



TRABAJO FIN DE GRADO

Curso 2015 / 2016

Piratería y Robos a Mano Armada Perpetrados Contra los Buques 2015-2016

Tutor/es: Enrique Melón Rodríguez

Alumno: Jazael Alonso Álvarez

Grado: Náutica y Transporte Marítimo

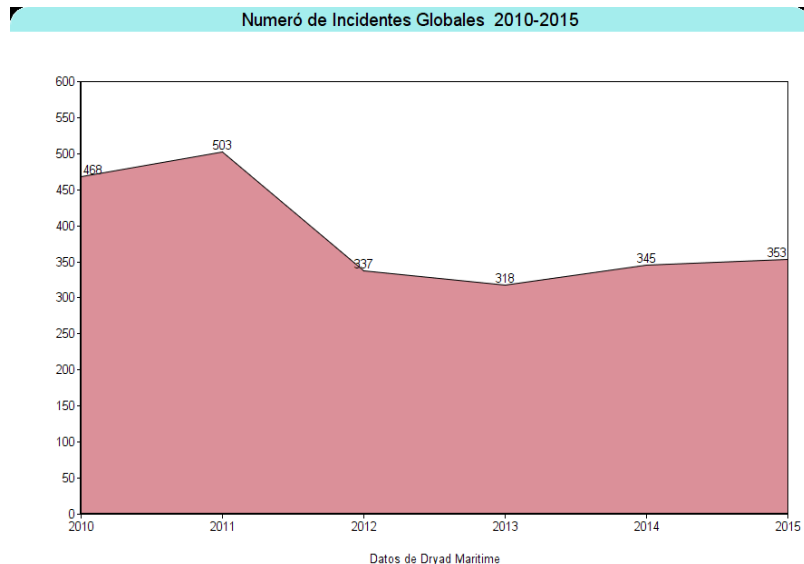
Índice

CAPÍTULO I: AUMENTO DE LA PIRATERÍA EN 2015	4
Sudeste Asiático	5
Modus Operandi	7
Los Oportunistas	9
Los Grupos organizados	10
Golfo de Guinea	18
Modus Operandi	20
Robos	21
Robo de crudo	21
Secuestros	22
Océano Índico	23
CAPÍTULO II: METODOS DE PROTECCIÓN	26
Planificación	27
Medidas a Protección del buque	29
Fallo de las medidas de protección	42
CAPÍTULO III: REDUCCIÓN DE LA PIRATERÍA EN 2016	44
Causas de la reducción de los ataques en el Sudeste Asiático	47
CONCLUSIÓN	51
ANEXO: DEFINICIONES	53
BIBLIOGRAFÍA	55

CAPÍTULO I

AUMENTO DE LA PIRATERÍA EN 2015

El número de incidentes relacionados con la piratería y el robo a manos armada perpetrados contra buques en todo el mundo paso los 345 en 2014 a 353 en 2015 según datos de Dryad Maritime.



Fuente: Elaboración propia

Para analizar este aumento podemos centrarnos en dos zonas claves, el sudeste asiático y el golfo de guinea, pues juntos acumulan el 80% de los ataques. Y comprobar la situación del Océano Índico que tanta relevancia tuvo hace pocos años.

El Sudeste Asiático

Región situada al este de la India y al sur de China, ubicada entre los meridianos 90 y 130 Este y los paralelos 7 y 30 Norte. Abarca una superficie de aproximadamente 5, 3 millones de millas náuticas y las aguas territoriales de 13 países. Una zona con una gran cantidad de islas, solo en Indonesia hay 17.000, que provee a los piratas un sinfín de lugares donde esconderse y organizarse.



Fuente: <https://libraries.indiana.edu/file/southeast-asia-map>

En 2015 se produjo un incremento del 10% de ataques, 236 incidentes frente a los 214 del año anterior. El estrecho de Malaca y el estrecho de Singapur son las zonas que con diferencia acumularon mayor número de ataques a buques que se encontraban navegando. Dichas áreas se ubican dentro de la jurisdicción de 3 países (Indonesia, Malasia y Singapur), y cada año un tercio del tráfico marítimo mundial pasa por sus aguas. En los puertos y zonas de fondeo de Vietnam, Indonesia, la India y Bangladesh se concentran los incidentes ocurridos a bordo de barcos atracados o fondeados.

Las Voluntary Reporting Áreas (VRA) son zonas establecidas por centros de información regionales en las que cualquier buque puede comunicar datos relevantes como su localización, velocidad, medidas de protección adoptadas, situaciones y comportamientos sospechosos, incidentes, etc., de forma voluntaria y gratuita para poder ayudar a los centros a tener una clara imagen de cómo se está desarrollando el tráfico marítimo en la zona y así localizar posibles amenazas o actuar de forma inmediata y efectiva ante un ataque. En el Sureste de Asia la VRA es gestionado por Information Fusion Centre (IFC) y abarca prácticamente toda la región.

También cuenta con una pequeña High Risk Area (HRA), que son zonas instauradas por la industria del transporte marítimo y otros interesados, para señalar el incremento del riesgo de que barcos y tripulación sufran un ataque pirata. Esta HRA

comprende parte del estrecho de Malaca, el estrecho de Singapur, el Archipiélago de Riau y las costas de Borneo Occidental.

Las War Risk Listed Area (WRA), son zonas delimitadas establecidas por compañías de seguros o clubs de inversión, ya sea individualmente o a través de la Joint War Risk Committee (JWC). Estas áreas proporcionan una recomendación a las aseguradoras sobre el incremento de primas adicionales en las pólizas de los seguros de casco. En el Sudeste de Asia no se ha establecido ninguna WRA.



Fuente: <http://www.oceanuslive.org/main/viewnews.aspx?uid=00001155>

A continuación veremos los métodos, objetivos y organización de los piratas que actúan en estas aguas.

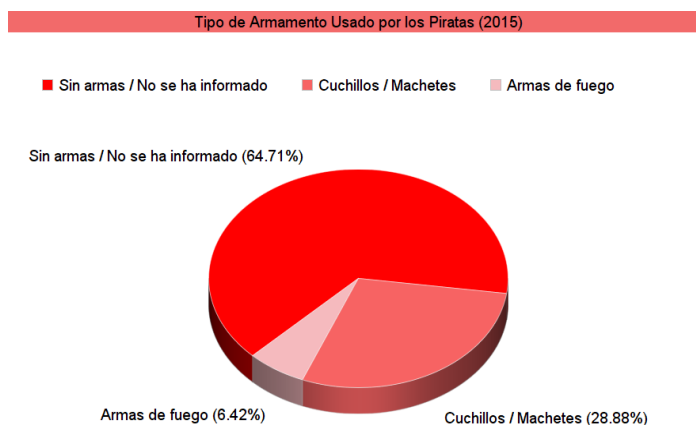
Modus Operandi

Entre los años 2009 y 2011 aproximadamente la piratería encontró un foco de atención mediática en el Océano Índico, concretamente en el Golfo de Adén. Esto fue debido a un gran número de asaltos de carácter violento, que fueron perpetrados por los piratas somalíes.

Debido a esto hoy en día sigue existiendo la percepción general de que el modo de actuar de los piratas es el de utilizar rápidos esquifes para perseguir y asaltar los buques solitarios para una vez a bordo secuestrar a miembros de

la tripulación para más tarde pedir un rescate. Pero en el Sudeste Asiático los ataques más comunes difieren tanto en el método como en el objetivo.

La mayoría de los incidentes son perpetrados por un número de asaltantes que no supera los 6 individuos, muchas veces no van armados y en el caso de estarlo, las armas más utilizadas son cuchillos y machetes, solo en un 6% de los ataques se ha reportado en uso de armas de fuego por parte de los asaltantes. No suelen ser violentos y esto se ve reflejado en que rara vez el personal del buque resulta herido. Durante el 2015, en el 86% de los incidentes documentados los tripulantes implicados no han sufrido lesiones o no se han notificado, tampoco se ha registrado ninguna muerte a causa de los ataques.



Fuente: Elaboración propia

Sus objetivos son el cargamento que transporta el buque y/o robar sus provisiones, pertrechos, repuestos de motores y los objetos personales de valor que posean los miembros de la tripulación. Suelen utilizar el sigilo y la discreción para poder acercarse e infiltrarse en los barcos.

A grandes rasgos la piratas que actúan en este territorio se pueden dividir en dos categorías atendiendo al tipo de buque que toman como objetivo, lo que pretenden robar y lo organizados que estén:

Los Oportunistas

No están organizados y no tienen como objetivo ningún tipo de buque en especial. Cualquiera, ya sea grande o pequeño, puede resultar una presa potencial, solo deben presentar una debilidad que puedan explotar. No suelen ir armados, es posible que lleven cuchillos o navajas pero para usarlas como herramientas más que como armas para intimidar o atacar.

Normalmente realizan los asaltos de noche, aprovechan la oscuridad para infiltrarse en aquellos buques que vean con poca vigilancia, mal iluminados o que se encuentren en una situación vulnerable, como cuando están fondeados o atracados. Tampoco tienen planeado lo que van a robar, una vez consiguen subir a bordo, evitan a la tripulación y normalmente roban los objetos que tengan más a mano, como cabos de amarre, herramientas, piezas de recambio, etc. Los más atrevidos pueden adentrarse en el interior del barco y robar equipos más valiosos, dinero y bienes personales de los tripulantes. En la mayoría de los incidentes si son detectados, abandonan el barco inmediatamente incluso si no han conseguido botín alguno, evitando cualquier confrontación.

Estos casos son los más frecuentes en estas aguas y por suerte los menos peligrosos para la tripulación y los bienes del barco. Sin embargo dentro de este grupo de piratas desorganizados, existen también aquellos que actúan de forma violenta, enfrentándose a la tripulación, amenazándolos e incluso tomándolos como rehenes temporalmente para poder robar objetos de valor sin resistencia alguna.

Los Grupos Organizados

Tienen una gran capacidad de coordinación y planificación, su objetivo es atacar un determinado tipo de buque para poder robar su cargamento, en ocasiones se trata de remolcadores que transportan gabarras cargadas de chatarra pero en la mayoría de los casos son buques tanques que transportan crudo o sus derivados. Esta clase de incidentes son menores en número a los que implican a asaltantes oportunistas, pero resultan ser los más costosos económicamente para las navieras y también los más mediáticos.

En el caso de los remolcadores que llevan consigo gabarras, su poca tripulación, bajo francobordo y velocidad a la que normalmente operan, entre 8 y 10 nudos, los hace vulnerables a los ataques de estos grupos. Su prioridad suele ser el robo de la chatarra transportada en las gabarras, debido a que es difícil de rastrear en el mercado negro.

Se acercan en pequeñas embarcaciones en las horas de oscuridad para asaltar las gabarras, debido al francobordo de la gabarra no sufren grandes dificultades para conseguir subir a bordo, y una vez dentro descargan la chatarra en sus botes. Cuando ya tienen suficiente, escapan rápidamente, evitando cualquier contacto con la tripulación del remolcador en la mayoría de los casos.

En años anteriores se han dado casos más extremos en los que no solo se roba el cargamento sino que también se secuestra el remolcador. A veces el buque es la principal prioridad y abandonan la gabarra para poder escapar con mayor rapidez.

Tienen conocimiento del uso de los instrumentos de navegación del remolcador, apagan el AIS y son capaces de navegar al destino deseado. Tras conseguir el control del remolcador abandonan a la tripulación en los botes

salvavidas, no sin antes robarles los objetos de valor que lleven consigo. Durante el trayecto, los piratas pintan de nuevo el remolcador y le cambian el nombre para ocultar su identidad. Su destino suelen ser astilleros donde, después de unas modificaciones, es finalmente vendido.

Los pequeños buques tanque de menos de 5000 GT, cargados con combustible líquido, como gasolina, gasoil, etc., o en ocasiones crudo, son el principal objetivo de estos grupos organizados, al igual que con los remolcadores, se aprovechan de su pequeño francobordo y de su baja velocidad. El petróleo y sus derivados también son una carga difícil de rastrear en el mercado negro.

La mayoría de estos ataques se producen en el sur del mar de China, normalmente involucran a un mayor número de asaltantes, entre 6 y 9, y suelen ir armados con cuchillos e incluso armas de fuego. Prefieren atacar de noche, utilizan pequeños botes de pesca y se aprovechan de la gran cantidad de tráfico en la zona para cubrir su actuación, pasar inadvertidos y subir utilizando cabos con gancho o largos bicheros con cabos adjuntos para escalar, rara vez usan escalas. Nada más conseguir entrar en el buque, intentan lo más rápido posible reducir y controlar a la tripulación para que no den la alarma, los reúnen a todos en un mismo lugar, toman el control del barco y lo alejan de las zonas costeras.

Llevar el buque hacia una localización que consideran segura para esperar, horas e incluso días después, la llegada de otro buque tanque que se acerca para abarloarse y así poder iniciar el traspaso de los hidrocarburos del barco secuestrado al de los piratas. Esta operación la realizan obligando a uno de los tripulantes a hacerlo o incluso manipulando ellos mismos los sistemas de carga.

Cuentan con la ventaja de que no es extraño ver dos buques abarloados en esta zona para transferir su cargamento por razones comerciales de forma totalmente legal. En palabras de Pottengal Mukundan, director de la International Maritime Bureau (IMB) “Los barcos pasan y ven dos buques juntos transfiriendo cargamento, eso no es raro en el mar. Y en el radar, simplemente parecen dos pequeños puntos, podrían ser barcos de pesca”¹.

No suelen herir a los tripulantes pero les despojan de todo dispositivo que pueda ser usado para pedir ayuda, como teléfonos móviles, portátiles, etc. También aprovechan para robarles objetos de valor personales y el dinero. En la mayoría de las ocasiones los atan para restringir sus movimientos y los encierran en lugares donde los puedan tener controlados.

Una vez finalizado el robo, destruyen los equipos de navegación y comunicaciones para retrasar todo lo posible el aviso y la posterior intervención de las autoridades competentes. Y cuando se retiran, incluso con un gran buque, logran camuflarse entre el abundante tráfico y evitar ser detectados.

Hay unos pocos casos en los que el objetivo no es robar el combustible líquido sino, como vimos con los remolcadores, secuestrar el buque con su cargamento intacto y repintarlo para no ser detectados. No se sabe con seguridad si el destino del buque secuestrado es el de ser vendido. Existe la posibilidad de que acabe siendo utilizado por los piratas en un futuro para robarle la carga a otros buques tanques.

La mayoría de los expertos coinciden en catalogar a estos piratas como integrantes del crimen organizado. Esto es debido a que cuentan con 3 puntos fuertes que los diferencian de los piratas comunes:

Red de Información

Obtienen gran cantidad de información para planear sus ataques, lo que les permite atacar a los objetivos adecuados. Llegan a saber las medidas de protección de los buques, el número de tripulantes, el tipo de cargamento que llevan, el equipamiento que posee el buque para el trasvase de hidrocarburos, las zonas donde realizar dicho trasvase sin que las autoridades los detecten, el itinerario del buque y su posición a una determinada hora.

Sus fuentes suelen ser tripulantes o miembros de su familia, trabajadores del puerto e incluso de las autoridades locales y el gobierno, básicamente cualquier persona que tenga información relevante o acceso a ella y puedan corromper o extorsionar. También pueden aprovechar descuidos por parte de los miembros de la tripulación o personal de la naviera en los que revelan información esencial sin ser conscientes.

Este sistema no está exento de fallos, las fuentes no siempre tiene que resultar fiables y la información puede ser errónea, lo que puede explicar algunos casos en los que los piratas abandonan el barco sin llevarse el cargamento, pues no era el tipo de combustible que buscaban, o no era el demandado en el mercado negro en ese momento.

También existe la posibilidad de obtengan la información contratando Hackers para conseguir datos de los sistemas del buque o de la naviera.

A principios del 2016 la empresa de comunicaciones Verizon lanzo su informe anual sobre violación de datos en 2015. En este extenso

documento se puede encontrar un singular caso, un ciberataque a una naviera perpetrado por un grupo de piratas.

A lo largo del año 2015 la naviera, de nombre no revelado, sufrió repetidos ataques por parte de piratas en varios de sus buques portacontenedores. Estos ataques eran particularmente rápidos y precisos, con el objetivo de robar la mercancía almacenada en los contenedores.

Cuando los asaltantes conseguían subir a bordo no intentaban reducir a la tripulación, ni proceder al puente para tomar el control del buque. Dejaban que los tripulantes se retiraran a la zona de habilitación, a una zona segura o a la ciudadela si disponían de ella y procedían a la apertura de unos determinados contenedores en los que, curiosamente, se encontraba el botín más valioso.

Esto llevo a la naviera a la conclusión de que los piratas sabían que portaban los contenedores antes de siquiera de estar abordo, por lo que de alguna forma tenían acceso al manifiesto de carga y al conocimiento de embarque.

Los principales sospechosos fueron los trabajadores de la naviera, ante la posibilidad de que estuvieran filtrando información. Se revisaron concienzudamente los antecedentes de los empleados, pero no se encontró nada sospechoso.

Ante esta situación la naviera contrato a un equipo de Verizon especializado en seguridad informática. Todos los datos sobre la localización GPS en tiempo real de los buques, rutas, planes de carga, etc., se almacenaban en un sistema de gestión de contenidos (CMS). Por la tanto el equipo de Verizon se concentro en aquellos

trabajadores que tuvieran acceso a dicho sistema, monitorizando en su puesto de trabajo sus accesos al CMS, emails, etc. Tampoco encontraron nada fuera de lo normal

Puesto que el acceso al CMS no era solo local, sino que estaba conectado a internet, decidieron investigar posibles accesos ajenos a la red local de la naviera y efectivamente detectaron que el CMS se estaba comunicando con el exterior.

Se logró descubrir que el CMS tenía instalado un Webshell, software malicioso que se utiliza como puerta trasera para acceder remotamente a un equipo. Los hackers tenían total acceso a la información en cualquier momento y lugar, y de forma discreta. Se comprobó que los datos que habían descargado coincidían con los buques asaltados e incluso un conocimiento de embarque fue descargado durante la investigación, pero se logró evitar el ataque desactivando la localización GPS y modificando la ruta del barco afectado.

Afortunadamente los Hacker no tenían una gran habilidad, no encriptaron sus comandos, muchos de ellos tenían errores de escritura y les costaba entrar en los servidores a pesar de la puerta trasera que habían instalado. Esto ayudó al equipo a poder descubrir y localizar la brecha de seguridad, solucionando el problema y colocando un cortafuegos para evitar futuros intentos de los Hackers.

Verizon concluyó que lo más probable era que los piratas contrataran a los Hackers para que les dieran la información de la naviera, descartando que ambos pertenecieran a una misma organización, y opinan que este tipo de ataques pueden ser más comunes en un futuro.

Estas amenazas en la red también se remontan a antes del 2015. En el 2014 la empresa de ciber seguridad NCC Group advertía de los peligros del acceso a información relevante de los buques a través de las cartas electrónicas (ECDIS).

El ECDIS es un sistema de cartografía digital aceptado por la Organización Marítima internacional (OMI) como el sustituto de las cartas de papel en los buques sujetos al convenio SOLAS. Da a los operadores un gran número de ventajas y facilidades para la navegación, pero también puede resultar un potencial objetivo para el ataque de Hackers.

NNC Group descubrió una serie de debilidades en los sistemas de carta electrónica, consiguieron acceder y modificar sus datos, e instalar software malicioso. Se puede acceder al sistema a través de las actualizaciones vía online de las cartas, por memorias USB con software malicioso o con otros equipos electrónicos a bordo que estén conectados a él.

Si los Hackers consiguen hacerse con el control del ECDIS se puede poner en grave peligro la integridad del buque y de sus tripulantes. Se pueden utilizar los datos para localizar el barco y ser asaltado por piratas o incluso modificar los datos para mostrar datos engañosos para confundir al operador, creando una situación potencialmente peligrosa para la navegación.

Recientes estudios de Plymouth University's Marine Cyber Therds Reseach Group apuntan a que los buques de la marina mercante están bajo la amenaza de ciberataques, por tener un software anticuado y no haber sido diseñados para contrarrestar este tipo de ataques. Los

sistemas más propensos a recibir ataques parecen ser todos aquellos que se encarguen de tareas relacionadas con la navegación, propulsión, y de gestión de la carga.

Se pueden reducir estos riesgos actualizando los sistemas informáticos de seguridad y dando las herramientas y la formación necesaria a los tripulantes para que puedan reconocer posibles amenazas o situaciones donde los equipos del buque se vean comprometidos.

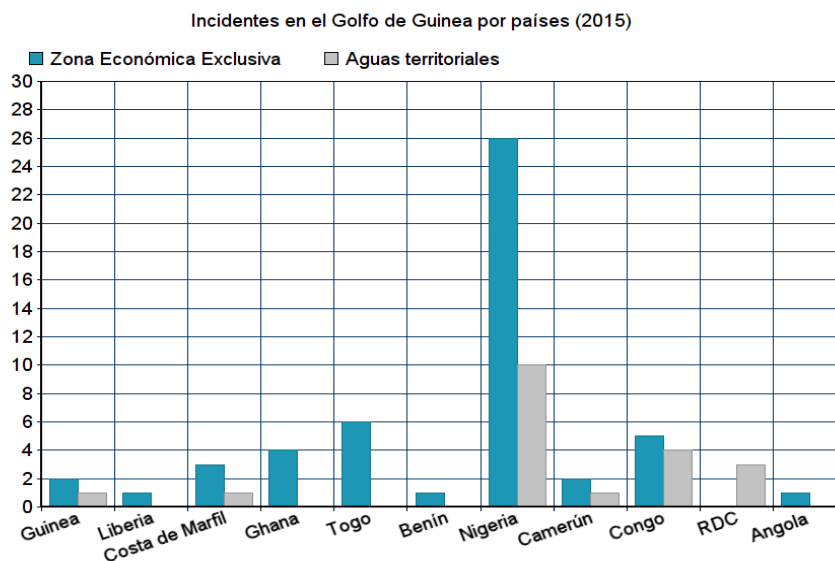
IMB también está alertando de la situación e insta a las navieras a que se conciencien de lo peligrosos que pueden resultar los hackers. Y no solo se trata de los equipos del buque sino las comunicaciones de las navieras vía e-mail que pueden estar siendo monitorizadas e incluso modificadas, con el gran perjuicio económico que puede conllevar y el peligro para tripulantes de los buques.

En una reciente reunión del Comité de Seguridad Marítima se ha aprobado unas directrices provisionales sobre la gestión de riesgos por ciberataques. Se trata de una serie de recomendaciones para que navieras e interesados puedan hacer frente a las nuevas amenazas y debilidades que trae consigo la automatización y la digitalización de los sistemas en la navegación.

Medios para el robo de crudo

Los ataques son coordinados y trabajan en equipos discretos. Tienen sus propios buques tanque para la transferencia del combustible, lo que implica una tripulación lo suficientemente preparada para poder navegar y realizar dichas operaciones. Todo esto conlleva una gran inversión de dinero.

A pesar del aumento global de la piratería este año, en el golfo de guinea ha habido una caída del 29% en incidentes reportados, 49 frente a los 69 del 2014. Aun así sigue siendo uno de los “puntos calientes” de 2015. Esta reducción de los ataques se ha producido sobre todo en los robos de combustible líquido a buques tanques, pero los secuestros de tripulación a cambio de rescates se han mantenido. La mayoría de los ataques se concentran en la zona económica exclusiva y en las aguas territoriales de Nigeria.



Datos de Oceans Beyond Piracy

Fuente: Elaboración Propia

El Maritime Trade Information Sharing Centre - Gulf of Guinea (MTISC-GoG) es el centro de información que se encargó de establecer y administrar el VRA en el golfo de guinea, un proyecto piloto que ha llegado a su fin el 20 de junio de 2016, ahora a tomado su lugar el Marine Domain Awareness for Trade - Gulf of Ginea (MDAT-GoG).

Se trata de un servicio operado por las armadas de Francia e Inglaterra que tienen como objetivo desarrollar mejoras en el mantenimiento de la VRA y el intercambio

de información para que la situación en el Oeste de África sea más segura para los marinos. Una de sus medidas ha sido aumentar la distancia abarcada por la VRA y ahora incluye a Cabo Verde.

No se ha instaurado una High Risk Area por ahora pero si cuenta con una WRA, instaurada por la Joint War Risk Committee abarca la zona económica exclusiva de Togo y Benín y la zona económica exclusiva y las aguas territoriales de Nigeria.



Fuente: <http://www.oceanuslive.org/main/viewnews.aspx?uid=00001155>

Modus operandi

En estas aguas si nos encontramos a piratas que tienen muchas similitudes con el modo de actuar de sus homólogos somalíes, pero en la mayoría de los casos resultan ser más violentos. Durante el 2015 se han reportado 23 muertes de tripulantes durante los ataques.

Suelen utilizar lanchas motoras de alta potencia para perseguir a los buques que toman como objetivo y en algunos casos se ha reportado el uso de barcos nodriza desde donde se arrían dichas lanchas.

Aprovechan las situaciones de vulnerabilidad en las que se pueden encontrar los buques en estas aguas, como cuando están fondeados o dos barcos están abarloados realizando operaciones de buque a buque. En estas ocasiones suelen utilizar como puntos de acceso las defensas, la cadena del ancla o las gateras. No suelen usar escalas como los piratas en Somalia.

El secuestro de tripulantes para pedir un rescate es muy común, aunque también, en menor medida, se produce el robo de combustible líquido a buques tanques parecido al que tiene lugar en el sudeste asiático.

En esta región se puede distinguir entre 3 tipos de ataques:

Robos

Los incidentes relacionados con el robo de equipamiento, bienes de los buques y objetos personales de los tripulantes fueron los mas numerosos en 2015. Suelen ser llevados a cabo por ladrones oportunistas. Los que actúan en puertos, fondeaderos o zonas cercanas a estas, no suelen llevar armas, intentaban evitar ser detectados por la tripulación y escapar con el botín sin ser detectados.

En cambio, los grupos que actúan en zonas más alejadas de estos puntos han resultado ser más violentos y peligrosos, con asaltantes agresivos que portan armas de fuego, cuchillos y otras armas ligeras. En este tipo de asaltos murieron 13 tripulantes en 2015.

Robo de crudo

Los ataques a buques tanques con el objetivo de robar productos derivados del petróleo, suelen tener lugar en las áreas donde se realizan operaciones de buque a buque, donde los barcos son especialmente vulnerables. Son ataques

que requieren una mayor organización, la idea es la misma que ya hemos visto anteriormente, pero en este caso los asaltantes no utilizan el sigilo para acercarse a sus objetivos, emplean una mayor violencia y no hay indicios de que tengan una red de inteligencia tan sofisticada y efectiva como la de los sindicatos del crimen del sudeste asiático. Pero aun así estos piratas tienen considerables conocimientos sobre como desactivar las comunicaciones, operar el sistema de carga, etc. Una vez trasvasan el combustible líquido a uno de sus buques, lo llevan a tierra para venderlo en el mercado negro.

Secuestros

La mayoría de los secuestros ocurren en la región del delta del río Níger, sobre todo en las zonas donde hay gran actividad de navieras y empresas de transporte y extracción de crudo.

Al realizar un ataque suelen disparar con armas de fuego al puente para intimidar a la tripulación, suben al barco con escalas o cabos y una vez a bordo se dirigen al puente lo más rápido posible para hacerse con el control del buque.

Su objetivo es raptar a miembros específicos de la tripulación, normalmente a oficiales occidentales, en especial el capitán y el jefe de máquinas, a los que aíslan del resto. Una vez escogidos los tripulantes, escapan con ellos y se los llevan a tierra, en una ubicación desconocida para negociar su rescate.

Suelen ser ataques rápidos que no dan el tiempo necesario a las autoridades para poder intervenir, pero si el tiempo se los permite, los secuestradores saquean el buque robando todo dinero u objetos de valor que puedan llevar consigo, a veces incluso pasando unas pocas horas a bordo del buque.

En ocasiones el motivo del ataque no es el secuestro, pero se produce si los atacantes son descubiertos por las fuerzas militares o su objetivo principal ha sido frustrado.

Estos ataques les proviene de unos importantes beneficios, se llegan a pagar rescates de 400.000 dólares por retener a las victimas durante unas semanas. Los tripulantes secuestrados suelen pasar una media de 3 semanas en cautiverio. Se les ubica normalmente en campamentos en el del delta del río Níger, juntos a otros rehenes que resultan ser víctimas de los secuestros locales.

El trato a los rehenes dista mucho de ser el ideal, en muchas ocasiones son torturados, se les deniega atención médica y son alimentados con pobres raciones de comida.

Océano Índico

Se trata del tercer océano más grande del mundo, abarca las costas del este de África, del Sur de Asia y el Oeste de Australia y el Sudeste Asiático. La piratería en esta zona tuvo una gran repercusión durante el periodo 2009-2011, concretamente de el Cuerno de África.



Fuente: <http://www.yourchildlearns.com/online-atlas/indian-ocean-map.htm>

Sin ataques confirmados a grandes buques mercantes en la High Risk Area durante todo el 2015 ni ninguna intervención de lucha contra la piratería durante este periodo. La efectividad de las patrullas antipiratería de las armadas, los guardias de seguridad armados a bordo, la implementación de las medidas BMP4 han contribuido a esta situación donde no ha habido ningún ataque confirmado a un buque mercante a más de 12 millas de la costa somalí desde enero de 2014.

Cuenta con una amplia VRA establecida en el 2002 por la UKMTO, en un principio para combatir amenazas terroristas, pero con el tiempo la lucha contra la piratería se convirtió en una parte importante de su misión.

Su HRA es una de las más conocidas y que abarca mayor territorio, su tamaño fue reducido el 1 de diciembre debido a los buenos resultados que se han dado estos últimos años y la WRA de la Joint War Committee fue revisada también y cubren un área similar a la HRA.



Fuente: <http://www.oceanuslive.org/main/viewnews.aspx?uid=00001155>

Aun así se han visto ataques de piratería contra pequeños barcos, como el secuestro de 3 pesqueros iraníes, y a finales de 2015 todavía había un total de 47 marinos que permanecen secuestrados en Somalia.

CAPITULO II

MÉTODOS DE PROTECCIÓN

En este capítulo se recopilan una serie de consejos y medidas de protección recomendadas para la navegación en las zonas más conflictivas.

Planificación

Antes de la salida del buque se deben planificar correctamente todas las medidas de protección de las que disponemos para asegurarnos de una correcta respuesta en caso de sufrir un ataque durante la navegación.

El Plan de Protección del Buque (PPB) es fundamental, se trata de un plan elaborado para asegurar la aplicación a bordo de una serie de medidas destinadas a garantizar la protección de la tripulación, pasajeros, carga y del propio buque frente a sucesos que afecten a la protección marítima. Debe revisarse y estar debidamente actualizado teniendo en cuenta la naturaleza del viaje y la clase de piratería que se puede dar en las aguas que el buque va a transitar.

A parte también se debe tener plan de comunicaciones de emergencia establecido y actualizado (SECP) y instaurar un código de emergencia que solo sepan el oficial de protección de la compañía y el capitán.

Se debe tener especial cuidado con la publicidad de la información sobre la ruta, la naturaleza de la carga, tripulación, etc., dando la información mínima legal.

Es recomendable que la naviera debe establecer una serie de comprobaciones de comunicación regulares con el capitán del buque y que ponga a disposición de la tripulación una lista actualizada de contactos a los que informar si se produce algún incidente.

Así mismo obtener las últimas actualizaciones de las agencias y organismos especializados en la lucha contra la piratería en todo el mundo y en especial las de las regiones por las que el buque va a navegar (ReCAAP ISC, IFC, IMB, IMO, etc.). Esto

ayudara al personal de la naviera y a los tripulantes a tener una mejor perspectiva de las situaciones de peligro por piratería y robo a mano armada.

Comprobar antecedentes de los miembros de la tripulación, pues pueden resultar ser colaboradores de grupos organizados, ya sea dándoles información relevante o facilitando el acceso al buque. También sospechar ante cantidades de carga excesivas no planificadas.

Es importante cuando entramos en una VRA comunicarnos con centro de información que la gestiona. Se informa una vez se entra y mientras sigamos navegando en la región se realizan notificaciones diarias. Y cuando salgamos del área tenemos que volver informar, lo mismo cuando se entra o sale de un puerto dentro de la VRA. Esto no es obligatorio pero si muy recomendable para que el centro de información sepa si al buque le ha ocurrido algún incidente. Las comunicaciones se realizan vía correo electrónico o por teléfono.

La Preparación de la tripulación es esencial y para ello es recomendable que se realicen ejercicios de protección regularmente. Deben de estar familiarizados con el código ISPS, con el Plan de Protección del Buque y con el SECP. Conocer perfectamente que tareas y cometidos tienen en caso de emergencia. Es importante que se familiaricen con todas las medidas de protección físicas, donde están localizadas y como manipularlas.

Los tripulantes también deben de ser preparados para cooperar de forma efectiva en una situación de intervención militar a bordo del buque y concienciaros de que sus identidades serán cuestionadas llegado el momento.

Mientras se navega en zonas peligrosas es recomendable comprobar que los equipos de comunicaciones funcionan correctamente con mayor regularidad y reducir los trabajos de mantenimiento a los niveles mínimos posibles, sobre todo en cubierta. Con esto último garantizamos que la tripulación este mas descansada y alerta, en

especial aquellos que se dediquen a tareas de vigilancia. Los trabajos en cubierta pueden provocar que ante un ataque inminente los tripulantes que se encuentren realizando el mantenimiento resulten heridos o en su retirada se dejen herramientas atrás que puedan servir a los piratas una vez a bordo.

Medidas de Protección del Buque

Vigilancia

La primera medida importante que debe tomar es garantizar es una buena vigilancia. En caso de una amenaza esto prepara a la tripulación para el inminente ataque, dándoles un preciado tiempo para informar y pedir ayuda, colocar o activar las medidas físicas de protección y moverse a un área segura del buque. En algunas regiones como el sudeste asiático, puede incluso ser de mayor utilidad al evitar por completo el ataque, ya que los piratas de estas aguas una vez descubiertos suelen decidir que no les vale la pena el riesgo de realizar el ataque, pues su éxito radica en el factor sorpresa.

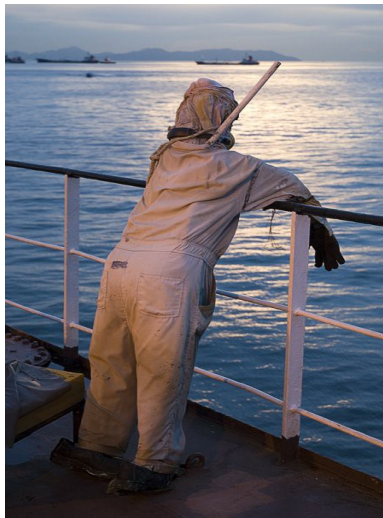
La automatización de diversos elementos de los buques y la búsqueda de rentabilidad hacen que cada vez las tripulaciones sean más pequeñas, esto nos deja con menos ojos y a tripulantes con mayor carga de trabajo. Los horarios de las guardias y tareas del personal del buque, el cansancio y la fatiga provocados por estos y su formación y entrenamiento, son factores fundamentales que influyen en una correcta vigilancia. Acortar las guardias y reducir la carga de trabajo en tareas no esenciales pueden ayudar para mantener el adecuado nivel de alerta de los vigías.

Los prismáticos son elementos de vigilancia que proporcionan una inestimable ayuda y por ello deben de estar totalmente localizables en el puente, preferiblemente que tengan lentes antireflejantes y, si es posible,

también es de gran ayuda para la vigilancia durante las horas de oscuridad la disponibilidad de dispositivos de visión nocturna.

El radar es otra herramienta de gran importancia. El operador debe de estar alerta sobre todo en las zonas de mayor tráfico, para localizar ecos en las cercanías del buque que puedan resultar pequeños botes aproximándose.

La colocación de maniquís simular la presencia de un tripulantes en lugares estratégicos puede servir para engañar a potenciales asaltantes y hacerles pensar que la vigilancia es mayor.



Fuente: <http://www.webmar.com/imagenes2/Piratas2.jpg>

Protección del Puente

El puente suele ser el principal objetivo de los asaltantes una vez están a bordo, si su intención es tomar el control del barco. Por lo que es uno de los puntos críticos del buque que deben estar especialmente protegidos.

Las ventanas de puente pueden ser reforzadas con una película de cristal de seguridad resistente a las explosiones. También se pueden fabricar con acero o aluminio, barras o rejillas para reforzar las ventanas y las puertas de acceso

a los alerones. Pueden ser del tipo permanente o que se puedan instalar rápidamente en caso de ataque.

Las puertas internas para fortalecer el puente han resultado efectivas para el equipo del puente al darles tiempo para llegar a la ciudadela o un punto de reunión seguro.

Medios para el bloqueo de las escaleras exteriores como la colocación de puertas o rejillas en los tramos o la elevación de estas para prevenir su uso y restringir el acceso externo al puente.

En aguas del Oeste de África el uso de armas de fuego es común en los ataques y muchas veces se dispara al puente para intentar intimidar a los tripulantes, por lo que es recomendable tener chalecos y cascos de kevlar disponibles para el equipo del puente y así poder protegerse durante el ataque. Es importante que no tengan colores militares o que puedan confundirse con estos, ya que en caso de conservarlos en una intervención militar de fuerzas amigas podría causar confusión.

También se pueden colocar sacos de arenas en las partes más vulnerables de los alerones para protegerse del ataque con armas de fuego.

Colocación de barreras

Para disuadir o impedir el acceso al barco las barreras físicas, como el alambre de espino o las concertinas, resultan ser un poderoso aliado. Pueden ser colocadas en zonas vulnerables del buque que sirven de entrada para los piratas, como son las zonas en las que el francobordo es más bajo. En caso de que estas fallen, que el buque tenga un francobordo muy bajo o que por motivos operacionales no se puedan colocar, se pueden instalar más alrededor de la zona de habilitación evitar el acceso.

La colocación de alambre de espino o concertinas debe de llevarse con cuidado, usando equipos de protección para proteger manos, brazos y la cara. Es recomendable instalarlo por partes, en pequeñas secciones de aproximadamente de 10 metros. De esta forma es más fácil y seguro que con largas secciones que resultan pesadas. Si se coloca un cable de acero que vaya por el centro para dar fuerza adicional y reducir la posibilidad de los piratas puedan tirarlo. Y también da la ventaja a la tripulación de facilitar la estiba de la barrera, sobre todo para los buques que operan en viajes cortos. Intentar estirarlos demasiado para abarcar un mayor área no es recomendable pues disminuye considerablemente su efectividad.

Estas barreras resultan muy efectivas si se colocan fuera de borda para hacer que los ganchos de los cabos o escalas de los piratas no logren hacer el adecuado contacto con la cubierta. El uso de barreras dobles, e incluso triples aumenta la efectividad.



Fuente: http://www.fencepunch.com/best_web_pic/5d022f71e2.jpg

El uso de barreras electrificadas no está recomendado para barcos que lleven hidrocarburos, pero con la correcta evaluación de riesgos puede ser efectivo en otros tipos de buques. Se debe señalar que la barrera esta electrificada y en funcionamiento.



Fuente: http://www.argotrade.com/products/electr_fence_ship13.jpg

Estas señales se pueden colocar aunque la barrera no este electrificada, como elemento disuasorio.

Accesos a las zonas claves

Es de vital importancia el control de las rutas de acceso para impedir o retrasar a los asaltantes que consigan subir a bordo e intenten entrar en la habitación o en los espacios de máquinas. Se debe colocar especial esfuerzo en reforzar el acceso a estas áreas por lo que todas las puertas y escotillas, tanto externas como internas, deberán ser aseguradas para prevenir que sean abiertas por los asaltantes.

Se pueden fabricar planchas de acero para ser colocadas en las puertas de acceso a la cubierta principal, ganando resistencia contra armas de fuego. Uso de candados

Es recomendable que una vez los puntos de acceso estén asegurados se use un número designado y limitado ellos para patrullas de protección y acceso rutinario cuando se requiera. El uso de estas puertas y escotillas debe ser estrictamente controlado por el oficial de guardia.

Todas estas medidas en los accesos no deben comprometer la seguridad del buque, ya que en caso de una emergencia, la tripulación debe de poder acceder a las rutas de escape sin ningún impedimento. Las puertas y escotillas se encuentren en dichas rutas deben de poder ser abiertas de forma fácil y rápida en caso de emergencia por los tripulantes que estén intentando escapar. Si están cerradas es esencial que la llave esté disponible y colocada de forma clara y visible al lado del acceso.

Algunos ojos de buey y ventanas de la zona de habitación son usados por los asaltantes como puntos de entrada. La instalación de barras de acero o rejillas interiores puede evitar o complicar su entrada aunque consigan destrozar el cristal. Como con las puertas y escotillas, si dichas ventanas forman parte de una ruta de evacuación se deben de retirar las protecciones fácilmente con elementos de seguridad.

Mangueras Contraincendio

Las mangueras contra incendios con agua a alta presión colocadas en posibles puntos de acceso, pueden resultar de gran ayuda para frustrar los intentos de subir a bordo de los asaltantes. No es recomendable que sean manipuladas manualmente, ya que el tripulante podría quedar expuesto a disparos, por lo que deben colocarse y fijarse de forma que cubran las posibles entradas. También se pueden usar de cañones de agua si se poseen, tienen una alta presión y gran alcance.

Fuente: <http://www.marineinsight.com/marine-piracy-marine/18-anti-piracy-weapons-for-ships-to-fight-pirates>



Es posible utilizar las bombas de lastre del barco para inundar la cubierta con agua, creando una cortina de agua alrededor del buque puede resultar efectiva para dificultar el acceso de los asaltantes. Hay que tener especial cuidado en que los tanques de lastre no estén a una presión excesiva y puedan causar daños a la integridad del casco o a los propios tanques, poniendo en compromiso la estabilidad del buque. En caso de duda sobre el uso de este método en el barco es aconsejable consultarlo con la Sociedad de Clasificación oportuna.

Se puede usar agua caliente o boquillas difusoras para producir vapor. La espuma también resulta útil. Resulta efectiva para desorientar y para crear superficies resbaladizas, lo cual dificulta a los asaltantes poder escalar y subir a bordo.

Cuando se coloquen y fijen las mangueras deben de estar listas para ser activadas remotamente con las bombas contraincendio para comenzar a lanzar agua. Todas las bombas que se vayan a utilizar en caso de ataque deben de estar listas y preparas para su uso inmediato.



Fuente: <http://www.cargolaw.com/images/disaster2008.Biscaglia2.jpg>

Herramientas

Aunque los piratas muchas veces tienen sus propias herramientas, es vital no facilitarles el trabajo para acceder a las zonas vulnerables. Cualquier herramienta o equipamiento que puedan usar los asaltantes debe ser almacenado en una localización segura donde no puedan acceder. El desorden, el descuido o la dejadez al dejar determinados utensilios a su alcance puede volverse en nuestra contra, ya que pueden utilizarlos para abrirse paso por las medidas de protección previamente instaladas.

Sistemas de Alarma

Las alarmas del buque son importantes para alertar a la tripulación de un ataque inminente, pero también para que los presuntos asaltantes sepan que han sido vistos y que se encontraran con un buque que responderá al ataque. Esto puede resultar un poderoso elemento disuasorio.

La alarma debe de ser lo suficientemente distintiva para no confundirse con otras alarmas.

SSAS

El sistema de alerta de protección del buque (SAPB) o Ship Security Alert System (SSAS) lo llevan todos los buques que cumplan con el código ISPS. Funciona como una alarma silenciosa, en caso de un asalto, se activa manualmente e inicia la transmisión automática de una alerta de protección buque-tierra a la Autoridad competente, ningún otro buque recibe la alerta y tampoco se activa ninguna otra alarma el barco. Se debe poder activar desde el puente y, como mínimo, desde otro punto del barco



Fuente: <https://www.ssrs.org/about.html>

Equipos de localización

El Automatic Identification System (AIS) es un dispositivo que tienen que tener instalados todos los buques que cumplan con el SOLAS. Permite el intercambio electrónico de información y datos como la posición, velocidad, destino, etc., entre buques y estaciones en tierra a una determinada distancia.

Se permite apagarlo para reducir nuestra visibilidad cuando pasamos por aguas conflictivas, pero esto también nos puede perjudicar al reducir las posibilidades de que nos ayuden las fuerzas amigas si somos atacados. Por tanto si lo hemos apagado y aun así se va a producir un ataque inminente,

debemos encender el AIS inmediatamente para hacernos visibles ante posibles refuerzos.



Fuente

[:https://en.wikipedia.org/wiki/Automatic_identification_system#/media/File:Ships_AIS_display_with_lists_of_nearby_vessels.jpg](https://en.wikipedia.org/wiki/Automatic_identification_system#/media/File:Ships_AIS_display_with_lists_of_nearby_vessels.jpg)

También se pueden colocar otros dispositivos de seguimiento, de forma que estén ocultos a los piratas, ya que suelen destruir o desactivar todos los equipos de comunicaciones y rastreo que se encuentren visibles. Junto al uso de programas informáticos que permitan al oficial de protección de la compañía en tierra hacer un seguimiento de los movimientos del buque y así poder detectar intentos de trasvase del cargamento no autorizado o la desactivación del AIS.

Equipos de Comunicaciones

A parte de los equipos de comunicaciones convencionales, que pueden ser fácilmente localizados e inutilizados por los piratas, podemos tener a bordo dispositivos de emergencia, como los teléfonos satelitales, nos serán extremadamente útiles si las principales comunicaciones del barco caen. Es recomendable tener uno de repuesto en una zona segura o en la ciudadela.

Alumbrado

Las luces de búsqueda deben de estar disponibles para su uso inmediato, nos resultan de gran ayuda a la hora de localizar cualquier bote que se nos acerque en las horas de oscuridad, y también para señalar nuestra posición y hacernos visibles a la hora de pedir ayuda a otros barcos cercanos.

Una correcto alumbrado general de la cubierta principal y sus alrededores, sin entrar en conflicto con la regla 20 b) del reglamento internacional para prevenir abordajes (RIPA), les da a los vigilantes una mejor visión de los que pasa en los alrededores del barco y también puede ser un elemento disuasorio para aquellos piratas que quieran utilizar el sigilo para infiltrarse, sobre todo cuando estamos atracados en puerto. Por otro lado también de se puede optar por reducir a la iluminación de las cubiertas al mínimo para pasar desapercibidos, esto puede resultar de mayor utilidad en aguas con menor tráfico y donde los piratas no se desalientan tan fácilmente por el hecho de ser detectados, como en el Golfo de Guinea.

No se deben de apagar las luces de navegación para intentar no ser detectados, pues comprometería la seguridad del buque y de la navegación.

Cámaras y Sensores

Los circuitos cerrados de televisión (CCTV) son muy útiles para asegurarse que determinados lugares vulnerables del buque estén monitorizados y con ello se pueda vigilar fácilmente varias zonas al mismo tiempo por un solo operador en una sala de control sin tener que exponerse a la vista de los piratas, lo que puede resultar peligroso si van armados.



Fuente: http://english.cntv.cn/20120515/115802_1.shtml

Si el sistema tiene capacidad para grabar y almacenar datos será de gran ayuda a la hora de la reunión de pruebas una vez pasado el ataque.

Los sensores de movimiento, infrarrojos o láser, colocados en zonas comprometedoras nos pueden ayudar a localizar movimientos sospechosos.

Maniobrar el barco

Es recomendable que el capitán practique maniobras anti piratería de forma segura para conocer la respuesta del buque en caso de un ataque.

Dichas maniobras consisten básicamente en ordenes de timón que permitan mantener la mayor velocidad posible y crear unas condiciones adversas para las embarcaciones de los atacantes.

Gabarras

En caso de tratarse de un remolcador que lleva consigo una gabarra es importante que la carga, en especial contenedores, este dispuesta de forma que dificulte la entrada de los intrusos, la tripulación deberá realizar una correcta supervisión y mantenimiento de la carga, con una constante vigilancia de cualquier cambio o movimientos inusuales que puedan delatar la presencia de ladrones.

Puntos de reunión seguros

Se trata de un área designada para proporcionar la máxima protección física a la tripulación. Preferiblemente en la parte más baja del interior del barco. Nunca debe ser en el puente. Debe de estar fortificado para retrasar entradas externas, tener equipos de comunicaciones independientes vía satélite o de vhf y en un lugar que la tripulación no sea visible para los asaltantes y vulnerable a los ataques.

Al ver un acercamiento sospechoso, aquellos tripulantes que no sean necesarios en el puente o en la sala de máquinas deben de ir al punto de reunión.

Ciudadela

La ciudadela es un área construida en algunos buques en la que toda la tripulación buscara refugio en caso del inminente embarque de los piratas. Está diseñada para resistir la entrada de los asaltantes por un determinado tiempo y que ha tenido gran éxito en el Océano Indico

Las puertas deben ser a prueba de balas, y debe de almacenar raciones de comida, agua y primeros auxilios para aguantar al menos 72 horas. Tener condiciones de higiene aceptables, estar bien ventilada y un control del circuito cerrado de televisión para monitorizar lo que ocurre en el exterior.

No solo debe proveer protección y seguridad sino que también debe tener todos los medios necesarios para garantizar las comunicaciones externas con estaciones en tierra u otros barcos para poder pedir ayuda e informar de la situación a las autoridades.

Además debe de contar con los medios suficientes para poder gobernar el buque para evitar cualquier posible colisión o que los asaltantes se hagan con

el control del buque. La tripulación debe tener los debidos conocimientos y realizar los suficientes ejercicios para garantizar la rápida evacuación hacia la ciudadela y para que el capitán tenga noción del tiempo requerido para poder tomar la decisión de retirada en el momento adecuado.

Es recomendable que las ciudadelas sean un complemento de las medidas anteriores, no un remplazo.

Si un solo tripulante queda fuera, la medida de la ciudadela falla, ya que al ser tomado como rehén pueden obligar al resto a cooperar forzosamente.

Protección privada armada

En el sudeste asiático no hay debate posible, el uso seguridad privada armada está prohibida por la ley en las aguas territoriales de los estados ribereños de la región, y las autoridades se aseguran de que se cumpla a rajatabla. Y los países de Golfo de Guinea tampoco toleran la seguridad privada a menos que esté constituida por miembros de sus nacionalidades

Fallo de las medidas de protección

Si todas las medidas de protección que hemos tomado fallan y los piratas han conseguido entrar en el buque y tomar el control es muy importante evitar cualquier tipo de confrontación con ellos, se pondría en riesgo a la tripulación de sufrir heridas o incluso la muerte.

Por lo tanto hay que mantener la calma y no ofrecer resistencia. Hay que cooperar con los atacantes, sin provocar en ellos alguna respuesta violenta. Se deben realizar movimientos calmados, lentos y prudentes. La tripulación debe tener las manos visibles en todo momento. Todo lo necesario para reducir el riesgo de violencia.

En el sudeste asiático por lo general los atacantes no serán especialmente violentos, saquearan las provisiones del buque y se llevarán objetos personales de la tripulación, pero afortunadamente rara vez realizan secuestros. En el golfo de Guinea en cambio suelen ser más violentos y el secuestro es una seria posibilidad.

En el caso de que llegara ayuda y las autoridades intervinieran y entraran en el buque, el personal de abordaje deberá permanecer en el suelo cubriéndose la cabeza con las manos totalmente visibles. Sin realizar movimientos que puedan ser malinterpretados como una amenaza por las autoridades ni utilizar ningún tipo de flash.

Una vez terminado el ataque, los tripulantes se encontrarán a bordo de un gran escenario del crimen en movimiento, por tanto es muy importante tener conciencia de ello y poner especial cuidado en preservar todas las pruebas posibles para ayudar a las autoridades. Para ello es importante evitar contaminar o interferir con cualquier posible pista, intentar no tocar ni mover determinados objetos, ni limpiar ni tirar nada por poco importante que parezca.

Si no han llegado los refuerzos hay que tomar declaraciones a todos los miembros de la tripulación para evitar el olvido de detalles de potencial importancia. Si se tiene una cámara a mano tomar fotografías de posibles pruebas y hacer una lista de los objetos robados

Facilitar el acceso a la escena del crimen y documentación e información relevante a las autoridades como los registros electrónicos que hayan quedado intactos, grabaciones CCTV o datos de la caja negra (VDR) y hacer que la tripulación esté disponible para las entrevistas con las autoridades y los más cooperantes posibles.

El respeto a las pruebas y la cooperación de la tripulación será de gran ayuda para la investigación y la persecución de infractores.

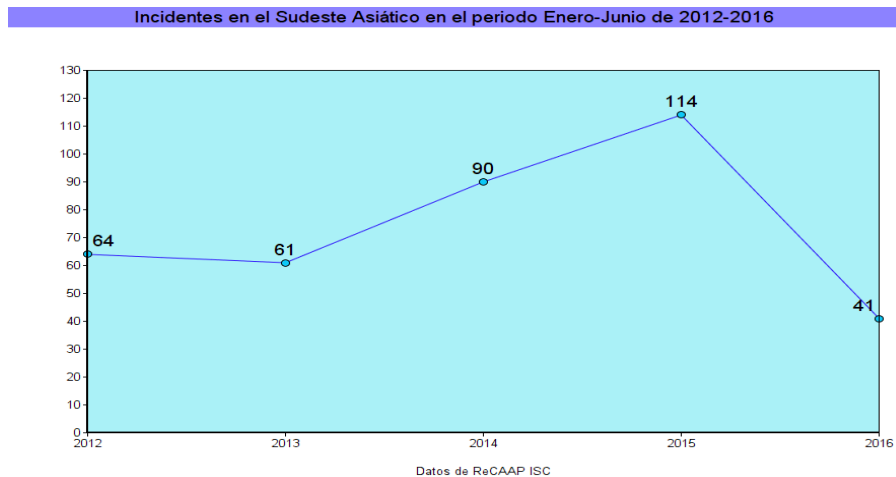
CAPITULO III

REDUCCIÓN DE LA PIRATERÍA EN 2016

Como hemos visto 2015 ha sido otro año más en el que la piratería global ha aumentado, pero este aumento no ha sido muy grande, y eso es en parte a que dentro del mismo año también comenzó un descenso evidente en el número de incidentes, en especial de robo de combustible líquido, en el Sudeste Asiático. Concretamente durante el último trimestre, donde se volvió a unas cifras no vistas desde el 2009.

Lejos de quedar como anécdota, la situación continuo y los ataques durante la primera mitad del 2016 han sido los más bajos en número desde 1995. En total 98 ataques se llevan registrados este año en todo el mundo, frente a los 134 en el mismo periodo el año pasado.

El sudeste asiático sigue siendo la zona con mayor números de casos, pero también en la que más se han reducido los ataques, han descendido un 64% comparando con el mismo periodo del año pasado, de 114 incidentes a 41.



Fuente: Elaboración Propia

Las zonas donde ha sido más notable el descenso son el estrecho de Malaca y de Singapur, que han pasado de 55 casos el año pasado de enero a junio, a un solo caso reportado en 2016.

En cuanto los ataques más sofisticados, los del robo de cargamento de buques tanques también han disminuido considerablemente, con solo dos ataques en 2016 frente a los 10 del mismo periodo de 2015.

Con toda esta mejora en la situación de la piratería y robo a mano armada en el sudeste asiático, nos encontramos con una inusual pega, la aparición de incidentes que involucran secuestros de miembros de la tripulación a cambio de rescates.

Anteriormente se ha comentado que en estas aguas es raro que se produzcan secuestros de tripulantes, siendo caso más abundantes y propios del oeste de África. De hecho en 2015 no se reportó ni un solo incidente, de los 236 registrados, que implicara la toma de rehenes con el fin de cobrar un rescate.

Pero hasta junio de 2016 se han denunciado 6 casos de secuestro, en los que se han tomado como rehenes a 33 marinos, lo que preocupa a las autoridades y agencias de seguridad.

Han tomado como objetivo en 5 de los casos a Remolcadores locales, que como ya se vio anteriormente, resultan presas fáciles por operar de forma lenta y tener un bajo francobordo, y en uno de los incidentes a un Arrastrero que también se encontraba navegando a baja velocidad. Han realizado los ataques durante el día, usando lanchas rápidas para aproximarse y portando armas de fuego, incluso llegando a disparar con ellas hacia los buques para embarcar por la fuerza. A pesar de la violencia mostrada solo un tripulante ha resultado herido.

Los marinos secuestrados son de dos nacionalidades, Indonesios y Malasios, y parece los secuestradores les interesa la nacionalidad de sus potenciales rehenes, ya que han llegado a pedir los pasaportes.

Durante los secuestros también se han llevado objetos de valor de los buques y de la propia tripulación, como equipos de navegación, teléfonos y portátiles.

18 de los tripulantes han sido liberados, seguramente a cambio de un rescate, los restantes, 15 continúan en cautividad. Se sospecha que los autores de los secuestros sean miembros del grupo terrorista Abu Sayyaf Group (ASF).

En el Golfo de Guinea desgraciadamente no se ha seguido la misma tendencia que en el Sudeste Asiático, y los incidentes que implican secuestros a cambio de rescates han subido sobre todo en Nigeria, en las cercanías del delta del río Níger, aunque los piratas también están aumentando el rango de alcance de sus ataques.

En palabras de Pottengal Mukundan “En el Golfo de Guinea, en vez de petroleros siendo secuestrados por su carga, hay un incremento en el número de incidentes donde la tripulación es secuestrada para cobrar un rescate”³

La violencia de los piratas sigue creciendo mostrándose más agresivos, aumentando los casos en los que llegan a disparar al puente para intimidar a la tripulación.

También están refinando sus medios para la obtención de información. El centro de información MDAT-GoG ha recibido en los últimos meses numerosos avisos de intentos de sonsacar datos de importancia a través de correos electrónicos. En el correo se hacen pasar por guardacostas y piden a los buques el canal VHF por el que operan, el distintivo de llamada, dirección de correo del barco.

En el Océano Índico no se han registrado importantes ataques de piratería tras la reducción de la HRA en diciembre del año pasado. Solo 2 robos de oportunistas y 2 acercamientos sospechosos.

Causas de la reducción de los ataques en el Sudeste Asiático

Los niveles alcanzados en los tres primeros trimestres del 2015 en el Sudeste Asiático llevaron a una atención mediática considerable lo que llevo a los gobiernos

de los estados ribereños implicados, en especial el gobierno de Malasia y el de Indonesia, a anunciar el aumento de medidas y operaciones para sofocar el incremento de los ataques.

Se consiguió arrestar a un gran número de integrantes y a varios jefes de bandas organizadas importantes que habían realizado robos de crudo a buques tanques.

Durante el 2016 se han incrementado las patrullas, designado más fondeaderos seguros que han ayudado a reducir los pequeños robos de oportunistas, que se han reducido a la mitad del mismo periodo del año pasado, y la armada ha continuado combatiendo con éxito los incidentes más graves.

Un ejemplo de esto es el caso del ataque al buque tanque Hai Soon 12. El 7 de mayo de 2016, el buque partió de Singapur con rumbo al Océano Antártico cargado con 4000 tm de gasoil marino. Pero en aguas de la Isla de Belitung en Indonesia, un pequeño bote se les acerca y consiguen subir al barco 9 Individuos. Consiguen hacerse con el control del barco, atan a la tripulación e intentan vender el gasoil por la noche. El 8 de mayo la naviera del barco secuestrado informa a la ReCAAP ISC y al IFC la pérdida de comunicaciones con el buque. Finalmente el 9 de mayo dos buques de la armada Indonesia interceptan el Hai Soon 12 y suenan a bordo, arrestando a todos los piratas y rescatando la tripulación sin ningún herido.



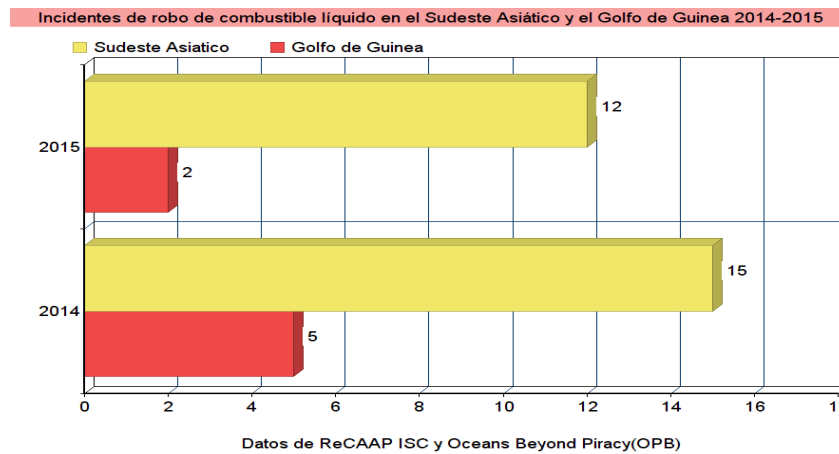
Fuente: [http://radarsurabaya.jawapos.com/read/2016/05/10/1404/tni-al-selidiki-otak-pembajakan-km-hai-soon-](http://radarsurabaya.jawapos.com/read/2016/05/10/1404/tni-al-selidiki-otak-pembajakan-km-hai-soon-12-)

[12-](#)

Solo se han denunciado 2 ataques con intención de robar crudo desde el 8 de Agosto de 2015, y uno de ellos fue el Hai Soon 12 que como vimos fracaso. Esto es una importante reducción de los casos más costos y que implican la actuación de grupos altamente organizados en el Sudeste Asiático. A parte de por los importantes arrestos a miembros y cabecillas de estos grupos, este decrecimiento también puede estar influido por el precio del petróleo ya que afectó también a la piratería en el oeste de África.

La caída del precio del petroleo comenzó en julio de 2014, bajando considerablemente hasta Enero de 2015, donde comenzó a recuperarse pero sin llegar a los altos niveles en los que se encontraba anteriormente.

Coincidiendo con esta caída, los ataques a buques tanque con intención de robar combustible líquido se redujeron también tanto en el Sudeste Asiático como en el Golfo de Guinea.



Fuente: Elaboración propia

En agosto se produjo otra gran caída en el precio del petróleo y de nuevo los ataques descendieron. Esto puede hacer que a los piratas no les sea rentable o les valga la pena el riesgo de atacar buques tanques.

“Con el petróleo con un precio por debajo de los 30\$ por barril, la piratería ya no es un negocio rentable como lo era cuando alcanzó los 106\$ hace unos años”⁴ comenta Florentina Adenike Ukonga, secretaria ejecutiva de Gulf Of Guinea Commision.



Fuente: Elaboración propia

Como vemos en la gráfica, desde el 8 de agosto de 2015 hasta el 8 de mayo de 2016 no hubo ningún ataque con objetivo de robar crudo en el Sudeste Asiático. Periodo que coincide con los precios más bajos del crudo Brent, por debajo de los 47\$.

Estos precios tan bajos hacen que su venta en el mercado negro sea más complicada y menos beneficiosa, lo que puede haber llevado a los piratas a buscar otras fuentes de ingresos. En el golfo de Guinea el aumento de los secuestros durante 2015 y en lo que llevamos de 2016 es visible y preocupante, mientras que en sudeste asiático, donde los secuestros para pedir rescates no son habituales, se han producido de forma inusual durante este año, aunque no se ha demostrado que fueran realizados los mismos grupos que organizaban los ataques a los buques tanque.

CONCLUSIONES

El descenso de los niveles de piratería globales durante el último cuatrimestre del 2015 y lo que llevamos de año del 2016 es sin duda una buena noticia pero todas las agencias antipiratería coinciden, no hay lugar para el conformismo y la relajación.

Dicho descenso se debe a los buenos datos del Sudeste Asiático donde los gobiernos locales han tomado medidas realizando importantes detenciones y aumentando el número de patrullas. Pero desafortunadamente en el Oeste de África ha sido al contrario, han subido los secuestros a cambio de rescates y la violencia de forma preocupante.

Lo único en que la piratería en el Golfo de Guinea y el Sudeste Asiático coinciden es en que los ataques a buques tanques para robar crudo han bajado. Y un posible factor a tener en cuenta para explicarlo es la caída del precio del petróleo, que hace que no le resulte rentable correr el riesgo.

Si esta premisa resulta ser cierta, el aumento del precio del crudo hará que aumenten los incidentes de nuevo en Asia y en el Golfo de Guinea se sumen o en algunos casos, sustituyan a los secuestros.

Por otra parte la situación en el Cuerno de África parece estar controlada desde hace tiempo, durante este año no se ha informado de actos de piratería remarcables en la zona y desde diciembre del 2015 se ha reducido la High Risk Area. Todo parece indicar que si continua así se seguirán reduciendo las medidas de protección y la presencia militar. Pero el problema es que Somalia continua siendo un estado fallido, la pobreza que empujaban a pescadores a cometer actos de piratería sigue ahí, la incapacidad del estado para poder controlar sus costas o perseguir a los infractores no se ha solucionado. Por lo tanto es probable que en un futuro volvamos a ver incidentes de importancia en la zona.

Además una nueva preocupación surge en las organizaciones marítimas; la vulnerabilidad de los sistemas electrónicos y digitales de los buques y de las propias navieras ante ciberataques. Comienzan a ser un problema y una amenaza, sobre todo cuando Hackers poco experimentados consiguen hacerse con información que pone en riesgo a un gran número de buques y sus respectivos tripulantes.

La tendencia del sector marítimo año tras año hacia una mayor automatización e interconexión de sistemas digitales provee a los piratas de nuevas fuentes de información y puertas de acceso.

Por todo esto concluyo que no estamos ante una reducción relevante o una nueva tendencia de la piratería a largo plazo, sino más bien en un interludio.

ANEXO: DEFINICIONES

Piratería: El artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) determina que constituye piratería cualquiera de los actos siguientes:

a) Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos:

i) Contra un buque o una aeronave en la alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;

ii) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;

b) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;

c) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o en el apartado b) o facilitarlos intencionalmente.

Robos a mano armada perpetrados contra los buques: La Resolución A.1025(26) (Anexo, párrafo 2.2) de la OMI con el Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, determina que los robos a mano armada perpetrados contra los buques son cualquiera de los actos siguientes:

a) Todo acto ilícito de violencia o de detención, o cualesquiera actos de depredación o de amenaza de depredación, que no sean actos de piratería, cometidos con un propósito personal y dirigidos contra un buque o contra

personas o bienes a bordo de éste, dentro de las aguas interiores, aguas archipelágicas y mar territorial de un Estado.

b) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos anteriormente o facilitarlos intencionalmente

Es robo mano armada cuando se produce en las aguas territoriales de un estado soberano y piratería cuando es en alta mar. Esto determina cuando el barco mercante debe buscar la protección de la armada o guardacostas del estado litoral o del estado de su bandera de registro.

Dryad Maritime : es una compañía marítima de operaciones e inteligencia que tiene el objetivo de garantizar la seguridad de la vida a bordo de sus clientes durante operaciones en áreas de alto riesgo.

International Maritime Bureau (IMB): es un departamento de la cámara de comercio internacional dedicado principalmente a la lucha contra actos criminales que afecten al transporte y comercio marítimo, entre ellos la piratería.

ReCAAP: Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia, es del primer tratado regionala gobierno a gobierno en promover la cooperación contra la piratería y el robo a mano armada en Asia.

Information Fusion Centre (IFC): es un centro de información de protección marítima multinacional ubicada en Singapur encargado del mantenimiento de la VRA del Sudeste Asiático.

Abu Sayyaf Group (ASF): es un grupo terrorista islámico que operan en las islas de Jolo y Basilán.

BIBLIOGRAFÍA

DRYAD MARITIME, “Special Report: Maritime Crimes for 2015” *DRYAD MARITIME*, [Internet] , 2016 [10 de Marzo de 2016],
<http://lignesdedefense.blogs.ouest-france.fr/files/Dryad%20Maritime%20Crime%20Statistics%202015.pdf>

ReCAAP ISC, “ANNUAL REPORT FOR JAN-DEC 2015” *ReCAAP ISC*, [Internet], 2016 [10 de Marzo de 2016],
http://www.recaap.org/DesktopModules/Bring2mind/DMX/Download.aspx?Command=Core_Download&EntryId=421&PortalId=0&TabId=78

ReCAAP ISC, “TUG BOATS AND BARGES (TaB) GUIDE Against Piracy and Sea Robbery” *ReCAAP ISC*, [Internet], 2014 [9 de JUNIO de 2016],
http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/Haydutluk/Tug_Boats_and_Barges_Guide_Against_Piracy_and_Sea_Robbery.pdf

ReCAAP ISC, “GUIDE FOR TANKERS OPERATING IN ASIA AGAINST PIRACY AND ARMED ROBBERY INVOLVING OIL CARGO THEFT” *ReCAAP ISC*, [Internet], 2015 [13 de JUNIO de 2016],
<http://www.recaap.org/Portals/0/docs/Reports/2015/Guide%20for%20Tankers%20Operating%20in%20Asia%20Against%20Piracy%20and%20Armed%20Robbery%20Involving%20Oil%20Cargo%20Theft.pdf>

ReCAAP ISC, “REGIONAL GUIDE TO COUNTER PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS IN ASIA” *ReCAAP ISC*, [Internet], 2016 [13 de JUNIO de 2016],
http://www.recaap.org/DesktopModules/Bring2mind/DMX/Download.aspx?Command=Core_Download&EntryId=423&PortalId=0&TabId=78

OCEANS BEYOND PIRACY “THE STATE OF MARITIME PIRACY 2015 Assessing the Economic and Human Cost” *Oceans Beyond Piracy* [Internet], 2016 [13 de JUNIO de 2016], <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop2015/se-asia>

TED KEMP, “Worlds Most Pirated Waters” *CNBC* [Internet], 2014 [12 de Abril de 2016], <http://www.cnbc.com/2014/09/15/worlds-most-pirated-waters.html> ^{1,2}

WIKIPEADIA, “International Maritime Bureau” *WIKIPEDIA* [Internet], 2015 [26 de Agosto de 2016], https://en.wikipedia.org/wiki/International_Maritime_Bureau

WIKIPEADIA, “Golfo de Guinea” *WIKIPEDIA*, [Internet], 2016 [26 de Agosto de 2016], https://es.wikipedia.org/wiki/Golfo_de_Guinea

BIMCO.; *et al.*, “Golfo de Guinea Guidelines for Owners, Operators and Masters for protection against piracy in the Gulf of Guinea region ” *BIMCO*, versión 2 [Internet], 2016 [26 de Agosto de 2016], http://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/ukpi/Latest_Publications/2016_Publications/GOG_Guidelines_V2_June_2016.pdf

BIMCO.; *et al.*, “Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy ” *BIMCO*, versión 4 [Internet], 2011 [26 de Agosto de 2016], <http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/resources/safety-security-and-operations/best-management-practices-4.pdf?sfvrsn=12>

WIKIPEADIA, “Indian Ocean” *WIKIPEDIA*, [Internet], 2016 [29 de Agosto de 2016], https://en.wikipedia.org/wiki/Indian_Ocean

MAR EX, “IMB: Piracy at Lowest Level in Two Decades” *The Maritime Executive*, [Internet], 2016 [29 de Agosto de 2016], <http://www.maritime-executive.com/article/imb-piracy-at-lowest-level-in-two-decades> ³

OCEANS BEYOND PIRACY, “Kidnap for Ransom Piracy Trending Higher in Gulf of Guinea” *OCEANS BEYOND PIRACY*, [Internet], 2016 [1 de Septiembre de 2016], <http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/2016%20GOG%20Trends.pdf>

Maritime Cyprus, “Guidelines for protection against piracy in the Gulf of Guinea region.” *Maritime Cyprus*, [Internet], 2016 [1 de Septiembre de 2016], <https://maritimecyprus.com/2016/08/29/guidelines-for-protection-against-piracy-in-the-gulf-of-guinea-region/>

OCEANS BEYOND PIRACY, “VRAs: Traffic, Threat, & Response Awareness” *OCEANS BEYOND PIRACY*, [Internet], 2016 [1 de Septiembre de 2016], <http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/Explaining%20Reporting%20Zones%20Final.pdf>

CASSIE WERBER , “Oil is now so cheap even pirates aren’t stealing it any more” *Yahoo! Finance*, [Internet], 2016 [12 de marzo de 2016], <http://finance.yahoo.com/news/oil-now-cheap-even-pirates-120218185.html> ⁴

TRADING ECONOMICS. www.tradingeconomics.com, [Internet], 2016 [3 de septiembre de 2016], <http://www.tradingeconomics.com/commodity/brent-crude-oil>

FERNANDO IBÁÑEZ , “Los piratas también se preocupan por el precio del petróleo” *Una de Piratas*, [Internet], 2016 [12 de marzo de 2016], <http://pirateriamaritima.blogspot.com.es/>

JAMES TITCOMB , “Pirates turn to online hacking to plunder ships” *The Telegraph*, [Internet], 2016 [30 de Agosto de 2016], <http://www.telegraph.co.uk/technology/2016/03/03/pirates-turn-to-online-hacking-to-plunder-ships/>

JOSEPH BERNSTEIN , “How Pirates and Hacker Worked Together To Steal Millions Of Dollars In Diamonds” *Buzz Feed News*, [Internet], 2016 [30 de Agosto de 2016], https://www.buzzfeed.com/josephbernstein/how-pirates-and-hackers-worked-together-to-steal-millions-of?utm_term=.mcOME11xq#.tcwZ7AA0e

VERIZON , “Data Breach Digest” *VERIZON*, [Internet], 2016 [12 de marzo de 2016], http://www.verizonenterprise.com/resources/reports/rp_data-breach-digest_xg_en.pdf

NNC GROUP , “CYBE SECURITY THRATS IN THE MARINE SECTOR” *NNC Group*, [Internet], 2014 [5 de septiembre de 2016], <https://www.nccgroup.trust/globalassets/your-sectors/marine-cyber-securitypdf/>

KYLIE BULL, “Maritime Companies Warned of Cyber Attacks” *Security Magazine*, [Internet], 2016 [4 de septiembre de 2016], <http://www.securitymagazine.com/articles/87391-maritime-companies-warned-of-cyber-attacks>

OCEANUS LIVE , “Maritime Vessels in Gulf of Guinea Targeted by Email Phishing ” *Oceanus Live*, [Internet], 2016 [4 de septiembre de 2016], <http://www.oceanuslive.org/main/viewnews.aspx?uid=00001156>

SAFETY4SEA , “Outdated systems putting vessels at risk of cyber-attack” *SAFETY4SEA*, [Internet], 2016 [4 de septiembre de 2016], <http://www.safety4sea.com/outdated-systems-putting-vessels-at-risk-of-cyber-attack/>

