión AWACKS y del escuadrón de Aviones de Patrulla marítima, y por supuesto posibilidades de destrucción con sus aviones cazabombarderos y helicópteros.

La identificación de los buques nodriza se simplifica con el actual sistema de posicionamiento integrado, que permite conocer en todo momento la situación geográfica de los buques mercantes de más de 300 toneladas. El hundimiento de un pesquero tailandés por una fragata india, confundido como buque nodriza, pone de manifiesto la necesidad de contar con un sistema seguro de identificación a bordo de todos los buques pesqueros y mercantes, semejante al sistema de identificación de amigos y enemigos asociados a los radares de navegación.

4.5 RECOMENDACIONES A LA ONU PARA ELIMINAR LA PIRATERÍA EN SOMALIA Y EN EL GOLFO DE ADEN

El informe solicitado por la ONU a un comité de expertos contiene 36 recomendaciones para aplicar a corto, medio y largo plazo. A continuación se exponen las medidas a corto plazo:

- Destruir los skiffs con motores superiores a 50 HP.
- Destruir los buques nodrizas (pesqueros o dhows).
- Protección continua de buques de guerra extranjeros.
- Mejorar la protección a bordo de los buques que transiten por el Golfo de Adén.
- Exploración de la costa somalí con aviones normales y no tripulados.
- Imponer la ley y el orden en Puntlandia y en el resto de la costa de Somalia.

Se debe implicar a la ONU para establecer un mecanismo de control y seguimiento eficaz; la solución en todo caso requiere:

1. Obtener un mandato de la Organización Mundial.
2. Presionar para que no haya países piratas.
3. Salvar vidas, barcos, reprimir a los piratas.
4. Seguir la pista del dinero en caso de secuestro.

4.6 LA PIRATERÍA Y EL MOVIMIENTO TERRORISTA AL SHABAAB

Algunos países consideran al movimiento denominado Al Shabaab (AS) como en movimiento terrorista. Se le atribuye recientes actos terroristas en Somalia. Entre los expertos se discute sobre si este movimiento está relacionado con la piratería o no, o si actuarán contra los piratas en el caso de que controlen regiones costeras. Aunque la discusión sigue, tiene especial énfasis en que hay un creciente enlace entre algunos grupos de piratas y este movimiento. La realidad es que ambos grupos necesitan el mar para conseguir los mismos objetivos, pero por distintos motivos: para uno el acceso incontrolado con el fin de continuar el ataque al tráfico marítimo, y para el otro conseguir mayor seguridad para movimientos de tráfico ilegal de armas, de mano de obra, y cualquier otro apoyo.

Parece ser que los piratas y Al Shabaab comparten recursos, adiestramiento y personal. Los piratas han recurrido a este movimiento terrorista para adiestramiento de combate como consecuencia de las dos derrotas infligidas por los infantes de marina franceses en sus bases de tierra; de igual modo AS recibe adiestramiento y conocimiento de operaciones marítimas, para ser independientes de los contrabandistas en su comercio ilegal de armas. Los piratas pagan a AS para proteger su comercio sin interferencias. Actualmente AS está progresando en el sur y centro de Somalia y recientemente han tomado el control de toda la costa al Sur de Mogadiscio, aproximadamente la quinta parte del litoral de Somalia. Se cree que esta sinergia operativa se produce solamente con los piratas de Haradheere con AS en la actualidad por pertenecer al mismo clan. Debido a la rivalidad entre clanes existe poca conexión al norte de esta ciudad con AS.

5. RELACION ENTRE PIRATERIA Y TERRORISMO

Las amenazas para la navegación procedente de la piratería y del terrorismo se pueden considerar relacionadas, teniendo en cuenta que la mayoría del petróleo y del gas se envía a través de las aguas más infestadas de piratas. El secuestro del petrolero Chaumant, ilustra claramente el peligro planteado por la piratería a la economía global. Después de atar a la tripulación y de saquear el barco, los piratas dejaron el buque navegando a máxima velocidad en el atestado canal del Estrecho de Malaca durante más de una hora hasta que la tripulación pudo liberarse y recuperar el control del barco. Gracias

a una enorme suerte no hubo colisión en la mar que pudiera haber cerrado el canal o terminado en una catástrofe medioambiental.

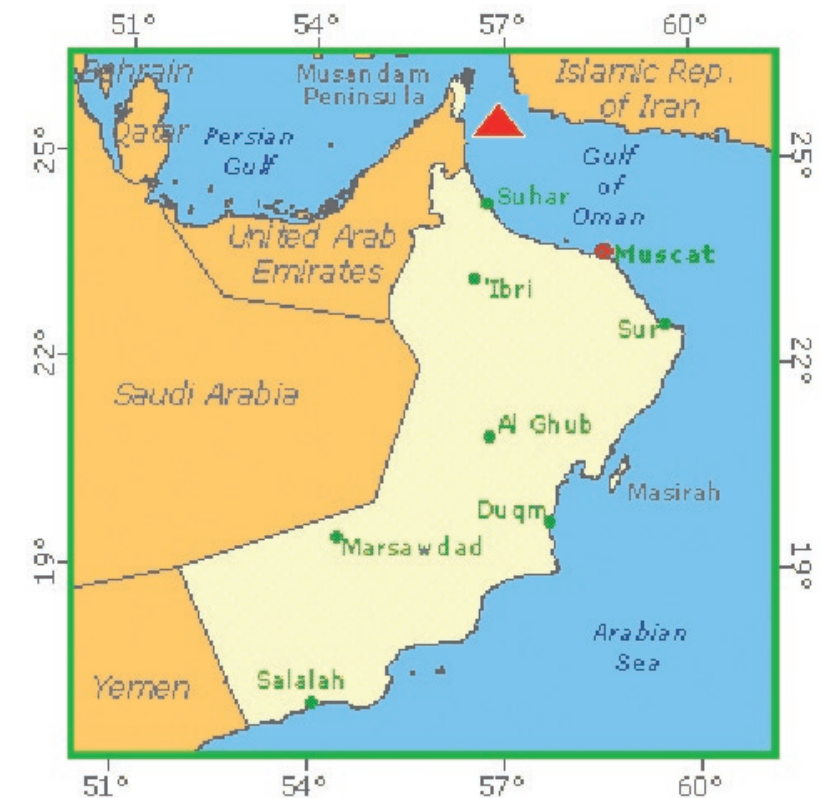
Es muy preocupante que debido a la frecuencia con que se realizan actos de piratería en el sureste asiático los terroristas puedan prepararse y operar en los mares utilizando la piratería como tapadera y mezclar sus acciones violentas camufladas y no como terrorismo transnacional.

Es posible que Al Qaeda haya estado instruyéndose en el gobierno de grandes buques, ya que en marzo del año 2003 el buque químico Dewi Madrim fue atacado y secuestrado por una docena de hombres armados que lo abordaron durante la noche a la manera típica de los piratas. El grupo tomó el control del barco y parece ser que practicaron sus habilidades náuticas con diferentes cambios de rumbo y velocidad. Resulta, pues, especialmente preocupante el terrorismo marítimo provocado por grupos islamistas.

Los Piratas y los grupos terroristas islámicos han operado durante mucho tiempo en las mismas zonas: Mar Árabe, Mar del Sur de China y aguas de la costa este de Africa. En la actualidad, tras los esfuerzos internacionales para congelar sus finanzas, los grupos terroristas pueden haber visto en la piratería una potencial fuente de ingresos. El uso del barco mercante como arma de destrucción masiva en la forma en la que fueron utilizados los aviones suicidas en el 11S, como ocurriría con la explosión de un gran buque transportador de gas dentro de un puerto importante como Nueva York produciría una catástrofe muy superior a la de la Torres Gemelas, basta considerar la que se produce por una simple bombona de butano en la que se destruyen varios pisos para imaginar lo que produciría la explosión de un cargamento de decenas de miles de botellas de butano. Esta grave amenaza ha llevado a extremar la vigilancia y a establecer medidas en puertos importantes se pretende optimizar todas las posibilidades de seguridad fundamentada en un correcto servicio de información a escala mundial y aplicarlas en lo que se viene a denominar como puertos seguros, controlando, al propio tiempo, el transporte de contenedores. Esta seguridad requiere un control eficaz del transporte de contenedores.

Existen tantas oportunidades y métodos de terrorismo marítimo, que resulta imposible asegurar una protección del 100% contra dichos actos. Los ataques contra objetivos terrestres son muy

frecuentes, pero también los ataques marítimos perpetrados en años recientes demuestran que la amenaza en la mar es real. Los terroristas han demostrado que tienen la capacidad de operar en el ámbito marítimo, habiendo llevado a cabo con éxito múltiples ataques contra instalaciones civiles e intereses militares occidentales.



Mapa del Mar Árabe

Ejemplos de estos ataques son los siguientes:

- Al- Qaeda intentó colisionar una embarcación cargada con explosivos contra el USS Sullivans en Yemen mientras estaba reabasteciéndose, sin embargo por exceso de peso la embarcación se hundió antes de llegar a su objetivo en enero de 2000.
- En octubre de 2000 un bote cargado de explosivos consiguió impactar con el USS Cole, matando a 21 marineros. Otro ejemplo de ataque frustrado está relacionado con el descubrimiento en el

año 2001 por las autoridades italianas. Detrás de una falsa pared, el terrorista vivía dentro de un contenedor equipado con cama, baño, calefactor, comida, agua, ordenador y teléfono vía satélite y pase de seguridad falsificado para varios de los aeropuertos más importantes. En junio de 2002 el gobierno marroquí arrestó a un operativo del grupo de Al Qaeda por sospechar que tramaban asaltos contra los petroleros que cruzaban el Estrecho de Gibraltar.

- En octubre de 2002 un bote cargado de explosivos alcanzó al petrolero francés Limburg, que estaba cargado con 400.000 barriles de petróleo en las inmediaciones de las costas del Yemen, matando a un miembro de la dotación dejando al petrolero en llamas con el consiguiente derrame de crudo.
- En febrero de 2004, en el Sur de Filipinas, el grupo terrorista Abu Sayyaf hundió con explosivos al Super Ferry 14, matando a 116 personas.

Al-Nashiri planeó los ataques al USS Cole y al Limburg además de otra serie de atentados. Apresado y juzgado, fue sentenciado a muerte en septiembre del mismo año, y representó un duro golpe para Al Qaeda.

- En marzo de 2004 un terrorista de Hamas, se escondió en un compartimento secreto dentro de un contenedor que fue transportado al puerto israelí de Ashod. Este compartimento secreto no fue detectado ni al pasar el scanner electrónico, ni en la inspección física interior y exterior. Salió del contenedor vestido con uniforme de la marina israelí y detonó un chaleco matando a 10 autoridades del puerto. Los ataques de estos polizontes terroristas escondidos en los contenedores son motivo de preocupación.
- Los intentos de ataques coordinados contra las plataformas petrolíferas de Al Basora Oil y Khor Al Amaya en la costa meridional de Irak en abril de 2004, demuestran el interés creciente de los terroristas en dichas instalaciones contra plataformas en tierra, fuera de la costa de Irak. Las fuerzas navales coaligadas detectaron un velero tradicional no identificado dedicado al transporte de mercancías, aproximándose a la terminal de petróleo Al Amaya. Mientras un barco de la US Navy se posicionaba para interceptarlo y abordarlo, este explotó y se hundió matando a tres marineros americanos e hiriendo a cuatro más. Al parecer el ataque fue coordinado ya que 20 minutos después, se observaron dos embarcaciones rápidas con rumbo a los terminales de Al Basora. Las fuerzas de seguridad estacionadas en las instalaciones abrieron fuego contra las embarcaciones que explotaron dentro del astillero de la plataforma, alcanzando a dos petroleros, uno de

los cuales estaba cargado con 280.000 toneladas de crudo. A pesar de las pérdidas de vidas y de las embarcaciones atacantes, la US Navy evitó la interrupción del suministro de abastecimiento de petróleo. Un ataque con éxito hubiera paralizado las instalaciones y cerrado la plataforma de almacenamiento durante meses. Los ataques fueron atribuidos a Al Qaeda después de que apareciera en la página web islamista Muntada Al Ansar la nota siguiente firmada por Abu Mussab Al-Zarqawi:

Os dimos buenas nuevas... vuestros hermanos apuntando con sus embarcaciones a los tanques de petróleo. Dejad que el mundo entero escuche esto, les hemos traído gente que ama a la muerte igual que vosotros amais la vida...y habrá muchos más ataques y operaciones, Dios mediante.

Bin Laden ha alertado de próximos ataques a objetivos económicos occidentales, el ataque a los suministros de petróleo. La eliminación del suministro de petróleo a los países industrializados paralizaría a los países occidentales.

Las fuerzas navales de los EEUU han evitado ataques terroristas contra buques que transitaban dentro y fuera del Golfo Pérsico. El Estrecho de Ormuz que conecta el golfo Pérsico y el Mar Árabe, se estrecha aproximadamente 30 millas con sólo dos canales de navegación proporcionando un paso seguro dentro y fuera del Golfo Pérsico. Diariamente son enviados a través del Golfo Pérsico cerca de un millón de toneladas de petróleo. En solo un día, un 10% de la flota mundial petrolera opera dentro del Golfo Pérsico. Además del Golfo Pérsico y el Estrecho de Malaca está el Estrecho de Bab el Mandeb a la entrada del Mar Rojo, el Bósforo que une el Mar Negro con el Mediterráneo y el Estrecho de Gibraltar que son pasos obligados de las rutas petroleras mundiales importantes.

6. INICIATIVAS ADOPTADAS PARA INCREMENTAR LA SEGURIDAD MARITIMA

Antes del 11-S no existía prácticamente un sistema de seguridad marítima, por lo tanto los terroristas sabían que un ataque contra los recursos marítimos podía ser realizado con facilidad y causar años físicos y psicológicos. Se han llevado a cabo medidas para proteger el tráfico marítimo, sus terminales, es decir los puertos, y los cargamentos, que si bien contemplan aspectos diferentes de

la seguridad marítima, tienen en común la eficacia y rapidez para incrementar la seguridad del sistema de transporte marítimo:

La fragata de la Armada Navarra, en el año 2002, formando parte de la TF-150 paró y abordó en el Océano Índico al buque So Can con bandera norcoreana sospechoso de contrabando de armas que había salido de Corea del Norte y se dirigía a Yemen. El barco carecía de registro y de credenciales. Escondido en un compartimento, el equipo de abordaje descubrió 15 misiles balísticos de largo alcance que por supuesto no estaban incluidos en el manifiesto de carga: por falta de tratados entre gobiernos que prohibieran el transporte de este tipo de armas, las autoridades españolas y americanas no tuvieron otra opción que permitir que el barco continuase la navegación. Esto dio lugar a iniciar acciones contra la proliferación de armas de destrucción masiva. Con estas medidas se establece la posibilidad de búsqueda y detención de buques y aviones sospechosos de transporte ilegal de armas de destrucción masiva.

En enero de 2002 el gobierno norteamericano estableció medidas para mejorar la seguridad en el sistema mundial del comercio marítimo. De acuerdo con los servicios de aduanas e interior los elementos centrales de las medidas son:

- Identificar los contenedores de alto riesgo utilizando herramientas automáticas.
- Investigar y evaluar los contenedores antes que comiencen el viaje hacia los EEUU.
- Empleo de tecnología avanzada como equipos de Rayos X y Rayos gamma y de detección de radiaciones.
- Construcción de contenedores inteligentes, que puedan ser rastreados en tiempo real, resistentes a explosiones y a forzamientos.
- Establecimiento del Código Internacional de Buques y Puertos. Es una medida internacional impuesta por la Organización Marítima Internacional (OMI) en julio de 2004 para reducir la vulnerabilidad de la navegación frente ataques.
- Convención de la ONU para la supresión de actos ilegales contra la seguridad de la navegación marítima, fue adoptada después del secuestro en 1985 del trasatlántico italiano Achille Lauro, con el asesinato de uno de los pasajeros cometido por cuatro terroristas del Frente de Liberación de Palestina. Este importante cambio ha añadido términos que reconocen como crímenes el transporte de

un arma biológica, química o nuclear, o el empleo de un barco que pueda causar destrucción.

- Vigilancia y determinación de las tripulaciones.

Las medidas tomadas a bordo consisten en cerrar todas las escotillas exteriores con candados al anochecer; poner en funcionamiento una cerca eléctrica de 9.000 voltios alrededor del buque; preparar mangueras contraincendios con alta presión; encender luces de cubierta; preparar extintores para su uso inmediato y establecer una vigilancia intensiva.

7. INICIATIVAS PARA COMBATIR LA PIRATERIA Y EL TERRORISMO

Como ejemplo de Centro de Cooperación Regional para la Seguridad, se creó en 2001 el Centro del Sureste Asiático contra el Terrorismo dentro de la Asociación de Naciones del Sureste Asiático (ASEAN) para proteger la navegación en su área de influencia, despegando patrullas combinadas de Singapur, Indonesia y Malasia.

Actualmente están en curso tres operaciones navales de carácter internacional:

- ACTIVE ENDEVOUR.
- LIBERTAD DURADERA
- ATALANTA

La OTAN está llevando a cabo la **operación ACTIVE ENDEVOUR** en el Mediterráneo, desde octubre de 2001 bajo el Control Operativo del Mando OTAN de Nápoles, en apoyo a la guerra que los EEUU mantienen contra el terrorismo internacional. Las unidades que intervienen tienen por cometido *“localizar, seguir y, cuando se ordene, abordar buques de comportamiento sospechoso; y demostrar el compromiso de la OTAN para ayudar a la disuasión, defensa y protección contra el terrorismo, así como impedir sus acciones”*.

Creada originariamente para asegurar el tránsito de buques militares y, 15 meses después fue ampliada para incluir la escolta del tráfico comercial a través de los estrechos.

Al Qaeda ha expresado su intención de llevar a cabo ataques contra el tráfico en el Estrecho de Gibraltar, por lo que la OTAN ha previsto

la presencia de buques de guerra para prevenir dichos ataques. Aunque la escolta de buques mercantes es discontinua en el tiempo, la OTAN continúa controlando el tráfico en el Mediterráneo, con más de 780.00 barcos controlados en los últimos cuatro años.

España participa como un aliado más dentro de la OTAN en esta operación ininterrumpidamente desde octubre de 2001, hasta enero de 2006, asignando a la operación fragatas de la clase Baleares, Santa María y Alvaro de Bazán. A partir de dicha fecha la participación se realiza con patrulleros de altura clase Infanta Elena. Así mismo cada año, en diferentes periodos la participación española se ha reforzado con un petrolero y un submarino.

El año pasado la fragata Navarra integrada en la Fuerza Marítima Naval Permanente-2 (FSNMG-2), estuvo asignada a la Zona de Responsabilidad del 9 de febrero al 21 de marzo.

Para centrar esfuerzos en una zona geográfica determinada, se programan aleatoriamente un incremento de unidades en operación. La amenaza se intensifica en zonas de convergencia del tráfico marítimo. Cuando estas se desarrollan en el Mediterráneo Occidental, el Almirante de Acción Marítima (ALMART) ha sido nombrado autoridad naval con la importante función de coordinar a las distintas agencias implicadas en las operaciones en aguas cercanas a la Península, Así mismo, durante estos periodos, se disponen diferentes unidades en puerto, de porte patrullero, listas para salir a la mar en caso de ser requeridas.

Durante estas operaciones, la Armada contribuye con personal en las células de Inteligencia del Cuartel General de la OTAN de Nápoles para realizar análisis de datos obtenidos. Otra aportación importante es la transmisión al Centro de Inteligencia del Cuartel General de la OTAN en Nápoles, de los datos obtenidos por nuestras unidades en la mar. Participa un patrullero clase Infanta Elena y un submarino. En 2008 se han reincorporado los aviones de patrulla marítima P-3 ORION del Ejército del aire.

La operación **LIBERTAD DURADERA**, referida anteriormente, es una operación bajo el control operativo del Mando Central Americano (USCENTCOM) con base en Tampa (Florida) y bajo el Mando táctico de la Agrupación Permanente en el Indico, la TF 150.

España participó en la Zona de Responsabilidad de USCENTCOM desde marzo de 2002 hasta la primavera de 2004.

El hecho más significativo,(referido anteriormente), fue el abordaje del mercante de doble bandera, Norcoreana y de Camboya, “So Can” con una carga de 15 misiles Scud, sus cabezas de combate y diversas sustancias químicas.

Se ha creado desde el 12 de enero de este año bajo el mando naval de la V flota americana con base en Barhein una nueva agrupación denominada la TF-151 con misión antipirática, en la que participarán buques de guerra e pertenecientes a más de 20 naciones.

Por último, cabe resaltar el inapreciable apoyo que supuso para nuestras unidades el suministro de combustible por los petroleros japoneses, especialmente en aquellos periodos en los que la Armada no tenía al petrolero destacado en la zona.

La UE ha establecido la operación ATALANTA, esta operación tiene como cometido fundamental la protección de los mercantes que transportan alimentos a distintos puertos somalíes dentro del Programa Mundial de Alimentos patrocinado por la ONU. También están en funcionamiento otras iniciativas para fortalecer la cooperación regional. EEUU han restablecido el Programa de Seguridad Costera en Africa con la finalidad de proteger fundamentalmente el flujo de petróleo y que ayuda a las Fuerzas de Seguridad Africanas en la protección de sus costas y de sus recursos marinos. Se han establecido patrullas marítimas conjuntas en otros puntos calientes del mundo, como ejemplo destacan las Fuerzas Combinadas del Cuerno de Africa y la Unión de Patrullas Marítimas de Australia con objeto de disuadir la piratería en el Mar de Timor.

8. ANÁLISIS

Estudiados los ataques terroristas contra objetivos marítimos se concluye que los grupos terroristas en el futuro podrían seguir tres líneas de acción:

1. Ataque contra buque de crucero con objeto de destruirlo o maximizar el impacto psicológico del ataque mediante la intimidación o agresión al pasaje. Los actuales cruceros transportan más de 2.000 pasajeros (el Queen Mary II entre tripulación y

pasaje: 3.900 personas). Se trata de un objetivo tentador para los terroristas, dado el gran número de personas civiles a bordo; como símbolo manifiesto de la riqueza occidental. Objetivo relativamente fácil para los terroristas, el ataque o secuestro de un crucero podría provocar cientos de heridos y ocasionar daños políticos o económicos a una nación.

2. Utilización de un mercante para hacer contrabando, transportar armas nucleares, biológicas o de otro tipo hacia el país objetivo. Un contenedor, como el que se descubrió en Italia, podría llevar además del arma a los terroristas. La defensa inicial sería la inteligencia.
3. Empleo de un buque como arma de destrucción masiva de modo similar a los aviones utilizados el 11 S. Los terroristas suicidas podrían tomar el control de un gran buque que transporte una carga peligrosa y usarlo como arma para provocar muertes masivas y una gran contaminación medioambiental o bloquear un canal estratégico. La explosión de una embarcación pequeña con explosivos en las proximidades de un petrolero, gasero o quimiquero de gran porte, haría que al menos la mitad de la carga se vertiese produciendo un mar fuego suficiente para quemar todo, desde edificios o personas en un radio de un kilómetro.

Desde 2003 el número total de ataques ha decrecido. Esta disminución puede atribuirse a la unión de patrullas entre Indonesia, Malasia y Singapur que comenzó en Singapur. Quizás también haya influido los maremotos que produjeron una significativa reducción de las operaciones marítimas en aquella zona del mundo. La destrucción masiva producida privó a los piratas y pescadores de sus medios de transporte. Después del maremoto disminuyó el apoyo mundial con la presencia de barcos de guerra extranjeros, como el Galicia, buque de la Armada, operando en el área y disuadiendo a los piratas durante las operaciones de ayuda en la zona.

9. RECOMENDACIONES

A continuación se resume una serie de recomendaciones elaboradas por el Seminario del Cesedén sobre Piratería, para ayudar en la lucha contra la piratería y el terrorismo marítimo.

- Aumento de la cooperación entre naciones. Es necesario que se permita la persecución de buques sospechosos por sus

aguas territoriales y no se considere como una violación de su soberanía.

- Progreso continuado de un método mundial de identificación de las tripulaciones utilizando tecnología biométrica. EEUU ha liderado esta iniciativa y pedirán a todos los marineros americanos que se les tomen las huellas digitales, se les fotografíe y sus identidades entren en una base de datos. Este es un paso adelante teniendo en cuenta que miembros de Al Qaeda se ha enrolado en barcos con falsas identidades.
- Fortalecimiento del Servicio de Aduanas contra el terrorismo. Es un programa voluntario de los EEUU, que permite a los expedidores verificar, al servicio de aduanas americano, que la integridad de los contenedores ha sido salvaguardada durante el tránsito.
- Aumento de la capacidad de detección de contenedores con carga peligrosa. Se ha aprobado un proyecto piloto patrocinado por la Asociación de Operadores de la terminal de Hong Kong, en cada contenedor que llegue las dos terminales marítimas más concurridas del mundo, a una velocidad de 15 km por hora, pase a través de una máquina de rayos gamma, un portal de radiación y cámaras de reconocimiento de carácter óptico para grabar los contenedores.
- Investigar incentivos y métodos para restablecer la alineación entre el propietario de un barco y su bandera de origen. Se necesita que sea un propietario auténtico que controle la unión entre el barco y la bandera que ondea, ya que en aguas internacionales un barco sólo puede ser parado por el Estado cuya bandera ondea. Esto es difícil de realizar con la utilización de bandera de conveniencia.

10. CONCLUSIONES

1. La piratería marítima se opone a la libertad de navegación, daña la seguridad internacional y la economía global.
2. Los gobiernos deben adoptar progresivamente medidas necesarias para incrementar la vigilancia y reforzar las leyes marítimas internacionales.
3. Es imposible conseguir una seguridad absoluta, al igual que una policía, por bien adiestrada que esté, no puede evitar los crímenes.
4. La lucha contra el terrorismo y la piratería es costosa y solo resultará eficaz a medio plazo.
5. El contrabando de armas de destrucción masiva es una grave amenaza para la paz mundial.

6. Los ataques terroristas y la piratería contra el comercio marítimo en el Golfo de Adén ha aumentado significativamente en los últimos años.
7. El hundimiento provocado de grandes petroleros en los puertos importantes, estrechos, o zonas de convergencia puede producir una catástrofe humana, medio ambiental y de contaminación marina.
8. Ante los efectos de un ataque terrorista a gran escala o una catástrofe medio ambiental, compensa el coste de la prevención.
9. Somalia con su pobreza, con su inestabilidad política, con su falta de orden establecido y su situación geográfica en la costa del Golfo de Adén, (zona de convergencia del tráfico marítimo mundial) y con la costa oriental en el Indico es un territorio idóneo para la piratería.
10. El espacio marítimo a controlar es de grandes dimensiones puesto que en el Gof de Adén presenta una longitud de 700 millas y en la costa oriental es de 1500 millas.
11. La reciente experiencia viene demostrando que las reglas de enfrentamiento seguidas en la Operación ATALANTA resultan poco eficaces al permitir el escape de los terroristas en el caso de secuestros abortados.
12. Es preciso endurecer las reglas de enfrentamiento que demuestren una clara y firme intervención de la fuerza naval.
13. Es necesaria la intervención de Grupos de Ataque de Portaaviones para conseguir un completo dominio del Mar y por lo tanto eliminar la navegación a los piratas.
14. Es necesaria la intervención militar en Somalia para la destrucción de las bases piráticas, paralelamente se deben emprender las acciones recomendadas por la ONU para conseguir la estabilidad política y la seguridad en Somalia.
15. La existencia de la piratería marítima, vuelve a restablecer en la estrategia naval el concepto clásico de Dominio del Mar frente al Dominio relativo del Mar.

ANEXO I. ACTOS DE PIRATERIA EN EL AÑO 2008

LOCALIZACIÓN	ATAQUES		ATAQUES ABORTADOS	
	Abordajes	Apresados	Disparo de armas	Intento de abordaje
Indonesia	25	1	1	1
Estrecho de Malaca				2
Malasia	7	3		
Maymar				1
Filipinas	5			2
Estrecho de Singapur	5			1
Vietnam	10			1
Bangladesh	12			
India	9			1
Sri Lanka				1
Brasil	1			
Colombia	1			
Ecuador	2			
Haiti	2			
Perú	4			1
Venezuela	3			
Angola	2			
Camerún	2			
Congo	1			
Rep. Democ. Congo	1			
Guinea Ecuatorial	1			
Ghana	6			1
Golfo de Adén	2	32	31	27
Costa de Marfil	3			
Kenia			1	1
Liberia	1			
Marruecos				1
Mozambique	2			
Nigeria	27	3	5	5
Somalia		10	8	1
Tanzania	14			
Togo	1			
Francia	1			
Seychelles	1			
Subtotal	151	49	46	47
Total			293	

ANEXO II. CASOS NOTABLES

- En 2002 el buque atunero español Albacora IV estuvo secuestrado tres días, por un grupo de piratas liderados por dos militares ingleses, expulsados del ejército tras participar en la guerra del 60. La gestión del pago de estos secuestros tiene lugar en despachos de abogados en Londres, que al parecer obtienen pingües beneficios y que por lo tanto se comportan como verdaderos cómplices de los piratas.
- El 4 de abril de 2008 tuvo lugar el secuestro del yate de lujo francés Le Ponnant, navegando por el Golfo de Adén. Hicieron rehenes a los 30 miembros de su tripulación, que fueron liberados mediante el pago del rescate, realizado con billetes falsos. Después de la liberación de los rehenes un equipo de comandos franceses, empleando un helicóptero siguió a los piratas en tierra hasta un lugar remoto en Puntlandia, consiguiendo capturar a 6 piratas.
- El 2 de setiembre de 2008 fue apresado el yate francés Carredas IV cuando navegaba en demanda de Aden. Los piratas llevaron al yate a un lugar desconocido de Somalia donde lo fondearon. El 15 de setiembre comandos franceses rescataron a los dos tripulantes y remolcaron el yate. Seis piratas fueron detenidos y uno resultó muerto.
- El 19 de noviembre de 2008 secuestraron a 450 millas de la costa de Somalia en alta mar al superpetrolero Sirius Star de Arabia Saudita de más de 300 metros de eslora cargado con unas 200.000 toneladas de crudo valorada en unos 100 millones de dólares y se lo han llevado a la costa de Somalia. Con sólo 16 minutos consiguieron hacerse con el buque llevándolo a las proximidades de Hardawere capital de la región autónoma de Puntlandia.
- El 9 de octubre de 2008 el buque panameño de carga general Mv Wael H fue apresado en la mar en el Golfo de Adén. Los piratas lo abordaron y con éxito lo apresaron tomando a 11 tripulantes como rehenes. Los piratas llevaron al buque a aguas territoriales somalíes y pidieron un rescate por los rehenes. Hubo varias bajas entre los piratas y los soldados, pero la tripulación resultó ilesa. El buque continuó viaje.
- El 21 de mayo de 2008 el petrolero indonesio MT Blue Ocean 7 fue atacado por piratas en su navegación desde Sulawesi a Surabaya en Indonesia: unos 10 piratas provistos de armas de fuego y cuchillos abordaron y apresaron el buque cargado de combustible. Tomaron como rehenes a miembros de la tripulación y dirigieron el buque con rumbo desconocido. El armador entró en contacto con el

IMB PRC para asistir y localizar al buque. Este centro informó a las autoridades regionales para localizar al petrolero y enlazar con ellos regularmente. La Real Policía Malaya localizó y detuvo al petrolero el 19 de junio de 2008 en el puerto de Sandakan donde el petrolero había descargado su carga y había cambiado su nombre. A bordo seguían 8 tripulantes y otros 6 desaparecidos. La policía malaya seguía investigando en el momento de este informe.

- El 2 de mayo de 2008 dos pesqueros malayos fondeados a 4 millas del puerto Tanjung Sauh en Malasia fueron abordados, mientras las tripulaciones dormían, (eran las 02:00 hora local), por 4 piratas enmascarados y armados con pistolas y cuchillos. Fueron violentos con las tripulaciones arrumbaron con los pesqueros hacia una isla indonesa, haciendo saltar por la borda a toda la dotación que posteriormente fue salvada por un pesquero indonesio. Ambos pesqueros están desaparecidos, probablemente convertidos en buques nodriza.
- El 7 de setiembre de 2008 fue apresado un remolcador con su remolque, una barcaza, navegando desde Singapur a Tailandia, por unos 15 piratas armados con cuchillos a bordo de tres embarcaciones. Los piratas desembarcaron a los 7 miembros de la dotación en la isla en Pulan Thoman. El remolcador y la barcaza tampoco han aparecido.
- El 14 de abril de 2008 el bulk-carrier ucraniano Carrier MV Sumy fue atacado por ladrones armados mientras estaba fondeado al Este de Lagos en Nigeria a las 0340 hora local tomaron de rehén aun guardián del buque. Fueron agresivos atándole de pies y manos e hiriendo a otro de la tripulación. Al sonar la alarma la dotación se reunió los ladrones escaparon en sus botes con el botín encontrado en los pañoles del buque.
- El 16 de noviembre de 2008 el buque de carga general MV Thor Galaxy de Hong Kong fue atacado por piratas armados, a bordo de varias lanchas cuando navegaba con práctico a bordo por aguas de Nigeria. Hicieron varios disparos de aviso y ordenaron al práctico que parase el buque y arriase la plancha. Los piratas abordaron el buque y lo dirigieron a su base rebelde donde lo fondearon. Desembarcaron a los 19 tripulantes. Posteriormente la dotación y el buque fueron liberados. No está confirmado el pago de rescate.
- El 17 de marzo de 2008 una embarcación filipina, Baby Rence, con 10 pasajeros incluyendo 5 tripulantes, fue atacada por piratas navegando en la costa de la isla Polilio. Volvía de la isla Polilio después de descargar. Dos de los pasajeros que habían embarcado tomaron el control de la embarcación y mataron a

tres tripulantes incluyendo el capitán, los piratas los amarraron al ancla y los echaron por la borda, también dispararon a los dos tripulantes hiriéndolos. Uno de los heridos saltó por la borda y está desaparecido El otro se está recuperando en el hospital. Los tres pasajeros fueron desarmados incluido un niño. Los guardacostas filipinos mantuvieron una exploración en búsqueda de los muertos y desaparecidos de la dotación y en búsqueda de los piratas que huyeron en los botes.

- El 21 de abril de 2008 el buque Al-Khalwj fue abordado con éxito cuando navegaba a unos 11 km de Bozazo, en Somalia, los piratas abrieron fuego sobre el buque los secuestraron e hicieron rehenes a los 16 miembros de su dotación. Las fuerzas de seguridad local abordaron el buque y los rescataron capturando e hiriendo a varios piratas.
- El 5 de julio de 2008 el yate inglés Raven-Eye fue atacado y secuestrado por piratas armados mientras navegaba a 8 millas de Puerto Santos (Venezuela). Seis piratas armados con cañones y fusiles en una piragua vieja movían sus armas y cuchillos para tratar de parar el yate. El patrón trató de abordar con su barco al pesquero pero los piratas maniobraron para llegar al yate Uno de los piratas vestía con uniforme militar, los otros dos iban enmascarados. Fueron violentos y amarraron al patrón y a su esposa apuntándoles con sus armas a las cabezas. Dispararon al perro del patrón que trataba de defenderles. Robaron el equipamiento del yate y huyeron. La esposa del patrón sufrió un corte en la mano cuando le intentaban apoderarse del anillo de bodas.



CONCLUSIONES DE LA XXVII SEMANA DE ESTUDIOS DEL MAR