
This is the **published version** of the article:

Ibargoyen Méndez, Julia; López i Vidal, Lluc, dir. Piratas de los mares del sur : la creciente amenaza en el Sudeste Asiático. 2015. (823 Grau d'Estudis de l'Àsia Oriental)

This version is available at <https://ddd.uab.cat/record/147105>

under the terms of the  license

FACULTAD DE TRADUCCIÓN E INTERPRETACIÓN

GRADO DE ESTUDIOS DE ASIA ORIENTAL

TRABAJO DE FIN DE GRADO

**PIRATAS DE LOS MARES DEL SUR
LA CRECIENTE AMENAZA EN EL SUDESTE ASIÁTICO**

JULIA IBARGOYEN MÉNDEZ

1275715

TUTOR

LLUC LÓPEZ i VIDAL

BARCELONA, JUNIO DE 2015



Abstract

La creciente actividad pirática que se ha manifestado en el Sudeste Asiático es uno de los fenómenos más relevantes de la zona en los últimos años. Esta región es la vía de unión entre los grandes gigantes asiáticos y el resto de naciones, y por sus aguas navega un tercio del tráfico comercial internacional y la mitad del comercio de petróleo. Por estas razones, países como China y Japón han presionado a estados del sudeste como Indonesia o Singapur a tomar medidas de control antipiráticas en sus costas, dando lugar a la colaboración regional en materia de seguridad marítima.

Por medio de este trabajo se pretende esclarecer dos objetivos principales. En primera instancia llegar a conocer el porqué del aumento de la actividad pirática en el Sudeste Asiático en los últimos 25 años, y qué razones han provocado el incremento de estas actividades ilegales en sus aguas. En segundo lugar determinar cuales son aquellos territorios en los que se ha manifestado con mayor fuerza dicha actuación. Los cambios económicos y políticos que se han producido en la región del Sudeste Asiático han debilitado a los gobiernos y han disminuido el número de empleos disponibles; los ciudadanos al ver sus trabajos en peligro tratarán de encontrar nuevas fuentes de ingreso, ya sean legales o ilegales, por lo que los incidentes piráticos se darán con mayor frecuencia en las aguas de estas naciones. Además, se trata de países integrados por gran cantidad de archipiélagos e islas rodeados de aguas poco profundas. Estas características geográficas obligan a las naves que navegan por la zona a disminuir la velocidad, lo que facilita que se lleven a cabo con éxito los ataques piratas.

ÍNDICE

Acrónimos y conceptos.....	4
1. INTRODUCCIÓN.....	5
1.1. Justificación y objetivos.....	6
1.2. Hipótesis.....	6
1.3. Lecturas.....	7
2. EVOLUCIÓN DE LA PIRATERÍA EN EL SUDESTE ASIÁTICO.....	10
3. SITUACIÓN ACTUAL.....	12
4. ZONAS GEOGRÁFICAS CLAVE.....	14
5. NAVES INTERCEPTADAS Y MODUS OPERANDI.....	17
6. CAUSAS DE LA CRECIENTE PIRATERÍA.....	18
7. REACCIÓN POR PARTE DE LA COMUNIDAD INTERNACIONAL.....	20
7.1. Actores políticos involucrados.....	20
7.2. Protección y medidas de control.....	23
8. CONCLUSIÓN.....	29
9. BIBLIOGRAFÍA.....	31

Acrónimos y conceptos

AMF	ASEAN Maritime Forum
ARF-ISM	ASEAN Regional Forum Inter-Sessionl Meeting
ASEAN	Association of Southeast Asian Nations
CTF-151	Combined Task Force 151
Francobordo	Altura del buque medida entre la línea de cubierta y la línea de flotación
EiS	Eyes in the Sky
ICC	International Chamber of Commerce
IMB	International Maritime Bureau
IMO	International Maritime Organization
IMP	Indonesian Maritime Police
ISC	Information Sharing Centre
LRIT system	Long-Range Identification and Tracking sytem
MALSINDO	Patrulla antipirática coordinada formada por Malasia, Singapur, Indonesia y Tailandia
MMEA	Malaysian Maritime Enforcement Agency
MSEWG	Maritime Security Expert Working Group
ONU	Organización de las Naciones Unidas
ReCAAP	Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia
Sifonaje	Proceso de extracción de líquido de un contenedor por medio de un tubo
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea

1. INTRODUCCIÓN

La globalización es un proceso económico, tecnológico, social y cultural que se extiende con mayor fuerza a partir de mediados del siglo XX gracias al aumento del número de multinacionales, a la privatización de empresas y al desarrollo de las ideas neoliberales. De este modo, se producen avances en las comunicaciones internacionales, lo que da paso al crecimiento de los mercados, al número de vías de distribución y a una mayor competencia de los bienes comercializados. El desarrollo de la tecnología, la industria y la calidad de vida implican un mayor consumo de energía, obligando a las potencias en crecimiento a que importen combustibles para mantener su progreso. En esta situación los países del Sudeste Asiático juegan un importante papel, ya que el método más rápido para transportar los materiales que consumen los gigantes asiáticos como Japón y China es cruzar por las rutas marítimas que pasan por sus aguas; y además en esa zona hay gran cantidad de puertos de relevancia internacional, tales como el puerto de Singapur o el Puerto de Tanjung Priok en Indonesia.

Este incremento del número de buques en la zona ha provocado el auge de la piratería en los mares del Sudeste Asiático. Al haber gran afluencia de embarcaciones con cargas de cada vez mayor valor, la recompensa obtenida con el botín es cada vez más lucrativa. Por otro lado, la geografía del lugar es idónea para los piratas, ya que dichas aguas están plagadas de archipiélagos e islas en las que esconderse y planificar los ataques; y también sus sendas angostas y poco profundas fuerzan la disminución de la velocidad de los barcos, haciéndolos más vulnerables.

Algunos expertos como Ursula Daxecker (2013), académica en la Colorado State University, señalan que el desarrollo de la piratería en Asia está provocada por los gobiernos de la zona: aquellos estados débiles experimentarán un mayor número de incidentes en sus aguas territoriales en comparación con otros gobiernos más sólidos. También se ha visto impulsado por las crisis económicas: cuantas menos oportunidades económicas tenga un individuo que trabaje en la industria pesquera, mayor será la probabilidad de que cometa actos de piratería. En cambio, otros entendidos en este tema como la doctora Zara Raymond (2009) o Sam Bateman (2014), sostienen que el número

de ataques no han incrementado, si no que lo ha hecho la notificación de estos por parte de las víctimas, y que los reportes dados por los medios de comunicación son alarmistas.

Ante esta situación los gobiernos de los países perjudicados están cooperando entre sí y formando alianzas. Hay un número abundante de asociaciones que trata el tema de la piratería y como ponerle freno, tales como la Malaysian Maritime Enforcement Agency (MMEA), o el Acuerdo de Cooperación Regional para Combatir la Piratería y el Robo a Barcos en Asia (ReCAAP, por sus siglas en inglés). Pero a pesar de esta predisposición a colaborar con otros estados, la mayoría de ellos se niega a permitir la entrada de navíos extranjeros en sus aguas, por miedo a una posible pérdida de soberanía sobre ellas o porque su superficie se vea comprometida.

1.1. Justificación y objetivos

Son dos los objetivos principales que tratan de aclararse con este documento. Por un lado, determinar cuales son aquellas regiones que se han visto más perjudicadas por la piratería. Por otro lado, descubrir cuales son las razones que han incrementado el número de incidentes ocurridos en aguas asiáticas durante los últimos años y porqué se han producido.

Las aguas que bañan a las naciones del Sudeste Asiático son la vía de unión más rápida y corta entre los países occidentales y los gigantes asiáticos, por lo que un tercio del volumen mundial del comercio marítimo y la mitad de las exportaciones de petróleo surcan estos mares. Ésto ha desencadenado un incremento de los ataques piratas acarreados en el lugar, y por la consiguiente respuesta de los diferentes gobiernos ha sido la de cooperar para mejorar la seguridad marítima.

1.2. Hipótesis

Las principales causas del aumento de la piratería en los mares de Asia son los cambios políticos y económicos que han padecido las naciones del lugar. Estos cambios políticos han provocado el debilitamiento y empobrecimiento de los gobiernos, quienes destinan sus recursos y esfuerzos a mantener el control en tierra y descuidan su autoridad en el mar. Los cambios económicos han derivado en inseguridad social. Las

oportunidades de trabajo para los ciudadanos son cada vez más escasas, especialmente para aquellos empleados en la industria pesquera; estos individuos al ver amenazada su vía de sustento buscarán otras fuentes de ingreso, ya sean legales o ilegales. Estas razones harán que los países del Sudeste Asiático sean más propensos a experimentar incidentes piráticos en sus aguas territoriales.

Geográficamente, las naciones de la zona están integradas por gran cantidad de islas y archipiélagos rodeados por aguas poco profundas, accidentes geográficos ideales para poder llevar a cabo con éxito los ataques planeados. Los buques que surcan esas aguas suelen ser de gran tonelaje, viéndose obligados a disminuir la velocidad, por lo que se convierten en objetivos vulnerables ante las naves de alta velocidad de los piratas.

1.3. Lecturas

Las fuentes primarias utilizadas para la realización de este trabajo son informes anuales y documentos de planificaciones futuras de las organizaciones cuyo cometido es acabar con los problemas de la piratería. Estos escritos son “*Piracy and Armed Robbery Against Ships*” del IMB, “*Strategic Plan for the Organization (For the Six-Year Period 2014 to 2019)*”, “*IMO:What it is*”, “*Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships*” y “*Revised Interim Guidance to Shipowners, Ship Operators and Shipmasters on the Use of Privately Contracted Armed Security Personnel on Board Ship in the High Risk Area*” del IMO, y “*Situation on Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia for 2014*” y “*Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia*” del ReCAAP. También se han empleado documentos en línea publicados por el Ministerio de Defensa de Singapur como “*Launch of Trilateral Coordinates Patrols – MALSINDO Malacca Straits Coordinated Patrol*” y “*Launch of Eyes in the Sky (EiS) Initiative*”.

Las fuentes secundarias utilizadas para la realización de este trabajo pueden diferenciarse en cuatro grupos, ya que los autores abordan el tema del incremento de actividades piráticas en el Sudeste Asiático y tienen visiones y opiniones diferentes al respecto.

El primer grupo está definido por “*Legal issues on the attacks against vessels in the Straits of Malacca*”. Su autora Siti Noor Malia Putri declara que el Estrecho de Malaca es una región propensa a sufrir actividades ilegales marítimas por contener en sus aguas gran volumen de tráfico comercial internacional y de petróleo, por su situación estratégica entre Indonesia, Malasia y Singapur, y por ser la ruta más corta entre el Golfo Pérsico y Asia Oriental. Así mismo, expone que mucho de los ataques que se producen no se ajustan con la definición de ataque pirata que se recoge en la United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), por lo que un porcentaje de las agresiones piráticas no se consideran como tal.

El segundo grupo está compuesto por las obras “*Piracy and armed robbery in the Malacca Strait: A problem solved?*” escrito por la Doctora Catherine Zara Raymond y “*Piracy in Southeast Asia: The current situation*” de Sam Bateman. Los autores de ambas publicaciones coinciden en que los medios de comunicación dotan de un carácter alarmista a la situación actual. Teniendo en cuenta la cantidad de tráfico comercial que atraviesa el Sudeste Asiático, el número de asaltos cometidos es bajo y está descendiendo gracias a la cooperación internacional. Bateman además manifiesta que las autoridades le dan la misma relevancia a los robos y a los secuestros, lo que infla el número de incidentes ocurridos y conduce a conclusiones erróneas.

El tercer grupo lo conforman “*Southeast Asia maritime piracy: challenges, legal instruments and a way forward*”, “*The changing nature of contemporary piracy*”, “*Insurgents of the sea: institutional and economic opportunities for maritime piracy*”, “*Contemporary maritime piracy in Southeast Asia*” y “*Roots of contemporary maritime piracy in Southeast Asia*”. En estos documentos se afirma que la piratería ha evolucionado y se ha modernizado, que han cambiado los motivos por los que se lleva a cabo y que la atención por parte de la comunidad internacional se debe al aumento de ataques registrados. Las principales razones de estos cambios han sido las económicas y políticas, pero también han afectado otras variables como por ejemplo la población o el comercio. Ahmad Amri en su obra “*Southeast Asia maritime piracy: challenges, legal instruments and a way forward*” expone que en ocasiones las naves atacadas se

muestran reacias a dar parte de las agresiones porque les supone una mayor pérdida de tiempo y capital, lo que dificulta la correcta señalización de zonas propensas a albergar piratas. Xu Ke en “*Contemporary maritime piracy in Southeast Asia*” afirma que la globalización, la privatización de la industria pesquera, el desarrollo de los puertos y la tecnología, y la afluencia de barcos en la región del Sudeste Asiático ha beneficiado a la piratería. El autor de “*Roots of contemporary maritime piracy in Southeast Asia*” Adam J. Young comparte la idea de que la globalización y la tecnología han hecho resurgir la piratería. Sostiene además que aunque la piratería no puede clasificarse como un problema de prioridad internacional, tampoco debe ser tratada como un problema únicamente estatal. A pesar de que dicha actividad no provocará el colapso de los estados actuales, es una amenaza para la legitimación del gobierno por no ser capaz de controlarla.

Finalmente, el cuarto grupo incluye “*Countering Maritime Piracy and Robbery in Southeast Asia: The Role of the ReCAAP Agreement*”, “*ASEAN +3: Study guide*” y “*Piracy and Fuel Theft in Southeast Asia*”. Todos ellos coinciden en que ha aumentado la tendencia a atacar petroleros, ya que su carga es valiosa y fácilmente descargada. Wen Kang Chow, Celestine Lian y Shuting Yow en “*ASEAN +3: Study guide*” declaran que la piratería ha aumentado a causa de la pobreza y la ineficacia de los gobiernos de la zona, y porque las compañías navieras reciben pocos incentivos para implantar nuevos métodos antipiráticos en sus buques. Euan Graham en “*Piracy and Fuel Theft in Southeast Asia*” ve la necesidad de identificar y perseguir a aquellos individuos implicados en las actividades piráticas, aumentar la seguridad a bordo, y crear una patrulla que opere a lo largo del Estrecho de Malaca, sobre todo por la noche. Miha Hribernik con “*Countering Maritime Piracy and Robbery in Southeast Asia: The Role of the ReCAAP Agreement*” se centra en el papel de la ReCAAP en los últimos años. Las medidas llevadas a cabo contribuyeron a la reducción de la piratería entre 2006 y 2009, y aunque entre 2010 y 2011 volvió a aumentar, esta descendió de nuevo a finales de 2012. Además ve necesaria la entrada de Malasia e Indonesia a la ReCAAP.

2. EVOLUCIÓN DE LA PIRATERÍA EN EL SUDESTE ASIÁTICO

En la última década del siglo XX la piratería experimentó un auge en todo el globo, y en particular en Asia. Se estima que desde la década de los 90 del siglo XX el ochenta por ciento del comercio internacional se realiza por mar.

Entre los años 1991 y 1992 se reportaron alrededor de 200 ataques en Asia, y se percibió un aumento en el número de incidentes llevados a cabo en el Estrecho de Malaca y el Estrecho de Singapur. A mediados de la década se aprecia un aumento del número de secuestros llevados a cabo satisfactoriamente en las zonas próximas al Estrecho de Malaca y en el mar de China Meridional. Catherine Zara Raymond (2009) anuncia en *Piracy and armed robbery in the Malacca Strait* que la situación precaria que estaba asolando la región en 1997 a causa de la crisis económica, obligó a muchos individuos a buscar nuevas fuentes de ingreso, y que aquellos cercanos a la costa lo encontraron a través de actividades marítimas ilegales. En este momento los actos piráticos descendieron, sin embargo el número de robos a buques atracados o en puerto se intensificó. En el año 1999 el número de secuestros realizados en aguas asiáticas volvió a incrementarse.

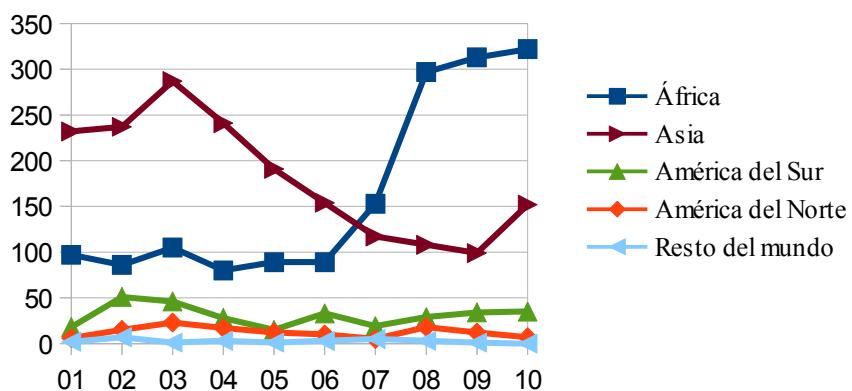
Xu Ke (2006: 92-93) en *Contemporary maritime piracy in Southeast Asia* declara que con la llegada del nuevo siglo, la piratería entró en su máximo esplendor, y que el número de ofensivas se quintuplicó con respecto a la pasada década

According to the IMB Piracy Reports, the number of incidents of piracy and armed robbery against ships worldwide kept increasing in the 1990s, culminated in 2000, and declined after 2004. The number of piracy incidents in 2000 reached 496, more than five times that of 1991.

Su punto álgido en todo el mundo fue en 2003, año en el que se registraron hasta 287 ataques sólo en Asia. El Estrecho de Singapur y el Estrecho de Malaca seguían siendo las zonas más castigadas por la piratería, y el uso de la violencia y los secuestros eran cada vez más comunes. A partir de 2004 comienza a producirse una leve disminución de los incidentes ocasionados, debido a los esfuerzos llevados a cabo por las autoridades de frenar esta actividad. Gracias a las medidas tomadas por los gobiernos de la zona, en

2006 el número de ataques perpetrados en el Estrecho de Malaca disminuyó considerablemente. Pero esto no supuso la erradicación de la piratería, sino el movimiento de las zonas de acción, ya que las agresiones se intensificaron en el mar de China Meridional. Aunque 2008 fue el año en que menos atentados se registraron, el Sudeste Asiático fue la segunda zona con más ataques del mundo, siendo Indonesia, Malasia, Vietnam y Singapur los países más afectados. Tal y como exponen Anamika A. Twyman-Ghoshal y Glenn Pierce (2014: 656) en *The changing nature of contemporary maritime piracy* “From 2003 to 2009, however, trends in Asian piracy experienced a sharp decline (i.e. dropping from 290 to 99 incidents), and then showing a modest reversal in 2010 with 152 incidents” [Fig.1].

Fig. 1 - Tendencias regionales piráticas 2001-2010



En el año 2010 volvió a producirse un aumento en el número de incidentes en la región, cuestión en la que Ahmad Amri en su obra *Southeast Asia's maritime piracy* coincide con Twyman-Ghoshal y Pierce, “According to the data from the IMB, piracies both as ‘actual’ or attempted in the Southeast Asian water in the last five years reached its peak in 2010 with accounted 113 number of piracies”. Las estadísticas mostraban que de los ataques cometidos entre 2001 y 2010 en todo el globo, el 24,8% estaban centrados en Indonesia. A partir de 2011 y hasta la actualidad, las acciones piráticas en el Sudeste Asiático y el mar de China Meridional se han ido reduciendo paulatinamente; aunque durante el período de tiempo comprendido entre 2008 y 2012 Asia fue considerada como la segunda zona con mayor número de ataques de todo el globo.

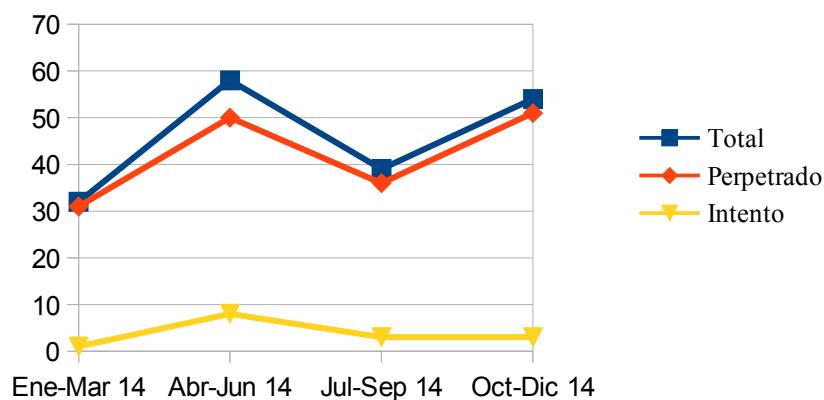
3. SITUACIÓN ACTUAL

Durante el año 2014 y principios de 2015 los informes de las diferentes agencias especializadas en el estudio y neutralización de la piratería señalaron las tendencias observadas en ese período de tiempo. Según el *ReCAAP Annual Report* las zonas más afectadas por los piratas son el mar de China Meridional e Indonesia. Aunque se ha advertido una disminución de los ataques, el número de abordajes sigue siendo elevado y los secuestros son cada vez más frecuentes.

Según los informes del International Maritime Bureau (IMB) en 2014 se reportaron un total de 245 incidentes en sus oficinas, siendo el cuarto año consecutivo en el que se aprecia un descenso en el número de acciones ilegales, “The 2014 incidents are broken down as 183 vessels boarded, 28 attempted attacks, 21 hijackings and 13 vessels fired upon”. En cambio, los datos que se muestran en el documento *Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia* publicado por el Acuerdo de Cooperación Regional para Combatir la Piratería y el Robo a Barcos en Asia (ReCAAP) indican un aumento en el número de los incidentes en el segundo trimestre del año, su posterior disminución en el tercer trimestre, y de nuevo un aumento a finales de ese año [Fig. 2].

There was an increase in the number of incidents reported in the 2nd quarter of 2014 (April-June 2014), followed by a decline in the 3rd quarter (July-September 2014) before an increase recurred in the last quarter (October-December 2014).

Fig. 2 - Número de incidentes por trimestre (2014)



Aunque en su sede se comunicaron un total de 186 incidencias, fue el año dentro del período de cinco años comprendidos entre 2010 y 2014 en el que se dio parte de más ataques piratas.

El IMB (2015) en su informe anual *Piracy and Armed Robbery Against Ships* ha informado de que los abordajes son el tipo de ataque más común, aunque ha disminuido su número con respecto a años anteriores; sin embargo, el número de secuestros perpetrados ha aumentado, “Whilst the number of overall incidents has decreased year on year, there has been a noticeable upward trend in the number of vessels successfully hijacked”. Los objetivos principales fueron aquellos buques atracados o en puerto que se encontraban cerca del archipiélago indonesio, sobre todo en las zonas del Estrecho de Malaca y el Estrecho de Singapur, y las embarcaciones que navegaban por el mar de China Meridional. Indonesia sigue siendo la zona de mayor conflictividad en puertos, aunque en la segunda mitad del año 2014 se produce una disminución del números de incidentes, a pesar de la vulnerabilidad de los buques al navegar por esas aguas la mejora de la seguridad está provocando un cambio en las tendencias piráticas. En cuanto al mar de China Meridional, los incidentes oportunistas y de sifonaje¹ siguen en aumento; además, el petróleo se ha convertido en una mercancía muy preciada, por lo que los petroleros y los buques cisterna son navíos especialmente afectados.

Otras tendencias que se han observado en este período de tiempo han sido los ataques realizados por grupos reducidos y la violencia empleada en ellos. Actualmente los piratas suelen actuar en grupos pequeños, integrados por entre uno y seis individuos, a pesar de que desde 2013 los ataques ejecutados por grupos que superan los nueve individuos se han incrementado. Por otro lado, la violencia con la que se procede en los ataques se ha incrementado; la cuarta parte de los incidentes denunciados acarreó heridas a la tripulación, y en contados casos supuso la muerte o la desaparición de parte del equipo.

1 Práctica de extracción de líquidos contenidos en un depósito a otro recipiente por medio de un tubo, utilizando la presión atmosférica como fuerza de transvase. Es utilizada comúnmente durante los ataques piratas a buques petroleros.

4. ZONAS GEOGRÁFICAS CLAVE

En los últimos veinte años, los países de Asia Oriental y del Sudeste Asiático han experimentado un rápido crecimiento y mejoras a nivel social, tecnológico y económico que han propiciado un aumento en el consumo energético de gas, de carbón y de petróleo, encontrándose en la zona varios de los países que más combustibles fósiles consumen del mundo. En dicha región la producción de energías es menor que el consumo de las mismas, por lo que estas naciones han incrementado su participación en el sector energético y la importación de materias primas. Debido a estas circunstancias, las vías de transporte marítimo del Sudeste Asiático han adquirido gran importancia para el comercio internacional, llegando a albergar en sus aguas al cincuenta por ciento del volumen de tráfico comercial marítimo del mundo.



La ruta de acceso más transitada es el estrecho de Malaca; se encuentra entre Indonesia, Malasia y Singapur, separando a la península malaya de la isla de Sumatra; y conecta el océano Índico con el mar de Andamán y el mar de China Meridional, por lo que es el camino más corto entre el Golfo Pérsico y Asia Oriental y une a las principales economías y consumidores de petróleo de la zona: India, China, Japón y Corea del Sur. Tiene una longitud de 800 km, una anchura máxima de 320 km y mínima de 50 km,

aunque en su parte más angosta, en el estrecho de Philips, se estrecha hasta los 2'8 km, con una profundidad media de 25 m; en la parte sureste está cerrado por varias islas del archipiélago Riau, aunque su paso sigue siendo posible. Estas estrecheces de la línea de costa, su profundidad y los incendios forestales que se producen en los bosques cercanos causando neblina densa, obligan a disminuir la velocidad de los buques que circulan por él, lo que les hace vulnerables a los ataques piratas.

Una ruta alternativa al estrecho de Malaca es el estrecho de Lombok. Separa las islas indonesias de Lombok y Bali, y conecta al mar de Java con el océano Índico sur. Su longitud es de 60 km, entre 18 y 40 km de ancho y una profundidad media de más de 200 m, por lo que los barcos de gran tonelaje pueden cruzar sus aguas. Otra vía alternativa al estrecho de Malaca es el estrecho de Sonda; mide 130 km de largo y entre 30 y 100 km de ancho, pero su profundidad en su extremo oriental es de solamente 20 m; además está salpicado de pequeñas islas, hay fuertes corrientes y tiene numerosos bancos de arena lo que dificulta la navegación.



El estrecho de Singapur es otra de las vías más utilizadas, ya que conecta el estrecho de Malaca con el mar de China Meridional. Se trata de un estrecho bifurcado; uno de sus accesos está situado en la frontera entre Malasia y Singapur y es conocido como el estrecho de Johor; su otro acceso se divide a su vez en otros dos estrechos, el

estrecho de Durian que comunica al Estrecho de Malaca con el mar de China Meridional por la frontera entre Malasia, Singapur e Indonesia, y el estrecho de Riau que atraviesa las islas de Bintan y Batam del archipiélago de Riau. En su totalidad el estrecho de Singapur tiene una longitud de 105 km, 16 km de ancho y posee aguas profundas. Además, sus aguas bañan el puerto de Singapur, uno de los más concurridos e importantes de la región.



Otra región estratégica comercial es el mar de China Meridional. Se ha descubierto que en la zona hay reservas de gas y petróleo, además de tener importantes recursos pesqueros y mineros; esto ha provocado disputas diplomáticas por la soberanía de los múltiples archipiélagos e islas que se encuentran en dicho mar, a pesar de que es una zona altamente dependiente del estrecho de Malaca. Asimismo, es la segunda vía comercial más utilizada del globo. Se trata de una ruta obligatoria para aquellos buques cuyo destino final sean las grandes potencias económicas asiáticos, como China y Japón. En estas aguas gran cantidad de cargueros y petroleros son víctimas de los

ataques piratas cuyo principal objetivo es el robo de la carga que transportan o grandes sumas de dinero a modo de rescate por el secuestro de la tripulación.

5. NAVES INTERCEPTADAS Y MODUS OPERANDI

Según informes publicados por el ReCAAP (2015), los crímenes más comunes que se llevan a cabo en los mares de Asia son el robo de objetos de valor y efectos personales de la tripulación, la interceptación, secuestro y posterior robo de los buques y el secuestro de la tripulación para reclamar un rescate. Estos actos criminales suelen llevarse a cabo por la noche, y los navíos son escogidos según su vulnerabilidad, por lo que frecuentemente se producen cuando el barco está anclado, aunque hay casos en los que son abordados mientras se encuentran aún en travesía. Desde la década de los 90, gracias a los avances tecnológicos y los instrumentos y armas utilizadas por los piratas, estas acciones son cada vez más sofisticados. Actualmente tienen a su disposición todo tipo de herramientas como GPS, teléfonos satelitales, telescopios de largo alcance, etcétera, que no hacen más que facilitar éste tipo de actividades.

Uno de los objetivos preferidos por los piratas son aquellos barcos anclados que no poseen la seguridad ni las precauciones necesarias. Son generalmente ataques oportunistas, cuando la nave está en puerto o fondeada, y cuyo objetivo es el robo de dinero, objetos personales y materiales valiosos. Estos delitos suelen llevarlos a cabo grupos reducidos de piratas, que abordan el buque de madrugada, se hacen con el botín y escapan antes de ser incluso detectados. Estos casos muestran las relajadas medidas de seguridad que se aplican en los puertos. También pueden producirse en alta mar, para lo que necesitan botes de alta velocidad equipados con varios motores, en muchos casos de madera ya que no son detectables por los radares. En ocasiones utilizan varios botes y armas de fuego para obligar al capitán a parar, y exigir la entrega de objetos de valor a cambio de la seguridad de la tripulación. Esta creciente tendencia de robos ha provocado que los marineros lleven cada vez menos objetos valiosos y dinero a bordo, lo que en ocasiones provoca rabia y frustración en los piratas y que pueden desencadenar en actos violentos.

Los cargueros son otro de los tipos de buques más afectados por la piratería. Suponen un tercio de los ataques ocurridos en el Sudeste Asiático, ya que navegan a baja velocidad y su francobordo² está cerca del agua. Con frecuencia estas naves son interceptadas, secuestradas y posteriormente convertidas en los llamados “buque-fantasma”. En estas ocasiones el objetivo de los piratas no es solo la carga que contienen, si no también el buque en sí. Se trata de una práctica llevada a cabo por el crimen organizado y los sindicatos criminales, en la que una vez se ha tomado el control del barco, éste se renombra, es dirigido a un nuevo destino y su mercancía vendida en el mercado negro. Para poder realizar estas operaciones es necesaria la ayuda de las redes de contrabando y oficiales corruptos; ellos se encargan de seleccionar los objetivos que den mayores beneficios, de proporcionar los documentos necesarios para falsificar los papeles de los buques y de facilitar la venta de la mercancía en el mercado negro.

Los petroleros también son blancos frecuentes por el valioso contenido que transportan. Del mismo modo que los cargueros, son buques lentos, con francobordo bajo y es muy común que naveguen por aguas regionales. En su mayoría los ataques se producen por la noche y alejados de la costa. Los criminales atan y encierran a la tripulación y activan la descarga del contenido del tanque a otro buque que tienen en su poder. Este tipo de acción se conoce como sifonaje y puede durar entre 6 y 10 horas.

El secuestro de la tripulación para recibir el rescate es una práctica que ha tomado fuerza estos últimos años. La tripulación permanece cautiva mientras se negocia el rescate, y tras su pago suelen ser liberados. La ayuda del IMB es esencial en la negociación entre los piratas y los propietarios de los buques.

6. CAUSAS DE LA CRECIENTE PIRATERÍA

El aumento de la actividad criminal marítima que se ha experimentado en el Sudeste Asiático en los últimos años está ligado a un conjunto de razones políticas, económicas y sociales. Estas causas han creado la situación propicia para que prolifere

² Distancia vertical desde la cubierta principal de una embarcación hasta la línea de carga que indica el calado máximo autorizado.

la piratería en esa zona por la gran afluencia de comercio que pasa por sus aguas, siendo la entrada a tierra firme uno de los factores que posibilita el desarrollo de sus acciones.

La crisis económica asiática de 1997 dejó un panorama de inestabilidad política que debilitó a los gobiernos del lugar. Los recursos cada vez más escasos impiden la correcta conservación de los servicios básicos que necesita una sociedad en aumento, por lo que éstos se destinan principalmente a mejorar la situación dentro del territorio nacional, descuidando así el control marítimo al no contar con instituciones entrenadas y especializadas en combatir la piratería. Ésto provoca además el establecimiento de políticas permisivas y laxas, que incitan la corrupción de las autoridades, quienes pueden llegar a ayudar a estos criminales al consentir el acceso de las embarcaciones a la costa y la entrada de los bienes sustraídos al mercado por medio de permisos y documentación falsa. Asimismo, esta inestabilidad gubernamental causa una poca cooperación entre estados, que temen ver sus territorios comprometidos si aceptan la entrada de ayuda militar de otras naciones.

Estas razones políticas han repercutido en la economía de los países afectados, incrementando el desequilibrio social y la búsqueda de nuevas fuentes de ingreso. El abandono de las políticas correctas ha promovido la desregulación del tráfico marítimo, dando lugar a una mayor actividad pesquera irregular que disminuye poco a poco las oportunidades económicas legales. Esta inseguridad que se ha formado en comunidades costeras con bajos recursos, ha favorecido la búsqueda de otras fuentes de ingresos por parte de estos grupos, que frecuentemente optan por las actividades ilegales que generan más beneficios pero suponen correr más riesgos. Coinciendo con el criterio de Ursula Daxecker y Brandon Prins (2013), Adam J. Young (2004: 68) en su obra *Roots of contemporary maritime piracy in Southeast Asia* declara que los piratas son reclutados de entre estos pescadores, marineros y capitanes, que con sus habilidades y sus nociones sobre el mar son la tripulación idónea para ejecutar con éxito los ataques.

One of the underlying characteristics of the maritime people [...] provides some of the essential requirements for any would be “pirate”, such as nautical skills, local knowledge of seas and geography, and quite simply the willingness to commit theft on sea rather than on land.

Además, el aumento de la demanda de ciertos productos y su aumento de precio en el mercado internacional origina un mayor número de ataques al conseguir un mayor beneficio con el botín.

La geografía del Sudeste Asiático también juega un papel importante en el aumento de la piratería. Está conformada por estados con largas líneas costeras, archipiélagos y numerosas islas, además de su proximidad a una de las rutas de navegación más transitadas del mundo. El acceso a tierra firme es clave para la práctica pirática; en ella se lleva a cabo la planificación de las ofensivas, la ocultación de los buques y su tripulación, y la entrada de los bienes en los mercados. Estos países no son capaces de controlar todo su perímetro costero al tratarse de un territorio tan extenso y no contar con los recursos necesarios, por lo que dichas actividades pueden proliferar.

7. REACCIÓN POR PARTE DE LA COMUNIDAD INTERNACIONAL

La piratería no es un acto delictivo reciente en el Sudeste Asiático, lleva décadas presente en la zona pero no fue hasta hace algunos años que se le ha dado la importancia que merece. Esta atención comenzó cuando las grandes empresas y las propias naciones de la zona empezaron a verse realmente afectadas por las actividades piráticas, al ser interceptados los buques que surcan dichas aguas y verse comprometidas las diversas cargas que transportan. Por ello, los gobiernos afectados por estas actividades ilegales están aunando fuerzas para combatirlas, formando alianzas y cooperando para poder hacerle frente.

7.1. Actores políticos involucrados

La mayoría de países del Sudeste Asiático y Asia Oriental se han visto perjudicados por las acciones de los piratas, por lo que estas naciones han optado por defender sus intereses y cooperar entre sí para evitar que sigan proliferando estos criminales en el lugar.

Wen Kang Chow, Celestine Lian y Shuting Yow (2014) exponen en *ASEAN +3: Study guide* que los estados que se han visto más perjudicados y se han involucrado más

en la lucha contra la piratería han sido China, Japón, Malasia, Indonesia y Singapur.

Gran parte del comercio exterior de China se establece por rutas marítimas. Debido al gran volumen de comercio marítimo que pasa por sus aguas se ve fuertemente afectada por las actividades ilegales llevadas a cabo en el mar, así que participa activamente en la lucha contra la piratería. Es miembro activo del CTF-151³ y ha proporcionado buques de guerra para el control del Golfo de Adén. Japón también es un gran importador y exportador de bienes a nivel internacional y depende del comercio marítimo. Por esta razón ha aportado fondos y expertos para el fortalecimiento de las leyes contra la piratería, y ha participado más activamente en la lucha contra esta lacra al crear proyectos y asociaciones con agencias del orden de otras naciones. Con respecto a los países del Sudeste Asiático, Malasia ha hecho grandes esfuerzos para acabar con esta práctica. Desde 2010 no solo actúa en sus aguas territoriales si no en toda la zona del Estrecho de Malaca; ha creado y participado en diversas asociaciones y patrullas con otros estados, pero se muestra relucante a cooperar en asociaciones internacionales a gran escala como el ReCAAP, ya que lo considera como un competidor para el IMB, cuya sede central se sitúa en Kuala Lumpur desde 1992. Del mismo modo que Malasia, Indonesia muestra gran interés en acabar con la piratería, pero lo considera como un problema doméstico que se puede resolver reforzando las organizaciones encargadas de aplicar la ley y la marina. Además espera que las compañías comerciales compartan la carga de prevención de la piratería. El gobierno es reacio a cooperar a una mayor escala internacional, por lo que tampoco participa en la ReCAAP; estima que entrar a formar parte de dicho acuerdo supondría una pérdida de soberanía en el control de sus aguas territoriales. En Singapur se encuentran algunos de los puertos más importantes a nivel mundial, como el Puerto de Jurong o la Terminal de Pasir Panjang, por lo que el transporte marítimo es esencial para su economía. Al poseer gran cantidad de refinerías el volumen de petroleros que entra en sus aguas es muy elevado. Por estas razones participa activamente en la supresión de la piratería colaborando con diferentes estados

³ Combined Task Force 151, fuerza especial naval multinacional creada en 2009 cuya misión es detener los ataques piratas y robos que se produzcan en el Golfo de Adén y la costa oriental de Somalia.

en ciertas patrullas como MALSINDO, y apoyó la creación del ReCAAP, cuya sede está en el país.

Numerosas instituciones multinacionales consideran la supresión de la piratería como un problema de gran importancia para la seguridad de la región, por lo que han apoyado y promovido la fundación de alianzas cooperativas entre naciones y han establecido centros de información y control.

Una de estas organizaciones es el Acuerdo de Cooperación Regional para Combatir la Piratería y el Robo a Barcos en Asia (ReCAAP, por sus siglas en inglés), el primer acuerdo regional entre gobiernos creado para promocionar e intensificar la cooperación para lidiar con la piratería y el robo armado en Asia. Fue formalizado en noviembre de 2004 pero no fue puesto en vigor hasta septiembre de 2006, y los estados que en él participan son Australia, Bangladesh, Brunei, Camboya, China, Corea del Sur, Dinamarca, Estados Unidos de América, Filipinas, Holanda, India, Japón, Laos, Myanmar, Noruega, Reino Unido, Singapur, Sri Lanka, Tailandia y Vietnam. La Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN, por sus siglas en inglés) es otro organismo regional formado por estados del Sudeste Asiático: Brunei, Camboya, Filipinas, Indonesia, Laos, Myanmar, Singapur, Tailandia y Vietnam. Creada en el año 1967, sus objetivos principales son acelerar el crecimiento económico y fomentar la estabilidad regional. La asociación ha mostrado preocupación por la situación actual de la piratería de los mares del Sudeste Asiático, pero como no todos sus miembros se ven afectados por ella, aún no han creado medidas que involucren a todos los estados que la forman. Por su parte, la Organización de las Naciones Unidas (ONU) ha creado un organismo especializado que se encarga de mejorar la seguridad del transporte marítimo y las buenas prácticas en la navegación, conocida como la Organización Marítima Internacional (IMO, por sus siglas en inglés). Actualmente cuenta con 170 miembros cuyo objetivo es el de crear una estructura reguladora para la industria naviera que sea efectiva, justa e implementada universalmente. El transporte marítimo podrá operar con efectividad únicamente si las regulaciones y normas son aceptadas e implantadas por toda la comunidad internacional, y es en el IMO donde se toman dichas decisiones. En

el año 1981 la International Chamber of Commerce (ICC) creó una organización sin ánimo de lucro llamada International Maritime Bureau (IMB), una división especializada cuyo cometido es el de proteger la integridad del comercio internacional del fraude y las malas conductas profesionales. Desde su creación sus principales objetivos han sido identificar e investigar fraudes, detectar nuevos métodos y tendencias criminales, y subrayar aquellas amenazas para el comercio, por lo que cuenta con una vasta red de contactos al rededor del mundo. Además proporciona un servicio de autenticación de documentos financieros que ha reducido el número de desfalcos. Una de las principales áreas de actuación del IMB es la supresión de la piratería. En 1992, por el alarmante crecimiento de la actividad pirática en Asia, el departamento creó el Centro de Notificación de Piratería, que mantiene una vigilancia continua sobre las vías de transporte marítimo, reporta ataques de piratas a las autoridades legales locales, e indica las zonas de mayor actividad pirática, y cuya sede está en Kuala Lumpur. Por último, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar⁴ (UNCLOS, por sus siglas en inglés) es un tratado multilateral aprobado en el año 1982 como resultado de la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar⁵, aunque no entró en vigor hasta 1994. A pesar de que fue creada gracias a las Naciones Unidas y recibe el apoyo de ésta, dicha entidad no posee la potestad sobre las implementaciones de la Convención. La UNCLOS no tiene un objetivo exclusivo, si no que trata temas como el mar territorial, las zonas económicas exclusivas, los derechos de navegación y la seguridad, dentro de la cual se encuentra la lucha contra las actividades piráticas.

7.2. Protección y medidas de control

Muchas de las naciones y organizaciones anteriormente citadas han creado iniciativas de seguridad cooperativas entre ellas, algunas concentrando sus esfuerzos únicamente en la seguridad del Sudeste Asiático y otras actuando en todo el globo.

⁴ Tratado multilateral de gran importancia histórica, calificado como la Constitución del Mar. En ella se define los derechos y deberes de las naciones con respecto al uso de los océanos.

⁵ Conferencia convocada por la Asamblea General de las Naciones Unidas que se celebró entre 1973 y 1982. En ella se aprobó la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

A pesar de que China se ve muy afectada por los incidentes que ocurren en la zona del Sudeste Asiático, sus principales esfuerzos contra la piratería están centrados en el Golfo de Adén, por lo que aceptó las leyes internacionales impuestas por la UNCLOS. En un principio, la presencia de la marina china en aguas africanas tenía como único objetivo proteger a los buques chinos que surcaran dichas aguas, pero al haber aceptado las condiciones de la UNCLOS, y al ser ésta un bien público internacional, se le exigió que también se adaptase y participase en las situaciones de emergencia. A pesar de que en un primer momento el gobierno se mostraba reacio, también se adaptó a la regionalización de las cuestiones sobre defensa marítima en el mar de China Meridional, al advertir los cambios que Japón estaba desarrollando en sus estrategias marítimas, tal y como expone la Prof.^a Gaye Christoffersen (2009: 6)

Chinese analysts argued that China's response to Japan's changing maritime strategy should be to re-examine its own maritime strategy, be more vigorous in presenting to the world its own maritime rights, and actively promote maritime cooperation in East Asia [...].

Sus relaciones con la ASEAN han mejorado a medida que han cooperado en temas de defensa no tradicional, pero no participa en aquellas cooperaciones en las que esté presente Estados Unidos. En 2006 China se mostró positiva en cuanto a las propuestas japonesas de construir un mecanismo cooperativo multilateral de seguridad marítima; la opinión pública consideraba que el estado debía participar en las iniciativas japonesas contra la piratería para mantener el orden regional, por lo que el país se unió a la ReCAAP. Por su parte, el gobierno nipón ha firmado acuerdos de seguridad tradicionales con Estados Unidos, y de seguridad no tradicionales con China, Corea del Sur y la ASEAN. La marina y las fuerzas aéreas japonesas visitan con frecuencia la región del Sudeste Asiático para realizar entrenamientos conjuntos y participar en patrullas antipiráticas. Durante una conferencia de la ASEAN en el año 1999, Japón anunció su deseo de llevar a cabo varias patrullas conjuntas con los países que conforman la asociación, iniciativa que fue aprobada. Así pues, en el año 2000 tuvo lugar el primer entrenamiento conjunto con India y Malasia; en 2001 el ejercicio se llevó a cabo con Filipinas, India y Tailandia, en 2002 con Brunei, Indonesia e India, en

2003 con Filipinas y Singapur, y en 2004 con Tailandia. Además de los ejercicios conjuntos, Japón también ha ofrecido entrenamiento y equipamientos a los estados costeros que lo soliciten. Por otro lado, en aguas somalíes tienen dos buques de guerra, cuyo único objetivo es escoltar a naves japonesas, y el uso de armas está restringido a situaciones de defensa. En el año 2012, China, Japón e India accedieron ha realizar patrullas sincronizadas en el Golfo de Adén.

En 1999 un estudio realizado por el gobierno de Malasia mostró que las medidas aplicadas para la seguridad de las aguas territoriales no eran efectivas, ya que ésta dependía de varias agencias cuyas funciones se solapaban entre sí. Por esta razón decidieron unir las diferentes agencias marítimas y crear una única llamada Malaysian Maritime Enforcement Agency (MMEA) que se hizo operativa en 2005. Las principales funciones de la MMEA son las de asegurar la seguridad marítima, prevenir y suprimir los actos de piratería de la zona, llevara a cabo búsquedas y rescates en el mar, y vigilar las zonas costeras. Por otro lado, según la página web oficial del Ministerio de Defensa de Singapur (2004), en 2004 se estableció una nueva patrulla antipirática trilateral coordinada formada por las armadas de Malasia, Singapur e Indonesia, conocida como MALSINDO, a la que posteriormente se unió Tailandia en 2009. Cada una de estas naciones se comprometió a proporcionar varios buques que patrullasen el Estrecho de Malaca, y establecieron un línea telefónica que facilitase la coordinación de las operaciones. Una de las ventajas de este acuerdo es que a los navíos de esos países se les permite la entrada en aguas territoriales de las otras naciones cuando estén persiguiendo a un buque pirata, siempre y cuando lo hayan comunicado previamente al país anfitrión. En 2005, el Primer Viceministro de Malasia propuso en el Shangri-La Dialogue⁶ la creación de la patrulla Eyes in the Sky (EiS) para intensificar la seguridad en los Estrechos de Malaca y Singapur. La seguridad de la zona es de vital importancia para el comercio internacional, por lo que Indonesia, Singapur y Tailandia aceptaron

⁶ Forum de seguridad intergubernamental celebrado anualmente en Singapur y creado por el International Institute of Strategic Studies (IISS). A él asisten los ministros de Defensa, sus jefes de ministerios y los altos cargos militares de los 28 estados de la región de Asia-Pacífico.

cooperar con Malasia. El área de operación es el espacio aéreo nacional e internacional encima de los estrechos de Malaca y Singapur; los cuatro estados cuentan con un centro de operaciones donde se coordinan los planes de vuelo. Cada uno de los estados realiza dos patrullas por semana sobre una zona designada, y están en contacto por radio por si es necesario llevar a cabo algún tipo de acción en aguas territoriales. Sin embargo, la patrulla ha recibido una serie de críticas en cuanto a su capacidad de actuación, ya que no cuentan con sistemas de vigilancia nocturna y se estima que el número de salidas semanales no son suficientes. En 2006, fue puesta bajo el control de la Malacca Straits Patrols junto con MALSINDO.

Tal y como hemos dicho anteriormente, la ASEAN es consciente de la amenaza de la piratería en la región del Sudeste Asiático, pero como no todos los estados se han visto afectados por ella, no han desarrollado acciones que involucren a todos sus miembros. Con todo esto, se han comprometido a discutir temas de seguridad marítima en sus reuniones, que han dado lugar a la creación de tres foros diferentes en cuestiones marítimas: ASEAN Maritime Forum (AMF), ASEAN Regional Forum Inter-Sessional Meeting (ARF-ISM) y Maritime Security Expert Working Group (MSEWG). En 2008 comenzó el ARF-ISM para facilitar el diálogo sobre seguridad marítima; el diálogo se centraba en actividades ilegales marítimas y tiene como objetivos el intercambio de información y mejores prácticas para reducir dichas actividades, medidas de fomento de la confianza por medio de cooperación y medios legales, y el fortalecimiento de las capacidades de las agencias marítimas para mantener el orden regional. El AMF se estableció en el año 2010 para abordar no solo temas piráticos si no también cuestiones medioambientales marítimas, pesca ilegal, transporte marítimo e incluso tráfico humano. Este mismo año también surge el MSEWG para tratar temas de seguridad regional, incluyendo la marítima en cuanto a la piratería y la búsqueda, rescate y tráfico de personas. La Convención de las Naciones Unidas sobre le Derecho del Mar (UNCLOS, por sus siglas en inglés) es uno de los tratados multilaterales más importantes de la historia. Ella define los derechos y deberes de las naciones con respecto al uso de los océanos por medio del establecimiento de directrices empresariales, la gestión de los recursos naturales y el medio ambiente. Todos los

estados de la ASEAN, salvo Camboya, han firmado, corroborado y apoyado a la UNCLOS.

En cuanto al ReCAAP, sus funciones principales son las de servir como plataforma de intercambio de información, facilitar la comunicación e información entre los gobiernos participantes, analizar y crear estadísticas precisas sobre los incidentes piráticos y robos, facilitar la mejora de las capacidades de los estados para combatir la piratería en la región, y cooperar con organizaciones y grupos afines para llevar a cabo ejercicios conjuntos, intercambio de información y crear nuevas formas de cooperación. Este acuerdo obliga a todos los países que lo conforman a reportar los incidentes que se produzcan, a tomar medidas legislativas contra buques e individuos que estén involucrados en la piratería, a extraditarlos si otro estado participante lo solicita y a proporcionar asistencia legal. Esta cooperación evita que un navío que está siendo perseguido escape al entrar en aguas territoriales, ya que ese otro estado está obligado a seguir con la batida. El ReCAAP cuenta con un Centro de Intercambio de Información (ISC, por sus siglas en inglés) en Singapur, y su objetivo es el de mantener actualizada la base de datos sobre temas piráticos y asistir a la comunicación entre agencias que traten y persigan dichos casos. Miha Hribenik (2013: 5) afirma en *Countering Maritime Piracy and Robbery in Southeast Asia: The Role of the ReCAAP Agreement* “The work of the ISC forms one of the most important aspects of ReCAAP activities as it maintains a database of piracy-related information and assists communication between various national agencies which persecute piracy cases”.

Una las principales funciones del IMB es la de actuar como centro de información, por lo que insta a los capitanes y propietarios de barcos a reportar todas aquellas sospechas, intentos y ataques reales de piratería y robo a las autoridades locales y al centro de notificación del IMB. Se trata de un paso vital para conseguir atajar la piratería con los medios adecuados, por lo que mantienen una línea telefónica operativa las 24 horas del día para reportar cualquier tipo de información relacionada con crímenes marítimos, seguridad y otras actividades ilegales. Así mismo, recomiendan mantener una estricta vigilancia y prestar atención a las retransmisiones de advertencia

emitidas por vía satélite. El IMB además colabora con la Policía Marítima Indonesia (IMP, por sus siglas en inglés), quien se encarga de la vigilancia en los puertos de la zona. Ambos recomiendan a los navíos que deseen atracar a hacerlo en aquellas zonas designadas por la IMB como zonas custodiadas por la IMP, hecho que permite maximizar los recursos e instrumentos de los que dispone esta organización para prestar protección y custodia a los buques.

El aumento de los actos piráticos estos últimos años ha hecho que la IMO continúe orientando a los estados y la industria naviera sobre que medidas tomar para disuadir o prevenir la piratería. Aunque las acciones piráticas se manifiestan en el mar, es en tierra firme donde comienza el problema, por lo que la Organización promueve el desarrollo de iniciativas regionales, cooperativas y comprensivas entre los estados miembro y entre otras instituciones. Recomienda pues que los gobiernos adopten las medidas necesarias para establecer su jurisdicción con respecto a los delitos cometidos en el mar, e incluso a llevar a cabo ajustes en ella si fuese necesario. Del mismo modo que el IMB, la IMO considera el informe de los incidentes un elemento clave para impedir el desarrollo de la piratería; es esencial realizar el informe de los incidentes ocurridos tanto en alta mar como en puertos. Además, los investigadores designados deben estar entrenados y tener experiencia en temas criminales convencionales y con el entorno marítimo. La colaboración de la tripulación a la hora de identificar a los delincuentes es clave para poder realizar de forma satisfactoria la investigación. Gran cantidad de buques han decidido contratar seguridad privada armada a bordo para evitar posibles ataques; la IMO aconseja que se aseguren de la legitimidad profesional de aquellos a quienes acudan. Por otro lado, han implementado un sistema de seguridad satelital diseñado para realizar el seguimiento de buques llamado Long-Rage Identification and Tracking (LRIT) system.

8. CONCLUSIÓN

Como resultado de la investigación es posible concluir que existe una relación directa entre la situación política, social y económica, las características geográficas del lugar y el número creciente de incidentes piráticos en la región del Sudeste Asiático. Aunque las medidas que se han tomado en la región han mostrado resultados positivos para evitar este tipo de incidentes en un corto período de tiempo.

La crisis económica que asoló Asia en 1997 ha acarreado grandes problemas económicos que han afectado tanto a la población como a los gobiernos. La escasez de recursos disponibles de los estados ha provocado que sus esfuerzos se centren en la seguridad en tierra. Esto ocasiona el descuido del control marítimo, ya que provoca la instauración de políticas débiles y permisivas y no pueden contar con instituciones especializadas en combatir la piratería. La crisis, ha afectado profundamente a la población; muchos individuos de la región han perdido o han visto reducidas sus fuentes de ingresos, lo que ha conllevado a un incremento en el número de actividades ilegales. Aquellos ciudadanos, gentes con pocos recursos, que viven cerca del mar o tienen conocimientos sobre él, empujados por situaciones de necesidad, han optado por formar o unirse a grupos piratas, ya que son una vía rápida de ingresos.

Las aguas que bañan el Sudeste Asiático son algunos de los trayectos de transporte marítimo más concurridos del mundo por tratarse de la senda más corta y rápida para llegar a las grandes potencias económicas de Asia Oriental. Las rutas más transitadas son el estrecho de Malaca y el estrecho de Singapur. Se trata de estrechos muy transitados por buques comerciales, de poca profundidad que obliga a aminorar la velocidad de las naves y las hace vulnerables frente a ataques, y rodeados de gran cantidad de islas que facilitan la huida de los piratas. Asimismo, muchos barcos son víctimas de ataques una vez anclados en puerto, consecuencia directa de la falta de seguridad, de medidas de protección y de la corrupción de las autoridades portuarias. Por estas razones, Malasia, Indonesia y Singapur son algunas de las naciones más afectadas por la piratería. Otra región fuertemente perjudicada por esta práctica es el mar de China Meridional, zona de paso obligado para aquellos buques y petroleros que

se dirijan hacia las naciones de Asia Oriental, donde las prácticas más comunes son el sifonaje y el secuestro de las naves.

La mayoría de naciones que se han visto afectadas han optado por entrar a formar parte de organizaciones antipiráticas y crear planes de cooperación entre ellas, como la ReCAAP o la patrulla MALSINDO. El propósito de estos planes es la prevención y supresión de la piratería, por lo que muchas de las iniciativas llevadas a cabo han sido patrullas conjuntas de control y seguridad entre estados vecinos; el entrenamiento y establecimiento de instituciones especializadas para la supresión de la piratería también es una práctica común aplicada por los gobiernos, instituciones que se encargan de realizar y distribuir informes donde se señalan los lugares más afectados por las actividades piráticas, y proporcionar información a los buques para tratar de prevenir ataques. Estas medidas han conseguido disminuir paulatinamente el número de incidentes llevados a cabo en aquellas zonas más perjudicadas, pero esto no ha supuesto la total supresión de la piratería, si no el cambio de objetivos y lugares de acción.

9. BIBLIOGRAFÍA

- Amri, Ahmad (2014) “Southeast Asia's maritime piracy: challenges, legal instruments and a way forward”, *Australian Journal of Maritime and Ocean Affairs*, 1 (16)
- Bateman, Sam (julio 2014) “Piracy in Southeast Asia – The current situation”, *RSIS Commentaries*, (129)
- Chow, Wen Kang, Lian, Celestine y Yow, Shuting (2014) “ASEAN +3: Study guide”, *Yale-NUS Model ASEAN*, pp. 13-30
- Chistoffersen, Gaye (diciembre 2009) “China and Maritime Cooperation: Piracy in the Gulf of Aden”, *ISPSW Publications*, Institut für Strategie-Politik-Sicherheits und Wirtschaftsberatung
- Chistoffersen, Gaye (diciembre 2009) “China and Maritime Cooperation: Piracy in the Gulf of Aden”, Asian Political & International Studies Association (APISA)/ Konrad Adenauer Foundation. *International Conference on Comprehensive Security in the Asia-Pacific Region*. Keio University, diciembre 2009, Tokyo, ISPSW Publications
- Daxecher, Ursula, y Prins, Brandon (diciembre 2013) “Insurgents of the sea: institutional and economic opportunities for maritime piracy”, *Journal of Conflict Resolution*, 57 (6)
- Graham, Euan (noviembre 2014) “Piracy and Fuel Theft in Southeast Asia”, *RSIS Commentary*, S. Rajaratnam School of International Studies, (227)
- Hribernik, Miha (marzo 2013) “Countering Maritime Piracy and Robbery in Southeast Asia: The Role of the ReCAAP Agreement”, *Briefing Paper*, European Institute for Asian Studies

ICC IMB (enero 2015) “Piracy and Armed Robbery Against Ships”, *2014 Annual Report*

IMO (octubre 2013) “*IMO: What it is*” en *Introduction to IMO*. [En línea] Disponible en <http://www.imo.org/> [Consultado en marzo 2015]

IMO (noviembre 2013) “Strategic Plan for the Organization (For the Six-Year Period 2014 to 2019)”

IMO (mayo 2012) “Revised Interim Guidance to Shipowners, Ship Operators and Shipmasters on the Use of Privately Contracted Armed Security Personnel on Board Ship in the High Risk Area”

IMO (diciembre 2009) “Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships”

Ke, Xu (2006) “Contemporary maritime piracy in Southeast Asia”. Tesis para optar al título de Doctor of Philosophy, Universidad Nacional de Singapur, pp. 78-100

MINDEF Singapore (septiembre 2005) “Launch of Eyes in the Sky (EiS) Initiative” en *Official Releases*. [En línea] Disponible en <http://www.mindef.gov.sg> [consultado en abril 2015]

MINDEF Singapore (julio 2004) “Launch of Trilateral Coordinates Patrols – MALSINDO Malacca Straits Coordinated Patrol” en *Official Release*. [En línea] Disponible en <http://www.mindef.gov.sg> [Consultado en abril 2015]

Pierce, Glenn, y Twyman-Ghoshal, Animika A. (mayo 2014) “The changing nature of contemporary maritime piracy”, *British Journal of Criminology*, 54: pp. 652-672

Putri, Siti Noor Malia (enero 2014) “Legal issues on the attacks against vessels in the Straits of Malacca”, *Jurnal Hukum Internasional*, 11 (2): pp. 203-216

ReCAAP (2015) “Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia”, *Annual Report*

ReCAAP (enero 2015) “Situation on Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia for 2014”, *Nautical Forum 6/15*

Young, Adam J. (mayo 2004) “Roots of contemporary maritime piracy in Southeast Asia”, Tesis para optar al título de Master of Arts in Asian Studies, Universidad de Hawaii, pp. 65-133

Zara Raymond, Catherine (verano 2009) “Piracy and armed robbery in the Malacca Strait: A problem solved?”, *Naval War College Review*, 62 (3)