

Piratería marítima en el Golfo de Guinea: El conflicto del Delta del Níger como detonante de su génesis y evolución

Autor: Genaro Cao Feijóo

Tesis doctoral UDC / Año 2017

Director: Santiago Iglesias Baniela

Tutor: Santiago Iglesias Baniela

Programa de doutoramento de ENXEÑARÍA MARÍTIMA



UNIVERSIDADE DA CORUÑA



SANTIAGO IGLESIAS BANIELA (NIF 71867911H), Titular de Universidad, Profesor de la UDC perteneciente al Departamento de Ciencias de la Navegación e Ingeniería Marina y con docencia en la ETS de Náutica y Máquinas de la UDC,

A U T O R I Z A

A **Genaro Cao Feijóo** con NIF 44461814P, a la presentación para depósito y defensa de la Tesis, bajo su dirección, titulada: **“Piratería marítima en el Golfo de Guinea: El conflicto del Delta del Níger como detonante de su génesis y evolución”**.

A Coruña a de abril de 2017

Vº Bº

El Director,

-Santiago Iglesias Baniela-



Departamento de Ciencias de la Navegación e Ingeniería Marina

E.T.S Náutica y Máquinas

TESIS DOCTORAL

**Piratería marítima en el Golfo de Guinea: El conflicto del
Delta del Níger como detonante de su génesis y
evolución**

A Coruña a de abril de 2017

El Doctorando,

El Director,

-Genaro Cao Feijóo-

-Santiago Iglesias Baniela-

Desterro, fonte de inspiração

AGRADECIMIENTOS

Esta Tesis no hubiera sido posible sin el esfuerzo y apoyo de mis padres desde el comienzo de mi formación académica. Tampoco sin la ayuda de Milu y José Manuel que han estado a mi lado incondicionalmente facilitando y simplificando cuestiones que mantuvieron centrada mi investigación. Particularmente agradezco a mi esposa quién, además de sufrir los periodos de embarque previos a este proyecto, ahora, ha soportado la dedicación exclusiva que tamaña tarea requería.

Especialmente, el inestimable agradecimiento a Santiago Iglesias Baniela por el trabajo de dirección realizado durante la investigación, también por la paciencia y generosidad mostradas durante todo el proceso de elaboración de esta Tesis. Ciertamente, he tenido la suerte y el privilegio de asistir a la docencia en las diversas materias y prácticas, por él impartidas durante el transcurso de la formación universitaria en la E.T.S. de Náutica y Máquinas de A Coruña.

También agradezco al personal bibliotecario de la UDC la atención y amabilidad recibidas, que ha facilitado mis consultas bibliográficas durante este período.

RESUMO

A pirataría marítima no golfo de Guinea ten o seu epicentro no Delta do Níxer. Medio século de explotación petrolífera na zona ocasionou unha degradación medioambiental, limitando o modo de vida dos seus habitantes. Esta circunstancia, engadida ó reparto desigual da riqueza, contribuíu ó crecente malestar entre os estados nixerianos do Delta, orixinándose unha insurrección que aproveitou as características da zona, despregándose no medio fluvial e marítimo. Ademais, este escenario alberga o roubo de cru dos buques, para a súa venta no mercado negro.

A presente Tese trata da análise da actividade pirática no Golfo relacionándoa co resto de actos ilegais de violencia na mar que caen fóra do concepto xurídico internacional da pirataría, como o terrorismo marítimo. Para iso resultou necesario un estudo do contexto delituoso, abrangendo a escolla do obxectivo, *modus operandi*, zonas marítimas e finalidade dos ataques.

Tras delimitar a tarefa investigadora e como consecuencia final do traballo ó longo do tempo para levala a cabo, finalmente fórmulanse conclusións que tentan achegar dun xeito fundamentado unha visión contemporánea do problema propondo, así mesmo, posíbeis medidas que poidan contribuír a paliar a súa xénese e desenvolvemento.

RESUMEN

La piratería marítima del golfo de Guinea tiene su epicentro en el Delta del Níger. Medio siglo de explotación petrolífera en la zona ha ocasionado una degradación medioambiental, limitando el modo de vida de sus habitantes. Esta circunstancia, añadida al reparto desigual de la riqueza, ha contribuido al creciente malestar entre los estados nigerianos del Delta, originándose una insurgencia que aprovechó las características de la zona, desplegándose en el medio fluvial y marino. Además, este escenario alberga el robo de crudo de los buques, para su venta en el mercado negro.

Esta Tesis trata de analizar la actividad pirática en el Golfo, relacionándola con el resto de actos ilegales de violencia en la mar que caen fuera del concepto jurídico internacional de piratería, como el terrorismo marítimo. Para ello resultó necesario un estudio del contexto delictivo, abarcando la selección del blanco, *modus operandi*, límites marítimos y propósitos de los ataques.

Tras acotar la tarea investigadora y como consecuencia final del trabajo a lo largo del tiempo para llevarla a cabo, finalmente se formulan conclusiones que tratan de aportar de un modo fundamentado una visión contemporánea del problema proponiendo asimismo posibles medidas que pudieran contribuir a paliar su génesis y desarrollo.

ABSTRACT

Maritime piracy in the Gulf of Guinea has its epicenter in the Niger Delta. Half a century of oil exploitation in the area has led to environmental degradation, limiting the way of life of their inhabitants. This circumstance, in addition to the unequal distribution of wealth, has contributed to growing unrest among Nigerian Delta states, originating an insurgency which is taking advantage the features of the area, deploying on fluvial and marine environment. Furthermore, this scenario hosts the theft of crude from ships, for sale on the black market.

This thesis attempts to analyse the piratical activity in the Gulf, relating it with the rest of the illegal acts of violence on the seas that fall outside of the international legal concept of piracy, as the maritime terrorism. It has therefore been necessary a study of criminal context, spanning the target selection, *modus operandi*, maritime zones and purposes of the attacks.

After delimit the ongoing research and as an ultimate goal of the work carried out, conclusions are formulated trying to provide, in a well-founded manner, a contemporary vision of the problem at the same time as to propose feasible countermeasures that could contribute to reduce their genesis and development.

PRÓLOGO

La península Ibérica ha estado ligada a la navegación desde tiempos remotos. Su situación estratégica en el panorama global la ha dotado de una posición de privilegio en la encrucijada de rutas náuticas. Las primeras civilizaciones, precursoras del transporte marítimo, tenían el Mediterráneo como “*canal de pruebas*”. Primero llegaron desde el sudeste asiático, luego surgieron talasocracias que lo dominaron, apareciendo también otras civilizaciones que lo empleaban como vía de comunicación y de expansión. Así, hacia este Mar, iban confluyendo otros pueblos procedentes de los tres continentes ribereños.

En este escenario, la piratería marítima también se desarrolló como una actividad que requería de conocimientos náuticos, igualmente necesarios para sobrevivir. En ciertos períodos, la práctica de la piratería llegó a confundirse con el comercio legítimo por mar.

Ya en la Edad Media, las actividades de los marinos que trabajaban para los reinos que se establecieron en la Península continuaron desarrollando un conocimiento náutico que alcanzaría su máxima expresión en las grandes expediciones de la época moderna y los nuevos territorios de ultramar conquistados por España y Portugal que iban agrandando cada Imperio respectivamente.

A pesar de todo el bagaje cultural náutico adquirido por España a lo largo de su historia, resulta paradójico el desconocimiento e indiferencia, por lo general, existentes actualmente en este ámbito. La figura del pirata contemporáneo no es más conocida, así cuando se menciona, recuerda de manera generalizada a un personaje con parche en el ojo (si bien es cierto, en este último aspecto, un buen Capitán o Piloto podría deber su ceguera a las múltiples observaciones realizadas hacia el sol sin la oportuna protección para obtener una posición estimada de su barco pirata) pero cualquier similitud con otras épocas, quizás más románticas, actualmente se encuentran alejadas de la realidad.

Solo en los últimos años con el incremento de la piratería, en el estrecho de Malaca a comienzos de la pasada década y en el “*Cuerno de África*” en la segunda mitad, se ha conocido

a través de los medios de comunicación (aunque de manera superficial) que el fenómeno no era algo del pasado; sino que, por el contrario, realmente nunca había desaparecido de todos los mares. Sobre todo, a través de los informativos nacionales que relataban el día a día de los secuestros en el Índico noroccidental de dos barcos españoles, el pesquero *Playa de Bakio* (2008) y el atunero *Alakrana* (2009), e informaban acerca de otros episodios de ataques puntuales o, así como, del despliegue naval internacional que se llevaría a cabo posteriormente en aquellas aguas. Quizás en este caso interesaba estimular a la opinión pública para que fuese más fácil lanzar una operación paliativa que, si bien ha conseguido erradicar los ataques (en este sentido, ha obtenido éxito), todo parece indicar que ha sido momentáneo, mientras el operativo se mantenga en marcha, porque nada se ha hecho para mitigar las causas que posibilitan el problema que continúa latente; en resumen, se ha tratado de atajar el problema coyuntural y no estructuralmente como sería recomendable. No puede decirse lo mismo de la zona nororiental del Atlántico Sur, resultando más cómodo que el problema se desconozca, sobre todo por el interés energético que representa la zona para muchos países, entre ellos España, ya que al informar sobre la región podría llevar a otras preguntas sobre las causas que propician el desarrollo de los actos violentos en la mar.

En este sentido, poco o nada se conocía acerca de la piratería marítima en el golfo de Guinea (si acaso la relacionada con el comercio de esclavos en la zona después del impulso que sufrió este negocio con la demanda de “*mano de obra*” para la producción de los latifundios americanos tras su colonización) hasta que los medios de comunicación españoles también se hicieron eco de la desaparición del buque tanque chipriota *Mattheos I* (2011) en aguas del Golfo, porque cinco marinos españoles (tres de los cuales eran gallegos) formaban parte de su tripulación. Rápidamente se relacionó el caso con el problema del secuestro de buques, que venía produciéndose en la región, para el trasbordo del cargamento dentro del negocio ilegal, altamente lucrativo, del robo organizado de crudo o derivados imperante en Nigeria.

Aunque en este momento, quizás la piratería en otras regiones era más conocida, es evidente que el secuestro de buques en el golfo de Guinea es solo la “*punta del iceberg*” de un problema de graves consecuencias que tiene su centro geográfico en el delta del Níger y desde ahí se expande a su alrededor afectando a los países ribereños. A esta piratería organizada, también le acompaña la oportunista y de subsistencia. Todas ellas son un síntoma del problema más que la causa en sí.

Por tanto, la elección del tema de esta Tesis se debe a dos puntos esenciales, uno con relación al problema de la piratería porque ha sido relegado a un segundo plano y afecta vitalmente a los trabajadores en la mar; el otro relacionado con la región a estudio que, a tenor de las consecuencias de los ataques, emerge como la zona pirática más peligrosa del globo confluendo además con un movimiento insurgente.

Así, en el contexto de la actual crisis económica mundial, que también ha castigado duramente a la Universidad española y sus estamentos asociados, que se han visto sometidos a menores partidas presupuestarias, alcanzando consecuentemente a los trabajos de investigación, se ha realizado esta Tesis, que aborda la piratería marítima partiendo de la definición que adopta el Derecho Internacional y consuetudinario, pero abarcando diversos campos desde el histórico, pasando por la situación socio-económica y política actual de la región –para conocer las causas que permiten su desarrollo–, analizando también los casos reales e identificando los diferentes actos ilegales de violencia en la mar.

De esta manera, con el objetivo de aportar soluciones al problema se pretende señalar a los “autores” de los delitos y crímenes marítimos, una tarea compleja dada la confluencia de factores que generan el “caldo de cultivo” donde los actos ilícitos proliferan. Así, conociendo además la intención y el perfil del atacante se podrán optimizar las medidas preventivas y, en su caso, abordar mejor la amenaza que deben afrontar las gentes del mar.

ÍNDICE GENERAL

ÍNDICE GENERAL.....	xxi
ÍNDICE DE FIGURAS.....	xxv
ACRÓNIMOS	xxix
CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO GENERAL DE LA INVESTIGACIÓN.....	1
1.1 INTRODUCCIÓN GENERAL	3
1.2 ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN ESPECÍFICA. ESTADO DEL CONOCIMIENTO EN MATERIA DE PIRATERÍA Y TERRORISMO MARÍTIMO	4
1.3 PROBLEMÁTICA DE LA INVESTIGACIÓN EN EL ÁMBITO DE LAS “ <i>ESCUELAS</i> <i>DE NÁUTICA</i> ” VINCULADAS A LA UNIVERSIDAD.....	7
1.4 HIPÓTESIS DE PARTIDA.....	9
1.5 LOS OBJETIVOS	11
1.5.1 INTRODUCCIÓN	11
1.5.2 JUSTIFICACIÓN Y CONCRECIÓN	12
1.6 LA METODOLOGÍA.....	14
1.6.1 EL PROCESO GENERAL DE ELABORACIÓN	14
1.6.2 LA IMPLANTACIÓN DE UNA METODOLOGÍA OPERATIVA.....	18
1.6.3 CONCRECIÓN METODOLÓGICA.....	22
CAPÍTULO II: PIRATERÍA MARÍTIMA A LO LARGO DE LA HISTORIA. CONCEPTO Y TIPIFICACIÓN EN EL DERECHO MARÍTIMO INTERNACIONAL	27
2.1 PIRATERÍA MARÍTIMA A LO LARGO DE LA HISTORIA.....	29
2.1.1 ORIGEN ETIMOLÓGICO	29
2.1.2 LA CUNA DE LA PIRATERÍA	30
2.1.3 ANTIGÜEDAD	33
2.1.4 EDAD MEDIA.....	44
2.1.5 EL SALTO HACIA AMÉRICA.	48
2.1.6 PERÍODO CONTEMPORÁNEO.....	58
2.2 LEYES PUNITIVAS DE LA PIRATERÍA Y LA EVOLUCIÓN DEL PRINCIPIO SOBRE LA LIBERTAD DE NAVEGACIÓN COMO FUENTE DEL DERECHO MARÍTIMO INTERNACIONAL	61
2.3 DEFINICIÓN LEGAL INTERNACIONAL VIGENTE Y OTROS CONCEPTOS	76
CAPÍTULO III: DEMARCACIÓN GEOGRÁFICA. CAUSAS GENERALES Y PARTICULARES DEL INCREMENTO DE LA PIRATERÍA ACTUAL.....	87
3.1 DESCRIPCIÓN DE LA SUPERFICIE GEOGRÁFICA A ESTUDIO.....	89

3.2	RESUMEN HISTÓRICO	94
3.2.1	TRADICIÓN PIRÁTICA Y SU DESARROLLO EN EL GOLFO DE GUINEA	96
3.3	CAUSAS GENERALES Y FACTORES PARTICULARES DEL INCREMENTO ACTUAL	103
3.3.1	CAUSAS GENERALES	103
3.3.2	CAUSAS PARTICULARES.....	107
3.3.2.1	<i>Crisis en el Delta del Níger</i>	108
3.3.2.2	<i>Gestión económica</i>	117
3.3.2.3	<i>Causas propias de “Estados débiles”</i>	128
3.3.2.4	<i>Degradación del entorno natural</i>	135
3.3.2.5	<i>Otros factores generales importantes en la zona</i>	139
CAPÍTULO IV: ANÁLISIS DE LOS DATOS ESTADÍSTICOS SOBRE ATAQUES DE PIRATERÍA Y ROBO ARMADO EN EL GOLFO DE GUINEA. COMPARATIVA CON OTRAS LOCALIZACIONES		147
4.1	INTRODUCCIÓN	149
4.2	INFORMES SOBRE ATAQUES DE PIRATERÍA Y ROBO A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA BUQUES	150
4.2.1	INTRODUCCIÓN.....	150
4.2.2	LA IMO	152
4.2.3	EL ICC-IMB.....	155
4.3	DIFERENCIAS Y PROBLEMAS DE LOS INFORMES	157
4.3.1	DIVERGENCIAS EN LAS DEFINICIONES DE PIRATERÍA	157
4.3.2	ATAQUES EXCLUIDOS DE LOS INFORMES	161
4.3.3	OTROS ASPECTOS NEGATIVOS	171
4.4	ESTUDIO DEL NÚMERO DE ATAQUES EN LOS PAÍSES DEL GOLFO DE GUINEA Y COMPARATIVA CON OTROS ESCENARIOS AFRICANOS Y MUNDIALES	173
4.4.1	INTRODUCCIÓN.....	173
4.4.2	NIGERIA Y OTROS PAÍSES RIBEREÑOS DESDE LA PERSPECTIVA DEL GOLFO.....	175
4.4.3	NIGERIA Y EL GOLFO EN EL CONTEXTO AFRICANO Y MUNDIAL	184
CAPÍTULO V: CARACTERÍSTICAS, MODUS OPERANDI, OBJETIVOS Y LÍMITES MARÍTIMOS DE LOS ATAQUES ACAECIDOS EN EL GOLFO DE GUINEA: ESTUDIO DE LOS INFORMES REFERENTES A ESTOS ASPECTOS.....		197
5.1	INTRODUCCIÓN	199
5.2	CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES	201
5.2.1	ALTO GRADO DE VIOLENCIA.....	201

5.2.2	TOMA DE REHENES Y SECUESTRO DE TRIPULANTES CON INTENCIÓN DE RESCATE (<i>KIDNAP-FOR-RANSOM</i>).....	210
5.2.3	SECUESTRO DEL BUQUE PARA ROBO DE SU CARGA	219
5.2.4	OTROS RASGOS DESTACABLES	229
5.3	LOGÍSTICA Y ARMAMENTO	233
5.4	OBJETIVOS DE LOS ATAQUES.....	239
5.4.1	CONDICIÓN EN LA QUE SE ENCUENTRA EL BUQUE ATACADO	264
5.5	TIPOS DE <i>MODUS OPERANDI</i>	272
5.6	ÁREAS AZOTADAS POR ROBOS ARMADOS (ÁREAS PORTUARIAS Y AGUAS TERRITORIALES) Y ATAQUES DE PIRATERÍA (AGUAS INTERNACIONALES)..	286
5.6.1	ÁREAS PORTUARIAS (PUERTOS Y FONDEADEROS).....	291
5.6.2	AGUAS TERRITORIALES	299
5.6.3	AGUAS INTERNACIONALES (PIRATERÍA).....	304
CAPÍTULO VI: PIRATERÍA Y TERRORISMO MARÍTIMO.....		313
6.1	INTRODUCCIÓN.....	315
6.2	NORMATIVA SOBRE TERRORISMO MARÍTIMO.....	315
6.2.1	LA INTENCIÓN POLÍTICA EN LOS ATAQUES CONTRA BUQUES	315
6.2.2	CASOS REALES EXCLUIDOS DE LA DEFINICIÓN DE PIRATERÍA.....	334
6.2.3	EL CONVENIO SUA Y PROTOCOLO.....	342
6.2.3.1	<i>Otros Convenios</i>	347
6.3	FACTORES A FAVOR Y OBJETIVOS	352
6.4	PIRATAS DEL DELTA DEL NÍGER: FINANCIACIÓN DE GRUPOS ARMADOS Y REIVINDICACIÓN POLÍTICA	356
6.4.1	VÍNCULO ENTRE TERRORISMO MARÍTIMO Y PIRATERÍA.....	356
6.4.2	FINANCIACIÓN DEL ENTRAMADO PIRÁTICO DEL GOLFO DE GUINEA.....	361
6.4.3	INSURGENCIA.....	366
6.4.4	PROPÓSITOS PERSONAL VERSUS POLÍTICO: VÍNCULO PIRATAS-INSURGENTES	369
6.4.4.1	<i>Ataques con un claro propósito político</i>	381
CAPÍTULO VII: PREVENCIÓN, PROTECCIÓN Y COMBATE DE LA PIRATERÍA ...		385
7.1	INTRODUCCIÓN.....	387
7.2	ÁMBITO JURÍDICO	387
7.2.1	A NIVEL NACIONAL Y REGIONAL	389
7.2.1.1	<i>El Código Penal español</i>	390
7.2.2	A NIVEL INTERNACIONAL.....	394
7.2.2.1	<i>Resoluciones</i>	395
7.2.2.2	<i>Revisión del concepto internacional de piratería</i>	396

7.2.2.3	<i>La Jurisdicción Universal</i>	398
7.2.2.4	<i>Un Tribunal Penal Internacional “ad hoc” para la piratería</i>	401
7.2.2.5	<i>El recurso del SUA</i>	404
7.2.3	DESDE LA COOPERACIÓN.....	406
7.3	PREVENCIÓN Y PROTECCIÓN	410
7.3.1	PROTOCOLOS DE ACTUACIÓN DE LA IMO.....	412
7.3.1.1	<i>Recomendaciones y orientaciones con carácter general</i>	412
7.3.1.2	<i>Mejores prácticas de gestión para la protección contra la piratería con base en Somalia</i>	414
7.3.1.3	<i>Directrices exclusivas para el golfo de Guinea</i>	416
7.3.2	CÓDIGO ISPS.....	425
7.3.2.1	<i>Ayudas tecnológicas</i>	426
7.3.3	OTROS DISPOSITIVOS Y RECURSOS	427
7.3.4	INFRAESTRUCTURA ANTI-PIRATERÍA	432
7.3.4.1	<i>Creación de capacidad</i>	432
7.3.4.2	<i>Código de Conducta de Yaundé (2013)</i>	439
7.3.4.3	<i>Fuerzas Armadas (disuasión, represión y detención)</i>	440
7.4	CONTENCIÓN ARMADA	447
7.4.1	PROTECCIÓN ARMADA A BORDO DE LOS BUQUES.....	447
7.4.2	ESPECÍFICA PARA EL GOLFO	451
CAPÍTULO VIII: CONCLUSIONES		457
8.1	CONSIDERACIONES GENERALES.....	459
8.2	CONSIDERACIONES PARTICULARES	466
8.3	CONCLUSIONES FINALES	473
8.3.1	PROPUESTAS FINALES ORIENTADAS A MEJORAR LA SITUACIÓN.....	478
BIBLIOGRAFÍA		481
ANEXO A: TIPOS DE VIOLENCIA DESPLEGADOS POR LOS PIRATAS EN LOS PAÍSES DEL GOLFO DE GUINEA. PORCENTAJE REGIONAL Y GLOBAL		511
ANEXO B: ATAQUES COMETIDOS Y TENTATIVAS EN LOS PAÍSES DEL GOLFO DE GUINEA SEGÚN MODUS OPERANDI Y CONDICIÓN EN LA QUE SE ENCUENTRA EL BUQUE. COMPARATIVA MUNDIAL		515
ANEXO C: LISTADO DE ATAQUES COMETIDOS Y TENTATIVAS CONTRA LOS BUQUES EN EL GOLFO DE GUINEA (INFORMES ICC-IMB 2004-2016)		521

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1.1	<i>Pasos significativos en el proceso de elaboración de la Tesis Doctoral</i>	16
Figura 1.2	<i>Etapas en el proceso de elaboración de la Tesis Doctoral</i>	17
Figura 1.3	<i>Esquema secuencial y lógico de la investigación científica</i>	18
Figura 1.4	<i>Metodología empleada en la presente Tesis Doctoral</i>	20
Figura 1.5	<i>Desarrollo del bloque 2: “Informes sobre los ataques: análisis de los datos estadísticos sobre ataques de piratería y robo a mano armada”</i>	21
Figura 3.1	<i>Datos de los países ribereños del golfo de Guinea</i>	90
Figura 3.2	<i>Sección de la carta náutica “South Atlantic Ocean Northern Portion” (Carta del Almirantazgo británico n.º 4021)</i>	91
Figura 3.3	<i>Mapa político de Nigeria</i>	92
Figura 3.4	<i>Cronología de la piratería en el golfo de Guinea</i>	102
Figura 3.5	<i>Los cambios en el componente de derivación de la asignación de ingresos</i>	120
Figura 3.6	<i>Robo de crudo o derivados mediante perforación en oleoducto y trasbordo a mercantes</i>	125
Figura 3.7	<i>Vista de satélite de la península de Bakassi</i>	133
Figura 3.8	<i>Destastre ambiental en el delta del Níger</i>	137
Figura 3.9	<i>Vista de satélite del litoral del estado de Bayelsa (delta del Níger)</i>	140
Figura 4.1	<i>Diferencias numéricas anuales entre la IMO y el ICC-IMB sobre ataques de piratería y robos armados contra buques a nivel mundial durante dos décadas (1996-2015)</i>	160
Figura 4.2	<i>Ataques cometidos y tentativas contra buques en África occidental por franjas marítimas y comparación con el total mundial durante década y media (2001-2015)</i>	168
Figura 4.3	<i>Diferencias numéricas anuales entre la IMO y el ICC-IMB para África occidental y el golfo de Guinea respectivamente sobre ataques de piratería y robos armados contra buques durante dos décadas (1996-2015)</i>	174
Figura 4.4	<i>Evolución anual de los ataques de piratería y robo a mano armada contra buques registrados en los países del golfo de Guinea (1993-2016)</i>	176
Figura 4.5	<i>Distribución porcentual del total de ataques de piratería y robo a mano armada contra buques registrados en los países del golfo de Guinea (1993-2016)</i>	178
Figura 4.6	<i>Evolución de los ataques en puertos y fondeaderos del golfo de Guinea y distribución porcentual de cada uno dentro de su propio país y dentro del Golfo durante dieciséis años (2001-2016)</i>	183
Figura 4.7	<i>Número total y distribución porcentual de ataques en África oriental y occidental durante década y media (2001-2015) según franjas marítimas</i>	184
Figura 4.8	<i>Evolución de los veinte países más castigados por piratería y robos a mano armada contra buques en todo el mundo durante veinticuatro años (1993-2016)</i>	187
Figura 4.9	<i>Evolución de los ataques de piratería y robos armados contra buques atribuidos a piratas somalíes durante veinticuatro años (1993-2016)</i>	188
Figura 4.10	<i>Los diez países más afectados mundialmente por piratería y robos armados contra buques durante dos décadas (1997-2016) y en diversos intervalos de tiempo de esta muestra</i>	190
Figura 4.11	<i>Los veinticinco puertos y fondeaderos (con 3 o más ataques anuales) más azotados por ataques en todo el mundo durante dieciséis años (2001-2016) y en el último lustro de esta muestra</i>	193

Figura 4.12	Variación de los ataques de piratería y robos a mano armada contra buques en las regiones más afectadas a nivel mundial en comparación con los ataques atribuidos a piratas somalíes durante una década (2007-2016)	194
Figura 4.13	Variación de los ataques de piratería y robos a mano armada contra buques en las regiones más afectadas mundialmente durante veinticuatro años (1993-2016) y en diferentes intervalos de tiempo de esta muestra	195
Figura 4.14	Variación de los ataques de piratería y robo armado en las regiones más afectadas a nivel mundial comparativamente con aquellos atribuidos a piratas somalíes durante veinticuatro años (1993-2016) y en diferentes intervalos de tiempo de esta muestra	196
Figura 5.1	Tripulantes muertos en ataques de piratería y robo armado en el golfo de Guinea comparativamente al total mundial durante once años (2004-2014)	208
Figura 5.2	Tripulantes heridos en ataques de piratería y robo armado en el golfo de Guinea comparativamente al total mundial y porcentaje correspondiente durante once años (2004-2014)	210
Figura 5.3	Tipo de violencia en ataques de piratería y robo armado contra las tripulaciones en el golfo de Guinea durante once años (2004-2014)	211
Figura 5.4	Distribución de los tripulantes tomados como rehenes por países del golfo de Guinea durante once años (2004-2014)	214
Figura 5.5	Tripulantes secuestrados en ataques de piratería y robo armado en el golfo de Guinea comparativamente al total mundial y porcentaje correspondiente durante once años (2004-2014)	218
Figura 5.6	Tipo de buque secuestrado en el Golfo durante once años (2004-2014)	225
Figura 5.7	Lista de los buques secuestrados en el golfo de Guinea durante once años (2004-2014), daños recibidos y otras informaciones	229
Figura 5.8	Tipo de armas empleadas en ataques de piratería y robo armado contra las tripulaciones en el golfo de Guinea durante una década (2004-2013)	236
Figura 5.9	Ataques cometidos y tentativas con los porcentajes correspondientes por tipos de buques más atacados durante once años (2004-2014)	240
Figura 5.10	Foto del remolcador francés Bourbon Sagitta	242
Figura 5.11	Localización de los ataques de piratería y robo armado mientras realizan operaciones de trasbordo (STS) en el golfo de Guinea durante once años (2004-2014)	244
Figura 5.12	Tipos de buques atacados anualmente en el Golfo durante una década (2004-2013)	247
Figura 5.13	Tipos de buques que han sufrido algún ataque de piratería y robo armado en el golfo de Guinea durante una década (2004-2013)	249
Figura 5.14	Pabellones con más de tres ataques de piratería y robo armado acumulados en el golfo de Guinea durante una década (2004-2013)	250
Figura 5.15	Pabellones por tipos de buques con más de tres ataques cometidos o tentativas acumulados en el golfo de Guinea durante una década (2004-2013)	252
Figura 5.16	Pabellones con cuatro o más ataques acumulados durante una década (2004-2013) en el golfo de Guinea comparados a los respectivos a nivel mundial (porcentaje correspondiente)	255
Figura 5.17	Flota de los pabellones más atacados en el golfo de Guinea ordenados por toneladas peso muerto (TPM), distinguiendo diversos tipos de buques tanto por número como TPM con los porcentajes correspondientes en cada caso respecto a cada flota y a la mundial, a 1 de enero de 2014	257
Figura 5.18	Pabellones más atacados en el golfo de Guinea y en el mundo durante 2004-2013 comparados en la misma posición al lugar que ocuparía el país con la mayor flota inscrita y controlada, en número de buques y toneladas peso muerto (TPM), a 1 de enero de 2014 ..	258

Figura 5.19	<i>Ataques en el golfo de Guinea por la condición en la que se encuentra el buque atacado anualmente durante una década (2004-2013).....</i>	264
Figura 5.20	<i>Condición en la que se encuentra el buque atacado (cometido o tentativa) en el golfo de Guinea y resto del mundo (excluido el golfo) durante once años (2004-2014)</i>	265
Figura 5.21	<i>Porcentajes de ataques contra buques, en el golfo de Guinea frente al mundo (excluido el propio Golfo), en la diferente condición en que se encuentran durante once años (2004-2014).....</i>	266
Figura 5.22	<i>Porcentaje correspondiente a cada condición en la que se encuentra el buque atacado, separando ataques cometidos y tentativas, en el golfo de Guinea y resto del mundo (excluido el Golfo) durante once años (2004-2014)</i>	267
Figura 5.23	<i>Proporción de ataques cometidos frente a tentativas dentro de una misma condición en que se encuentra el buque atacado, en el golfo de Guinea y el resto del mundo (excluido el Golfo), durante once años (2004-2014).....</i>	267
Figura 5.24	<i>Condición en la que se encuentra el buque atacado por franjas marítimas anualmente durante una década (2004-2013).....</i>	269
Figura 5.25	<i>Valores y porcentajes totales de los ataques contra buques por la condición en la que se encuentra el buque atacado dentro de diferentes franjas marítimas en el golfo de Guinea durante una década (2004-2013).....</i>	270
Figura 5.26	<i>Relación del total de ataques, desde 2011 hasta 2013, teniendo en cuenta la luminosidad u oscuridad.....</i>	280
Figura 5.27	<i>Cifras de ataques dependiendo de la iluminación del sol y la luna en el momento que fueron ejecutados desde 2011 hasta 2013</i>	281
Figura 5.28	<i>Características de los ataques cometidos y tentativas en África occidental durante década y media (2001-2015)</i>	285
Figura 5.29	<i>Ataques en el golfo de Guinea por franjas marítimas anualmente durante una década (2004-2013).....</i>	287
Figura 5.30	<i>Porcentaje correspondiente a los ataques en el golfo de Guinea por franjas marítimas anualmente durante una década (2004-2013).....</i>	287
Figura 5.31	<i>Valores y porcentajes totales de los ataques contra buques por límites marítimos del golfo de Guinea durante una década (2004-2013), teniendo en cuenta la condición en la que se encuentra el buque atacado</i>	289
Figura 5.32	<i>Ataques cometidos e intentos de ataque por franjas marítimas del golfo de Guinea durante una década (2004-2013)</i>	290
Figura 5.33	<i>Ataques cometidos y tentativas así como el total de ambos en áreas portuarias comparados anualmente, durante una década (2004-2013), a los ataques (cometidos, tentativas y ambos) en todas las franjas marítimas del golfo de Guinea</i>	293
Figura 5.34	<i>Ataques en puertos y fondeaderos nigerianos relacionados con todos los ataques del país, durante dieciséis años (2001-2016)</i>	294
Figura 5.35	<i>Ataques cometidos y tentativas así como el total de ambos en aguas territoriales comparados anualmente, durante una década (2004-2013), al total de ataques en todas las franjas marítimas del golfo de Guinea</i>	300
Figura 5.36	<i>Ataques cometidos y tentativas en aguas internacionales, anualmente durante una década (2004-2013), así como el total de ambos comparado al total de ataques en todas las franjas marítimas del golfo de Guinea</i>	309
Figura 5.37	<i>Valores y porcentajes de los barcos secuestrados durante doce años (2004-2015) en diferentes franjas marítimas del golfo de Guinea</i>	310
Figura 6.1	<i>Ratificaciones del Convenio SUA 1988/2005 y Protocolos respectivos por parte de los países del golfo de Guinea</i>	347

<i>Figura 6.2</i>	<i>Causas que favorecen la piratería y el terrorismo marítimos</i>	<i>352</i>
<i>Figura 6.3</i>	<i>Explosión de una plataforma petrolera como consecuencia de un ataque de terrorismo marítimo</i>	<i>383</i>
<i>Figura 7.1</i>	<i>Organizaciones regionales firmantes de la Cumbre de Yaundé (junio 2013)</i>	<i>408</i>
<i>Figura 7.2</i>	<i>Alambre de espino extendido a la altura de la regala del costado de estribor del Algeciras Spirit en la Terminal Escravos (Delta del Níger-NG) a finales de 2015.....</i>	<i>421</i>
<i>Figura 7.3</i>	<i>Alambre de espino dispuesto de dos formas diferentes, con la posibilidad de abatirlo y liberando la ubicación de las escalas de práctico para acceder, si fuese necesario, al bote de rescate de babor del Algeciras Spirit en la Terminal Escravos (Delta del Níger-NG) a finales de 2015.....</i>	<i>422</i>
<i>Figura 7.4</i>	<i>Medida anti-pirata empleando agua a presión en un buque tanque</i>	<i>423</i>
<i>Figura 7.5</i>	<i>Bloqueo de puerta estanca, mediante sistema de barras o a través del tensor de cadena y ganchos de gavilán.....</i>	<i>424</i>
<i>Figura 7.6</i>	<i>Enrejado en escotillas o aberturas de evacuación y en escaleras exteriores.....</i>	<i>424</i>
<i>Figura 7.7</i>	<i>Cerca electrificada del sistema Secure-Ship</i>	<i>431</i>
<i>Figura 7.8</i>	<i>Convoy en Bonny River, 18 de enero de 2008.....</i>	<i>445</i>
<i>Figura 7.9</i>	<i>Milicianos fuertemente armados patrullan los ríos del delta del Níger en febrero de 2006.....</i>	<i>454</i>

ACRÓNIMOS¹

<u>A</u>	
AC	<i>App. Cases</i>
AIM	<i>Africa's Integrated Maritime Strategy (2050 AIM Strategy)</i>
AIS	<i>Automated Identification System</i>
AMACN	<i>Armed Robbery Against Ships (LLAR, MLAAR)</i> Asaltos a Mano Armada contra Navíos
APS	<i>Africa Partnership Station</i>
ASG	<i>Abu Sayyaf Group</i>
AU	<i>African Union</i>
UA	Unión Africana
AUC	<i>African Union Commission</i>
CUA	Comisión de la Unión Africana
(AU)PSC	<i>Peace and Security Council (of the African Union)</i>
<u>B</u>	
BRS	<i>Bergen Risk Solutions</i>
BMP	<i>Best Management Practices</i>
MPG	Mejores Prácticas de Gestión
<u>C</u>	
CCTV	<i>Closed Circuit Television</i>
CESEDEN	Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional
CFR	<i>Council on Foreign Relations</i>
CL	<i>Circular Letter</i>
CNA	<i>Centre for Naval Analysis</i>
CNCS	Centro Nacional de Coordinación de Salvamento

¹ A la hora de elaborar la lista de acrónimos se ha optado con carácter general utilizar el que se adopta en inglés debido a una inevitable mayor implantación. No obstante, ahí donde se ha estimado conveniente se ha empleado también el acrónimo o las siglas en castellano, en cuyo caso se ha colocado inmediatamente debajo del término anglosajón.

CoCD	<i>Code of Conduct of Djibuti</i> Código de Conducta de Yibuti
CoCY	<i>Code of Conduct of Yaounde</i> Código de Conducta de Yaundé
CPED	<i>Centre for Population and Environmental Development</i>
CRESMAC	<i>Regional Centre for Maritime Security in Central Africa</i> Centro Regional de Seguridad Marítima en África Central
CRIMGO	<i>Critical Maritime Routes in the Gulf of Guinea</i>
CRS	<i>Coast Radio Station</i> Estación Costera o Estación de Radio Costera
CSCAP	<i>The Council for Security Co-operation in the Asia Pacific</i>
CSS	<i>Centre for Strategic Studies</i>
C-TPAT	<i>Customs-Trade Partnership Against Terrorism</i>
<u>D</u>	
DC	<i>District Court</i>
DMPP	<i>Dalhousie Marine Piracy Project</i>
<u>E</u>	
ECCAS	<i>Economic Community of Central African States</i>
CEEAC	Comunidad Económica de los Estados de África Central
ECOWAS	<i>Economic Community of West African States</i>
CEDEAO	Comunidad Económica de los Estados de África Occidental
EEZ	<i>Economic Exclusive Zone</i>
ZEE	Zona Económica Exclusiva
EFCC	<i>Economic and Financial Crimes Commission</i>
EIDHR	<i>European Instrument for Democracy and Human Rights</i>
IEDDH	Iniciativa Europea para la Democracia y los Derechos Humanos
EUISS	<i>European Union Institute for Security Studies</i>
EUNAVFOR	<i>European Union-led Naval Force</i>
<u>F</u>	
FFRDC	<i>Federally Funded Research and Development Center</i>
FOI	<i>Swedish Defence Research Agency</i>

FPSO	<i>Floating Production Storage and Off-loading</i>
IFPAD	Instalaciones Flotantes de Producción , Almacenamiento y Descarga
FSO	<i>Floating Storage and Off-loading</i>
IFAD	Instalaciones Flotantes de Almacenamiento y Descarga
<u>G</u>	
GA	<i>General Assembly</i>
AG	Asamblea General
GAM	<i>Gerakan Aceh Merdeka</i>
GGC	<i>Gulf of Guinea Commission</i>
CGG	<i>Comisión del Golfo de Guinea</i>
GGESS	<i>Gulf of Guinea Energy Security and Strategy</i>
GGGF	<i>Gulf of Guinea Guard Force</i>
GIRHA	Grupo de Innovación de Recursos en Historia Antigua
GDP	<i>Gross Domestic Product</i>
PIB	(Índice de) Producto Interno (/Interior) Bruto
GMDSS	<i>Global Maritime Distress Safety System</i>
GoG	<i>Gulf of Guinea</i>
<u>H</u>	
HDI	<i>Human Development Index</i>
IDH	Índice de Desarrollo Humano
HoA	<i>Horn of Africa</i> "Cuerno de África"
HRA	<i>High Risk Area</i>
HSC	<i>High Seas Convention (1958)</i>
CGAM/CNUAM	Convención [Ginebra] de las Naciones Unidas sobre el Alta Mar Convención de las Naciones Unidas sobre el Alta Mar
<u>I</u>	
ICC	<i>International Chamber of Commerce</i>
CCI	Cámara de Comercio Internacional
ICC	<i>International Criminal Court</i>
TPI	Tribunal (o Corte) Penal Internacional
ICC	<i>Inter-regional Coordination Centre</i> Centro Interregional de Coordinación del golfo de Guinea

ICoC	<i>International Code of Conduct for Private Security Service Providers</i>
IDRC	<i>International Research and Development Centre</i>
IDSS	<i>Institute of Defence and Strategic Studies</i>
IEEE	Instituto Español de Estudios Estratégicos
IHO	<i>International Hydrographic Organization</i> Organización Hidrográfica Internacional
IIAS	<i>International Institute for Asian Studies</i>
IIS	<i>Institute of International Studies</i>
IISS	<i>The International Institute for Strategic Studies</i>
ILC	<i>International Law Commission / International Legal Committee</i> (Comisión de Derecho Internacional / Comité de Expertos de la Liga de las Naciones)
IMB	<i>International Maritime Bureau</i>
IMO	<i>International Maritime Organization</i>
OMI	Organización Marítima Internacional
IMS	<i>Integrated Maritime Strategy</i>
IMST	<i>International Maritime Security Trust</i>
INTERPOL/ICPO	<i>International Police/ International Criminal Police Organization</i> Organización Internacional de Policía Criminal
INTERTANKO	<i>The International Association of Independent Tanker Owners</i> Asociación Internacional de Armadores Independientes de Petroleros
IOCs	<i>International Oil Companies</i>
CPI	Compañías Petroleras Internacionales
ISEAS	<i>Institute of Southeast Asian Studies</i>
ISIS	<i>Institute for Strategic and International Studies</i>
ISPS Code Código PBIP	<i>Code on International Ship and Port Facility Security (2002)</i> Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias
IUU INDNR	<i>Illegal, Unreported and Unregulated fishing</i> Pesca ilegal, no Declarada y no Reglamentada

<i>IW</i>	<i>International Waters</i> Aguas Internacionales
<i>J</i>	
<i>JTF</i>	<i>Joint Task Force</i>
<i>FTC</i>	Fuerza (militar) de Tarea Conjunta
<i>L</i>	
<i>LLAR</i>	<i>Low-Level Armed Robbery</i>
<i>LPDMM</i>	Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante
<i>LRAD</i>	<i>Long Range Acoustic Device</i>
<i>LRIT</i>	<i>Long Range Identification and Tracking System</i> Sistema de Identificación y Seguimiento de Largo Alcance
<i>LTTE</i>	<i>Liberation Tigers of Tamil Eelam</i>
<i>TLET</i>	Tigres de Liberación del <i>Eelam Tamil</i>
<i>M</i>	
<i>MCHJ</i>	<i>Major Criminal Hijack</i>
<i>MIMA</i>	<i>Malaysian Institute of Maritime Affairs</i>
<i>MLAAR</i>	<i>Medium-Level Armed Assault and Robbery</i>
<i>MOSOP</i>	<i>Movement for the Survival of the Ogoni People</i>
<i>MoU</i>	<i>Memorandum of Understanding</i> Memorando de Entendimiento
<i>MOWCA</i>	<i>Maritime Organization for West and Central Africa</i>
<i>MPHRP</i>	<i>Maritime Piracy Humanitarian Response Programme</i>
<i>MSD</i>	<i>Maritime Safety Division</i>
<i>MSF</i>	<i>Maritime Security and Facilitation</i>
<i>MTISC</i>	<i>Maritime Trade Information Centre</i>
<i>N</i>	
<i>NAI</i>	<i>Nordic Africa Institute</i>
<i>NATO</i>	<i>North Atlantic Treaty Organisation</i>
<i>OTAN</i>	Organización del Tratado del Atlántico Norte
<i>NCAGS</i>	<i>Naval Cooperation and Guidance for Shipping</i>

NGO	<i>Non-Governmental Organization</i>
ONG	Organización no Gubernamental
NDPVF	<i>Niger Delta People's Volunteer Force</i>
NDV	<i>Niger Delta Vigilante</i>
NIMASA	<i>Nigerian Maritime Administration and Safety Agency</i>
NNPC	<i>Nigerian National Petroleum Corporation</i>
NSC	<i>NATO Shipping Centre</i>
<u>Q</u>	
<u>OBP</u>	<i>Oceans Beyond Piracy</i>
ONSA	Organización Nacional de Salvamento y Seguridad Marítima de los espacios Acuáticos de Venezuela
OPCs	<i>Oil Petroleum Companies</i>
ORF	<i>Observer Research Foundation</i>
OPEC	<i>Organisation of Petroleum Exporting Countries</i>
OSAC	<i>Overseas Security Advisory Council</i>
OUP	<i>Oxford University Press</i>
<u>P</u>	
<u>PA</u>	<i>Port Area</i> Área Portuaria
PCASP	<i>Privately Contracted Armed Security Personnel</i>
PPPA	Personal Privado de Protección Armada
PCC	<i>Patrol and Coastal Combatants</i>
PMSC	<i>Private Military Security Company</i>
PLO	<i>Palestine Liberation Organisation</i>
OLP	Organización para la Liberación Palestina
PRC	<i>Piracy Report Centre</i>
PSC	<i>Port State Control</i> Estado de Control del Puerto

R**RCC**
CCS**Research Coordination Centre**
Centro de Coordinación de Salvamento**ReCAAP****Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed
Robbery against Ships in Asia**
Acuerdo de Cooperación Regional para Combatir la Piratería y Robos a
Mano Armada contra los Buques en Asia**RECs****Regional Economic Communities****RI****Risk Intelligence****RMRCC****Regional Maritime Rescue Coordination Centre****RPC****Renta per Capita****S****SAR****Search and Rescue**
Servicio de Búsqueda y Salvamento**SC****Security Council****CS****Consejo de Seguridad****SOLAS****Security of Life at Sea Convention**
Convenio Internacional para la Salvaguarda de la Vida Humana en el
Mar**SPV****Suspected Pirate Vessel****SSAS****Ship Security Alert System**
Sistema de Alerta de Protección del Buque**STS****Ship to Ship (operations)**
Operaciones buque a buque o de aligeramiento**SUA****Convention for the Suppression of Unlawful Acts of Violence Against
the Safety of Maritime Navigation (1988).**
Convenio para la Represión de los Actos Ilícitos contra la Seguridad de
la Navegación Marítima**SUA Protocol****Protocol for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Fixed
Platforms Located on the Continental Shelf (1988/2005)**
Convenio o Protocolo para la Represión de los Actos Ilícitos contra las
Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental**T****TFG****Transitional Federal Government (Somalia)****GFT****Gobierno Federal Transitorio (Somalia)**

TNOCs	<i>Transnational Oil Companies</i>
TPI	Tribunal o Corte Penal Internacional
TW	<i>Territorial Waters</i>
MT	Mar Territorial
U	
UN(O)	<i>United Nations (Organization)</i>
(O)NU	(Organización) de las Naciones Unidas
UNCLOS/ LOSC	<i>United Nations Convention Law of the Sea (1982)/ Law of the Sea Convention</i>
CNUDM/ Convenmar	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar
UNCTAD	<i>United Nations Conference on Trade and Development</i>
UNDP	<i>United Nations Development Programme</i>
PNUD	Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo
UNOCA	<i>United Nations Office West and Central Africa</i>
ONUCA	Oficina de Naciones Unidas para África Central
UNODC	<i>United Nations Office on Drugs and Crime</i>
ONUDD	Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito
UNSC(R)	<i>United Nations Security Council (Resolution)</i>
UNTDC	<i>United Nations Trade and Development Convention</i>
CNUTD	Conferencia de las Naciones Unidas sobre Transporte y Desarrollo
USCG	<i>United States Coast Guard</i>
V	
VRA	<i>Voluntary Reporting Area</i>
VRS	<i>Voluntary Reporting Scheme</i>
W	
WAPIS	<i>West African Police Information System</i>
Y	
YB	<i>Year Book</i>
Z	
ZC	Zona Contigua

**CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO GENERAL DE LA
INVESTIGACIÓN**

1.1 INTRODUCCIÓN GENERAL

Los trabajos de análisis o de investigación suelen versar sobre un tema particular y se caracterizan por utilizar una documentación de alto rigor científico inédita o ya editada (estadísticas, textos, etc.); por consiguiente, siempre son fiables. Estos tipos de trabajos son los únicos legalmente admitidos para configurar una Tesis Doctoral.

Puede establecerse una tipología básica de trabajos de investigación:

- ⇒ **MONOGRAFÍAS:** Estudio elaborado de un tema, pero limitado en el espacio y en el tiempo.
- ⇒ **EDICIÓN DE TEXTO:** Confección de un texto, debidamente anotado y precedido de un estudio.
- ⇒ **COLECCIÓN DOCUMENTAL:** Recopilación de documentos acompañados de un estudio.
- ⇒ **RECENSIÓN CRÍTICA:** Resumen de un trabajo científico con valoración del mismo.

Los trabajos de síntesis se caracterizan por dar una visión de conjunto del tema, recurriendo a una bibliografía seleccionada, pero no a materiales de primera mano. Según la finalidad que se proponen, existen los siguientes tipos básicos de trabajos de síntesis:

- ⇒ **DIVULGACIÓN:** El objetivo primordial es dar a conocer un tema a no especialistas. Exige simplificar, generalizar y exponerlo con estilo sencillo y atractivo.
- ⇒ **DIDÁCTICO:** Exponer un tema de manera que pueda ser estudiado. La exposición no debe ser prolija ni estar cargada de detalles.
- ⇒ **CIENTÍFICO:** Desarrollar un tema con la mayor precisión y detalle.

Para desarrollar este primer apartado de matiz introductorio sobre la Investigación en el contexto general, se han seguido las pautas marcadas por el Catedrático David Romano, en su publicación “*Elementos y técnica del trabajo científico*” y el archivo documental existente en el Departamento de Ciencias de la Navegación y de la Tierra de la Universidad de A Coruña¹.

¹ Ahora, desde el 5 de abril de 2017, Departamento de Ciencias de la Navegación e Ingeniería Marina.

1.2 ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN ESPECÍFICA. ESTADO DEL CONOCIMIENTO EN MATERIA DE PIRATERÍA Y TERRORISMO MARÍTIMO

La piratería marítima constituye una de las prácticas más antiguas desarrolladas en la mar que introduce sus raíces en los orígenes de la navegación y, por tanto, del transporte marítimo. Ambas actividades se encuentran vinculadas de tal forma que llegan a confundirse en ciertos períodos. Entonces, es correcto afirmar que se tiene noción del comienzo de las actividades piráticas desde que el hombre aprende a navegar y conquista los mares. Así, desde el primer momento que el hombre considera al mar como un medio para transportar bienes y lograr fortuna, también existe otro que ve la oportunidad para arrebatárselos. Históricamente las civilizaciones más propensas a sufrir los ataques ostentaban un gran desarrollo comercial marítimo y fluvial, cuando no eran ellas mismas las que aprovechando los conocimientos en navegación adquiridos se dedicaban a prácticas piráticas. No hubo mar que no se encontrara invadido de piratas en busca de riquezas. Por otra parte, las comisiones y patentes de corso fueron una manera de regular la piratería para emplearla durante los conflictos bélicos con intención de mermar al enemigo.

En todo caso, las zonas con mayor actividad pirática coincidían con las de mayor tráfico de mercancías y de personas. Este escenario no difiere del que se encuentra en la actualidad en diversas zonas, también en el golfo de Guinea.

A pesar de que este delito existe desde que el hombre se aventura en las aguas y se inicia en el arte de navegar, los escenarios han variado y/o se han reactivado a lo largo de la historia por diferentes motivos que orbitan en torno a varios factores: unos obsoletos, otros fluctúan con el tiempo y los últimos propios de nuestros días. Este alarmante incremento de la piratería ha de entenderse bajo un conjunto de causas de índole económica, política, social, ambiental, étnica y religiosa que asolan a la región sub-sahariana.

Dentro de esta breve introducción histórica merece la pena hacer mención a diferentes secuestros internos de buques por motivos políticos y con intención de reclamar la atención internacional, los cuales pusieron de manifiesto las restricciones de la definición de piratería para acoger tales actos bajo sus preceptos. En este sentido, el caso del crucero italiano *Achille Lauro* (1985) secuestrado por miembros del *Frente de Liberación Palestino* en el Mediterráneo supuso un antes y un después en materia antiterrorista en la mar. Si bien es cierto no fue el primer ataque de este tipo, pues anteriormente ya se habían producido incidentes con idéntico

patrón, como el secuestro en aguas caribeñas de los también trasatlánticos *Santa María* (1961) –para protestar contra el régimen portugués y la situación de sus colonias– el *Anzoátegui* (1964) –por revolucionarios venezolanos que pretendían pedir asilo político– y el ferri *Avrasya* (1996) en el mar Negro –como protesta contra las acciones militares de Rusia en Chechenia–. Bajo ningún concepto se podrían considerar como episodios de piratería, aunque se reconociesen como tales en un primer momento, tal vez, más por conveniencia que por desconocimiento.

En esta línea, donde los episodios violentos a bordo de un buque carecen del preceptivo requisito de los “*dos buques*” para poder definirse como piratería, se encuentran los atentados contra buques por medio de la colocación de artefactos explosivos como en los episodios, entre otros, del *Rainbow Warrior* (1985) por los servicios de inteligencia franceses y del *Superferry 14* (2004) por *Abu Sayyaf Group*.

Tampoco entrarían dentro de tal consideración ataques brutales como el sufrido por el buque frigorífico español *Sierra Aránzazu* (1964) a manos de rápidas embarcaciones pilotadas por grupos anticastristas fuertemente armados o ataques mediante embarcaciones suicidas como sucedió contra el petrolero *Limburg* (2002) de pabellón francés o el destructor estadounidense *USS Cole* (2000) que, si bien presentan el requisito mencionado de los dos buques, no cumplen con otros que deben concurrir necesariamente de las restricciones: un “*propósito personal*” y “*alta mar*” (si bien en el primer caso, el mercante de la naviera *Marítima del Norte* sí cumplía con el hecho de que la posición estuviera fuera de aguas jurisdiccionales).

La importancia adquirida por la piratería y sus nuevos procedimientos en las últimas décadas conduce necesariamente al análisis de su definición con objetivo de comprobar su vigencia en el actual escenario marítimo internacional, diferenciándola de otros actos violentos acaecidos en el medio marítimo que a menudo se han querido equiparar a dicha figura.

Según el concepto jurídico, el mismo acto delictivo varía solo por la disparidad del lugar de comisión del ilícito, es decir, se hablaría de piratería si se produce en alta mar o de robo a mano armada contra buques si el delito se comete en aguas jurisdiccionales. También son fundamentales para que la denominación se mantenga intacta el propósito del acto delictivo o, entre otros aspectos, el número de barcos que intervienen (al menos dos) pudiendo así emerger otras definiciones como, por ejemplo, la para-piratería, piratería por analogía, terrorismo e insurgencia marítimos, etc.

La actividad pirática contemporánea nada tiene que ver con la de otras épocas donde podría encontrarse la versión más romántica del delito, que parecía desprender un halo de aventura e incluso libertad porque, entre otros aspectos, las ciencias náuticas estaban a “*años luz*” y,

además, la actividad proporcionaba cierta condición de apátrida a quienes la practicaban. Aunque el respeto con que contaba la actividad en otros tiempos puede compararse a la aceptación social de la que goza hoy en ciertas zonas paupérrimas o marginales, como la que se trata en esta tesis.

Por consiguiente, si existiese, se intentará desmembrar el vínculo entre piratas, insurgentes y terroristas marítimos. Si el nexo entre los perpetradores de estos delitos alcanzase proporciones considerables se podría colegir que realmente en ciertos casos se estaría ante una amenaza que se escapa de la noción de piratería porque, al fin y al cabo, el propósito del ataque dejaría de ser personal. En tal supuesto, ciñéndose siempre a la definición legal internacional de piratería, el delito caería fuera de su marco.

El desarrollo actual en tecnología que emplea satélites artificiales, armamentística, de telecomunicaciones, informática, etc., unido a las ventajas que aporta la legislación internacional vigente en materia de piratería, permite al posible criminal sopesar las consecuencias derivadas del binomio beneficio-riesgo de sus acciones delictivas. De esta manera, cuando convergen ciertos factores proclives para que la piratería surja o se reactive de nuevo, con la suficiente aceptación social y la fácil captación de “*mano de obra*”, las organizaciones criminales, terroristas, grupos armados e insurgentes no dudan en recurrir a este ilícito como un “*negocio*” muy lucrativo, que también puede aportar la financiación necesaria para otras de sus actividades delictivas, actuando directamente contra el transporte marítimo y singularmente, por las características de la región objeto de este estudio, contra la extracción de recursos y producción petrolera. Así, todos aquellos que conforman la plantilla de empresas navieras, tanto a bordo de mercantes u otro tipo de barco como remolcadores, pesqueros, etc., o de multinacionales petroleras destinados en instalaciones o plataformas son víctimas potenciales del *modus operandi* violento y, en algunos casos, letal utilizado por los criminales.

Acerca de los delincuentes marítimos mencionados no se ha disertado mucho en España. Desde el efímero ámbito mediático si se ha informado sobre la piratería a raíz de los secuestros llevados a cabo contra barcos españoles que faenaban en las pesquerías del Índico noroccidental, como consecuencia del descomunal repunte en las actividades de los criminales somalíes, y por los cuales, extra-oficialmente es posible que se pagase un rescate cuantioso. El influjo de la opinión pública también apresuró, entre otros factores, la reforma del Código Penal, donde se tipificó un delito más amplio porque el anterior delito de piratería, incomprensiblemente, había desaparecido de nuestra legislación en la reforma previa.

El problema que presentan la piratería y otros ilícitos violentos contra la seguridad de la navegación marítima ya ha sido tratado con un enfoque más bien jurídico, teniendo en cuenta,

esencialmente, las debilidades en que se sustenta la noción de piratería en el Derecho Internacional y como esta situación afecta enormemente a su persecución y a los procedimientos para perseguir a los presuntos piratas.

De igual modo, siendo conscientes de las restricciones que adopta la definición pirática a la hora de enfrentar y combatir la nueva amenaza que lleva manifestándose desde unas décadas atrás, se han llevado a cabo investigaciones para que los actos de mayor gravedad no queden impunes, buscando alternativas como, por ejemplo, el recurso del principio de justicia universal.

Asimismo, la tendencia de los últimos años, promovida por cierta “*psicosis*” para protegerse de los peligros que pueden acechar, ha incidido considerablemente en la puesta en marcha de normas para la protección marítima enfocadas sobre todo al sector del transporte por mar.

Además, la piratería marítima contemporánea ya ha sido tratada con el objetivo de que se comprenda mejor este fenómeno, si bien es cierto, desde el campo de la criminología y con un enfoque general o centrado en los fenómenos presentados en el Índico. En este sentido ha llamado la atención el terrorismo marítimo de la región caribeña y del sudeste asiático, pero existen muy pocas menciones a la fachada occidental africana.

Entre tanto, al dirigir la atención a la zona, que también es objeto de esta investigación, se han realizado análisis críticos basados, por una parte, en la protección marítima específicamente del golfo de Guinea, por ejemplo, acerca de la “*securitization*” de la piratería o de las estrategias integradas para mitigar el desafío que supone esta amenaza; por otra parte, se han tratado las consecuencias económicas de la piratería sub-sahariana. Incluso se han llevado a cabo estudios sobre la política petrolera, en el campo de las humanidades desde la perspectiva de la historia ambiental, centrándose en las luchas entre grupos étnicos minoritarios, multinacionales petrolíferas y gobiernos nacionales. Sin duda alguna, todos son asuntos que influyen notablemente en la problemática situación que manifiesta el delta del Níger.

1.3 PROBLEMÁTICA DE LA INVESTIGACIÓN EN EL ÁMBITO DE LAS “ESCUELAS DE NÁUTICA” VINCULADAS A LA UNIVERSIDAD

En el marco general de las Universidades Españolas, cabe destacar la insuficiencia de medios, tanto físicos como humanos, para acometer cualquier tipo de investigación reglada y eficaz. Por lo que se refiere a los medios físicos, cabe enfatizar la escasez de recursos económicos disponibles.

La integración tardía de las Escuelas de Marina Civil en la Universidad ha supuesto un hándicap para el desarrollo y la investigación en España de todos aquellos temas relacionados con la Marina Mercante, quedando siempre relegados a la importación de Tecnología y conocimientos sobre la misma.

Resulta relevante en este sentido, la extraordinaria aportación del *Departamento de Enerxía e Propulsión Mariña de la Universidad de A Coruña*, donde se han potenciado los diversos programas de Doctorado, por medio de los cursos de tercer ciclo a los que se unió el *Departamento de Ciencias de la Navegación y de la Tierra* con claro enfoque hacia las materias náuticas.

Es de esperar que, de la colaboración con otras Universidades y Centros Especializados, surjan programas-concierto de Investigación. En este sentido y más particularmente las nuevas formas de violencia en la mar requieren mayor atención, sintiendo la necesidad de profundizar en las causas que generan estos fenómenos y el problema asociado que presentan en la protección marítima –afectando a marinos de múltiples nacionalidades, debido al carácter cada vez más globalizado adquirido por el transporte marítimo actual– que debe superar las limitaciones en diversos campos. Para un mejor conocimiento de los problemas de índole socio-política, aunque intervengan más factores, que ponen en riesgo la vida de aquellos que desempeñan sus funciones en el medio marino, como la piratería y el terrorismo marítimo, debe recurrirse al rigor de la investigación científica que aportará una visión precisa y objetiva sobre la materia y las posibilidades para solucionarlos. De esta manera esta alternativa ha de afianzarse como una buena herramienta que fundamenta la base para alcanzar un grado mayor de eficiencia y eficacia en el combate de ambos fenómenos.

Así pues en este terreno, se estima que deberían surgir unas nuevas vías de colaboración que permitieran contar con unas líneas de investigación que terminen implantando y mejorando día a día una materia acerca de las amenazas actuales en el ámbito marítimo, siendo una tarea que por el momento no se ha emprendido (a excepción de la asignatura opcional sobre piratería en cursos de postgrado) y cuya necesidad parece incuestionable dado el desconocimiento que existe sobre un asunto de importancia capital que puede incluso salvaguardar la integridad de las tripulaciones en áreas de máximo riesgo.

Leedy anota en su completa introducción acerca de la escritura de problemas de investigación: “*La declaración del problema de investigación debe implicar que, para la resolución del mismo, será requerido el pensamiento por parte del investigador*”².

² P. LEEDY, *Practical Research: Planning and Design*, 4th ed., New York, Macmillan, 1989, p. 61.

1.4 HIPÓTESIS DE PARTIDA

La piratería marítima ha adquirido una importancia relevante en los últimos años, un ejemplo de ello lo representa el golfo de Guinea que se ha tornado, en la segunda década del s. XXI, el escenario de mayor auge pirático en África y el más peligroso del mundo si se valora la agresividad y consecuencias de los ataques, tanto físicas o psíquicas como económicas.

Además, la cercanía geográfica, la ausencia de “*cuellos de botella*” para el transporte marítimo y, sobre todo, la calidad de los crudos dulces y ligeros de la región, la convierten en una zona estratégica para los intereses de nuestro país en materia de seguridad energética. La interdependencia económica con el Golfo se estructura en torno a las exportaciones españolas de bienes (experimentando un impulso desde el comienzo de la crisis económica, así crecieron entre 2007 y 2012 a una tasa anual superior al 14 %, muy por encima del 3,7 % que han seguido las exportaciones al resto del mundo) y sus importaciones de recursos naturales (los países de la zona son suministradores importantes de este tipo de recursos). España se ha centrado últimamente más en Nigeria, paradójicamente, para sustituir a otros suministradores de crudo con mayores problemas (según datos actualizados a enero de 2015, la Unión Europea fue el destino del 45% de las exportaciones nigerianas, el 9 % tuvo como destino España, y la mayor región importadora del crudo nigeriano; respecto al gas natural importado, el 23 % y 11 % respectivamente).

El estado actual de las investigaciones acerca de la problemática de la piratería del golfo de Guinea no ha tenido un tratamiento específico e individualizado en España, aspecto que se estima que deviene particularmente necesario por los motivos expuestos en el párrafo anterior.

Partiendo de las bases establecidas, la presente investigación se orienta en el sentido de elaborar una propuesta fundamentada acerca de las causas particulares que generan el incremento de ataques en el golfo de Guinea, así como los propósitos tanto inmediatos como finales que motivan los actos violentos en la mar.

Es necesario planificar una actuación generalizada en el marco general del estado del conocimiento en un séxtuple sentido:

- ⇒ Llevar a cabo un análisis crítico de la evolución de la piratería desde un punto de vista histórico y estado actual del fenómeno.
- ⇒ Realizar un estudio de las definiciones de piratería, robo armado en la mar, terrorismo e insurgencia marítima. El estudio teórico llevado a cabo con carácter

previo resultó imprescindible para poder realizar un análisis crítico que permitiera comprender, identificar y clasificar adecuadamente diversos actos violentos en la mar.

- ⇒ Una descripción pormenorizada de una base referencial actualizada acerca de los ataques de los fenómenos mencionados y como se presentan en diversas zonas. En definitiva, se trata de llevar a cabo, con carácter previo, un amplio análisis crítico de la evolución y el estado actual de los actos violentos en la mar que interesan a esta investigación.
- ⇒ Llevar a cabo un análisis pormenorizado del fenómeno pirático mediante el estudio detallado de una cantidad muy significativa de casos reales empleando informes sobre los ataques. Previamente se evaluarán las ventajas e inconvenientes de recurrir a tales informes en base a unos criterios lógicos y objetivos. Asimismo, se establecerán unas pautas generales a nivel constructivo, a la luz de las informaciones, que sirvan de base de referencia para caracterizar al tipo de delincuente y su *modus operandi*.
- ⇒ Se aportará información basada en el análisis profundo de los datos estadísticos sobre los ataques en el Golfo, comparándolos continental y mundialmente, con el objetivo de que permitan contextualizar la magnitud de la amenaza en diversas esferas; así como, investigar la extensión, el alcance y la evolución del problema en la zona.
- ⇒ Dejar sentados unos razonamientos objetivos de valoración basados en unos criterios que se estiman los más lógicos y razonables teniendo en cuenta el estado actual del conocimiento en materia de piratería y terrorismo marítimo.

Es necesario, por lo tanto, el establecimiento de una base conceptual adecuada al objeto de impulsar la nueva orientación. Para ello es preciso caracterizar totalmente el comportamiento de los diversos factores que intervienen analizando su influencia y sometiendo el conjunto a un contraste real que comprenda los casos más representativos.

El análisis de la problemática en profundidad, abarcando todos los factores que configuran e interactúan entre sí en el despliegue de los actos ilegales y violentos en la mar, deja palpable la controversia sobre cuál es el delito que realmente se comete a tenor del derecho interno de los países donde acaecen los incidentes y la normativa internacional vigente sobre la materia.

Los delitos en la mar se hallan en permanente evolución, ya sea por la continuidad con la que se suceden las innovaciones tecnológicas, el desarrollo del crimen organizado internacional e incluso de los movimientos insurgentes o terroristas que desenvuelven sus operaciones en este medio; ya por la propia mutabilidad del transporte marítimo o del sector extractivo pesquero o de producción petrolífera, consideración que condujo a estimar la conveniencia de centrar la investigación sobre esta materia con la intención de ofrecer una visión actualizada sobre la misma. Dada la trascendencia del tema, se ha adoptado como foco central de la Tesis: “*La piratería marítima en el Golfo de Guinea: el conflicto del Delta del Níger como detonante de su génesis y evolución*”.

1.5 LOS OBJETIVOS

1.5.1 INTRODUCCIÓN

Un tema de investigación debe colmar totalmente las necesidades, exigencias y deseos del investigador, para ello es el más indicado para realizar la elección, que debe recaer en aspectos específicos y en problemáticas concretas. Los principales factores subjetivos que han intervenido en el proceso de elección son el interés personal y la preparación o aptitud. En cuanto a los factores objetivos, hay que considerar los medios bibliográficos y en especial las posibilidades de acceso a la documentación o las fuentes en general. Entre los factores subjetivos cabe destacar que el doctorando contaba previamente con la siguiente experiencia relacionada con la materia objeto de la investigación que se propuso como contenido principal de la Tesis:

A nivel formativo:

- Dos cursos de formación para la obtención del certificado de “Oficial de Protección del Buque”³ y “Oficial de Protección de la Compañía”⁴ impartidos por el COMME del 7 al 9 y del 9 al 11 de noviembre de 2005 respectivamente.
- La asignatura de “A piratería na mar: análise da situación actual nas zonas de maior risco no mundo” (6 c.) del *Mestrado Universitario en Enxeñaría Marítima* (Especialidade en Investigación e Innovación) cursada en la

³ Conforme a los cap. del SOLAS XI-1 y XI-2, Código ISPS, arts. A y B, y el curso IMO modelo 3.19. Registro de Certificado n.º 682/2005.

⁴ Conforme a los cap. del SOLAS XI-1 y XI-2, Código ISPS, arts. A y B, y el curso IMO modelo 3.20. Registro de Certificado n.º 659/2005.

ETSNM de A Coruña (UDC), impartida por el Capitán de la MM. Santiago Iglesias Baniela, superada en el curso académico 2010-11.

A nivel de experiencia investigadora: *Traballo Fin de Mestrado* (Proyecto, 12 c.) acerca de la piratería en Somalia y titulado “*Piratería de nuestros tiempos*” (tutor Santiago Iglesias Baniela) defendido el 13 de julio de 2011 en la ETSNM de A Coruña (UDC).

A nivel de experiencia profesional: navegación por zonas de alto riesgo de piratería y terrorismo marítimo como, por ejemplo, el golfo de Guinea –recalando en los puertos de Abiyán (Costa de Marfil) y Tema (Ghana), con descargas que se prolongaron varios días–, el mar Rojo y los golfos de Adén y Pérsico a bordo de los buques frigoríficos *Sierra Nava* y *Sierra Nieves* como alumno de puente en una campaña continuada de más de ocho meses en 2006; así como, una escala en el muelle y rada de Nuadibú (Mauritania) durante 17 días en abril de 2010 (donde la amenaza terrorista estaba muy presente e incluso se llegó a activar el nivel 2 –reforzado– del Código ISPS) a bordo del buque de Cooperación Pesquera *Intermares* como Primer Oficial de puente.

1.5.2 JUSTIFICACIÓN Y CONCRECIÓN

Actualmente en España, los delitos de piratería, robo armado, terrorismo e insurgencia marítimos no han tenido demasiada atención. No existiendo ningún trabajo publicado que se refiera específicamente al tema objeto de la investigación abordada en esta tesis, se estimó oportuno formular la propuesta para llevar a cabo una investigación sobre esta materia que, partiendo desde una primera fase teórica, se asentó finalmente en diversos informes que narran los hechos de los ataques acaecidos contra buques en el golfo de Guinea. De esta manera, el análisis del fenómeno pirático que se presenta en la zona, supuesto que constituye, a juicio de este estudio, el de mayor peligrosidad y consecuencias sin parangón en el momento actual es el que requiere con necesidad y premura más investigación.

Por este motivo, siendo además unánimemente reconocido que los actos violentos e ilícitos en la mar constituyen una de las amenazas mayores a la protección de los marinos, se ha llevado a cabo un trabajo de investigación consistente en valorar los actos violentos en la mar del Golfo y vías fluviales del Delta del Níger e identificar el tipo de ilícito con el objetivo de averiguar si realmente se cumplen los requisitos para tipificarse como piratería, según la vigente noción legal internacional y consuetudinaria.

Las bases de esta investigación están fundamentadas, por tanto, en la realidad (o, al menos, en uno de los posibles métodos que se acercan a ella), a través, por un lado, de un análisis de los datos estadísticos procedentes de los casos reales denunciados que han sido recopilados por diferentes organizaciones. No solo para contextualizar la amenaza y vislumbrar su alcance, además, también con la modesta intención de que la disposición, distribución y relación elaborada entre los datos estadísticos pueda servir como base práctica o apoyo para quién acerca de esta región necesite acceder o busque cifras sobre los ataques u otras informaciones relacionadas, que divulgan aquellas organizaciones en sus informes, facilitándole el trabajo.

Por otro, un agrupamiento de las características y procedimientos empleados por los perpetradores en la ejecución de los ataques respectivos con el objetivo de diferenciar las posibles clases de delincuentes. En este sentido se materializó la oportunidad de poder valorar la importancia de la piratería marítima tanto desde el punto de vista teórico como desde los casos reales.

Simultáneamente con un estudio completo de las causas generales y particulares que promueven los ataques, se trata de indagar y valorar si emergen argumentos, mediante la confluencia espacio-temporal de ambos estudios, que clarifiquen o expliquen el incremento de los ataques en el Golfo. Deste este modo, se pretende alcanzar las líneas idóneas para reducir de la mejor manera posible los diversos factores que generan la piratería y terrorismo marítimos. Comprendiendo los auténticos propósitos, el *modus operandi* y características de los piratas, se logra minimizar la amenaza que representan porque se pueden preparar con mayor conocimiento y disposición medidas más eficientes y eficaces, dependiendo de cada caso y situación y ponerlas al alcance del trabajador en la mar para ayudarlo a prevenir, contener o enfrentar a este criminal tan particular.

En esta tesis se había previsto inicialmente llevar a cabo la investigación sobre la piratería en Nigeria, como así fue, aunque no únicamente. Sin embargo, la consciencia de la importancia, tanto desde el punto de vista teórico como bajo el aspecto pragmático, de situar mejor el escenario, contextualizándolo y agrupándolo con más unidades que responden a un enclave geo-político definido, evidenció la necesidad de incorporar una serie de países ribereños aumentando las aguas bajo la franja marítima de la ZEE (alta mar a efectos de piratería) donde podrían caer ataques más alejados de la costa. Si bien los ataques eran escasos al inicio de la pesquisa sucedió todo lo contrario en la parte final, recogiendo así la reciente tendencia en el despliegue de los ataques de los piratas nigerianos y su expansión por las aguas del golfo de Guinea.

Por tanto, la decisión –sugerida por el Director de la Tesis– resultó finalmente oportuna, así el hecho ha contribuido a dotar de mayor transversalidad y trascendencia la panorámica de la región, ampliándose de este modo el ámbito de la investigación.

Queda pues delimitado el lugar y el propósito de estudio e investigación de esta tesis sobre piratería marítima en la doble vertiente teórica y lo que la experiencia ha permitido transmitir.

Se espera que, por su interés, este trabajo sirva como fuente de referencia para futuras investigaciones que permitan avanzar en una mayor comprensión del fenómeno, todo ello con el objetivo de diagnosticar mejor el problema para aportar soluciones más adecuadas.

1.6 LA METODOLOGÍA

1.6.1 EL PROCESO GENERAL DE ELABORACIÓN

A sabiendas de que las fuentes se encontraban localizables y eran manejables, así como, el cuadro metodológico de la investigación también estaba al alcance de la experiencia del doctorando que realiza este estudio, se eligió el tema libremente de acuerdo a sus intereses, vocación y a que contaba, muy afortunadamente (debido a la dificultad de encontrar directores de tesis, y además, que estuviesen versados en la materia), con el compromiso del que se concebía el Director de Tesis más capacitado para ello (como así se demostró durante todo el proceso de doctorado).

Se optó entonces por realizar una intensificación programada de la lectura de monografías y bibliografía. Para lo cual se acometió una profunda búsqueda de la documentación relativa al tema, substancialmente, mediante consultas en la red informática, de diversos sitios de organizaciones, instituciones y organismos especializados en la materia o, simplemente, del ámbito marítimo o de otro campo que ha tratado el asunto. También, el fondo bibliográfico existente en las bibliotecas de la UDC proporcionó una pequeña parte de las referencias. Esta tarea ha permitido referenciar la investigación y poner de manifiesto un estado actual del conocimiento aceptablemente documentado.

Tras su lectura y análisis se iba constituyendo una bibliografía preliminar, fichando los artículos, organizando resúmenes, coordinando ideas y estableciendo los criterios de selección de la información. Dado que la llegada de la documentación era dispar, fue preciso realizar una primera criba para seleccionar y descartar aquella información que no guardaba una relación afín, o bien no presentaba un contenido de interés específico.

Posteriormente se confeccionaron fichas referenciales bibliográficas y se prepararon aquellos artículos de interés que se encontraban adscritos al texto.

Todas las fases de la investigación han quedado anotadas en un diario, ya que desde que fue analizado el primer texto hasta que se concluyó el último, se han ordenado de forma cronológica y temática, en carpetas independientes, con lo cual se ha configurado un bloque compacto fácilmente reproducible.

Una vez realizada la totalidad de la “*marcha bibliográfica*”, se procedió al estudio detenido de los textos, transcribiendo lo esencial de los mismos, traduciendo los extranjeros, completando las fichas bibliográficas y caracterizando las fuentes, configurando de cada autor (investigador) las fuentes directas, para disponer de dos tipos de referencias: directas e indirectas. En este sentido el cometido ha sido laborioso ya que prácticamente toda la información existente está disponible en inglés.

Antes de acometer la ejecución del proyecto, una vez informado acerca de la verificación de la validez de su hipótesis previa⁵, el doctorando procedió al establecimiento de esta y se dedicó a la búsqueda de los bloques temáticos precisos para realizar la labor de análisis. Las líneas seguidas para configurar tales bloques están en relación directa con los objetivos a lograr.

Tras elaborar los bloques temáticos y caracterizar los entronques básicos, se procedió a elaborar el bloque central individualizado de la investigación.

Con los resultados obtenidos, se pudieron obtener las primeras conclusiones y se comenzó a redactar el texto definitivo. En los dos gráficos que se muestran a continuación, se indican esquemáticamente los pasos más significativos y las etapas del proceso de elaboración de la presente tesis.

⁵ Como bien aconseja Umberto ECO en *Cómo se hace una tesis: Técnicas y procedimientos de estudio, investigación y escritura* [1982], Lucía BARANDA y Alberto CLAVERÍA IBÁÑEZ (trad.), Gedisa, 2014, ISBN 9788497848602, p. 37, col. Biblioteca de educación: Herramientas universitarias, vol. 7.

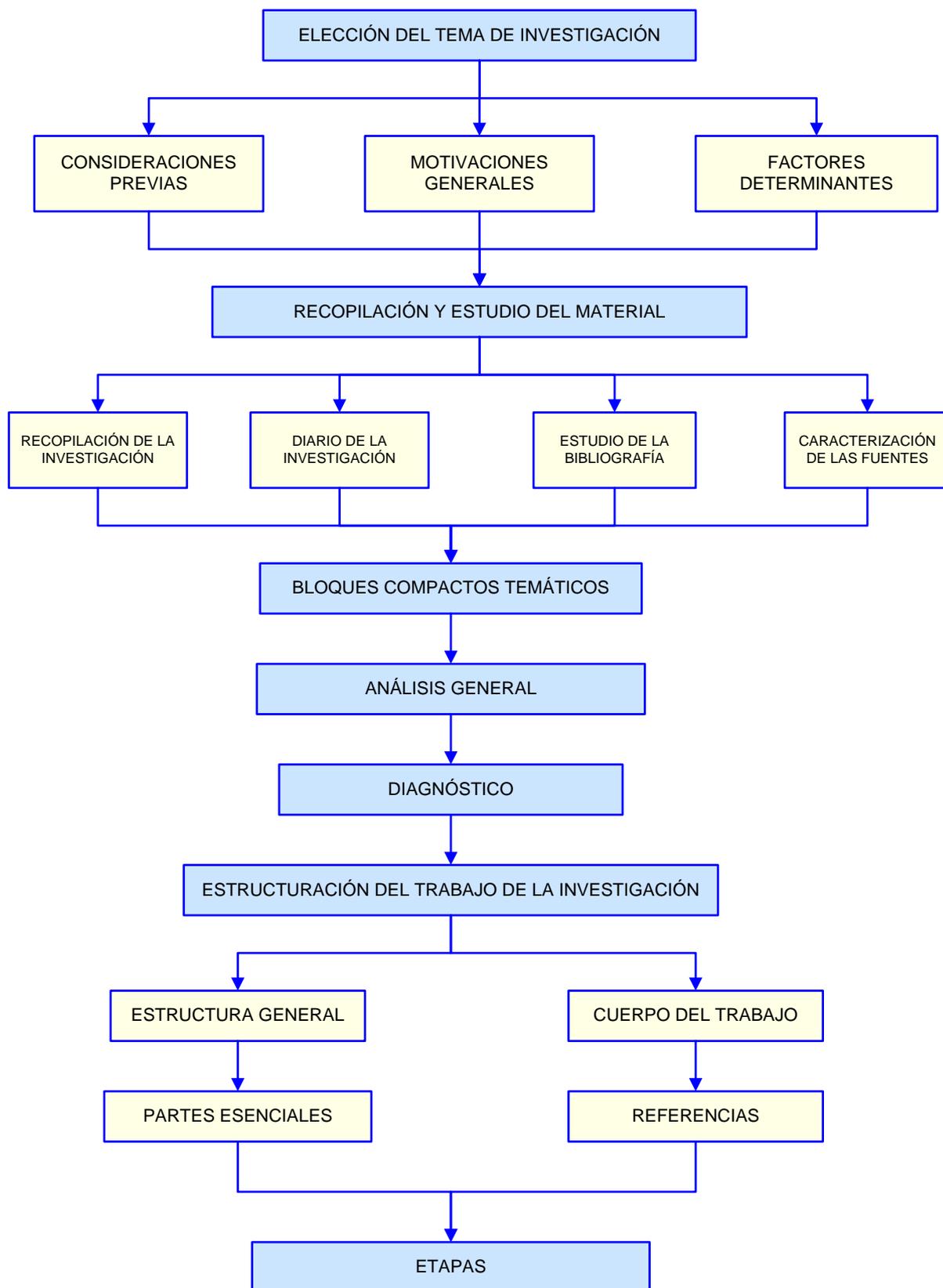


Figura 1.1 Pasos significativos en el proceso de elaboración de la Tesis Doctoral

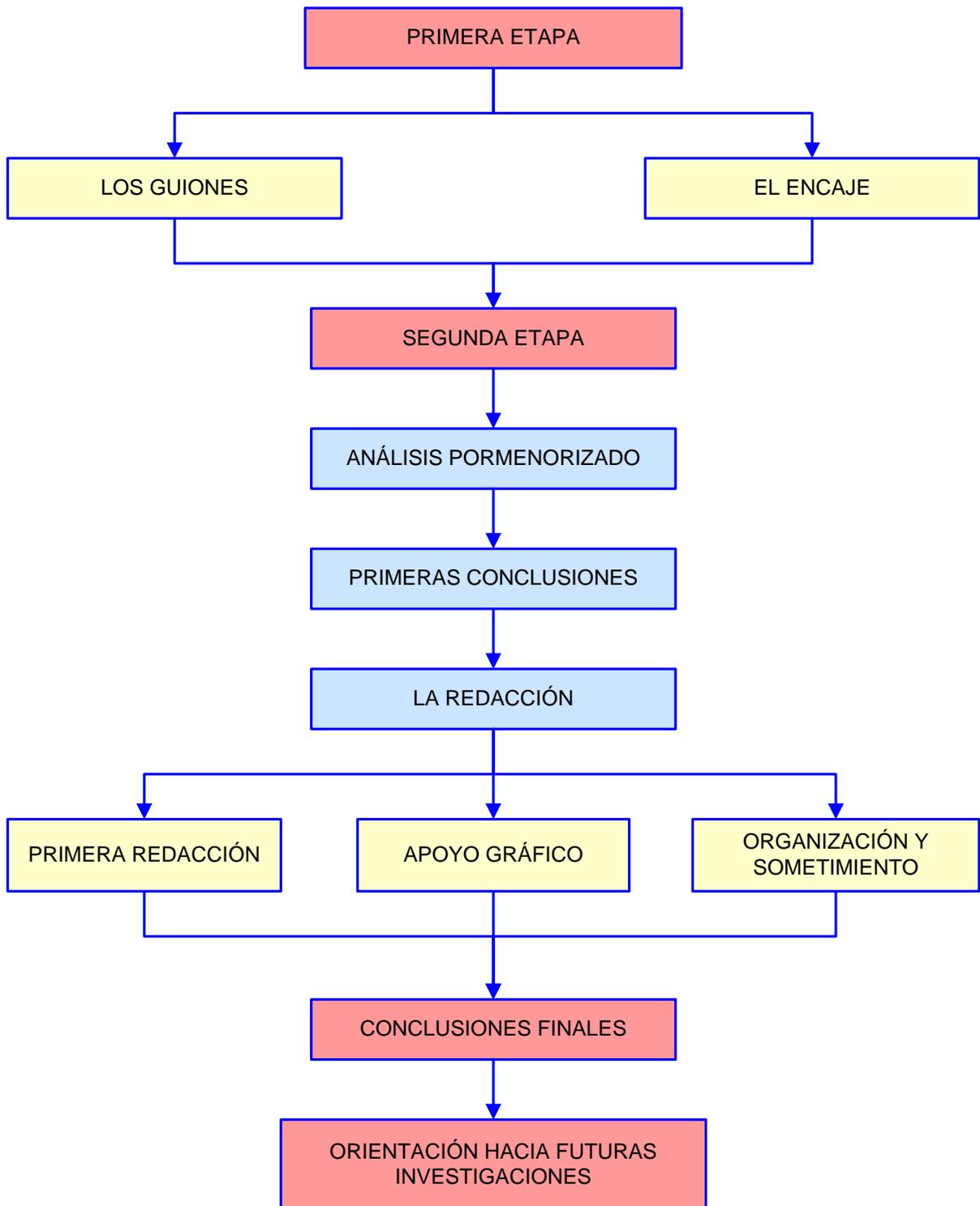


Figura 1.2 Etapas en el proceso de elaboración de la Tesis Doctoral

1.6.2 LA IMPLANTACIÓN DE UNA METODOLOGÍA OPERATIVA

La investigación científica, desde Galileo y Newton, ha seguido el esquema secuencial y lógico:

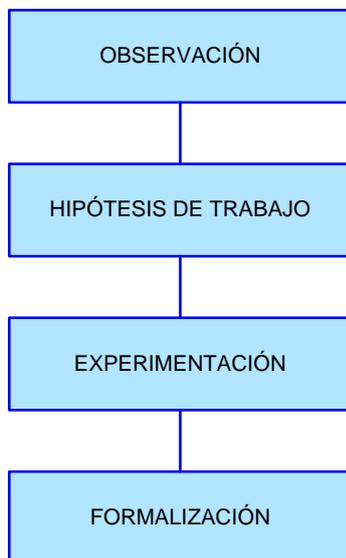


Figura 1.3 Esquema secuencial y lógico de la investigación científica

La interacción entre SUJETO (investigador) y OBJETO (fenómeno investigado) necesita la presencia de los mecanismos de transmisión adecuados que, en parte, hipotecan el valor global del conocimiento.

La implantación de una correcta metodología, como elemento guía en el trabajo científico, es la primera labor del investigador, configurando de esta forma el marco soporte durante todo el proceso.

El contenido de la presente investigación precisaba de un soporte metodológico operativo, capaz de orientar el proceso por los cauces necesarios para constituir y establecer las conclusiones finales.

La metodología utilizada en la presente Tesis Doctoral, y que en forma esquemática se reproduce en el gráfico adjunto, presupone el establecimiento compacto de tres bloques cerrados pero interactivos entre sí. El primero es teórico y referencial y en él se vuelca todo el conocimiento necesario para el enganche posterior. En la base referencial así configurada se estructuran las herramientas de la piratería y terrorismo marítimo en el más amplio de los sentidos, por medio de un estudio detallado de los diferentes tipos de piratas y terroristas.

El segundo bloque está orientado a analizar los datos estadísticos de los informes recopilados sobre casos reales de ataques a buques, así como las características de estos al

estimar que es necesario conocer con carácter previo el elemento objeto (el pirata) que se va a investigar en un intento de sentar las bases para poder llegar a una propuesta fundamentada de conocer los propósitos que lo motivan a delinquir. Resulta importante destacar que los análisis que se realizan resultan de un compendio de la información existente en la actualidad sobre la materia por las dos organizaciones más importantes que tradicionalmente llevan ocupándose de tal menester: la Organización Marítima Internacional (IMO) y de la Oficina Marítima Internacional (ICC-IMB).

Las cifras acerca de los episodios de piratería y robo a mano armada contra los buques en la mar, y otros aspectos relacionados, se han dispuesto y distribuido en diversas tablas y representaciones gráficas a través de la herramienta informática de cálculo *Microsoft Excel 2016*. Se ha pretendido de esta manera ofrecer una visión instantánea y panorámica de la evolución sufrida por el fenómeno pirático y sus características más relevantes en cifras, porcentajes y otros datos de interés, para que contribuya a facilitar la comprensión de una muestra considerable de años. De este modo se dispone de más elementos de juicio y de la posibilidad de contrastar de alguna manera la teoría con la práctica.

El tercer bloque analiza cómo las nuevas formas de violencia ilícita en la mar han desbordado la noción de piratería bajo su marco normativo a nivel internacional y, por tanto, este ha visto anulada su capacidad de respuesta para hacer frente a la nueva realidad que representa la amenaza de estos delitos.

A partir de los resultados obtenidos, se establecen las conclusiones en las que se elaboran propuestas fundamentadas orientadas a mejorar la situación.

En el gráfico de la siguiente figura, se muestra esquemáticamente y con carácter general la metodología empleada en la elaboración de la presente tesis.

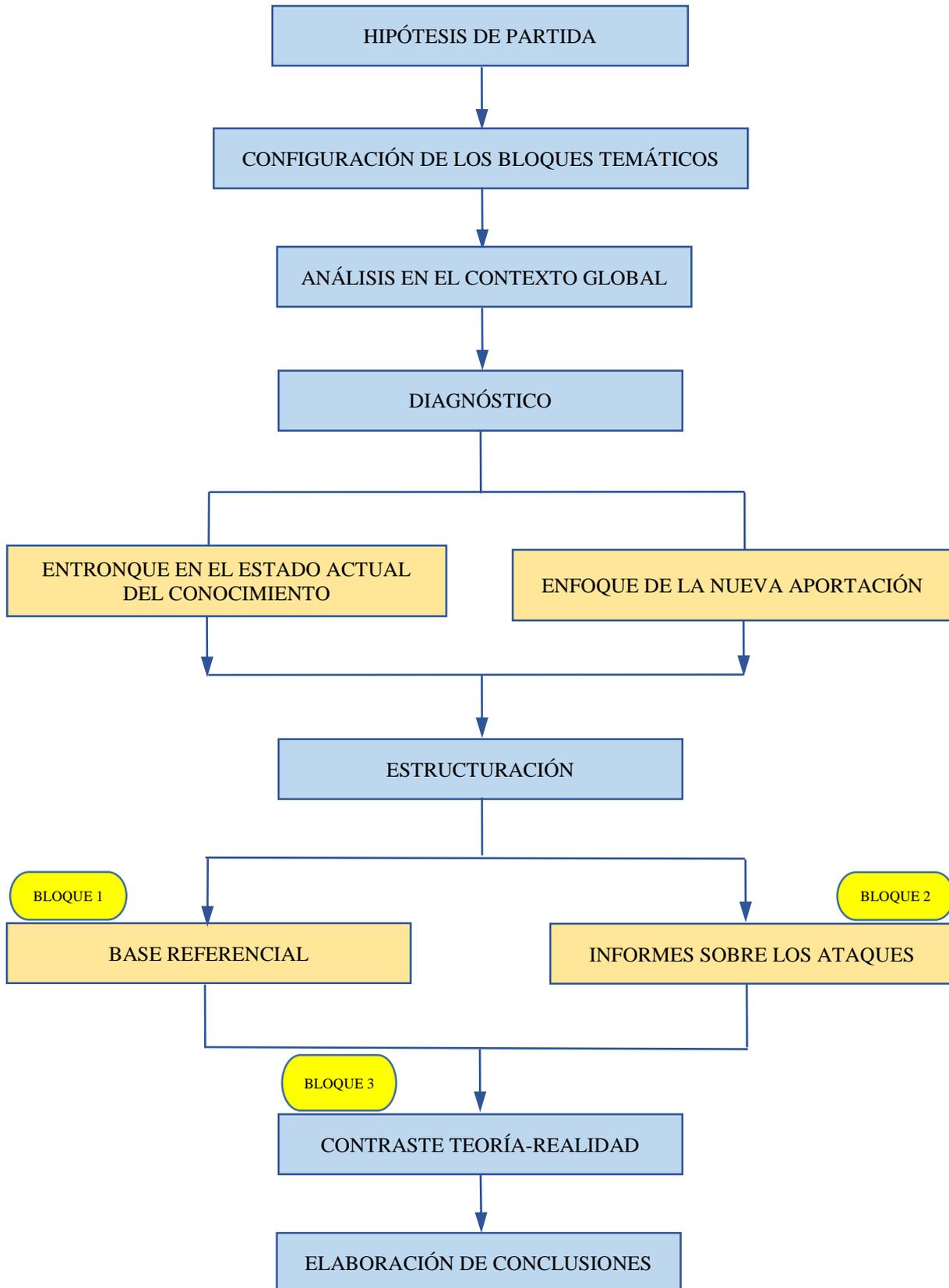


Figura 1.4 Metodología empleada en la presente Tesis Doctoral

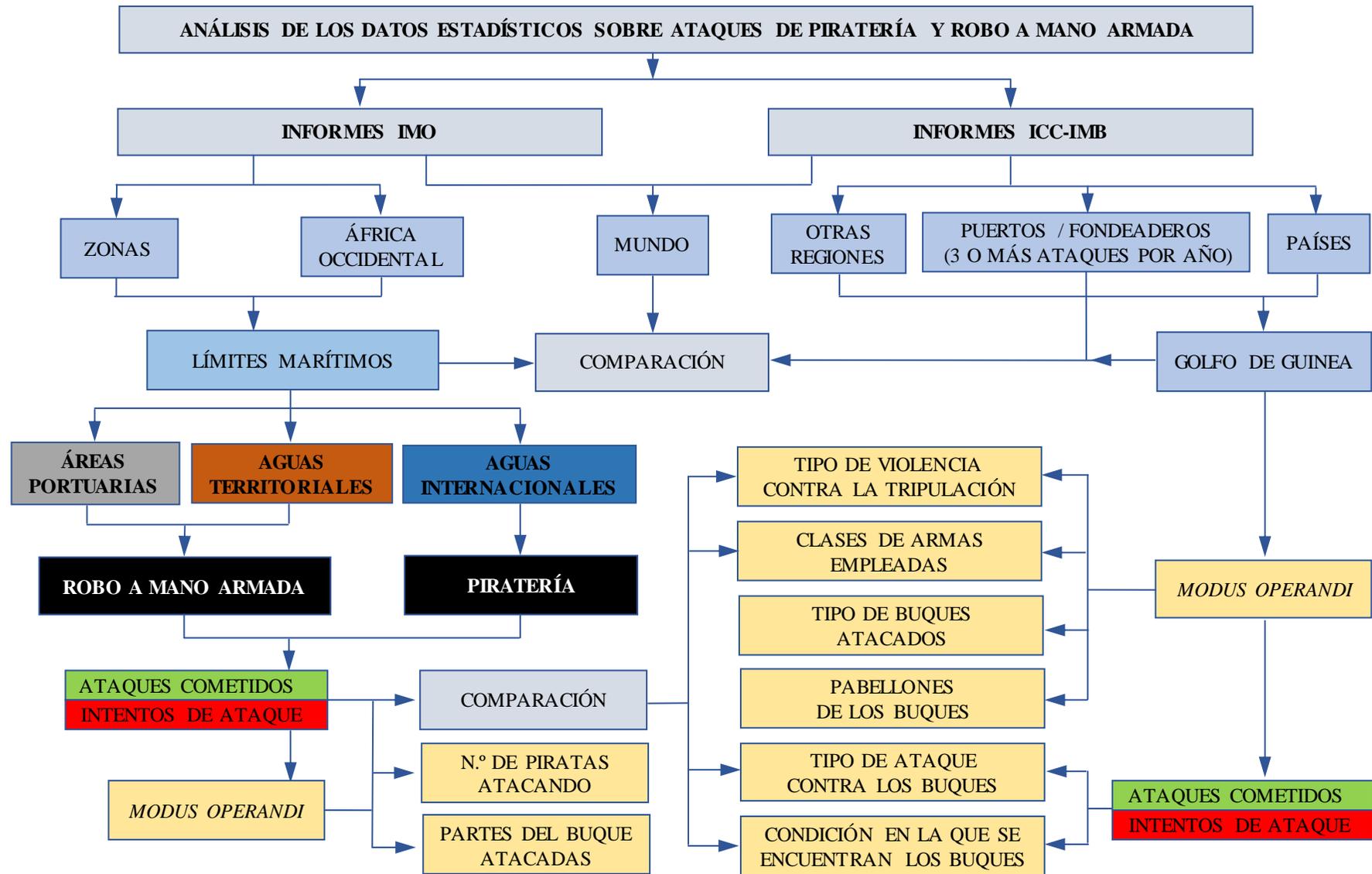


Figura 1.5 Desarrollo del bloque 2: “Informes sobre los ataques: análisis de los datos estadísticos sobre ataques de piratería y robo a mano armada”

1.6.3 CONCRECIÓN METODOLÓGICA

En los siguientes capítulos se determina la estructura de la presente investigación objeto de la tesis y de cuyo contenido se desprende la metodología que se ha seguido específicamente en su desarrollo:

Capítulo I: Planteamiento general de la investigación

En este capítulo, cuyo contenido pretende ser únicamente una presentación general de la tesis, se aborda el marco referencial en el que queda acotada la investigación, analizando aspectos tales como los antecedentes y la situación actual en materia de piratería y terrorismo marítimo; los objetivos que se tratan de conseguir y su justificación y finalmente la metodología que se ha seguido a la hora de llevar a cabo la tarea investigadora.

Capítulo II: Piratería marítima a lo largo de historia. Concepto y tipificación en el Derecho Marítimo Internacional

Lo que se pretende en este capítulo es reflexionar sobre el ejercicio de la piratería marítima desde un punto de vista teórico abordando de modo breve su génesis y evolución histórica. Asimismo, partiendo del principio de libertad en los mares se destaca que la asignación del mar constituye una quilla en la cual se asienta todo el fundamento de lo que es propio o ajeno en cuanto a jurisdicción de las aguas a las que se refiere.

Este principio se considera el origen del Derecho Marítimo Internacional dentro del cual se regula, a través del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS), el vigente marco legislativo sobre piratería. Con todo, se trata de sentar las bases que permitan más tarde exponer de modo fundamentado las decisiones adoptadas para llevar a cabo la investigación ante las distintas opciones que se presenten a la hora de calificar actos violentos en la mar.

Capítulo III: Demarcación geográfica. Causas generales y particulares del incremento de la piratería actual

Es indudable que comprender el problema de la mejor manera posible requiere necesariamente estudiar sus causas y el contexto donde se producen

para estar en disposición de proponer las soluciones que puedan ser más eficaces en la difícil tarea de combatirlo. Por ello se identificarán y analizarán los factores que propician la piratería tanto a nivel mundial (aquellos compartidos por diversos puntos calientes del globo) como específicos de la región geográfica a estudio previamente demarcada y presentada.

Capítulo IV: Análisis de los datos estadísticos sobre ataques de piratería y robo armado en el golfo de Guinea. Comparativa con otras localizaciones

Mediante el análisis del número de ataques que ofrecen las dos organizaciones más importantes sobre la materia en sus informes periódicos respectivos –fundamentados en definiciones distintas del delito, una con fines estadísticos, la otra acorde a la ley internacional–, se pretende ofrecer una panorámica del alcance del fenómeno por países del golfo de Guinea confrontándolo con el problema que generan los piratas somalíes en el “*cuerno*” del continente, así como la parte de África occidental frente a la oriental, y la relevancia de cada localización no solo en el ámbito continental sino también a nivel global distinguiendo puertos, países y zonas.

Capítulo V: Características, *modus operandi*, objetivos y límites marítimos de los ataques acaecidos en el golfo de Guinea: Estudio de los informes referentes a estos aspectos

Para afrontar una amenaza es necesario delimitarla. De esta manera resulta esencial conocer el arquetipo del pirata y su manera especial de operar para saber cuál es el fin que se propone, siendo este el motivo por el que se estima que constituye un complemento imprescindible el abordar un extenso capítulo que permita conocer en profundidad sus características. Siendo la piratería del golfo de Guinea el fenómeno objeto de investigación, es en consecuencia al pirata de la zona al que se dedica este capítulo, sobre todo, al peligroso pirata nigeriano pues constituye el ejemplo más representativo, sin olvidar los de otras nacionalidades.

Los estudios recaen sobre el perfil del pirata recurriendo a la bibliografía vinculada a este delincuente particular, entre los cuales se distinguen diferentes clases. Asimismo, a través de un análisis pormenorizado de los

informes que proporcionan más información acerca de los ataques y una recopilación de diversos datos sobre los mismos, se extrae el *modus operandi*, las preferencias (miembros del equipo de asalto, tipo de violencia, armas empleadas, etc.) y las víctimas (tipo y condición del buque y locales a bordo atacados, consecuencias para la tripulación, etc.); así como su eficacia, comparando los ataques cometidos y las tentativas bajo diferentes criterios (por condición de los buques atacados y/o franjas marítimas donde se producen). En definitiva, se trata de saber quién, cómo, cuándo y dónde ataca.

Capítulo VI: Piratería y terrorismo marítimo

Se trata del capítulo clave de esta investigación que pretende distinguir piratería y terrorismo marítimo. Para ello se confrontan ambos, así como se refleja la singularidad de la piratería del delta del Níger y la complejidad para determinar, en ciertos casos, el tipo penal que se plantea. Las razones de esta dificultad residen en el hecho de que la piratería en la zona puede difuminarse por la confluencia de diferentes propósitos que motivan los ataques y otros crímenes perpetrados en la mar. Además se analizan posibles vínculos de los piratas o el crimen organizado que, a su vez, recurre a este colectivo de delincuentes marinos o se valen por sí mismos para secuestrar buques tanque cargados con productos derivados del petróleo para venta de una parte de su carga en el mercado negro y/o el secuestro de tripulaciones (muy raramente de buques) para solicitar un rescate. Lo mismo puede decirse de la insurgencia presente en la zona que emplea estos procedimientos como una fuente de financiación para la causa o ¿simplemente, es una forma de lucro más?

Entonces para lograr discernir el ilícito que se trata en cada caso, se profundiza en el análisis de las particularidades de los actos ilegales y violentos contra los buques que nos influyen (robo armado, piratería, insurgencia y terrorismo marítimos) y las definiciones respectivas e incluso una breve descripción del fenómeno de la insurgencia.

Capítulo VII: Prevención, protección y combate

Cabe tener presente que el aspecto jurídico constituye una herramienta disuasoria, si resulta efectiva, en la represión, persecución y enjuiciamiento

de aquellos que recurren a la piratería en cualquier superficie del globo. Es por ello que se analizarán las disposiciones que rigen sobre estas cuestiones. Dado el nuevo rumbo que han adquirido los actos violentos en la mar, ha de estudiarse si la noción de piratería resulta efectiva y, en caso contrario, qué puede hacerse para suplir este vacío.

También conviene demostrar la importancia de la cooperación, en diversas competencias, entre los países con interés en mantener un espacio marítimo seguro.

Más directamente, de cara a los trabajadores del mar, se describirán ciertos mecanismos de protección cuya implementación pudiera ser más eficaz en la zona a estudio, tomando en consideración tanto la posición como la condición de los buques y sin dejar de lado la experiencia resultante.

Capítulo VIII: Conclusiones

En este capítulo se especifican y detallan las conclusiones que se derivan del trabajo de investigación abordado. Mediante unas consideraciones previas sobre la piratería desde una perspectiva global, así como otras particulares del fenómeno en el golfo de Guinea, se abordan las conclusiones finales y, como colofón de la propia investigación, se plantean propuestas orientadas a mejorar la situación.

CAPÍTULO II: PIRATERÍA MARÍTIMA A LO LARGO DE LA HISTORIA. CONCEPTO Y TIPIFICACIÓN EN EL DERECHO MARÍTIMO INTERNACIONAL

2.1 PIRATERÍA MARÍTIMA A LO LARGO DE LA HISTORIA

2.1.1 ORIGEN ETIMOLÓGICO

La procedencia del vocablo pirata genera discrepancias, derivadas de las diversas traducciones e interpretaciones del griego antiguo y el griego moderno¹, pero se pueden encontrar referencias ya en las inscripciones asirias, caldeas o cretenses².

Según el diccionario de la Real Academia Española (RAE), la voz pirata viene del latín *pirāta*, que proviene de *peiraton*, que en latino clásico es la transliteración³ de la voz griega *πειρατής* (*peiratés*)⁴, derivado de *πειρᾶν* (*peirân*) “atacar, asaltar”⁵. Siguiendo otras fuentes, estaría compuesta por *πειρα*, -ας (*peira*), significando “prueba”⁶; a su vez procede del verbo *πειραω* (*peiraoo*) que significa “esforzarse”, “tratar de” e “intentar la fortuna en las aventuras”⁷.

Otra interpretación etimológica de la palabra, que discrepa de las raíces griegas, promulga que su origen etimológico es el fonema latino *tapira*, atribuyéndole de este modo cualidades pirotécnicas, pues a su vez proviene del griego *pyros* (fuego). Quizás, emanada de los amotinamientos en alta mar que concluían con la quema de la embarcación para eliminar todo rastro de indicios o pruebas incriminatorias e impedir la identificación de los agresores⁸.

¹ “La piratería en el derecho internacional venezolano” [en línea], *ClubEnsayos.com*, 25 de abril de 2012. Disponible en: <https://www.clubensayos.com> (último acceso 17 de febrero de 2016).

² José Manuel SOBRINO HEREDIA, “Piratería y terrorismo en el mar”, en *Cursos de Derecho Internacional y Relaciones Internacionales de Vitoria-Gasteiz*, Universidad del País Vasco, Bilbao, 2009, 81-147, p. 89. También disponible [en PDF] en: <http://www.ehu.es> (último acceso 8 de diciembre de 2013).

³ Juan Cristóbal SANZ FERNÁNDEZ, “Marco jurídico actual de la piratería: un antiguo delito del Derecho Internacional del Mar”, *Revista Tribuna Internacional* (Santiago de Chile), 2013, 2(4), 9-32, p. 11. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es> (último acceso 14 de febrero de 2013).

⁴ Según el profesor Ormerod, la palabra es de aparición relativamente tardía en Grecia, pues no es posible encontrarla con anterioridad al s. IV a. C., siendo otra palabra más habitual hasta esa fecha. Henry A. ORMEROD, *Piracy in the ancient world: an essay in the Mediterranean history*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1997, p. 59. Edición según la publicación original de 1924 publicada por la University of Liverpool Press.

⁵ En su tercera acepción califica a: “la persona que, junto con otras de igual condición, se dedica al abordaje de barcos en el mar para robar”. Ver RAE, *Diccionario de la lengua española*, versión electrónica de la 23.ª ed., s. v. “pirata”. Disponible en: <http://dle.rae.es> (último acceso 13 de febrero de 2016).

⁶ Para Guiroy, *peira* significa: ‘intento, experiencia’; y deduce el significado de piratería: “encontrar suerte en el mar”. La palabra también está relacionada con el término *peril*. En las fuentes de los siglos XVII y XVIII la palabra se traduce como *pyrata*. Sin embargo, el término no se refiere exclusivamente al robo cometido en la mar. Ver Pilar GUIROY, “Piratería” [en línea], *Linkmesh.com*. Disponible en: <http://www.linkmesh.com> (último acceso 19 de febrero de 2016).

⁷ SOBRINO HEREDIA, *loc. cit.* Ver también, “Piratería”, *Wikipedia, la enciclopedia libre* [en línea], Fundación Wikimedia [actualizado 2 de mayo de 2016]. Disponible en: <https://es.wikipedia.org> (último acceso 4 de mayo de 2016).

⁸ “La piratería en el derecho internacional venezolano”, *loc. cit.*

Respecto a quién emplea por primera vez el vocablo “*piratería*”, cabe citar a Rubin que atribuye al historiador romano Diodoro Sículo (ca. 60 a. C.) tal consideración cuando éste se refiere a las comunidades griegas que asaltaban a los pueblos costeros del Mediterráneo durante la República Romana⁹.

La avenencia de los académicos es plena acerca del sentido más amplio que abarcaba la palabra antigua frente a la actual¹⁰ recogida tanto por el diccionario de la RAE como por la legislación española e incluso internacionalmente fuera del marco normativo¹¹.

2.1.2 LA CUNA DE LA PIRATERÍA

La cara norte de la península de Omán bañada por el golfo Pérsico alberga un litoral bajo y recortado conocido entre los marinos desde hace cientos de años como la temida *Costa de los Piratas*¹². El entorno alberga los primeros fletes marítimos, alrededor del año 5000 a. C.¹³, cuando en los albores del transporte los árabes de Omán, pescadores que logran desarrollar con el tiempo conocimientos de construcción naval y navegación, se aventuran en largas travesías por alta mar regresando desde las Indias con mercancías. Esto constituye una prueba de que los

⁹ Alfred P. RUBIN, “Piracy” in *Encyclopedia of public international law*, Rudolf BENHARDT (ed.), t. III, Ámsterdam, Elsevier, 1997, 1036-1039, p. 1036. Cit. por FERNÁNDEZ SANZ, *loc. cit.*

¹⁰ Tal característica ya era señalada por el profesor Ormerod (1924) que comparaba las palabras antiguas que hacían referencia a la piratería con la acepción de la palabra *pirate* en la legislación inglesa vigente. Véase también otra definición en ORMEROD, *op. cit.* p. 60.

¹¹ Respecto a la acepción de la RAE véase p. 85. La tipificación en el Código Penal español se trata brevemente en el epígrafe 7.2.1.1 *El Código Penal español*. Respecto al concepto pirático desde un enfoque global véase 2.3 *Definición legal internacional vigente y otros conceptos*.

¹² La ubicación es descrita por Philip Gosse bajo el punto de vista de un marino que se aproxima al estrecho de Ormuz desde el golfo de Omán, observando así por babor la citada costa que se extiende aproximadamente 150 millas. Ver Philip GOSSE, *The History of Piracy*, originally pub. 1932, Mineola (NY), Dover Publications, 2007, p. 253, ISBN 978-0-486-46183-0 [digitalizada 2006]. Reimp. íntegra de la pub. original en London/New York, Longmans/Green de 1932. De esta obra existen, al menos, dos ediciones en español que llevan por título: *Historia de la piratería*; una trad. por Lino NOVÁS CALVO, Renacimiento, Sevilla, 2008, col. Isla de la Tortuga y otra ed. de 1946 digitalizada [2008], Biblioteca Virtual Antorcha [en línea]. Disponible en: <http://www.antorcha.net> (último acceso 7 de enero de 2016). También disponible [en PDF] en: <https://doscenturiasymasalla.files.wordpress.com> (último acceso 7 de enero de 2016).

En esta línea, Cuenca expone que: “*Los angostos pasos de Ormuz y los más de doscientos kilómetros de lo que se conocería como Costa de los Piratas, desde la península de Qatar a la frontera con Omán, eran lugares privilegiados para la práctica de la piratería. Con sus estrechas calas, bancos de arena y azotada en invierno por tormentas de arena y terroríficos vendavales cuando aúlla el shamall por el norte*”. Ver Luis Alberto de CUENCA, “La piratería en la antigüedad grecorromana”, *Cuadernos hispanoamericanos* (Madrid), 1991, n.º 488, 37-48, p. 39. Disponible en: <http://bibliotecadigital.aecid.es> (último acceso 4 de abril de 2010).

¹³ La datación se basa en las inscripciones descubiertas en los monumentos de Nínive, en Babilonia y Egipto, que mencionaban este tráfico. Ver GOSSE, *op. cit.*, p. 253.

orígenes de la piratería marítima se encuentran ligados a los de la propia navegación¹⁴. El vínculo entre ambas es tal que llegan a confundirse en algún periodo de la historia¹⁵.

Cuatro milenios más tarde los pobladores de la actual capital omaní (Mascate) comerciaban con ciudades chinas¹⁶ (como Cantón) y habían fundado establecimientos comerciales más alejados todavía (Java, Sumatra y Siam). Las mercancías se transbordaban al llegar al país y después remontaban el golfo Pérsico y el río Éufrates hasta Babilonia¹⁷. Aquí entran en escena los fenicios que traían de Oriente joyas, especias y sedas, transportándolas en caravanas a través del desierto (a veces, se las arrebataban a sus proveedores) en busca de sus puertos, desde los cuales se distribuían a las ciudades del Egeo y, más al oeste, a ambas orillas mediterráneas¹⁸.

Los primeros asentamientos de la Fenicia histórica datan del 3000 a. C., localizados sobre una estrecha franja costera desde el Monte Carmelo (frontera sur del actual Líbano) hasta Ugarit. Se atribuyen a los semitas cananeos que dejaron de darle la espalda al mar y por obligación se dedicaron a él pues el relieve montañoso carecía de fertilidad para dedicarse a la agricultura¹⁹. Pronto se dan cuenta de que su pericia para las faenas marítimas supera a las terrestres, convirtiéndose en auténticos expertos de empresas piráticas a bordo de sus

¹⁴ Gosse relaciona claramente el comienzo de las dos actividades, reflejándolo de la siguiente manera: “*These waters were probably the cradle of navigation and, as a natural consequence, of piracy*”. *Ibid.* Asimismo Masiá: “*Las aguas de los golfos de Omán y Pérsico han sido seguramente una de las cunas de la navegación y, por consiguiente, también de la piratería*”. Ver Ángeles MASIÁ DE ROS, *Historia General de la Piratería*, 2ª ed., Mateu, Barcelona, 1959, p. 581. Esta autora también incluye las aguas del Mediterráneo entre las primeras que fueron surcadas por naves primitivas y consecuentemente por piratas: “*Las aguas del golfo de Pérsico y del mar de Omán, posiblemente de las primeras que fueron surcadas por las primitivas naves, lo mismo que el Mediterráneo, son cuna de la piratería*”. *Ibid.*, p. 127.

¹⁵ En la Grecia clásica Heródoto de Halicarnaso (484-425 a. C.) trataba conceptualmente con idénticos significados los términos: navegante, comerciante marítimo, pirata y guerrero. Ver HERÓDOTO DE HALICARNASO, *Los nueve libros de la Historia*, Bartolomé POU (trad.), *elaleph.com* (ed.) [en línea], 2006, *passim*. Disponible en: <http://www.ebooksbrasil.org> (último acceso 7 de enero de 2016). También disponible [en PDF] en: <http://biblio3.url.edu.gt> (último acceso 7 de enero de 2016).

Ya en la edad contemporánea se temía que la libertad de comercio en tiempo de guerra podía traer consigo consecuencias peligrosas y se recordaba la expresión que el escritor alemán Goethe (1749-1832) puso en boca de su personaje Mefistófenes: “*La guerra, el comercio y la piratería son una trinidad inseparable*”. Ver A.W. HEFFTER, *Derecho Internacional Público de Europa*, G. LIZARRAGA (trad.), Madrid, Librería de Victoriano Suarez Jacometrezo, 1875, p. 540. Disponible en: <http://cdigital.dgb.uanl.mx> (último acceso 14 de enero de 2016).

¹⁶ Del mismo modo que los árabes del Mar Rojo y los fenicios, los chinos ya practicaban la piratería antes de que cualquier documento histórico lo probase. Por otra parte, los documentos del Imperio Celeste se remontan en el tiempo más que los de otros países. En los archivos de Pekín se conservan relatos escritos muchos siglos atrás sobre piratas que infestaban las bahías y los ríos de la costa de China. Ver GOSSE, *op. cit.*, p. 265.

¹⁷ *Ibid.*, pp. 253-254.

¹⁸ *Ibid.*, p. 303.

¹⁹ “Fenicia”, *Wikipedia, la enciclopedia libre* [en línea], Fundación Wikimedia (actualizado 9 de mayo de 2016). Disponible en: <https://es.wikipedia.org> (último acceso 10 de mayo de 2016).

pentecónteros²⁰. Posteriormente se especializan en el comercio marítimo, pero nunca dejan de lado la experiencia adquirida en dichas empresas²¹.

Los fenicios empezaron a ejercer la piratería en Grecia, robando gente y ganado²². Sin embargo, el blanco primordial de continuos asaltos era Egipto, pues contaba con una floreciente agricultura, innumerables labriegos, un Nilo caudaloso en riquezas y, en definitiva, una esplendorosa civilización. Creta, Cilicia, Libia y las costas de Siria servían de base a estos primitivos piratas²³. No obstante, los griegos contemporáneos de los fenicios del s. VIII a. C. se convirtieron en sus enemigos naturales. A pesar de no ser tan ricos y con más carencias para el arte de la navegación²⁴ supieron obtener ventaja de la situación estratégica que gozaba la actual República Helénica en el centro de los derroteros comerciales. Esta posición privilegiada permitía acechar todo lo que transitaba por las aguas adyacentes, ocultarse en las múltiples

²⁰ El pentecóntero era la nave de guerra más antigua y básica de 35 metros de eslora y 5 de manga. El nombre (también llamada pentecóntera) se debe a los 50 remeros (25 a cada costado) que la propulsaban, aunque también podía ir a vela. A partir del siglo VI a. C. es abandonada en favor del trirreme. Ver “pentecóntero”, *Wikipedia, la enciclopedia libre* [en línea], Fundación Wikimedia (actualizado 8 de marzo de 2013). Disponible en: <https://es.wikipedia.org> (último acceso 19 de marzo de 2016). Por otra parte, el trirreme con menos eslora sirvió de modelo a naves de guerra griegas y romanas. Sobre la invención de esta nave, véase TUCÍDIDES (ca. 460 a. C.-ca. 396 a. C.), *História da Guerra do Peloponeso*, Mário da GAMA KURY (trad.), 4ª ed., Brasília, Universidade de Brasília, 1987, (I, 13) p. 9, col. Clássicos Instituto de Pesquisa de Relações Internacionais (IPRI). Disponible en: <http://www.funag.gov.br/.../0041.pdf> (último acceso 30 de enero de 2016). Trad. del griego al portugués. Véase también una versión española titulada: *Guerra del Peloponeso*, Diego GRACIÁN (trad.), Biblioteca Clásicos Grecolatinos, p. 61. Disponible en: <http://historicodigital.com> (último acceso 30 de enero de 2016).

A su vez, el pentecóntero fue desplazado por el quinquerreme hasta que tras el dominio del Mediterráneo por Roma, nuevamente, fue utilizado debido a su efectividad por el Imperio romano hasta el siglo IV. Ver Francisco GRACIA ALONSO, *La guerra en la Protohistoria*, Barcelona, Ariel, 2003, p. 286. Cit. en “trirreme”, *Wikipedia, la enciclopedia libre* [en línea], Fundación Wikimedia (actualizado 4 de mayo de 2016). <https://es.wikipedia.org> (último acceso 7 de mayo de 2016).

Heródoto también menciona el pentecóntero como embarcación empleada por los griegos: “(...) los primeros griegos que hicieron largos viajes por mar fueron estos focenses, los cuales descubrieron el mar Adriático, la Tirsenia, la Iberia y Tarteso, no valiéndose de naves redondas, sino sólo de sus pentecónteros o naves de cincuenta remos”. HERÓDOTO, *op. cit.*, I, 163.

²¹ Sandra Mayela SÁNCHEZ GÓMEZ, *La piratería marítima: un problema de actualidad* [tesis de licenciatura], Universidad Francisco Marroquín, Instituto de Estudios Políticos y Relaciones Internacionales (EPRI), Guatemala, 2002, p. 4. Disponible en: <http://www.tesis.ufm.edu.gt> (último acceso 4 de marzo de 2010).

²² Cesar CANTÚ, *Compendio de historia universal* [en línea], Juan BAUTISTA ENSEÑAT (trad.), Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes [1999], II, 572. Ed. digital basada en la publicación original de Librería Garnier Hermanos, París, 1883. Disponible en: URL: <http://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmctt4k4> (último acceso 13 de enero de 2016). También disponible (en Biblioteca Virtual Universal [en PDF]) en: <http://www.biblioteca.org.ar/libros/132404.pdf> (último acceso 13 de enero de 2016).

²³ CUENCA, art. cit., p. 38.

²⁴ La astronomía aplicada a la náutica es el gran legado de los fenicios que la extendieron por todo el Mediterráneo. Ver MASIÁ DE ROS, *op. cit.*, p. 15.

ensenadas y caletas que proporciona el litoral, obstruir las rutas comerciales fenicias e interceptar sus embarcaciones²⁵.

Las tácticas empleadas por los piratas²⁶ del Mediterráneo eran las mismas que las de sus homólogos del Pérsico²⁷. En cuanto a las embarcaciones, cabe señalar que eran ligeras, de poco calado y fondo plano²⁸. Su actividad se mantuvo durante toda la Antigüedad clásica.

2.1.3 ANTIGÜEDAD

En la antigua Grecia la piratería parece haber sido generalizada y ampliamente considerada como una forma totalmente honorable de ganarse la vida²⁹, hasta tal punto que Montesquieu emplea el apelativo de pirata para calificar a todos los griegos de esta época³⁰.

Teniendo en cuenta los relatos de grandes historiadores de la época como Heródoto, Tucídides, y Hesíodo, se llega a la conclusión de que la mar estaba infestada de bribones. Para los helenos la navegación era un modo de enriquecerse por medio del pillaje. Según Tucídides nada más consiguen hacerse a la mar se dedican también a la piratería³¹. Además, la actividad no se reputaba infame, incluso se consideraba una profesión antiquísima³², para “*la mayor parte*

²⁵ GOSSE, *op. cit.*, p. 304.

²⁶ Las posiciones de asalto coincidían con las rutas comerciales consabidas que en los albores de la navegación eran fáciles de determinar. Los navegantes no dejaban de avistar tierra por mucho tiempo ya que se guiaban por el relieve de la costa y las islas. Durante la noche, simplemente, fondeaban. Debido a que el arte de la navegación se estaba desarrollando, las tácticas piráticas se caracterizaban por su sencillez. Bastaba con vigilar donde un mercante, generalmente, más rápido y de mayor porte fondeaba, para después asaltarlo mientras la tripulación dormía. Aunque no solo los barcos formaban parte de su agenda, frecuentemente reunían efectivos humanos considerables y embestían con rapidez ciudades costeras. *Ibid.*

²⁷ CUENCA, art. cit., p. 40.

²⁸ La velocidad de las naves piratas era esencial tanto para el ataque como para la fuga por este motivo se preferían construcciones más ligeras que también permitía salvar la embarcación transportándola por tierra si fuese empujada hasta la costa. El calado y tipo de fondo permitía refugiar sus buques en lugares donde buques de guerra de mayor porte no podían adentrarse. Acerca de las características de los barcos piratas empleados en la antigüedad y sus nombres véase ORMEROD, *Piracy in the Ancient World*, pp. 26-30.

²⁹ A tal respecto, véase Bjorn MOLLER, *Piracy, maritime terrorism and naval strategy*, Copenhagen, Danish Institute for International Studies (DIIS), 2009, p. 6, DIIS Report, n.º 9, ISBN 978-87-7605-304-8, p. 6. Disponible en: <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/59849/1/591900467.pdf> (último acceso 15 de octubre de 2014).

Según Tucídides: “*Los griegos antiguos que moraban en la tierra firme cercana al mar, y los que tenían islas, después que comenzaron a comunicarse a menudo con navíos, se volvieron corsarios, eligiendo entre ellos por capitanes a los más poderosos; y por causa de la ganancia o siendo pobres, por necesidad de mantenerse, asaltaban ciudades no cercadas y robaban a los que vivían en los lugares, pasando así la mayor parte de la vida, sin tener por vergonzoso este ejercicio, antes por honroso*”. TUCÍDIDES, *op. cit.*, (I, 5) p. 55. Nuevamente, Heródoto como fuente de información, en este caso describe sin mostrar un ápice de reproche los éxitos de un corsario que captura mercantes en la ruta Siria-Egipto. Ver HERÓDOTO, *op. cit.*, I, *passim*.

³⁰ GOSSE, *op. cit.*, p. 304.

³¹ MASÍ DE ROS, *op. cit.*, p. 23. Además de Hesíodo (?-s. VI a. C.), también cabría mencionar a Plutarco (ca. 46 o 50-ca. 120) y Apiano (ca. 95-ca. 165), entre otros.

³² Pou realiza una aclaración a la acción de ir en corso, citando a Tucídides deja entrever que la piratería era algo común pues en principio ya se consideraba “*una profesión antiquísima en los mares de Grecia y del Asia*

de los autores griegos la piratería era un oficio reconocido como cualquier otro, y pirata era sinónimo de navegador³³”.

Careciendo incluso de testimonios históricos, que son la fuente de información sobre la piratería en la Antigüedad, el teatro demostraría el auge de dicha actividad. La comedia ofrece, especialmente, abundantes testimonios sobre piratería y tráfico de esclavos³⁴. Precisamente, la preferencia de los piratas por la captura de personas, para su posterior venta o rescate, resultaba una actividad muy lucrativa³⁵, distinguiéndose como una particularidad de esta época a diferencia de siglos posteriores. Además, los ingresos derivados del gran negocio esclavista permitieron la creación de grandes organizaciones piratas, tan poderosas que hasta las grandes naciones fueron abocadas a contratarlas como única alternativa de protección. Estas alcanzaron tales proporciones que en su apogeo los centros de intercambio (especialmente el de la isla de Delos³⁶), donde acababan todos los cautivos de las costas mediterráneas como cualquier mercado legal³⁷, presentaban funciones reconocidas.

También la literatura ha tratado el asunto, por ejemplo, en las famosas epopeyas griegas de Homero sus héroes protagonistas tienen relación con dicha actividad³⁸ y, concretamente, Ulises

menor, ni se reputaba infame” y menciona brevemente tres posibles causas: “*parte a la oportunidad del mar, parte a la pobreza de los habitantes, parte a la independencia de aquellos pequeños Estados, de la cual nacía la impunidad de los corsarios*”. Bartolomé POU (trad.), *Los nueve libros de la Historia* de HERÓDOTO, *op. cit.*, II, n. del T. 119.

³³ GOSSE, *op. cit.*, p. 301.

³⁴ MASIÁ DE ROS, *op. cit.*, p. 86.

³⁵ Negocio que se mantenía al final del primer milenio a. C., como apuntaba Grimberg: “*Aprisionaban los navíos, saqueaban costas e islas y capturaban numerosos prisioneros que vendían como esclavos, pues, en esa época, este tráfico odioso era el negocio más lucrativo*”. Ver Carl GRIMBERG, *Historia Universal*, t. III: Roma, (s. d.), p. 91. Disponible en: <http://www.mercaba.org> (último acceso 28 de diciembre de 2015).

Cualquier momento y víctima parecían idóneos si se trataba de secuestrar. Valga de ejemplo, el pasaje que Heródoto relata acerca de la recalada de un ‘mercante’ fenicio en Argos (principal ciudad griega de la época) cuando su tripulación aprovecha la venta de sus mercancías para raptar algunas mujeres que incluso les habían comprado productos (curiosamente, entre ellas, se hallaba la hija del propio rey de la ciudad), haciéndose a la vela posteriormente hacia Egipto. Véase HERÓDOTO, *Historia...*, I, 1.

En este sentido, Ormerod señala que, en aquella época, navegar en barco extranjero conllevaba riesgos como el robo, el asesinato o la esclavitud. Pero, sobre todo, este último dada la mayor predilección de los piratas por tales prácticas. La explicación se encuentra en la gran demanda que había de esclavos propiciada por el enorme auge industrial de Grecia y de la corte de los tirios. Aparte de las guerras y el comercio con los bárbaros, las capturas que realizaban los piratas todavía constituían la fuente principal de abastecimiento. Ver ORMEROD, *op. cit.*, pp. 95-96.

³⁶ La isla situada en el archipiélago de las Cícladas ostentaba el centro del negocio esclavista. En la actualidad pertenece administrativamente a la unidad periférica de Míkonos, periferia del Egeo Meridional.

³⁷ GOSSE, *op. cit.*, p. 303.

³⁸ *Ibid.*, p. 301. La *Ilíada* muestra a Aquiles como pirata antes de servir en la guerra de Troya. Como ejemplo puede elegirse el pasaje del saqueo de Esciro donde rapta a la hermosa Ifis como regalo de su amigo Patroclo. Ver HOMERO (ca. s. VIII a. C.), *Ilíada*, Carlos ALBERTO NUNES (trad.), 4ª ed., São Paulo, Melhoramentos, 1962, (canto IX, 666-667), p. 202. Por otra parte, la *Odisea* relata ataques cometidos por Ulises, por ejemplo, cuando asola la

representa al capitán pirata por antonomasia³⁹. La mitología griega también se recreaba en ella⁴⁰. Se ha llegado a afirmar que la guerra de Troya estalla por un acto de piratería⁴¹. Al final de esta guerra la actividad aumenta, aunque tal incremento puede extrapolarse al ocaso de cualquier periodo de contienda en la vida real porque los marinos que consiguen retornar a sus hogares se encuentran sin empleo y, en esta condición, se adhieren a un equipo de corsarios ya existente o forman una partida nueva⁴².

Hacia 1500 a. C. el pueblo de los aqueos⁴³, eminentemente marino, se apodera de Creta. A partir de entonces la piratería colectiva se impone y ningún pueblo será ajeno a ella⁴⁴. Durante la etapa histórica que corresponde a la Edad del Bronce el dominio ejercido por la isla sobre el mediterráneo semejó la gran tarea colonizadora de los fenicios combinando piratería, comercio y colonización⁴⁵. Alrededor del reinado de la dinastía Minos (de origen fenicio y pirata⁴⁶) se vincula la cultura Minoica⁴⁷ y el poderío marítimo cretense⁴⁸. Al rey Minos⁴⁹ también se le atribuye la faceta de comerciante, pero obrando como soberano es cuando elabora una colección

ciudad de Ismaro en su regreso a Ítaca. Ver HOMERO (*ca. s. VIII a. C.*), *Odisea*, Manuel ODORICO MENDES (trad.), Antonio MEDINA RODRIGUES(ed.), Universidade de São Paulo (EDUSP) y Ars Poetica, 1992, (IX, 32-34), p. 176.

³⁹ CUENCA, art. cit., p. 41.

⁴⁰ Además de las obras citadas de Homero véase también Robert GRAVES, *Los mitos griegos*, Luis ECHÁVARRI (trad.), ed. rev. Lucía GRAVES, t. I, Madrid, Alianza, 1985, *passim*. Disponible en: <https://mfr.files.wordpress.com> (último acceso 28 de enero de 2016).

⁴¹ El acto en cuestión se trata del rapto de la argiva Helena por el troyano París (hijo del rey de Troya: Príamo) reconocido como la causa de la citada guerra que Homero inmortalizó en la *Ilíada*. Ver HOMERO, *Ilíada*, *passim*. Acerca del nacimiento de Helena “*la causante de la guerra de Troya*”, véase GRAVES, *op. cit.*, 32.b. Respecto a la afirmación de que el hecho se trata de un acto de piratería véase MASIÁ DE ROS, *op. cit.*, p. 21. A pesar de que la autora reconoce que la tesis generalmente admitida de que el rapto puede interpretarse como un recurso poético para explicar hechos históricos complejos, como la lucha entre los griegos de Asia Menor y los del continente e islas europeas, la importancia reside, según ella, en haber adoptado dicho acto en sí.

⁴² GOSSE, *op. cit.*, p. 304.

⁴³ Pueblo indoeuropeo procedente de los Balcanes que se desplazaron alrededor del año 1800 a. C. a Grecia e islas del Egeo donde asimilan tradiciones marítimas que desconocían.

⁴⁴ CUENCA, art. cit., p. 38. En este sentido, incluso cuando Roma era dueña del mediterráneo, Grimberg apunta, refiriéndose a los piratas: “*Al principio actuaban separadamente, pero luego organizaron verdaderas escuadras. Tenía almirantes propios que lanzaban sus rápidas naves a verdaderas expediciones de rapiña*” GRIMBERG, *Roma*, p. 91.

⁴⁵ MASIÁ DE ROS, *op. cit.*, p. 14.

⁴⁶ GOSSE, *loc. cit.*

⁴⁷ Datada entre los años 3000 y 1450 a. C., también se emplean como sinónimos de esta cultura: prehelénica, cultura egea, cretense o minoana (por Minos). Ver P. OLIVA, y B. BORECKY, *Historia de los Griegos*, México D.F., Cartago, 1982, p. 22. Cit. en “civilización minoica”, *Wikipedia, la enciclopedia libre* [en línea], Fundación Wikimedia (actualizado 13 de mayo de 2016). Disponible en: <https://es.wikipedia.org> (último acceso 17 de mayo de 2016).

⁴⁸ MASIÁ DE ROS, *loc. cit.*

⁴⁹ Es el nombre genérico con el que se designa a cualquiera rey de la dinastía.

de leyes civiles que, aceptadas por el mundo helénico, originaron un período extenso de paz⁵⁰. Siguiendo los postulados de Tucídides, el legendario rey cretense fue el primero en construir una armada y apoderarse de gran parte del mar de Grecia⁵¹, además, “limpió la mar de corsarios y ladrones para adquirir él solo las rentas y provechos del comercio”⁵². Así, el tráfico mediterráneo gozó de relativa seguridad, pero a su muerte se volvió a llenar de piratas porque el poderío naval de Grecia declinó rápidamente. Transcurriría aproximadamente un milenio para que una nación tuviese el poderío necesario para contrarrestarlos⁵³.

La última y más violenta embestida contra Egipto acaeció en 1192 a. C. durante el reinado de Ramsés III⁵⁴. Llevada a cabo por los libios que, en otras ocasiones ya habían mostrado su belicosidad e inquietud y la peligrosidad aumentaba cuando aunaban fuerzas con los “pueblos del mar”⁵⁵, fondearon sus navíos⁵⁶ en las costas de Siria, conquistando rápidamente el tramo norte desde el cual avanzaron hasta los territorios fecundos del Delta donde se instalaron. El citado faraón les hizo frente con su ejército y su flota. Los libios sucumbieron y sus

⁵⁰ MASIÁ DE ROS, *op. cit.*, p. 15.

⁵¹ Dada la situación de Creta probablemente se trata de los mares que la bañan, esto es: Egeo, mar de Libia y Jónico. Según menciona el antiguo historiador griego, Minos se convierte en dueño de las islas Cíclades y primer colonizador de la mayor parte de ellas. Ver TUCÍDIDES, *op. cit.*, p. 54. Por consiguiente, aparte de la influencia ejercida en los mares citados, se puede deducir que las aguas más dominadas fueron las del mar de Creta (entre esta isla y el archipiélago de las islas mencionadas) en la parte meridional del Egeo.

⁵² TUCÍDIDES, *op. cit.*, p. 55. La autenticidad de lo afirmado por Tucídides es defendida por el profesor Ormerod que argumenta, basándose en las excavaciones realizadas en la isla, que las ciudades cretenses sin fortificaciones jamás hubieran existido, con la riqueza que se les atribuye, a no ser por la confianza de sus habitantes en una poderosa armada capaz de mantener a los saqueadores alejados de la isla. Por la misma razón, el intercambio comercial con Egipto sería imposible a menos que las rutas marítimas estuviesen controladas. Ver ORMEROD, *op. cit.*, p. 80. Además, era asumida la condición de pirata que se atribuía a los marinos de Creta. *Ibid.*, p. 142. En *La Odisea* Ulises se vanagloria de su raza cretense. Ver HOMERO, *Odisea*, (XIV, 156-160) p. 176.

⁵³ GOSSE, *op. cit.*, p. 304.

⁵⁴ ORMEROD, *op. cit.*, p. 92.

⁵⁵ Denominación acuñada por los egipcios para referirse a los habitantes de las islas y costas del Mediterráneo oriental. Ver Carl GRIMBERG, *Historia Universal*, t. I: *El Alba de la Civilización*, (s. d.), p. 134. Disponible en: <http://www.universidadsise.edu.pe> (último acceso 28 de diciembre de 2015).

Indo-europeos que producen un cambio sustancial hacia finales del siglo XII en todo el Mediterráneo. Por su causa comienza la decadencia de la cultura micénica. Ver Carmen ALFARO GINER, “Los orígenes de Roma. La Monarquía”, *Historia Antigua Universal: Historia de Roma*, Departamento d’Història de l’Antiguitat i la Cultura Escrita, Grupo de Innovación de Recursos en Historia Antigua (GIRHA), (s. d.), pp. 2-12, p. 3. Disponible en: <http://www.uv.es> (último acceso el 29 de enero de 2016). Irrumpen en el Mediterráneo en el segundo milenio a. C. y se apoderan de Creta revelándose como consumados piratas. Ver Luis Alberto de CUENCA, “Prólogo”, en *Piratería en la antigüedad: un ensayo sobre historia del mediterráneo* (1924), de Henry A. ORMEROD, Victoria LEÓN VARELA (trad.), 1ª ed. esp., Salamanca, Renacimiento, 2012, 7-9, p. 8, col. Isla de La Tortuga, ISBN 978-84-8472-668-5.

⁵⁶ Siguiendo a Cuenca “... son largas barcas cóncavas, con remos y una ancha vela cuadra”. CUENCA, “La piratería en la antigüedad grecorromana”, p. 39.

embarcaciones piratas pasaron a manos enemigas. Tal enfrentamiento fue calificado por algún historiador como la primera batalla naval de la historia⁵⁷.

Según Cuenca, la piratería continúa gozando de prestigio y estimación pública entre los griegos del siglo VI a. C., ahora reglamentariamente reflejados en las leyes de Solón⁵⁸, donde figuran asociaciones autorizadas de piratas⁵⁹. Debido a la falta de escuadras regulares, las autoridades de las denominadas ciudades-estado recurren a piratas proporcionándoles un contrato para sus guerras navales. Los mercaderes cuyos bienes habían sido robados tenían autorización para tomar represalias con intención de resarcir las pérdidas⁶⁰, contratando, a su vez, a otros piratas. A menudo no esperaban por la licencia o permiso de las autoridades. De esta manera se generaba el caldo de cultivo donde los barcos mercantes combinaban comercio y pillaje. Así se estableció, desde abajo y no desde arriba, el primer sistema de corso de la historia⁶¹.

Ya en esa época de la historia se vigilaba atentamente a los piratas contando con un sistema organizado de defensa costera⁶². No obstante, con anterioridad a las guerras médicas⁶³ pocos fueron los avances respecto a una vigilancia marítima organizada que englobase todo el Egeo, por consiguiente, no existía obstáculo alguno para abordar cualquier barco en mar abierto o costas despobladas⁶⁴.

⁵⁷ Ver GRIMBERG, *op. cit.*, pp. 134-135. La batalla quedó inmortalizada en un famoso bajo relieve que se conserva en el templo de Madinat Habu. Ver CUENCA, “La piratería en la antigüedad grecorromana”, p. 38.

⁵⁸ (ca. 638 a. C.–558 a. C.) fue un poeta, reformador, legislador y estadista ateniense, uno de los siete sabios de Grecia. Ver “Solón”, *Wikipedia, la enciclopedia libre* [en línea], Fundación Wikimedia (actualizado 30 de abril de 2016). Disponible en: <https://es.wikipedia.org> (último acceso 2 de mayo de 2016).

⁵⁹ En esta línea, según el profesor Ormerod la citada ley permitía actividades como la piratería ejercida en su momento por Polícrates de Samos indiscriminadamente contra cualquier navegante que surcase las aguas del Egeo. Ver ORMEROD, *op. cit.*, pp. 67-68.

⁶⁰ *Ibid.* Las represalias y capturas violentas bien de personas o bienes se mantuvieron durante un vasto periodo, incluso en los estados griegos más desarrollados. Dado que permanecían protegidas por ley y coexistían con los evidentes saqueos ilegales de los piratas, quedan patentes las dificultades para erradicar estos últimos. *Ibid.*, pp. 66-67.

⁶¹ CUENCA, *loc. cit.*

⁶² Concretamente en los tiempos de Pisístrato, véase ORMEROD, *op. cit.*, p. 96. Gobernó Atenas en 561, 559-556 y del 546 a 528 a. C. hijo del conocido filósofo Hipócrates que, curiosamente, pertenecía a una familia aristocrática ateniense cercana al legislador Solón. Ver “Pisístrato”, en *Wikipedia, la enciclopedia libre* [en línea], Fundación Wikimedia (actualizado 11 de abril de 2016). Disponible en: <https://es.wikipedia.org> (último acceso 3 de febrero de 2016).

⁶³ Fueron una serie de conflictos entre el Imperio aqueménida de Persia y las ciudades-estado del mundo helénico que comenzaron en 499 a. C. y se extendieron hasta 449 a. C. El enfrentamiento entre griegos y persas, del que las guerras Médicas fueron solo una fase, duró en total más de dos siglos y culminó con la conquista y disolución del Imperio aqueménida por Alejandro Magno en el siglo siguiente. Disponible en: <https://es.wikipedia.org> (último acceso 2 de febrero de 2016).

⁶⁴ ORMEROD, *op. cit.*, pp. 98-99.

Continuando en el mismo siglo cabe destacar la talasocracia entorno al príncipe de los piratas de los tiempos posthoméricos: Polícrates⁶⁵. Las naves extranjeras que navegaban por el Egeo debían pagar un tributo o eran confiscadas⁶⁶. Tampoco las embarcaciones de los faraones cargadas con regalos en ritual de intercambio con reyes vecinos del tirano eran respetadas⁶⁷. Por otro lado, piratas griegos se establecieron en las islas Lípari (al norte de Sicilia) una versión anticipada del comunismo pues la tierra era común y el botín se repartía por igual⁶⁸.

A pesar del aumento de la actividad pirática tras periodos de guerra, como se ha citado anteriormente, también se experimenta un incremento notable durante las guerras púnicas⁶⁹ pues Roma, en las primeras centurias, no cuenta con una gran armada y recurre a la contratación de piratas para combatir a los cartagineses⁷⁰. No obstante, de acuerdo con Perona, más que la contratación lo que hacen los romanos dada la ocasión que se les presenta, antes de la confrontación, es ayudar a los piratas para su propio beneficio⁷¹. Tras dicha guerra la campaña que se desplegó en Iliria era una nueva prueba de la supremacía naval de los romanos que enseñoreaban el Tirreno y el Adriático⁷².

⁶⁵ GOSSE, *op. cit.*, p. 305. En esta línea Heródoto: “Tenía, en efecto, una armada naval de 100 penteconteros, y un cuerpo de mil alabarderos a su servicio; atropellábalo todo sin respetar a hombre nacido”. Ver HERÓDOTO, *op. cit.*, III, 39. No obstante, Ormerod destaca que posiblemente Polícrates dio continuidad a la política de su antecesor, siguiendo simplemente el habitual modo samio de tratar a los enemigos, pero que en todo caso no puede señalarse acto alguno de piratería bajo sus auspicios. Ver ORMEROD, *op. cit.*, 104-105.

⁶⁶ A tal respecto véase GOSSE, *op. cit.*, p. 305. En estos términos, véase MASIÁ DE ROS, *op. cit.*, p. 27.

⁶⁷ HERÓDOTO, *loc. cit.* La intención de los robos de Polícrates atendía a: “su máxima favorita que sus amigos le agradecerían más lo restituido que lo nunca robado”. *Ibid.*

⁶⁸ CUENCA, *loc. cit.*

⁶⁹ Una vez terminada la expansión territorial de Roma por la península itálica en el año 265 a. C., extendiéndose desde el Arno hasta el estrecho de Mesina, la ciudad-estado se profesa una potencia con vocación ultramarina. En esta posición “el enfrentamiento con la hasta entonces indiscutible dueña del Mediterráneo, Cartago, era inevitable”. Ver José Vicente MARTÍNEZ PERONA, “La República Media (264 a. C.-146 a. C.): La expansión territorial. Las instituciones. Economía y sociedad”, *Historia Antigua Universal*, cit., p. 26.

⁷⁰ SÁNCHEZ GÓMEZ, *La piratería marítima*, p. 5.

⁷¹ Teóricamente el enfrentamiento entre Roma y Cartago no debía producirse pues un tratado de amistad delimitaba los respectivos territorios (costas peninsulares para la primera e insulares para el segundo). Sin embargo, el estratégico estrecho de Mesina estaba controlado por piratas mamertinos con apoyo de los cartagineses, resultando la ciudad de Siracusa la mayor perjudicada. No obstante Cartago cambia la estrategia y se alía a los siracusanos para eliminarlos. Entonces los piratas piden ayuda a sus antiguos enemigos. Ante el posible afianzamiento en el Estrecho de sus máximos rivales en el Mediterráneo, los romanos ignoran el tratado y deciden ayudar a los piratas. Así entran en guerra con Cartago y Siracusa. Sobre este asunto véase MARTÍNEZ PERONA, cit., pp. 26-27.

⁷² El litoral dálmata, muy recortado y protegido por un rosario de islas, era el paraíso de la piratería en aquel momento. El Senado romano que se había quejado de las correrías de los ilirios determinó emplear la fuerza y envió una poderosa flota hacia el citado litoral. Aprovechando la coyuntura dominó los puertos griegos más próximos, entre ellos Corcyra (Corfú) –la llave del Adriático–, destruyendo los nidos de piratas y obligándolos a respetar la libertad de navegación. Ver GRIMBERG, *Roma*, p. 43.

Tras dominar a los reinos helenísticos que se habían formado tras la muerte de Alejandro Magno⁷³ y la destrucción de Cartago⁷⁴, Roma se hace dueña del Mediterráneo⁷⁵. Si bien es cierto, con piratas incluidos o por lo menos la parte correspondiente al mar Egeo que, conocido en la época como *Golfo de Oro*, había pasado enteramente a manos de los corsarios⁷⁶. La actividad pirática se recrudece bruscamente alcanzando niveles nunca antes vistos⁷⁷, en parte, beneficiada por las guerras civiles romanas⁷⁸.

La amenaza no se ceñía a aquellas aguas e incluso llegaba hasta el actual mar Negro. Allí otro foco perjudicó especialmente al comercio de los navegantes romanos: el Ponto⁷⁹. Este reino alcanza su mayor expansión con Mitrídates VI⁸⁰ que proporcionaba los piratas más violentos,

⁷³ En su reinado aumenta la intervención en los asuntos marítimos, favoreciendo la piratería y ataques contra puertos griegos. Del mismo modo obraban los persas que superaban a la flota macedónica, no obstante, Alejandro barre del Egeo a las naves persas. Pretendiendo que la seguridad rigiese en el Mediterráneo el rey de Macedonia ordena a dos almirantes dominar todas las islas y una labor de limpieza que recuerda la tarea del rey Minos (ver p. 9). Ver MASÍ DE ROS, *op. cit.*, p. 48. Cabe señalar que la escuadra de Alejandro también fue hostigada por los piratas arábigos en la *Costa de los Piratas*. Ver CUENCA, *loc. cit.*

⁷⁴ Después de la tercera guerra púnica la última colonia fenicia es destruida (146 a. C.). Sobre las razones que llevaron al genocidio y desaparición de Cartago véase GRIMBERG, *Roma*, pp. 64-67.

⁷⁵ El triunfo sobre este estado semita norteafricano le llevará a intervenir en los territorios orientales y occidentales del *Mare Nostrum* de esta manera casi los domina todos en el 133 a. C. Ver MARTÍNEZ PERONA, *cit.*, p. 26. Cabe aclarar que tal designación para el Mediterráneo por parte de los romanos aparece con la época imperial. Ver “Mare Nostrum”, *Wikipedia, la enciclopedia libre* [en línea], Fundación Wikimedia (actualizado 28 de mayo de 2015). Disponible en: <https://es.wikipedia.org> (último acceso 3 de febrero de 2016).

⁷⁶ GOSSE, *op. cit.*, p. 307.

⁷⁷ Según Gosse: “*Las dos naciones vencidas [Grecia y Cartago] poseían cierta experiencia náutica y una sólida tradición de agresiones navales. El advenimiento de los romanos, al poner fin a su importancia marítima, había aumentado la desocupación entre sus navegadores, reduciéndolos, por lo menos pasajera, a una vida difícil. De ahí que volvieran en gran número al oficio primitivo de su raza*”. Ver GOSSE, *op. cit.*, p. 306. Grimberg también denuncia el problema: “*el mar se convirtió en refugio de casi todos los desesperados*”; lo califica como una “*plaga*”, focalizándolo “*sobre todo en la cuenca oriental del Mediterráneo*” y destaca su crueldad. Ver GRIMBERG, *Roma*, p. 91.

⁷⁸ Mientras las fratricidas luchas entre Mario y Sila absorbían la energía de Roma, durante la larga guerra civil (inicios del s. I a. C.), los piratas crecían en número y agresividad. Ver GOSSE, *op. cit.*, p. 307. Sin embargo, para Grimberg si la piratería tuvo un fácil desenvolvimiento se debe más a la codicia de los gobernantes que a la debilidad de los romanos porque la actividad estaba muy conectada con el comercio de esclavos. Por tanto, aquellos dejaban amplia libertad de acción mientras se saqueaban navíos extranjeros porque debía repercutir en la bajada de precios del mercado de esclavos de Delos. Ver GRIMBERG, *Roma*, p. 93.

⁷⁹ Es uno de los Estados menores del Asia Anterior que al principio estaban sujetos a la Persia pero que se hicieron independientes tras la muerte de Alejandro Magno. Ver CANTÚ, *Compendio de historia universal, op. cit.*, v, 42. Mitrídates I lo funda en el año 291 a. C. El nombre deriva de *Ponto Euxino* que era como los griegos jonios llamaban al mar Negro. Con el tiempo el territorio se identificó con tal nombre, pero en algún momento del siglo III a. C. se reduce simplemente a Ponto (que significa ‘mar’). Ver “Reino del Ponto”, *Wikipedia, la enciclopedia libre* [en línea], Fundación Wikimedia (actualizado 24 de enero de 2016). Disponible en: <https://es.wikipedia.org> (último acceso el 29 de enero de 2016).

⁸⁰ *Eupator Dionysius* (132 a. C. - 63 a. C.). Durante su reinado (desde el 112 a. C. hasta su muerte) fue conocido también como ‘Mitrídates el Grande’ por sus vastos proyectos pues extiende sus dominios sobre gran parte del Asia y expulsa a los romanos de los países circunvecinos que lo proclaman libertador. Ver CANTÚ, *loc.*

los cilicios, acceso libre a sus puertos e incluso a sus buques de guerra⁸¹. Debido a que las operaciones de tales aliados habían evolucionado (adquirieron cierta organización naval y los ataques se planificaban de acuerdo a principios estratégicos⁸²), desde el punto de vista de los juristas, comienzan a parecerse más a la guerra que a la piratería⁸³. El enfrentamiento contra Roma era inevitable e influirá, en cierta manera, en el devenir de la República⁸⁴ (pues en su ocaso, tres de los más grandes generales se enfrentan al citado rey que sobrevive a todos ellos⁸⁵).

Cuando los romanos llevan la guerra al Mediterráneo oriental remueven el “avispero”. El mar acoge a los refugiados y la crueldad de los piratas crece por momentos, hallándose en la costa de Cilicia (Asia menor) su principal guarida. Allí acumulaban los tesoros robados en fortalezas inexpugnables en las rocas, además navegaban a su antojo sin encontrar resistencia⁸⁶. Las fuerzas piráticas ya ocupaban todo el Mediterráneo, consecuentemente el transporte marítimo estaba cortado y el comercio permanecía interrumpido⁸⁷. El litoral italiano no permanecía al margen, hallándose sus puertos bajo un severo bloqueo⁸⁸. Ni Ostia permanece impune⁸⁹, se apoderan de navíos y cargamentos de víveres allí destinados, paralizando el

cit. Pero la dinastía también tuvo una política de alianza con Roma, sin ir más lejos su antecesor Mitrídates V Evergetes colaboró con barcos y una pequeña fuerza auxiliar en la Tercera Guerra Púnica. Sobre este asunto, véase APIANO, “Mithridatic Wars”, en Horace WHITE (ed.), *The Foreign Wars* [en línea], New York, Macmillan, 1899, II, 10. Disponible en: <http://www.perseus.tufts.edu> (último acceso el 29 de enero de 2016).

⁸¹ GOSSE, *op. cit.*, p. 307.

⁸² *Ibid.* Según Ormerod la elaborada organización de los cilicios ya se vislumbraba durante la primera guerra mitridática (88 a. C.-84 a. C.), tras la contienda, desprovistos del apoyo efectivo de Mitrídates, alcanzarán un altísimo grado de perfección y extenderán sus actividades por todo el Mediterráneo. Ver ORMEROD, *op. cit.*, p. 221. En esta línea Grimberg: “Al principio actuaban separadamente, pero luego organizaron verdaderas escuadras. Tenía almirantes propios que lanzaban sus rápidas naves a verdaderas expediciones de rapiña”. GRIMBERG, *Roma*, p. 93.

⁸³ GOSSE, *loc. cit.* Curiosamente la confusión entre los términos prevalece en el apogeo de los ciclos de piratería. Incluso durante los siglos de oro de la piratería en el Caribe. *Ibid.*

⁸⁴ Sobre este asunto véase la síntesis de Julián ESPADA RODRÍGUEZ, “La Baja República (146-31)”, *Historia Antigua Universal: Historia de Roma*, cit., 36-53, pp. 43-51.

⁸⁵ Por este orden: Sila, Lúculo y Pompeyo. Según Grimberg: “Después de Aníbal, Roma no había tenido un enemigo tan atosigador”. GRIMBERG, *Roma*, p. 94.

⁸⁶ *Ibid.*, p. 91. Para más información sobre la descripción geográfica del lugar, véase ORMEROD, *op. cit.*, pp. 196-197.

⁸⁷ PLUTARCO, “Pompeyo”, en *Vidas paralelas*, t. v: *Agesilao-Pompeyo-Alejandro-Gayo-Julio César* [ed. digital en PDF], 57-165, (*Pompeyo*, 25) p. 87. Disponible en: <http://www.dominiopublico.gov.br> (último acceso 25 de febrero de 2016).

⁸⁸ GOSSE, *loc. cit.* De acuerdo con Ormerod la razón, además del botín que se suponía sustancioso, se debía a una cuestión estratégica pues si atacaban a los romanos en su ‘casa’ sería más fácil propagar el terror por las provincias. ORMEROD, *op. cit.*, p. 235.

⁸⁹ El puerto de Roma presenció la destrucción de una flota consular a cargo de un escuadrón pirata. Ver ORMEROD, *op. cit.*, p. 231.

comercio y abastecimiento de alimentos. Entonces la amenaza de una hambruna acecha hasta comprometer en diversas ocasiones el futuro de la República⁹⁰.

En este contexto, en el año 67 a. C. nace la *Lex Gabinia*⁹¹, el senado romano nombra a Pompeyo⁹² procónsul de los mares, otorgándole el mando supremo del Mediterráneo⁹³ y de sus costas hasta 40 millas náuticas mar adentro⁹⁴. Entre las tareas que secundaban a la de limpiar el mar de piratas⁹⁵ se encontraba la fundamental de garantizar el suministro de comida a la metrópolis. Para ello el flamante general debía levantar el bloqueo de los puertos ítalos y restablecer el desaparecido comercio marítimo⁹⁶. A tal efecto, Pompeyo dividió la superficie de este mar en trece distritos, cada uno bajo el mando de un caudillo (con el mismo número de naves) encargado de peinar las costas en busca de merodeadores que debían ser capturados o echados a pique en cuanto fuesen descubiertos, sorprendiendo así al unísono a numerosas naves piratas a las que les dieron caza y trasladaron a puerto⁹⁷. Al cabo de cuarenta días, el comandante jefe pudo señalar que la totalidad de la cuenca occidental quedaba libre de corsarios, devolviendo su mandato a manos del Senado en menor tiempo del que había solicitado (tres años)⁹⁸.

⁹⁰ GOSSE, *loc. cit.* En esta línea, Cantú: “(...) con más de mil buques infestaban los mares y las costas, amenazaban a la misma Roma, interrumpían el comercio de granos con la Libia (...)”. CANTÚ, *op. cit.*, V, 44.

⁹¹ De acuerdo con Ormerod, esta ley es una providencia política de carácter general con la intención de consumir las primeras acciones promovidas por los romanos contra los piratas. Para más información véase, el apéndice (E) que el profesor le dedica en su obra, ORMEROD, *op. cit.*, pp. 242-247.

⁹² A pesar de que Pompeyo no es mencionado en la propuesta original del tribuno *Gabinus*. La actualidad del momento que vive Roma hace suponer que tal ley se sanciona a la medida de dicho general romano. *Ibid.*, p. 233. Además, la suposición de Ormerod se refuerza con el hecho de que tal tribuno es uno de los más íntimos amigos del general. Ver PLUTARCO, *op. cit.*, (*Pompeyo*, 25) p. 87.

⁹³ Sobre este episodio véase también Daniel DEFOE, “Introducción”, en *Historia general de los robos y asesinatos de los más famosos piratas*, 4ª ed., Valdemar, Madrid, 2001, 55-76, pp. 58-60, col. Histórica, n.º 8, ISBN 84-7702-263-1. Curiosamente, esta obra se publica en Londres el mismo año (1724) de la promulgación por Jorge I del edicto que instaba a la persecución y supresión de la piratería. Publicada originalmente (la primera parte) con la firma del capitán Charles Johnson que en realidad es Daniel Defoe escribiendo bajo tal pseudónimo.

⁹⁴ Distancia que equivalente a los 400 estadios que Plutarco hace referencia de la siguiente manera: “*se autorizaba para mandar en todo el mar dentro de las columnas de Hércules, y en todo el continente a cuatrocientos estadios del mar, (...) tomar del erario y de los publicanos cuanto dinero quisiese y disponer de doscientas naves, siendo árbitro para firmar las listas de la tropa del ejército, de las tripulaciones, de las naves y de la gente de remo*”. PLUTARCO, *loc. cit.*

⁹⁵ *Ibidem*.

⁹⁶ Además, Pompeyo gozaba de tal prestigio que su nombramiento repercutió en una caída de los precios. Ver ORMEROD, *op. cit.*, p. 235. En este sentido: “*The confidence which the dictator enjoyed was indicated by an abrupt fall in the price of corn on the news of his appointment. The immediate business was to clear the Western Mediterranean of the pests, so as to re-open the Italian ports*”. GOSSE, *op. cit.*, p. 307.

⁹⁷ Sobre esta estrategia, ver APIANO, *op. cit.*, XIV, 95. Ver también PLUTARCO, *op. cit.*, (*Pompeyo*, 26) p. 89.

⁹⁸ El plan de Pompeyo fue una obra maestra de la estrategia que se llevó a cabo de manera triunfal en todos los sentidos. Ver ORMEROD, *loc. cit.* Cfr. DEFOE, *loc. cit.*

Prácticamente en este momento se establece una línea roja entre la piratería y la guerra. Roma, Estado organizado, poderío dominante, representaba la Ley. Cualquier afrenta contra alguno de sus súbditos, bien fuese en tierra o en mar, dejaba de ser un conflicto entre iguales y se convertía en desafío a la Ley⁹⁹. No obstante, según el profesor Ormerod, la cuestión moral de lo que representaba el robo indiscriminado (tanto en tierra como en la mar) comenzó a ser objeto de reprobación entre los estados griegos más civilizados¹⁰⁰.

Precisamente los únicos que mostraron algo de resistencia fueron los barones marítimos cilicianos pero, aun así, terminaron doblegados fácilmente frente a *Coracesium*¹⁰¹. Las ciudades y los buques de Mitrídates se sometieron espontáneamente, debido en gran parte a la clemente reputación de que gozaba el vencedor¹⁰².

Durante los próximos años el transporte marítimo se realizará con relativa tranquilidad, sobre todo en los años en que Julio César acapara el poder¹⁰³ y cumple su amenaza contra los

⁹⁹ GOSSE, *op. cit.*, p. 306.

¹⁰⁰ Dado que el profesor se basa, sobre todo, en autores como Homero y Heródoto para afianzar su afirmación; el germen del mencionado desarrollo moral podría datarse en el s. VIII a. C. de acuerdo a los indicios que él encuentra en los himnos homéricos. Ver ORMEROD, *op. cit.*, pp. 96-97, (p. ej., cita el relato de Heródoto sobre el castigo de Glauco que muestra un notable desarrollo moral en la protección divina de Autólico, véase HERÓDOTO, *op. cit.*, VI, 86).

¹⁰¹ Nombre latino empleado durante la antigüedad para referirse a la actual Alanya, también conocida en aquella época como *Korakesion* (en griego koiné) que deriva del hitita *Korakassa* que significa “ciudad saliente”. Ver “Alanya”, *Wikipedia, la enciclopedia libre* [en línea], Fundación Wikimedia (actualizado 30 de abril de 2016). Disponible en: <https://es.wikipedia.org> (último acceso 3 de mayo de 2016). Estrabón (XIV, 670) señala el inicio de la costa de Cilicia en este lugar. Cit. por ORMEROD, *op. cit.*, n. 15, p. 271. Cicerón, exaltando la Batalla de Coracesio, refleja por primera vez el concepto de pirata como enemigo de la comunidad. El jurista romano “sostuvo que el pirata no estaba contenido en el número de los combatientes, sino que era enemigo común de todos según su condición de *communis hostis omnium*”. Alejandro SORBAZO, *Régimen jurídico de la alta mar*, Porrúa, México, 1985, p. 288. Cit. por Ulises Sandal RAMOS KOPRIVITZA, *El delito de piratería y el principio de justicia universal* [tesis doctoral], Universidad de Salamanca, 2013, p. 37. Disponible en: <http://gredos.usal.es> (último acceso 7 de enero de 2016). La cita original en latín se muestra en la n. 229.

Siguiendo a Burgess: “*piracy is not a crime directed against a definite number of persons, but rather aggression against the community as a whole*”. Douglas R. BURGESS Jr., “Hostis Humani Generi: Piracy, Terrorism and a New International Law”, *University of Miami International and Comparative Law Review*, 2006, 13(2), 293-341, n. 40, p. 302.

¹⁰² GOSSE, *op. cit.*, p. 308. Sobre esta característica del protector de Roma, véase Cantú: “... *con tantas fuerzas, no le fue difícil vencer a los piratas, perdonando vidas y dando libertad a prisioneros*”. CANTÚ, *op. cit.*, V, 44. A tal respecto Ormerod: “*Even before Pompeius arrived in the East, many of them had surrender. No small part of his success was due to the moderation which was shown towards captives, which induced men whom he had spared to give information about the rest, and bought about further surrenders*”. ORMEROD, *op. cit.*, pp. 239-240.

¹⁰³ Vence la segunda guerra civil (49 a. C.-45 a. C.) de la República Romana precisamente contra quién había librado a Roma del asedio pirático (Pompeyo) y se hace nombrar dictador vitalicio. En el año 47 a. C. tras su victoria reciente en la Batalla de Zela sobre Farnaces II del Ponto (que había tratado de recuperar el reino de su padre Mitrídates VI), dando el parte a Roma sobre la prontitud y celeridad de esta batalla, emplearía la célebre frase: “*Veni, vidi, vinci*” (Llegué, vi, vencí). PLUTARCO, “Julio César”, *Vidas Paralelas, op. cit.*, 267-346, (Julio

piratas¹⁰⁴. Pero su asesinato en el mismísimo Senado desencadenará la anarquía en tierra y mar¹⁰⁵. Aunque no por mucho tiempo porque la etapa imperial romana¹⁰⁶ fue nefasta para la piratería¹⁰⁷ que terminó relegada a pequeños focos¹⁰⁸.

Con el declive y la eventual caída del Imperio Romano de Occidente las medidas anti-piratería podrían ser adoptadas por el Imperio Bizantino¹⁰⁹. Sin embargo, en la Edad Media, la actividad prolifera nuevamente a lo largo del Mediterráneo, aunque su centro de acción se desplaza de Asia Menor al norte de África¹¹⁰.

César, 50) pp. 323-324. Véase también ESPADA RODRÍGUEZ, cit., p. 52. Respecto a cómo debe interpretarse la crisis de la República, véase MARTÍNEZ PERONA, cit., p. 26.

¹⁰⁴ Pocos años antes (78 a. de C.), en su etapa de formación cuando se dirigía a Rodas fue secuestrado por piratas en Farmacusa y para su libertad fue necesario el pago de un rescate. Curiosamente al propio César le pareció una suma poco acorde a su persona que propuso más del doble del rescate estipulado por sus captores. Además, les amenazó con la muerte lo que suscitó las carcajadas de los piratas, no sabían lo que les depararía el destino. Ver PLUTARCO, *op. cit.*, (*Julio César*, I-II) pp. 267-269. Sin duda un hecho anecdótico en torno a su figura que repercutirá en el fin momentáneo de la piratería. De esta manera su eficaz gobierno toma represalias, ataca con autoridad a los piratas de Cilicia los cuales habían assolado el Mediterráneo y logra su “limpieza”. *Ibid.* Véase también DEFOE, *op. cit.*, pp. 58-60. Sobre la legitimidad del castigo que el César infringió a los piratas, véase ORMEROD, *op. cit.*, p. 55.

¹⁰⁵ Tras la guerra civil los hijos y partidarios de Pompeyo se exilian y se dedican a la piratería. Así por ironía del destino Sexto Pompeyo, precisamente el hijo del que había barrido a los piratas del Mediterráneo años antes, reavivaría ahora la tradicional profesión marítima que comenzaba a ser perseguida.

¹⁰⁶ A pesar de las interminables guerras que se libraron tanto en la costa como en el interior, la piratería aún fue capaz de resurgir hasta que César Augusto (27 a. C.-17 d. C.) como primer emperador consiguió establecer un orden en el interior que alcanzó las mismas orillas del Danubio. Ver ORMEROD, *op. cit.*, p. 186.

¹⁰⁷ Siguiendo a Ferrer, entre las condiciones que favorecieron la economía alto-imperial, alcanzando su auge durante el siglo II, se encontraba el Mediterráneo “sobre el que se volcaba el perímetro demográficamente más denso y con mayores niveles de consumo, además, totalmente pacificado, sin piratería y lejos de toda zona conflictiva, con favorables condiciones de navegación y puertos estratégicos para la carga y la distribución de los productos de consumo”. Juan José FERRER MAESTRO, “El Alto Imperio (31 a. C.-193 d. C.)”, *Historia Antigua Universal: Historia de Roma*, cit., 54-73, p. 66.

¹⁰⁸ SÁNCHEZ GÓMEZ, *La piratería marítima*, p. 5.

¹⁰⁹ También llamado Imperio romano de Oriente o, simplemente, Bizancio. Cabe aclarar que el término ‘Imperio bizantino’ fue creado por la erudición ilustrada de los s. XVII y XVIII y nunca fue utilizado por los habitantes de este imperio, que prefirieron denominarlo siempre Imperio Romano o Romania durante toda su existencia. Ver “Imperio Bizantino”, *Wikipedia, la enciclopedia libre* [en línea], Fundación Wikimedia (actualizado 19 de mayo de 2016). Disponible en: <https://es.wikipedia.org> (último acceso 20 de mayo de 2016).

¹¹⁰ Durante el último siglo de su existencia el Imperio Romano se encontraba dividido en dos áreas de influencia: occidental y oriental. En el inicio del s. V las invasiones bárbaras colapsan la primera. Entonces el imperio oriental gestiona la crisis y sobrevive, durante otro milenio, como entidad política bajo la apariencia del Imperio Bizantino. Este es fundado en el año 330 d. C. cuando el emperador Constantino trasladó la capital de Roma a Bizancio y pasó a denominarse Constantinopla. La ciudad favorecida por las rutas del transporte marítimo que, conectándolas con el resto del Mediterráneo, pronto se convertiría en el mayor centro comercial del momento. Las rutas fueron protegidas por patrullas de buques de guerra imperiales, manteniendo a raya a los piratas preservaban así el Imperio de cualquier ataque por vía marítima. Ver Angus KONSTAM, *Piracy: The Complete History*, Oxford, Osprey Publishig, 2008, pp. 22, 30, ISBN 978-1-84603-240-0.

2.1.4 EDAD MEDIA

El primer incidente de piratería en el mar del Sur de la China acaeció en el año 589, no obstante, la actividad floreció en poco tiempo dado que los pequeños estados fragmentados contaban con el clima político perfecto necesario para prosperar. Pequeños líderes militares dominaron extensas franjas de la costa china y sus buques comerciaban, asaltaban o llevaban a cabo ataques piratas con la misma facilidad. Solo cuando el emperador Wen (y su dinastía Sui) impuso cierto grado de autoridad central, el poder de tales caudillos fue temporalmente controlado¹¹¹. Aunque la situación no se prolongó mucho. Habrá que esperar hasta los s. XIII y XIV para que la autoridad se afiance¹¹². Un siglo más tarde el Imperio chino incentiva económicamente a los líderes locales para que supriman la piratería. Dado que muchos de ellos eran los responsables de los ataques, la política estaba condenada al fracaso. A pesar de ello, el Gobierno continuó con este procedimiento durante las siguientes cinco centurias. Pese a reducir la participación regional en la piratería también propició que algunos de aquellos dirigentes regionales se convirtiesen en poco más que bandidos disfrutando de la protección del emperador. Sin embargo, la mayor parte de las confederaciones o imperios piratas chinos se mantuvieron al margen de las posturas políticas y simplemente gobernaron sus territorios como estados independientes. De esta manera tanto el emperador como los líderes locales carecían de la fuerza naval para hacer algo más que patrullar sus propias rutas marítimas, permitiendo que los piratas operasen durante cinco siglos sin ser controlados¹¹³.

De hecho, todo el negocio de la piratería en China fue diferente al de cualquier otra parte del mundo. Para empezar, la piratería estaba altamente organizada, más que operar en buques individuales o pequeños grupos, los piratas se reunieron en flotas. En vez de ocupar pequeños refugios, tendieron a controlar amplias secciones costeras gobernándolas de la misma forma que los líderes militares¹¹⁴.

¹¹¹ KONSTAM, *op. cit.*, p. 288.

¹¹² En este caso fue otra dinastía (Ming) la que extendió su autoridad hasta las provincias costeras, amenazando con invadirlas y ejecutar a sus líderes locales si no abandonaban dichas actividades. El hecho de que estos reconociesen al emperador como señor feudal, no significaba que dejaran de involucrarse en la piratería cuando les convenía, al menos todavía. Este fue un período dorado para China pues sus mercantes se extendían hasta el Océano Índico y también lo fue para los piratas que experimentaron un gran auge. *Ibid.*, pp. 288-289.

¹¹³ *Ibid.*, p. 289.

¹¹⁴ *Ibidem.*

Durante el s. IX, las incursiones de los sarracenos¹¹⁵ tomaron el relevo en el Mediterráneo¹¹⁶ pero una amenaza mayor estaba por invadir este mar. Los **vikingos**¹¹⁷ propagarían la piratería¹¹⁸ por la Europa medieval a bordo de los *drakkars*¹¹⁹ durante casi tres centurias¹²⁰. La dureza del

¹¹⁵ Claudio Ptolomeo (100 d. C.-170 d. C.) en su obra *Geographia* (también conocida como Atlas del Mundo) nombra *Sarakene* como la región entre Egipto y Palestina que comprende el norte del Sinaí, llamada así por la ciudad de Saraka. El geógrafo griego también menciona al pueblo de los *sarakenoi*, que habitaban el noroeste de la península arábiga. Aquellos localizados en su parte más septentrional se les atribuye cierta capacidad militar y opuestos al Imperio Romano que los caracteriza como *barbaroi* (bárbaros). En otras fuentes del s. III, se reconocen en la composición del ejército romano formando parte de diferentes unidades. Por informes militares del s. IV se ha conocido su faceta mercenaria pues se les involucraba en batallas tanto al lado de los persas como de los romanos y en localizaciones alejadas (p. ej. Mesopotamia). A finales del s. VI el término sarraceno designa a los “habitantes del desierto” sirio en sustitución del término *arabes scenitae*. Ver Jan RETSO, (2003). *The Arabs in Antiquity: Their History from the Assyrians to the Umayyads*, RoutledgeCurzon, Abingdon, 2003, pp. 505-506, 464-466.

¹¹⁶ “(...) de los puertos de África acudieron otros Sarracenos a piratear por el Mediterráneo y sus costas; devastaron la Cerdeña, las Baleares, Niza y Centumcelle; y como eran dueños del estrecho de Gibraltar, y por lo mismo de la parte occidental del Mediterráneo, del mismo modo que dominaban ya la parte oriental, hacían dudar si sería el Oriente o el Occidente el rey del mar (...) estuvieron haciendo correrías por Italia, la Borgoña y la Suevia, perturbando el comercio y las peregrinaciones”. CANTÚ, *op. cit.*, X, 105. Pero no solo se expandieron por este mar, incluso se hallaron restos arqueológicos en la actual provincia canadiense de Terranova y Labrador que datan del s. XI. Ver Helge INGSTAD y Anne Stine INGSTAD, *The Viking Discovery of America: The Excavation of a Norse Settlement in L'Anse Aux Meadows, Newfoundland*, Breakwater Books, St. John's, 2000, pp. 48, 105, 123, 129. Publicada anteriormente por J.M. Stenersens, Oslo, 1991.

¹¹⁷ El término procede del inglés *viking*, y este del nórdico antiguo *viking-r*. Ver RAE, *Diccionario de la lengua española*, versión electrónica de la 23.ª ed., s. v. “vikingo”. Disponible en: <http://dle.rae.es> (último acceso 13 de febrero de 2016). Siguiendo a Skeat, la palabra deriva del islandés *wíking-r* “a creek-dweller” (habitantes de las bahías) o *wík* (riachuelo, bahía) con el sufijo -ing-r “belonging to” (que significa: ‘ser de’ o ‘pertenecer a’). Ver Walter W. SKEAT, *Principles of English Etymology: The native element*, Clarendon Press, Oxford, 1887, p. 479. El origen etimológico de la palabra vikingo es confuso prestándose a diversas interpretaciones. Sin embargo, una que puese resultar más creíble se refiere al hombre que proviene del fiordo, aunque posteriormente los habitantes se considerarían a sí mismos como talees cuando partían de sus asentamientos en busca de aventuras. Ver Juan Antonio CEBRIÁN (dir.), “Prólogo”, en *Breve historia de los Vikingos*, de Manuel VELASCO, Madrid, Nowtilus, 2005, 11-15, p. 12, col. Breve Historia, ISBN 84-9763-198-6.

¹¹⁸ De acuerdo con varios elementos reductores del concepto legal de piratería (ver pp. 78 y ss.), existen dudas de que los vikingos puedan tildarse como piratas debido al procedimiento empleado en sus ataques, generalmente contra asentamientos costeros o interiores. Sobre esta cuestión, véase MOLLER, *op. cit.*, p. 12. Del original: “*The vikings are sometimes described as piratas, and there is little doubt that they also engaged in piracy as usually defined—i.e. robbery from and of vessels at sea or in harbours—even though they mainly raided targets ashore, and even established territorial control*” (nota al pie suprimida).

¹¹⁹ El antiguo término islandés *drekkar* significaba “dragones” y por metonimia las embarcaciones tomaron el nombre del mascarón de proa donde se embutía la cabeza de un dragón. Entre sus características fundamentales se destacan: la propulsión a vela y remo, de fácil navegación, con bastante eslora (llegando a medir hasta 30 metros) y estrechos de manga (que les dotaba de velocidad y maniobrabilidad) y poco calado (que le permitía adentrarse en aguas poco profundas de hasta un metro, pudiendo remontar vías fluviales). Respecto a la etimología de la embarcación véase Manuel VELASCO, *Breve historia de los Vikingos*, CEBRIÁN (dir.), *op. cit.*, p. 65. Sobre las características de la embarcación, véase Yves COHAT, *Los vikingos, reyes de los mares*, Verónica MORLA (trad.), 2ª ed., vol. 5, Aguilar Universal, 1989, p. 72.

¹²⁰ Del original: “*from Scandinavia who raided from about 783 to 1066, during the Viking Age in the Early Middle Ages*”. Ver David SANDERS y otros, *Marine Piracy*, October 2010, p. 45. Disponible en: <http://www.fortunes-de-guerres.com> (último acceso 16 de mayo de 2013).

clima unida a la pobreza del suelo los obliga a adentrarse en la mar¹²¹ asediando comunidades costeras¹²², aunque también asentamientos interiores a los que acceden por navegación fluvial¹²³.

Las crónicas procedentes de los afectados por las depredaciones reflejaban la crueldad de los normandos¹²⁴ (quemar, matar y saquear eran sus actividades preferidas), aunque también ellos mismos dejaban constancia de su forma de vida¹²⁵ pues tenían por costumbre llevar un poeta a bordo que relatase sus ‘hazañas’¹²⁶. En el 859 aparecen en el Mediterráneo¹²⁷, asolando

¹²¹ SÁNCHEZ GÓMEZ, *op. cit.*, p. 6. Esta causa recuerda a la de los piratas cananeos (ver p. 31).

¹²² Posiblemente en el año 844 fue la primera vez que exploraron la península Ibérica. Ver Velasco, 2005, pp. 168-169. En este contexto, la primera invasión en Galicia se localiza contra el faro romano *Brigantium* (actual Torre de Hércules en A Coruña) donde arrasan una pequeña aldea llamada Clunia emplazada en su base. Ver José Carlos, SÁNCHEZ PARDO, “Los ataques vikingos y su influencia en la Galicia de los siglos IX-XI”, *Anuario Brigantino*, 2010, n.º 33, 57-86, pp. 61-62. Disponible en: <http://anuariobrigantino.betanzos.net> (último acceso el 5 de febrero de 2016). Respecto a la presencia de los vikingos en Galicia véase Eduardo MORALES ROMERO, *Os Vikingos en Galicia*, Juan L. BLANCO VALDÉS (trad. y adaptación del castellano), Santiago de Compostela, Universidade de Santiago de Compostela (Servicio de Publicacións e Intercambio Científico), 1997. Biblioteca de Divulgación, Serie Galicia, n.º 20, ISBN 84-8121-661-5. Por otra parte, la presencia en las costas noroccidentales de la Península nunca supuso una amenaza real que desestabilizase el poder político en los territorios atacados, contrariamente a lo ocurrido en Inglaterra, Irlanda o Francia, entre otros países. Ver Eduardo MORALES ROMERO, *op. cit.*, p. 13.

¹²³ El Sena sirvió de vía para atacar París, que en 845 sufrió el primer saqueo. Aunque un año antes ya habían remontando el Guadalquivir, llegando a Sevilla montaron un campamento base para saquearla y, desde allí, también lanzaron ataques furtivos contra las poblaciones más cercanas. Ver ROMERO, *op. cit.*, pp. 67-68, 130-140, 160-164. También, desde la cuenca del Báltico remontan los ríos del este de Europa y llegan al mar Negro y Persia. Ver SANDERS y otros, *loc. cit.*, del original: “*They also plundered all the coasts of the Baltic Sea, ascending the rivers of Eastern Europe as far as the Black Sea and Persia. The lack of centralized powers all over Europe during the Middle Ages favoured pirates all over the continent*”.

¹²⁴ Otra manera de referirse a los vikingos, daneses en su mayoría, que comenzaron a ocupar el noroeste de Francia, mediante el acuerdo de Carlos III con el caudillo vikingo Rollon, en el Tratado de Saint-Clair-sur-Epte, se concede la región para que la protejan de las invasiones de otras incursiones vikingas, pasando a llamarse Normandía (proveniente de “*Northmanorum*” o “*Nortmanni*” que significa literalmente, “*hombres del Norte*”) hacia el año 912 en alusión a dichos navegantes. Ver Karina de los Ángeles SOLORZANO GUZMÁN, *La piratería marítima ante el Derecho Internacional Penal y la agenda política de la Organización de las Naciones Unidas*, [tesis de licenciatura], Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), 2013. Disponible en: <http://132.248.9.195/ptd2013/marzo/303045335/303045335.pdf> (último acceso 4 de febrero de 2016).

¹²⁵ Gosse también los denomina como los filibusteros escandinavos: “... *these Scandinavian freebooters were more than mere banditti, for they were organised and possessed a strictly enforced code of law governing the division of booty and punishment for desertion, treachery or theft*”. GOSSE, *op. cit.*, pp. 87-88. Respecto a los filibusteros véanse pp. 55-57 de esta tesis.

¹²⁶ Los escaldos son autores de sagas y de cantos heroicos poetas guerreros vikingos que pertenecían a la corte de los reyes escandinavos durante la Edad Media.

¹²⁷ Hubo un tiempo en que llegaría a ser dominado por los vikingos: “*desde las columnas de Hércules hasta el mar Egeo*”. Oscar FONCK SIEVEKING, *El origen común de Vikingos y Berberiscos*, Santiago de Chile, Editora Nacional Gabriela Mistral, 1978, p. 33. Disponible en: <http://www.pdfarchive.info> (último acceso 29 de septiembre de 2015).

las costas de África y el Levante español, llegan a Italia¹²⁸ y luego atacan Constantinopla, pero fracasan y establecen negociaciones con el imperio Bizantino incorporándose a su ejército¹²⁹ en cuyas filas sus descendientes prestarían servicios durante varias generaciones hasta el fin del propio imperio¹³⁰.

Las repúblicas italianas experimentan un florecimiento cuando el comercio con oriente recobra su importancia debido a las cruzadas¹³¹. Una vez más la práctica de la piratería acompaña al auge del transporte por mar. Durante el s. XI los piratas dálmatas¹³² son combatidos con dureza por mercaderes venecianos¹³³. También Génova hace frente, en este caso, a los corsarios berberiscos¹³⁴ en su refugio de Metredia (costa tunecina) que resulta sitiado, constituyendo el esfuerzo inicial más determinado para suprimirlos. A pesar del fracaso logran durante algún tiempo intimidar a los piratas lo que repercute en una reducción de sus expediciones¹³⁵.

A finales del s. XIV el centro de la actividad pirática en el Mediterráneo se desplazó, desde el Egeo y Adriático hasta la costa norte-africana¹³⁶. En los inicios del siguiente siglo,

¹²⁸ Normandos mercenarios pagados por bizantinos, quienes deseaban expulsar a los sarracenos de la península itálica, conquistan la isla de Sicilia en el 1071 y fundan el respectivo condado que posteriormente alcanzaría el estatus de Reino. Ver “Reino de Sicilia”, *Wikipedia, la enciclopedia libre* [en línea], Fundación Wikimedia (actualizado 10 de febrero de 2016). Disponible en: <https://es.wikipedia.org> (último acceso 17 de febrero de 2016). Cfr. KONSTAM, *op. cit.*, p. 30. A tal respecto, según Sánchez, la ocupación de la Isla fue la última acción importante en el citado mar. En este momento los vikingos abandonan la piratería y abrazan el cristianismo para fundar un estado político, del mismo modo que hicieron en Normandía en el siglo anterior. Ver SÁNCHEZ GÓMEZ, *op. cit.*, pp. 6-7.

Curiosamente, según Canizalez y López, esta conquista germinaría la semilla de la Mafia pues las tierras sicilianas se encontraban muy repartidas durante el dominio árabe y cuando los normandos se adueñaron de la isla los señores feudales despojaron a sus propietarios. Ver Carolina Isabel CORTÉZ CANIZALEZ y Luis Enrique PORTILLO LÓPEZ, *El delito de asociaciones ilícitas en la legislación penal salvadoreña 2000-2004* [tesis de licenciatura], Universidad de El Salvador, 2004, p. 42.

¹²⁹ Realmente se trata de *varegos* (vikingos suecos) que, remontando los ríos de la cuenca báltica, habían llegado tanto a la Rus de Kiev (estado eslavo antiguo) como a Constantinopla y, de esta manera, engrosado las filas de sus respectivas armadas. Sobre la *Guardia Varega* cuyos miembros formaban la guardia personal de los emperadores bizantinos, véase Raffaele D’AMATTO, *The Varangian Guard 988-1453*, en Martin WINDOW (ed.), Oxford, Osprey Publishing, 2010, col. Men-at-Arms, n.º 459. Otros piratas (llamados corsarios) también engrosaban las filas de la armada bizantina que los mantenía apostados en las bahías protegiendo al imperio de un ataque costero. Ver KONSTAM, *op. cit.*, p. 30.

¹³⁰ SÁNCHEZ GÓMEZ, *op. cit.* p. 6.

¹³¹ GOSSE, *op. cit.*, p. 10. Asimismo, SOBRINO HEREDIA, “Piratería y terrorismo en el mar”, p. 90.

¹³² Con bastante tradición en la actividad pues ya la habían practicado un milenio antes (ver n. 72).

¹³³ SÁNCHEZ GÓMEZ, *op. cit.*, p. 7.

¹³⁴ Descendientes de la etnia Bereber, pueblo de África del norte ubicado al oeste del valle del Río Nilo. Estos corsarios que faenaban mediante un acuerdo con el Imperio Otomano adquirieron gran relevancia durante el Imperio de Carlos V.

¹³⁵ Corría el año 1390. Sobre este asunto, véase GOSSE, *op. cit.*, p. 11.

¹³⁶ Mientras los corsarios turcos todavía atacaban enclaves italianos (por ejemplo, Creta y alguna parte de la costa griega), para la mayor parte del dominio naval turco en el Mediterráneo oriental estas actividades se volvieron

portugueses y castellanos ya habían comenzado la empresa de llegar a las Indias (orientales) que era la principal proveedora de especias y de productos de gran valor. Para ello buscaban una derrota alternativa a las rutas tradicionales del Mediterráneo oriental, asediado por continuos ataques berberiscos cuyas bases, estratégicamente asentadas en la costa norte de África¹³⁷, les permitía tanto atacar a las embarcaciones que cruzaban el Estrecho provenientes del Canal de Suez hacia aguas del Atlántico¹³⁸, como saquear las costas europeas del sur¹³⁹ y capturar, matar o esclavizar a los marineros católicos. Los ataques se extienden durante cuatro siglos bajo la protección del Imperio Otomano¹⁴⁰ y el tráfico marino en la zona se resiente, llegando a complicarse aún más en 1453 tras la toma de Constantinopla por los turcos¹⁴¹. Este hecho fuerza a los ibéricos a buscar definitivamente rutas alternativas que les permitan establecer un contacto marítimo directo con Asia¹⁴².

2.1.5 EL SALTO HACIA AMÉRICA

Con el descubrimiento de América, la ruta hacia las Indias quedaba resuelta. En los últimos años del s. XV surge un comercio a través de los océanos que condicionará la evolución política, social y económica de los siglos venideros. Supondrá una importancia vital para el mundo europeo, universalizándose los negocios y la economía del planeta entero. La piratería no queda al margen y también experimenta un punto de inflexión en su historia, que de no haber sido por

secundarias respecto al esfuerzo naval que suponía la campaña para el dominio marítimo del Mediterráneo central. En este momento mercantes del norte de Europa fueron restableciendo las rutas de transporte marítimo que habían sido abandonadas durante un largo periodo. En este escenario, el citado Mar estaba siendo disputado en batallas religiosas donde la supremacía marítima pudo ser la nueva fuerza motriz, más que el transporte o la piratería. Ver KONSTAM, *op. cit.*, p. 33.

¹³⁷ Concretamente, la conocida como la Costa Berberisca estaría integrada por los países del actual Magreb: Marruecos, Argelia, Túnez y Libia.

¹³⁸ RAMOS KOPRIVITZA, *El delito de piratería...*, p. 86.

¹³⁹ Aunque llegaron también a las costas del Mar Rojo, del Océano Índico y el Golfo Pérsico. Ver Philip GOSSE, *Quién es quién en la piratería*, Antonio MORALES (trad.), Renacimiento, Sevilla, 2003, pp. 12-21.

¹⁴⁰ Keila Citlali TIRSO RUIZ, *Piratería en las costas del golfo de México: mixtura y cambio en la vida cotidiana de Veracruz*, en los siglos XVI y XVII [tesis de licenciatura], Universidad Veracruzana, 2014, p. 42. Disponible en: <http://cdigital.uv.mx/bitstream/123456789/36061/1/tirsoruizkeila.pdf> (último acceso 26 de enero de 2016).

¹⁴¹ Este hecho supone la culminación de las guerras otomano-bizantinas. A partir de ahora la ciudad pasará a llamarse Estambul y será la capital del Imperio Otomano.

¹⁴² Portugal con un vivo proceso de expansión hacia el sur, motivado en parte por el interés en el comercio con África, en parte por los gustos y curiosidades del rey Enrique el Navegante, amplía su conocimiento y control comercial de la costa de África hasta el extremo sur del continente. Esclavos, marfil y oro fueron los productos alrededor de los cuales se mantuvo el interés por la búsqueda de nuevas tierras y nuevas rutas. A finales del s. XV parecía claro que los portugueses se habían adelantado a los castellanos en la conquista de la ruta de las especias y de los metales preciosos, gracias al dominio que ya ejercían sobre la costa occidental africana. Pero el descubrimiento del nuevo continente inclinaría la balanza para el lado castellano.

el hallazgo de las minas de plata y el éxito en el sistema de amalgamación como método de extracción, nunca hubiese tenido sus años dorados¹⁴³ en el Caribe¹⁴⁴. Los riesgos de la navegación, en este mar, y del periplo trasatlántico se multiplicarán en proporción a la importancia de la carga¹⁴⁵.

A partir de 1616, el Mediterráneo pierde todo su atractivo comercial, y deja de ser el centro del mundo para convertirse en un rincón, condicionando el tipo de rapiña que se desarrollará. Así, el latrocinio náutico deriva más hacia un bandolerismo de pequeña escala que a un negocio pirático mínimamente lucrativo. El verdadero “*negocio*” ajeno atraerá a los piratas hasta el Caribe, abriéndose a las nuevas rutas comerciales internacionales¹⁴⁶.

Desde la segunda década del s. XVI, corsarios y piratas se trasladan al nuevo continente. El objetivo que les mueve es el de acabar con el monopolio español y cortar el suministro de la financiación de las guerras europeas¹⁴⁷. No obstante, los ataques iniciales que guardan relación con los cargamentos enviados de América no se producen allí. Una vez revelado el viaje de retorno, condicionado a la Corriente del Golfo, los ladrones marinos que no se arriesgan con la

¹⁴³ La piratería marítima alcanza su esplendor en las primeras etapas de la Edad Moderna, conocida como la “*Edad dorada de la piratería*”. La primera mención literaria de este término se debe a Powell, remontándose a 1894: “*during what appears to have been the golden age of piracy up to the last decade of the seventeenth*” (énfasis añadido). Ver George H. POWELL, A Pirate's Paradise, *The Gentleman's Magazine*, January-June 1984, 276(52), p. 23. Disponible en: https://archive.org/.../gentlemansmagaz53unkngoog_djvu.txt (último acceso 13 de febrero de 2016). Aunque la duración de este periodo diverge dependiendo del autor, valga de ejemplo Fiske, que la delimitó entre 1650 y 1720 e incluyó, además, actos de los piratas berberiscos y del este de Asia. Ver John FISKE, *Old Virginia and Her Neighbours* [Copia digital], 2 vols., Boston/New York/Cambridge, Houghton/Mifflin and Company/The University Press, 1897, vol. II, p. 338. Disponible [en PDF] en: <http://www.ancestraltrackers.net> (último acceso 12 de febrero de 2016). Recientemente, con una visión parecida, Cordingly: “... *the great age piracy, which began in the 1650s and was brought to an abrupt end around 1725, ...*” (énfasis añadido). David CORDINGLY, *Under the Black Flag: The Roamnce and Reality of Life Among the Pirates*, Random House Trade Paperbacks, New York, 2006, p. XVI. 1ª ed., 1995. Por su parte Rediker, describió tal periodo de una manera más compleja, proponiendo de 1650 hasta 1739 y subdividida, a su vez, en tres distintas “*generaciones*”: los bucaneros de 1550-1580, los piratas del océano Índico de 1690 y los piratas de 1716-1726. Ver Marcus REDIKER, “‘Under the Banner of King Death’: The Social World of Anglo-American Pirates 1716–1726”, *The William and Mary Quarterly*, April 1981, 38(2), 203-227. Disponible en: <http://libcom.org> (último acceso 12 de febrero de 2016).

¹⁴⁴ “*Con barcos cargados de materiales poco densos, como el azúcar, los cueros y el cacao, que se negociaban con descuentos, no podía florecer la gran piratería (...) Una cosa era perder un galeón con tabaco y palo de Campeche y otra, una remesa de plata mexicana*”. Rodolfo SEGOVIA SALAS, “Los piratas franceses en América: la respuesta española en el siglo XVI”, *Credencial Histórica*, n.º 89, mayo de 1997. Biblioteca Virtual Banco de la República. Disponible en: <http://www.banrepcultural.org> (último acceso el 10 de febrero de 2016).

¹⁴⁵ *Ibidem*.

¹⁴⁶ Ángel JOANIQUET ORTEGA, *Nuestros Piratas*, Barcelona, Noray, 2002, pp. 149-150, col. El Nostre Mar, ISBN 84-7486-129-2-X.

¹⁴⁷ Ver Patricio HIDALGO NUCHERA, “Expansión, defensa y gobierno de las Indias”, en Juan B. AMORES CARREDANO (coord.), *Historia de América*, Barcelona, Ariel, 2006, 285-322, p. 298, ISBN 978-84-344-5211-4.

derrota trasatlántica esperan entre las islas Azores y la desembocadura del Guadalquivir para lanzarse sobre la presa¹⁴⁸.

Entre los países que buscaron asentarse en los dominios americanos, además de la flamante descubridora del continente o de sus vecinos ibéricos (beneficiarios ambos de la misma bula¹⁴⁹), cabe señalar a Holanda, Francia e Inglaterra.

Distribuyendo por ataques al continente, se obtiene un sector central que corresponde a los países del mar Caribe. La Florida (separada del núcleo de los dominios españoles por el Océano y la Luisiana) sería la región más amenazada en la parte septentrional. Sudamérica sufrió ininterrumpidos ataques en toda la costa atlántica (Pernambuco, Río, Sao Paulo, el Plata y sus zonas respectivas sufrieron especialmente las agresiones extranjeras). Más al Sur, el dominio de las Malvinas y Tierra del Fuego situadas estratégicamente ofrecían el salto al Pacífico y con ello la posibilidad de más fructíferas expediciones (de piratería en los emporios litorales del Perú y Nueva España), motivo por el cual también resultaron objeto de las disputas¹⁵⁰ más allá de los botines que podían ofrecer.

La piratería americana fue una guerra constante, encubierta y de desgaste a la que se vio sometida la población y administración hispanas¹⁵¹. Tal actividad se distribuye en varios periodos¹⁵².

¹⁴⁸ Precisamente una captura que simboliza el inicio de la piratería en América, se produce en las Azores (1521). Se trata del tesoro de Moctezuma enviado por Hernán Cortes y asaltado por Juan Florín o 'El Florentino' al mando de ocho navíos. El pirata recibía del rey francés una pensión por no hundirle barcos de su flota, procedimiento que lo distinguía del corsario típico, el cual pagaba al monarca una parte del botín capturado. Ver Manuel LUCENA SALMORAL, *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América: perros, mendigos y otros malditos del mar*, Madrid, MAPFRE, 1994, pp. 53-67, col. Mar y América, ISBN 84-7100-349-X.

¹⁴⁹ Sobre esta cuestión véase n. 248.

¹⁵⁰ Ángel L. RUBIO, *La Comunicación Social en el Contexto Nacional e Internacional* [ed. en PDF], Universidad Complutense de Madrid, (s. d.), p. 51, Universidad para los mayores-Curso 2008-2009. Disponible en: <http://pendientedemigracion.ucm.es> (último acceso 30 de enero de 2016).

¹⁵¹ Fernando SERRANO MANGAS, "Auge y represión de la piratería en el Caribe. 1650-1700", *Mesoamérica* (Guatemala), CIRMA, Número especial: Honduras, junio de 1985. Cit. por Óscar CRUZ BARNEY, *El Corso Marítimo*, Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, México, 2013. Publicación conjunta con: Secretaría de Marina (SEMAR), Centro de Estudios Superiores Navales, México. Disponible en: <http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/7/3373/1.pdf> (último acceso 11 de febrero de 2016).

¹⁵² Según Lucena consta de cinco periodos que son los siguientes:

1. Entre 1521, primer asalto notable, hasta 1568, fecha en que se garantiza el paso por el canal de las Bahamas tras expulsar a los franceses de la Florida.
2. Comprende los años 1569-1621, acoso de los perros del mar e inicios de la piratería holandesa.
3. Entre 1622 y 1655. Gran ofensiva de la piratería holandesa y piratería libertaria: bucaneros y comienzo del filibusterismo.
4. De 1656 a 1671. Auge del filibusterismo que termina con la toma de Panamá por Henry Morgan.
5. Entre 1672 y 1697. Agonía del filibusterismo, perseguido ya por Inglaterra sólo es utilizado por Francia como apoyo de sus escuadras en el Caribe.

Ver LUCENA SALMORAL, *op. cit.*, *passim*.

A medida que los expertos pilotos de la Casa de Contratación de Sevilla (centro del tráfico indiano) adquieren experiencia trasatlántica, los planes de derrota también caen en manos de súbditos de otras naciones. De esta manera, la navegación desde las islas Canarias hacia poniente se popularizaba. Este conocimiento daba acceso al Caribe cuya entrada se situaba en el arco de Ulises de las Antillas Menores¹⁵³. La posición estratégica de Canarias en las rutas oceánicas constituye un emplazamiento privilegiado para el acecho y captura del botín de la flota americana que transita por esta agua. Las Islas ofrecían riqueza y unas condiciones geográficas propicias (caletas, islotes, rocas, playas, etc.) que convierten al Archipiélago en un refugio ideal para el acecho y los asaltos permanentes de piratas y corsarios. Se presenta como uno de los lugares de espera preferidos de la codiciada *Flota de Indias*¹⁵⁴. Canarias fue también la cuna de legendarios piratas y corsarios. La Corona española autorizó desde el siglo XVI a los canarios a armarse en corso, beneficiándolos con la quinta parte de las presas capturadas de cualquier enemigo del Imperio¹⁵⁵.

Por otro lado, el talón de Aquiles de la derrota de regreso a España se evidenciaba en el canal de las Bahamas (o de la Florida) y en las Azores. En el caso de estas islas, el problema se minimizaba enviando periódicamente armadas españolas que esperaban las flotas para escoltarlas hasta la recalada¹⁵⁶. De esta manera la clave residía en la península de la Florida porque saliendo de La Habana, puerto seguro y práctico en la base del embudo que formaban vientos y corrientes con dirección al norte, el convoy debía bordearla tediosamente con vientos contrarios para salir del mar Caribe¹⁵⁷. Por tal motivo corsarios hugonotes y protestantes franceses¹⁵⁸ pretendían establecer allí una base de operaciones donde pudiesen atacar fácilmente al tráfico indiano y en especial a las flotas cargadas de plata a su paso obligado por

¹⁵³ Rodolfo SEGOVIA SALAS, “Los piratas franceses en América”, art. cit. En esta línea, Fernando Nicolás VARGAS, “Hombres y buques en el descubrimiento (siglos XVI y XVII)”, Academia de Historia Naval y Marítima de Chile, 49-88. Disponible en: <http://www.historianaval.cl> (último acceso el 10 de febrero de 2016).

¹⁵⁴ Marta GALÁN CUARTERO y Jesús M. FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, *Las puertas atlánticas: piratas y corsarios en Canarias (siglos XV - XIX)*. Consejería de Educación, Cultura y Deportes (Gobierno de Canarias), 2007, p. 12. Disponible en: <http://www.gobiernodecanarias.org> (último acceso 22 de abril de 2011).

¹⁵⁵ *Ibid.*, p. 18.

¹⁵⁶ LUCENA SALMORAL, *op. cit.*, pp. 69-70.

¹⁵⁷ SEGOVIA SALAS, *loc. cit.*

¹⁵⁸ Guiados por un odio visceral contra las posesiones de la dinastía de los Austrias se ensañaban en los asaltos contra las iglesias (minuciosamente relatados por los españoles para destacar el carácter herético de los piratas). Más allá de la razón religiosa, que pudiese motivarlos, ciertamente en estos lugares sagrados podían hacerse con buenos botines. Las razones para impugnar el monopolio hispano crecían con la Reforma, más tarde, otros calvinistas y anglicanos añadirían a los ataques piráticos la dimensión religiosa de la lucha contra la nación que lideraba la Contrarreforma. SEGOVIA SALAS, *loc. cit.* En esta línea, véase LUCENA SALMORAL, *op. cit.*, p. 61, 96.

el citado Canal¹⁵⁹. Para la frustración de aquellos, también, Felipe II tenía conocimiento del valor estratégico de la Península y, cuando muestran sus intenciones, obligan al monarca a extender la protección hasta San Agustín, respondiendo con contundencia al desafío francés¹⁶⁰.

Aquí finaliza el primer periodo de la piratería caribeña que “*se eclipsa de América como factor corso pirático*”¹⁶¹. Después, los ataques aparentemente perpetrados con un fondo de carácter religioso¹⁶² adquieren relevancia y serán imitados por diversos países que difunden la “*Leyenda Negra*”¹⁶³, basándose en las crueldades y opresión llevadas a cabo en la América española, para justificar sus propias depredaciones. La inmensidad de los espacios descubiertos en el nuevo continente se muestra difícilmente defendible¹⁶⁴, propiciándose una piratería exacerbada. Así, este escenario presenta un reclamo para nuevos piratas.

A partir de 1569 Inglaterra imprime un acusado carácter mercantil a su política. Además de la hostilidad religiosa contra el Imperio Español y el objetivo de expandirse por el Atlántico para evangelizar al mundo en el anglicanismo, existía la necesidad de encontrar nuevos mercados para su creciente actividad industrial, de esta manera impulsa la organización de Compañías Comerciales y la exploración de nuevos territorios. Para ayudar a llevar a cabo estos objetivos, Isabel I tutela el desarrollo de una intensa guerra corsaria contra los intereses

¹⁵⁹ LUCENA SALMORAL, *op. cit.*, p. 70.

¹⁶⁰ La falta de una armada para hacer frente a los españoles “*quienes se habían consolidado como hegemonía en el atlántico*”, persuade al rey de Francia a decantarse por el corso. Ver SEGOVIA SALAS, *loc. cit.* Para más información sobre diferentes definiciones de ‘corso’ y la naturaleza jurídica de ‘patente de corso’ véase CRUZ BARNEY, *op. cit.*, pp. 61-67.

¹⁶¹ Ver SEGOVIA SALAS, *loc. cit.*

¹⁶² La Reforma generaba cada vez más razones para refutar la política monopolista española. Posteriormente, los ataques piratas de calvinistas y anglicanos sumaron a su causa el carácter religioso de la lucha contra el imperio que representaba el liderazgo de la Contrarreforma. *Ibid.*

¹⁶³ “*Basada parcialmente en la literatura panfletaria de fray Bartolomé de las Casas, según la cual la ocupación de América por España no era más que un reguero de despojos, crueldades, opresión y prácticas inquisitoriales*”, de esta manera “*quien roba a un ladrón tiene cien años de perdón*” explicarán los hipócritas apólogos de la piratería en el Caribe. *Ibid.* Sobre este asunto ver la obra presentada a Felipe II (siendo Príncipe de Asturias) por Fray Bartolomé de las CASAS, *Breve relación de la destrucción de las Indias Occidentales*. Disponible en: <http://www.cervantesvirtual.com> (último acceso 13 de febrero de 2016). Sobre una descripción del concepto de “*leyenda negra*” véase, a su mayor difusor, Julián JUDERÍAS, *La leyenda negra y la verdad histórica: contribución al estudio del concepto de España en Europa, de las causas de este concepto y de la tolerancia política y religiosa en los países civilizados, de España: estudios acerca del concepto de España en el extranjero*, Tipográfica de la Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos, Madrid, 1914. Clásicos de Historia n.º 65 [ed. en PDF]. Disponible en: <http://clasicoshistoria.blogspot.com.br> (último acceso 13 de febrero de 2016). Por otra parte, diversos historiadores han discutido la existencia de dicha leyenda, entre los que se encuentra la directora de la Real Academia de Historia, véase, por tanto, Carmen IGLESIAS CANO, “*España desde fuera*”, *España. Reflexiones sobre el ser*, 2ª ed., Madrid, Real Academia de la Historia, 1998, pp. 377- 428, p. 383.

¹⁶⁴ También el enorme poderío militar español fue otra creación de dicha Leyenda cuando la realidad era que las colonias americanas estaban indefensas. Sobre esta condición véase LUCENA SALMORAL, *op. cit.*, p. 30.

hispanos. Momento en que emergen muchos de los más famosos piratas y corsarios de la historia naval que se conocerán como los **perros del mar**¹⁶⁵.

La riqueza transportada a finales del s. XVI, sobre todo en puertos como Panamá¹⁶⁶ y Nueva Granada, unido a la atracción que provocan los metales preciosos saqueados por los españoles, ocasiona que el mar Caribe se infeste de piratas con bases de operaciones distribuidas por varias de las Antillas¹⁶⁷.

A partir de la segunda década del s. XVII, surge una nueva figura pirática: el **bucanero**¹⁶⁸; al principio hacía negocio con la venta de carne ahumada y frutos tropicales ante los barcos en travesía (que en muchas ocasiones también eran robados) o piratas que merodeaban por sus latitudes. Más tarde se pasan por completo a este bando, armando expediciones de pillaje y saqueo desde sus bases, originalmente en “*La Española*”, con preferencia de lugares donde

¹⁶⁵ Ver HIDALGO NUCHERA, “Expansión, defensa y gobierno de las Indias”, en *op. cit.*, pp. 298-300. El alcance de los métodos empleados por la citada reina inglesa (comparado al de Luís XVI) es reflejado por Manuel Lucena de la siguiente manera: “*Tal política fue extraordinariamente eficaz y logró desarbolar el sistema comercial español, algo que los franceses no habían conseguido anteriormente. Hacia 1950 España había perdido su poderío en el mar y sus dominios americanos se tambaleaban*”. LUCENA SALMORAL, *op. cit.*, p. 96.

¹⁶⁶ La toma de la ciudad se constituyó entre las mayores empresas filibusteras sino la mejor. Sobre el asedio e incendio a manos de Morgan se recomienda la lectura (especialmente pp. 230-244) de Alexandre O. EXQUEMELIN, *Bucaneros de América*, Dr. DE LA BUENA MAISON (trad.), Carlos BARRAL (ed.), Madrid, Valdemar, 1999, col. El Club Diógenes, n.º 131, ISBN 84-7702-291-7. El original se publicó en holandés: *De Americaensche Zee-Roovers*, Ámsterdam, Jan Ten Hoorn, 1678. Las versiones: inglesa y, probablemente, la francesa; contemporáneas del original procedían de la traducción española (del flamenco) de 1681 por el doctor de la Buena Maison: *Piratas de la América y Luz a la Defensa de La Costas de Indias Occidentales*. Ver Carlos BARRAL (ed.), “Nota del editor”, en EXQUEMELIN, *op. cit.*, p. 13.

¹⁶⁷ La Tortuga, Santo Tomás, San Cristóbal y la Barbuda se convirtieron en nidos de piratas desde los cuales se lleva a cabo la rapiña contra la Flota de Indias. De todas las islas, la base más importante estaba en Port Royal (Jamaica) en el s. XVII. Ver RUBIO, *cit.*, p. 51.

¹⁶⁸ Son aventureros, esclavos y fugitivos que aprenden de los indios Arawacos del archipiélago de las Antillas a preparar el **boucam**, esto significa: “*asar la carne*”. El mismo nombre recibe el instrumento designado a tal menester que consistía en una rejilla hecha de una trama de madera y utilizada para ahumar la carne de jabalí por los habitantes precolombinos a los que también le gustaba el robo de vacas y cerdos para *bucanear*, de ahí su denominación. Ver HIDALGO NUCHERA, *loc. cit.* Cfr. LUCENA SALMORAL, *op. cit.*, p. 39, para quién el origen de dicho término parece ser karib y señala la mayor improbabilidad del origen antes mencionado que otros historiadores le atribuyen. Pero respecto a este asunto, es fundamental la descripción de Exquemelin, por ella se deduce que la palabra designa la receta culinaria de los indios (caribes) para asar y ahumar la carne con madera verde mientras al utensilio empleado le denominaban “*barbacoa*”, véase EXQUEMELIN, *op. cit.* Sobre este asunto véase también James BURNEY, *History of the Buccaneers of America*, Dover Publications, Mineola, New York, 2002, pp. 48-49. Reimpresión íntegra (del libro publicado por W.W. Norton, New York, 1950) sobre los trabajos del autor (capitán de la *Royal Navy*) publicados originalmente por L. Hansard para Payne and Foss, London, 1816). Existe también al menos una ed. esp. titulada: *Historia de los bucaneros de América*, Victoria LEÓN (trad.), Sevilla, Renacimiento, 2007, pp. 103-105, col. Isla de la Tortuga. Russel también describe el asentamiento primitivo en la isla e indica el origen del término, véase William Clark RUSSEL, *Life of William Dampier*. Cit. por GOSSE, *History of Piracy*, p. 143.

había ganado cimarrón¹⁶⁹, expandiéndose hasta otras islas¹⁷⁰ y también por la costa venezolana y las penínsulas de Florida y Yucatán.

A pesar de que España resultó la más afectada, fácilmente comprensible por su mayor tráfico marítimo y fletes de gran valor, otros imperios (por ejemplo: Inglaterra, Francia, Holanda y Portugal) también se encontraban en el punto de mira de los piratas caribeños. El fuerte sentimiento que surge contra los países colonizadores es generalizado, convirtiéndose en el enemigo común a ser batido¹⁷¹.

Además este escenario constituyó un conflicto entre los imperios cristianos, favoreciendo a los piratas que se organizaron en una sociedad secreta, denominada “*Hermanos de la Costa*”¹⁷², al mismo tiempo violenta e igualitaria¹⁷³ –hasta el punto de que todo lo robado debía aportarse a un fondo común¹⁷⁴– caracterizada por una ideología libertaria¹⁷⁵ y anarquista¹⁷⁶, compuesta por hombres de distintas nacionalidades, con su famoso lema: “*contamos con el día*

¹⁶⁹ La parte deshabitada de la citada isla era muy abundante en este tipo de ganado. Ver LUCENA SALMORAL, *op. cit.*, p. 39.

¹⁷⁰ Desde las plazas españolas de Santo Domingo (también se conocía así a la isla Española, actualmente dividida en dos países: República Dominicana y Haití) se llevará a cabo una guerra sistemática contra los bucaneros. Entre las estrategias adoptadas se encontraba la de extinguir los animales preferidos de estos. Parece ser que la medida fue contraproducente porque en este momento deciden abandonar la isla y pasarse a la vecina Tortuga, donde fundarían su capital, estableciendo poblados y reuniéndose en comunidades. Desde allí se expanden hasta la cercana Puerto Rico, pero también a otras islas como Cuba, Jamaica y las Bahamas. Poco después los bucaneros-piratas comienzan a organizarse como filibusteros. Ver LUCENA SALMORAL, *op. cit.*, pp. 154-156.

¹⁷¹ RAMOS KOPRIVITZA, *El delito de piratería...*, p. 94.

¹⁷² Sobre esta “*temible*” hermandad, véase LUCENA SALMORAL, *op. cit.*, pp. 157-158.

¹⁷³ Tales piratas llegan incluso a apoderarse de territorios que llamaron sus 13 paraísos. Meyssan establece una comparación de aquellos con los actuales piratas somalíes, categóricamente dice: “*La misma estructura que existe actualmente en Somalia*”. Ver Thierry MEYSSAN, “África: piratas, corsarios y filibusteros del siglo XXI”. Red Voltaire, R. CATY (trad.), 1 de julio de 2010. Disponible en: <http://www.voltairenet.org/article166146.html> (último acceso 17 de abril de 2011). También disponible [en PDF] en: <http://rebellion.org/noticias/2010/7/109192.pdf> (último acceso 23 de septiembre de 2013).

¹⁷⁴ Uno de sus juramentos consistía en: “*No retener individualmente antes del reparto ni siquiera el valor de seis peniques*”. Ver Álvaro ARMERO, *Piratas. Corsarios y bucaneros*, Madrid, Libsa, 2003, p. 376 y ss.

¹⁷⁵ “*Los bucaneros eran libertarios por excelencia; para ellos sólo contaban la libertad y la inmunidad. Para conservar estas ventajas buscaron siempre guaridas y refugios donde fueran amos absolutos*”. Ver Martha de JÁRMY CHAPA, *Un eslabón perdido en la historia. Piratería en el Caribe, siglos XVI y XVII*, México, Universidad Nacional Autónoma, 1983, p. 44. Cit. por LUCENA SALMORAL, *op. cit.*, n. 22, p. 28.

¹⁷⁶ No obstante elaboraron una constitución que regía sus vidas. Se supone que esta era transmitida oralmente pues no se han encontrado registros al respecto. Sobre tales preceptos véase Keila Citlali TIRSO RUIZ, “Piratería en las costas del golfo de México: Mixtura y cambio en la vida cotidiana de Veracruz, en los siglos XVI y XVII” [tesis de licenciatura], Universidad Veracruzana, Xalapa, 2014, pp. 56-57. Disponible en: <http://cdigital.uv.mx> (último acceso 26 de enero de 2016).

en que vivimos y nunca con el que habremos de vivir”, a quienes se le conocerá como **filibusteros**¹⁷⁷.

Un fenómeno parecido sucede en el Índico, cuando en Madagascar se registra una importantísima presencia de piratas que provenían de todas partes de Europa y se funda Libertalia¹⁷⁸, alcanzando cierto éxito¹⁷⁹. Este asentamiento establecido por hombres prófugos, rebeldes e inconformistas que perseguían un cambio en sus vidas, demostraron estar a la altura de cualquier sociedad de su tiempo con leyes propias¹⁸⁰. Daniel Defoe describe el asentamiento como una comunidad novedosa en cuanto a su democracia¹⁸¹ e igualdad¹⁸², “desde luego más justos que cualquiera de las sociedades europeas de la época que les tachaban de delinquentes y criminales”¹⁸³. Además, de manera diferente a otras ciudades piratas, supieron convivir con los nativos de la isla que incluso les ayudaron en la construcción de las naves¹⁸⁴. Ciertamente los piratas prosperaron por la falta de una presencia constante de las potencias europeas¹⁸⁵, a

¹⁷⁷ Para algunos historiadores procede de las palabras holandesas *vrij bouiter*: “el que captura el botín”, derivando al inglés como *free booter* y al francés como *filibustier*, esta última se tradujo al castellano como filibustero o “merodeador del mar”. Para otros, si bien el nombre deriva del holandés, lo hace de las palabras *vrie boot*: “embarcación ligera”. El barco utilizado por estos piratas (llamado en inglés *fly-boat*) era liviano y de forma aflautada, características que les permitía gran maniobrabilidad. Ver LUCENA SALMORAL, *op. cit.*, p. 39. La forma en que los marineros franceses pronunciaban la palabra inglesa *freebooter* era incluso anterior a la de *boucanier* o *buccaneer* para designar el oficio de aquellos que se dedicaban a perseguir a los españoles, cazar y curar carne. Por otro lado, los cazadores franceses de la Española habrían comprado a los holandeses los llamados *flyboat*, traducción inglesa del holandés *fluvt* pero que en todo caso resultaría poco sensato perseguir grandes navíos con estas embarcaciones. Ver BURNEY, *op. cit.*, pp. 49-50.

¹⁷⁸ A finales del s. XVII y principios del s. XVIII. Si bien no hay pruebas fehacientes que demuestren la existencia de Libertalia, si se tienen varios indicios razonables para defender su existencia. Ver René MOYA LEÓN, “Libertalia: ¿Mito o realidad?”, en *El verdadero manual de historia atlántica*, Madrid, UAM, 2010, 16-27, p. 27, Curso de Historia de la Expansión Europea 2009-2010. Disponible en: <http://e.se-todo.com> (último acceso 11 de enero de 2016).

¹⁷⁹ De acuerdo con el reverendo Ellis: “From this settlement, which they called Libertatia, they sent out their ships on marauding expeditions, and in many instances were so successful as to add greatly to their wealth and power” Ver W. ELLIS, *The History of Madagascar*, Fisher, Son & Co 1971 (1ª ed., 1838), vol. II, p. 46.

¹⁸⁰ Continuando con Ellis: “(...) had even a senate-house, in which they made laws for the good government of their infant colony”. *Ibid.* El Reverendo cita al capitán Charles Johnson (sobre este personaje véase n. 93).

¹⁸¹ Desarrollaron una soberanía popular de facto, esto se habría hecho mediante un sistema de democracia representativo (por cada grupo de 10 individuos correspondía 1 representante). Ver DEFOE, *op. cit.*, p. 496.

¹⁸² El botín y el ganado debía repartirse a partes iguales. “Que el tesoro y el ganado de que eran dueños debía ser igualmente dividido y la tierra que cualquier hombre particular cercase debía ser considerada en delante de su propiedad, y que ningún otro podía reclamarla si no la enajenaba aquél vendiéndola”. *Ibid.*

¹⁸³ MOYA LEÓN, *op. cit.*, p. 16.

¹⁸⁴ Ellis: “In the mean time a traffic was by this means kept up with the natives, who were induced to resort to them for the purposes of barter, and at last became willing to assist in the building and navigation of two small vessels intended for cruising round the island”. *Ibid.*

¹⁸⁵ MOYA LEÓN, *op. cit.*, p. 16.

pesar de que interferían en la derrota¹⁸⁶ desde las Indias orientales hasta Europa (muy empleada por la flota portuguesa y holandesa debido a las posesiones de los respectivos países en Asia¹⁸⁷) interrumpiendo el comercio marítimo.

Transcurrido un tiempo, en el Caribe los bucaneros se unen parcialmente a la causa de los filibusteros¹⁸⁸, convirtiéndose en auténticos piratas libertarios, aunque luego, debido a las pretensiones colonialistas de las potencias enemigas españolas, son utilizados al servicio de diferentes países europeos, sin que por ello fueran reconocidos o dependieran de ellos¹⁸⁹. Holanda, Francia e Inglaterra no dejan escapar la ocasión y al amparo de estas figuras piráticas endémicas de la región, conquistan algunas islas que convierten en puntos de apoyo de su política e incursión en América¹⁹⁰. Incluso aquellas potencias organizan a los piratas y hasta los nombran gobernadores¹⁹¹ de alguna de las islas caribeñas de las que se habían apoderado, también les concedían patentes de corso que se empleaban de un modo u otro dependiendo del

¹⁸⁶ Los piratas merodeaban los mares contiguos a Madagascar, así como la costa de Mozambique, (por consiguiente, el Canal de Mozambique que separa la isla del continente también se veía afectado) y, sobre todo, el cabo de las Agujas (el más meridional de África) que suponía el paso del Índico al Atlántico.

¹⁸⁷ En Madagascar las bases de piratas procedentes de las Antillas tuvieron gran actividad y no sólo se dedicaban al pillaje de las naves mercantes de la ‘Compañía de Indias Orientales’ (holandesa, francesa e inglesa) también a las pertenecientes a los árabes y a los súbditos hindúes del Gran Mongol. Ver MASÍÁ DE ROS, *op. cit.*, p. 462.

¹⁸⁸ Al bucanero le sucede el filibustero. El primero es propio del medio antillano mientras que el radio de acción del segundo abarcaba tanto el océano Atlántico como en el Pacífico. Ver LUCENA SALMORAL, *op. cit.*, p. 34. Para más información sobre el estilo de vida de estos piratas característicos del Caribe véase EXQUEMELIN, *Bucaneros de América, op. cit.* libro capital en la historia de la piratería del Caribe que describe el estilo de vida de estos peculiares piratas de manera fidedigna, no en vano se cree que fue escrito precisamente por uno de ellos.

Entre las contribuciones, en este caso española, para que los bucaneros diesen los primeros pasos hacia el filibusterismo fue el haber exterminado los animales preferidos de aquellos para asar, prendiendo fuego a los bosques de Santo Domingo donde se encontraba la rica ganadería cimarrona. Ver Francisco MOTA, *Piratas en el Caribe*, La Habana, Casa de las Américas, 1984, pp. 101, 104, col. Nuestros Países. Entonces durante un tiempo en la Tortuga conviven tres clases de “aventureros” cada cual con una tarea determinada: los que se ocupaban de la caza (son los bucaneros y a su vez se subdividen en dos tipos), aquellos que se dedicaban a las fechorías por tierra y mar (filibusteros) y los que cultivaban la tierra (definiéndose a sí mismos como habitantes). Ver EXQUEMELIN, *op. cit.*, pp. 56 y ss. No obstante, para James Burney, bucaneros y filibusteros son sinónimos. A pesar de reconocer que pudieran encontrarse diferencias de aspecto y carácter entre unos y otros durante la convivencia en la Tortuga, antes y después de las ocupaciones solían entremezclarse. Véase BURNEY, *op. cit.*, pp. 50-51.

¹⁸⁹ SEGOVIA SALAS, art. cit. Jerome Deschamps califica a los filibusteros con patente de corso para asaltar posesiones y buques españoles como piratas “domesticados”. Cit. por LUCENA SALMORAL, *op. cit.*, p. 40.

¹⁹⁰ RUBIO, *op. cit.*, p. 51.

País Global, “Mapa XLVI. Los ataques al imperio español en América del Sur y el Caribe”, *Mapas de Historia Universal*, País Global: una web de la República Argentina, 12 de agosto, 2015. Disponible en: <http://www.hechohistorico.com> (último acceso 12 de septiembre de 2015).

¹⁹¹ Incluso el temido filibustero Henry Morgan que saquearía e incendiaría Panamá en 1670, recibiría su recompensa a manos del rey inglés Carlos II que lo nombra Teniente Gobernador de Jamaica (donde ejerció la función de perseguir a piratas de la zona) en 1673 y caballero un año después. Rebecca TORTELLO, *Henry Morgan: The Pirate King* [en línea]. Disponible en: <http://jamaica-gleaner.com> (último acceso 7 de marzo de 2015).

contexto (bélico o pacífico)¹⁹². De esta manera, las bases antillanas ofrecieron los puntos de ataque desde los cuales la defensa fue más vulnerable y los beneficios estaban asegurados¹⁹³. Una vez instalados en ellas, aprovechando el abandono por parte española de ciertas islas de las Antillas menores, a España se le complica mantener el monopolio comercial debido a la situación estratégica de las islas, lo que desemboca en un comercio clandestino apoyado por otros países.

Los gobiernos españoles de ultramar deben repeler los ataques piratas no solo en el mar sino en las localidades fortificadas de la costa americana cuyas ciudades eran saqueadas, una y otra vez, a sangre y fuego¹⁹⁴.

En el s. XVIII, la incursión de Francia e Inglaterra en las pequeñas Antillas desemboca en su disputa por ambas. España, con su sistema defensivo desquiciado desde la conquista de Jamaica por los ingleses¹⁹⁵ y la presencia de los franceses en la costa occidental de Haití¹⁹⁶, se limita a resistir en sus reductos de Cuba y Puerto Rico¹⁹⁷. Posteriormente, los piratas se trasladan a New Providence en las Bahamas y la declaran República Pirata (1715-1720). La corona inglesa ofreció a los piratas su perdón a cambio de que abandonaran su actividad delictiva, pero fueron muy pocos los interesados en el trato¹⁹⁸. No obstante, en los inicios de la centuria, se percibe una decadencia en su actividad¹⁹⁹ aunque seguirá en vigencia la trata de negros, materializándose todas las actitudes que puedan imaginarse acerca del desprecio por la vida y la condición del hombre²⁰⁰.

¹⁹² José Luís de AZCÁRRAGA, *Derecho del Mar*, 2 vols., Madrid, Publicaciones del Departamento de Derecho Internacional Público (Universidad de Alcalá de Henares), 1983, vol. I, pp. 213-215, ISBN 84-600-3135-7. Respecto a la figura jurídica que representa el curso marítimo véase *idem*, *El curso marítimo*, Madrid, 1950.

¹⁹³ RUBIO, *loc. cit.*

¹⁹⁴ Agustín CORRALES ELIZONDO, “Soluciones jurídicas actuales en relación a la piratería y otros delitos graves en la mar” [en línea], (s. d.), p. 3. Disponible en: www.asesmar.org (último acceso 7 de marzo de 2015).

¹⁹⁵ Se produjo en 1655 y durante la primera década bajo dominio inglés fue “*un verdadero nido filibustero*”. Ver LUCENA SALMORAL, *op. cit.*, p. 176.

¹⁹⁶ En el año 1697. Para más información de cómo pasa a ser gobernada por los franceses, véase LUCENA SALMORAL, *op. cit.*, pp. 154-155.

¹⁹⁷ RUBIO, *loc. cit.*

¹⁹⁸ Mirta RODRÍGUEZ, *Los piratas y su camino a la Leyenda* [en línea]. Disponible en: <http://www.7calderosmagicos.com.ar> (último acceso 7 de marzo de 2015).

¹⁹⁹ Aunque en realidad la piratería se trasladó desde Iberoamérica a América del Norte debido al acuerdo alcanzado entre las potencias coloniales en el Tratado de Ryswick (1697). Años después disminuye realmente con los Tratados de Utrecht (1712-1716) que permitían la libre navegación por América porque a los gobiernos les interesaba el libre comercio. Ver SOBRINO HEREDIA, “Piratería y terrorismo en el mar”, p. 91.

²⁰⁰ CORRALES ELIZONDO, *art. cit.*, p. 7.

Volviendo al Mediterráneo, en contraposición la piratería berberisca alcanzó su esplendor en el s. XVII²⁰¹ y se mantuvo en el siglo posterior debido a la disminución del dominio marítimo español sobre el Mediterráneo occidental²⁰².

Sin embargo, en términos de crueldades los más temibles de todos los piratas fueron los del mar del Sur de la China. La empresa por ellos desempeñada llegó a un punto álgido, a comienzos del s. XIX, cuando una comunidad de aproximadamente 40.000 con unos 400 *junks*²⁰³ subyugó aquel litoral, atacando cualquier mercante que se hubiera extraviado en el área²⁰⁴. Desde 1807 estos piratas fueron dirigidos por una mujer extraordinaria: Mrs. Cheng²⁰⁵.

2.1.6 PERÍODO CONTEMPORÁNEO

Con lo descrito hasta ahora se ha podido distinguir que la piratería marítima desde sus orígenes ha experimentado diversas fases, unas de gran actividad y otras de calma. Al periodo

²⁰¹ Tres cuartas partes del Mar estaban bajo la dominación de estos piratas a los cuales se unieron los musulmanes expulsados de España y los corsarios del sultán de Constantinopla. La piratería llevada a cabo por argelinos y tunecinos (apoyada por los moriscos en España) fructificó, por ejemplo, con posesiones en Ibiza, y Mallorca o ataques en Almuñécar y Valencia. Las acciones para combatirla fueron desplegadas en tierra, con la toma de alguna de sus propias guaridas (Túnez y la de Argel), y en la mar mediante la batalla naval de Lepanto (1571). Ver SOBRINO HEREDIA, art. cit., p. 90.

²⁰² *Ibid.* Tal dominio se vio afectado por la pérdida de Orán y *Mers-el-Kebir* durante la Guerra de Sucesión Española (1700-1714).

²⁰³ Embarcaciones basadas en el diseño de antiguos veleros chinos, todavía en uso actualmente, que ya fueron empleados como buques de navegación marítima en el s. II d. C. Ver “junk (ship)”, *Wikipedia, la enciclopedia libre* [en línea], Fundación Wikimedia (actualizado 3 de mayo de 2016). Disponible en: <https://en.wikipedia.org> (último acceso 5 de mayo de 2016). La embarcación fue fabricada durante los imperios Tang, Ming y Song, especialmente diseñada para travesías comerciales de larga distancia con fondo plano amplio, mamparos estancos para minimizar las inundaciones y timón ubicado a popa para mejorar la maniobrabilidad con mala mar. Para más información sobre la embarcación, véase Richard W. BULLIET y otros, *The Earth and Its Peoples: A Global History*, 3th ed., Boston, Houghton Mifflin Company, 2005, pp. 257, 338-339, 380. [Ed. en PDF] disponible en: www.dvusd.org (último acceso 5 de abril de 2016). De acuerdo a Ibn Battuta, el legendario viajero y explorador tangerino del s. XIV estas embarcaciones tenían doce velas fabricadas de bambú y podían albergar a tripulaciones con 1000 miembros. Los más grandes podían tener 100 camarotes de pasajeros y capacidad para transportar cargas sobre 1000 toneladas. Cit. por BULLIET y otros, *op. cit.*, p. 338. Ver también una comparación con las carabelas. *Ibid.*, 384.

²⁰⁴ David CORDINGLY, *Under the Black Flag: The Roamnce and Reality of Life Among the Pirates*, New York, Random House Trade Paperbacks, 2006, pp. XVI (publicada originalmente en 1996).

²⁰⁵ En puertos y a lo largo de los ríos del sur de la China, comunidades enteras habitan y trabajan a bordo de embarcaciones. En esas ciudades flotantes las mujeres desempeñaban un papel importante en la operación de los *junks* y pequeños botes, y trabajan codo a codo con los varones tanto en la pesca como en el comercio. Las mismas condiciones prevalecían en las comunidades piratas. Como el teniente Glasspoole señaló, los piratas no tenían residencias asentadas en tierra sino que vivían constantemente a bordo de sus embarcaciones. No era inusual que las mujeres permaneciesen al mando de los *junks* y navegasen con ellos hacia la batalla. Incluso no es de extrañar que una mujer llegase a asumir el liderazgo de una comunidad, particularmente en la dilatada tradición china de mujeres que ascienden al poder a través del matrimonio. *Ibid.*, pp. 75-76.

contemporáneo le correspondería esta última condición, llegando a considerarse obsoleta²⁰⁶ o anacrónica²⁰⁷ y relegada al ámbito académico²⁰⁸ en las primeras décadas del siglo pasado, sino fuese por la fuerza que el fenómeno ha retomado en la actualidad²⁰⁹ bajo diversas modalidades²¹⁰.

En la segunda mitad del s. XIX emergen dos elementos transcendentales que acotan la actividad de la piratería, reduciéndola a una versión parecida a la actual, uno es jurídico y el otro técnico²¹¹.

²⁰⁶ A tal respecto, E.D. DICKINSON, “Is the crime of piracy obsolete?”, *Harvard Law Review* (1925), **38**, 334-360, p. 334. Cit. por Lucas BENTO, “Toward An International Law of Piracy *Sui Generis*: How the Dual Nature of Maritime Piracy Law Enables Piracy to Flourish”, *Berkeley Journal Of International Law*, 2011, **29**(2), 101-157, p. 107. Por su parte, Gosse señalaba que tras la dispersión del último baluarte de la piratería en el archipiélago malayo se había acabado con ella “*probably for ever*”. GOSSE, *History of Piracy*, *op. cit.*, p. 294-295. Entre las razones para explicar la suposición de que la piratería habría desaparecido se encuentran: el relativo periodo de paz entre las naciones marítimas al final de aquel siglo que, consecuentemente, mermó la importancia de los corsarios y la declaración de ilegalidad del comercio de esclavos que contribuyó para que estas naciones pudieran acreditar en la posibilidad de tener también un mar limpio de piratas. Ver Daniel HELLER-ROAZEN, *The Enemy of All: Piracy and the Law of Nations*, Zone books, New York, 2009, p. 24. Poco después, el corso será abolido.

²⁰⁷ Sobre esta creencia, véase José Luis RODRÍGUEZ-VILLASANTE Y PRIETO, “Aspectos jurídico-penales del crimen internacional de piratería”, en Raquel CASTILLEJO MANZANARES (coord.), *La persecución de los actos de piratería en las costas somalíes*, Valencia, Tirant lo Blanch, 2011, 113-144, p. 113, Monografías, n.º 744, ISBN 978-84-9985-972-9.

²⁰⁸ HELLER-ROAZEN, *loc. cit.*

²⁰⁹ *Ibid.*, p. 26.

²¹⁰ Una variedad de la piratería moderna consiste en el secuestro de un buque y su tripulación (como en el caso del cuerno de África) o solo algunos miembros de ella, pero sin el buque (como ocurre en el golfo de Guinea), posteriormente se exige el pago de un rescate por la liberación obligando a los armadores y/o a los estados a pagar considerables sumas de dinero. También puede ocurrir el secuestro del buque, simplemente, para robo de su carga (casos que también son típicos del golfo de Guinea). Sobre este aspecto véase el epígrafe 5.2.3 *Secuestro del buque para robo de su carga*.

²¹¹ Juan Carlos MUÑOZ-DELGADO, “A modo de introducción: La lucha contra la piratería en perspectiva”, en *La piratería emergente en el Golfo de Guinea: estrategia de la UE para el Golfo de Guinea*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2014, 11-22, pp. 12-13, Monografías del CESEDEN, n.º 143, Escuela Superior de las Fuerzas Armadas, ISBN 978-84-9091-018-4. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/libro/567844.pdf> (último acceso 2 de enero de 2016). En esta época la consolidada Revolución Industrial demandaba una mayor importación de materias primas y exportación de manufacturas, permitiendo una considerable expansión del tráfico marítimo que se erigía instrumento fundamental para el desarrollo de las potencias líderes de la industrialización, por consiguiente, protegerlo era una prioridad. *Ibid.* Respecto al elemento jurídico ver la breve referencia a la *Ley Común Británica* en p. 65. Por su parte Lehr argumenta que la poca actividad pirática de este periodo se debe, además de la aparición del buque a vapor, a una vigilancia más efectiva de los mares por parte de los navíos de guerra británicos, franceses, alemanes y estadounidenses. Ver Peter LEHR, introducción a *Violence at Sea. Piracy in the Age of Global Terrorism*, Peter LEHR (ed.), New York, 2007, VII-XII, p. VII. Por último, siguiendo a Sobrino: “*la piratería clásica occidental se vio impotente ante el avance técnico de los medios de comunicación y de organización defensiva*”. SOBRINO HEREDIA, *art. cit.*, p. 92.

En este escenario, solo perduraron algunos piratas aislados en ciertas costas de África²¹², golfo Pérsico, China²¹³ y Oceanía. Diversos países reconocen el peligro que representa la piratería considerándola como un delito internacional y se esfuerzan por erradicarla²¹⁴. Por otra parte, el corso acabó siendo abolido.

Así pues, transcurrido más de un siglo de tregua en que apenas se registró algún caso aislado, se creía que la piratería había sido erradicada desde el s. XIX, pero, nada más lejos de la realidad cuando a mediados de la década de 1980 surge nuevamente una oleada de este tipo de actos ilícitos que llega hasta la actualidad²¹⁵.

De acuerdo con Lehr, hay dos factores que explican el renacimiento de la piratería. Por una parte, el fin de las políticas de disuasión y contención durante la guerra fría²¹⁶ repercutió directamente en la disminución de la vigilancia oceánica²¹⁷, por lo que muchos países darán prioridad a sus relaciones comerciales a cambio de las defensivas. Por otro lado, la tendencia a la globalización y la liberalización de los mercados en las últimas décadas provocaron un gran incremento del comercio mundial, siendo el transporte marítimo el principal beneficiario. De esta manera ambos factores posibilitan la proliferación de actividades criminales en la mar,

²¹² Los piratas habían trasladado en el s. XIX su actividad delictiva a las costas africanas, teniendo a su disposición los tesoros que habitualmente arrebatában (lingotes de plata y oro, joyas, piedras preciosas y mercancías). Además incorporaron a su botín: marfil, especias, animales exóticos y esclavos. Ver RODRÍGUEZ, *piratas y camino a la Leyenda*. Hasta que Gran Bretaña, Francia y Estados Unidos dejan de tributar a los reyes berberiscos y deciden atacar la base pirata de Argel no se consiguió aplacar a los piratas de la región que perderían casi toda su flota en 1816. Posteriormente la presión internacional y la predisposición del Imperio Otomano de erradicar la “plaga” finiquitarían la piratería en Marruecos, Túnez y Tripolitana. Ver SOBRINO HEREDIA, art. cit., p. 90.

²¹³ La piratería en el Lejano Oriente fue finalmente suprimida por las potencias europeas, cuyos barcos de vapor y armamentos modernos fueron capaces de diezmar a las flotas de *junks*. No fue hasta que llegaron los europeos con sus buques de guerra a vapor que el problema fue finalmente afrontado. Ver KONSTAM, *op. cit.*, p. 289. *Piracy in the Far East was eventually suppressed by the European powers, whose stemships and modern armaments were able to decimate the older fletes of pirate junks. It was not until the Europeans arrived with their steam-powered warships that the problem was finally dealt with.* Siguiendo a Elizondo entrado el s. XX, quedaban aún sectores afectados por ella siendo su principal teatro de operaciones los mares del sur de la China. Ver CORRALES ELIZONDO, art. cit.

²¹⁴ SOBRINO HEREDIA, art. cit., p. 92.

²¹⁵ Ver, entre otros, IMO, *Annual and Monthly Reports* (1980-2015) e ICC-IMB, *Annual Reports* (1992-2015).

²¹⁶ Respecto de tales políticas, véase Raquel REGUEIRO DUBRA “La vuelta a la delincuencia del pasado: la piratería y el robo a mano”, cap. 4 en *África ¿nuevos escenarios de confrontación?*, ed. Ministerio de Defensa, 2011, 195-254 p. 166. Monografías del Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN), 123. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es> (último acceso 3 de noviembre de 2012).

²¹⁷ Al término de la bipolaridad Estados Unidos-Unión Soviética (además de la posterior desaparición de esta junto al bloque del Este) disminuye la tensión política, reduciéndose considerablemente el número de escuadras en movimiento, especialmente, en la parte asiática del Pacífico e Índico. Ver LEHR, *op. cit.*, p. VIII.

entre ellas la piratería ya sea oportunista u organizada en estrecha cooperación con el crimen organizado que parece haber encontrado acomodo en este delito marítimo²¹⁸.

La piratería surge, reaparece o se afianza según las particularidades del lugar y momento, encontrando las facilidades para florecer. Actualmente se pueden distinguir ciertos puntos conflictivos dentro de un abanico de localizaciones que van desde puertos, fondeaderos y estrechos hasta golfos e incluso, cada vez más frecuentemente, distancias considerables de la costa. Cabría citar brevemente, entre las regiones más golpeadas por este fenómeno, al golfo de Guinea, mar del Sur de la China, y afortunadamente con un gran descenso de ataques en los últimos años el “*Cuerno de África*” (incluyendo golfo de Adén, mar Rojo y la alta mar frente a la fachada somalí). En cuanto a los países, Indonesia sobresale a nivel mundial en ataques atribuidos a puertos, aunque también abarca una parte del estrecho de Malaca otro lugar tradicional de la piratería (que hace una década sufrió también una considerable disminución de ataques)²¹⁹.

En diversas localizaciones de América latina también son comunes ciertos ataques a lo largo de un año (ver *figura 4.8*).

Además, la guerra política y la religión fundamentalista dan entrada al terrorismo marítimo, planteando un problema que no ha hallado todavía una solución satisfactoria.

2.2 LEYES PUNITIVAS DE LA PIRATERÍA Y LA EVOLUCIÓN DEL PRINCIPIO SOBRE LA LIBERTAD DE NAVEGACIÓN COMO FUENTE DEL DERECHO MARÍTIMO INTERNACIONAL

Cuando la marina mercante alcanza cierta expansión los piratas acechan en mayor número y organización, entonces se presenta la necesidad de hacerles frente. La lucha contra la piratería mediante las leyes ha sido un pilar tradicional en este sentido²²⁰. Por tanto, no resulta extraño que las primeras iniciativas para aplacarlos daten de la antigüedad –localizándose en Creta, Atenas²²¹ e Isla de Rodas–, siendo los rodios pioneros en incluir la piratería en sus leyes

²¹⁸ *Ibidem*.

²¹⁹ Respecto a los ataques de los piratas en la actualidad desde una perspectiva global, véase el epígrafe 4.4 *Estudio del número de ataques en los países del golfo de Guinea y comparativa con otros escenarios africanos y mundiales*.

²²⁰ Una visión general sobre la historia y evolución de la ley de piratería puede verse en Barry Hart DUBNER, *The law of International sea piracy*, Martinus Nijhoff, The Hague, 1980.

²²¹ “*Records of anti-piracy laws date back to the ancient Athenians*”. Ver Jack A. GOTTSCHALK y Brian P. FLANAGAN, *Jolly Roger with an Uzi: the Rise and Threat of Modern Piracy*, Naval Institute Press, 2000, p. 1. Cit. por Michael DAVEY, “A Pirate Looks at the Twenty-First Century: The Legal Status of Somali Pirates in an Age

marítimas²²². Sin embargo, según el profesor Ormerod la forma en que la piratería aparecía reflejada en las leyes griegas es poco conocida debido a los escasos fragmentos conservados sobre el asunto en el código de Rodas²²³. A pesar de todo, por uno de estos fragmentos se puede deducir con bastante probabilidad que hubiera extensas disposiciones²²⁴.

Evidentemente estas providencias no pertenecen a los tiempos en los que la piratería era una actividad honorable. Con el transcurso de la historia y el desarrollo comercial las disposiciones referentes a los asuntos marítimos, concretamente a la represión de la piratería, fueron introducidas en el cuerpo legal a medida que cambia el concepto primitivo sobre dicha actividad²²⁵.

Según el profesor Ormerod, la dificultad para distinguir toda disquisición acerca de piratería de otras formas de violencia marítima en la antigüedad es mayor desde que la concesión de comisiones²²⁶ comienza a practicarse a gran escala. Del mismo modo, muy estrechamente vinculado a estas, se encontraba el sistema de represalias y embargos que recogían las leyes antiguas²²⁷.

Por otro lado, la tarea de dilucidar en que momento el pirata pasó a ser un bandido, siendo tipificado como tal en las leyes rodias, se antoja complicada. Posiblemente corresponda a la época romana, consecuencia de la represión llevada a cabo contra dicha figura²²⁸. El derecho Romano consideraba al pirata “*enemigo de toda la comunidad*”²²⁹ y como tal las autoridades

of Sovereign Seas and Human Rights”, *Notre Dame Law Review*, 2010, **85**(3), 1196-1230, p. 1200. Disponible en: <http://scholarship.law.nd.edu> (último acceso 12 de abril de 2016).

²²² Según Cantú (refiriéndose a Rodas): “(...) *famosos fueron su coloso y su ley marítima, que sirvió durante mucho tiempo de norma al comercio*”. Ver CANTÚ, *Compendio de historia universal*, I, 8.

²²³ La *lege Rhodia de iactu* (del latín, literalmente: “*la ley de Rodas sobre las mercancías lanzadas desde un barco*” o “*echazón*”) es un grupo de normas creadas sobre el 475 a. C., considerándose el primer código marítimo de la historia. Ver “Lex rodia de iactu”, *Wikipedia, la enciclopedia libre* [en línea], Fundación Wikimedia (actualizado: 28 de junio de 2015). Disponible en: <https://es.wikipedia.org> (último acceso 29 de febrero de 2016).

²²⁴ ORMEROD, *op. cit.*, p. 55.

²²⁵ MASIÁ DE ROS, *op. cit.*, p. 85.

²²⁶ Las comisiones eran actos hostiles que, caracterizaban los conflictos bélicos de la Antigüedad, llevadas a cabo por naves de armadores particulares, no estaban sujetas a las limitaciones que más recientemente impusieron las patentes de corso. Ver ORMEROD, *op. cit.*, p. 61.

Por otra parte, las patentes de marca que permitían al tenedor violar la marca o frontera, también conocidas como comisiones en guerra, deben distinguirse de la comisión en guerra y mercancía o letras de marca y mercancía –en este caso permitían a un navío mercante llevar a cabo una presa si la oportunidad se le presentaba–. Ver CRUZ BARNEY, *op. cit.*, p. 91.

²²⁷ ORMEROD, *loc. cit.* Acerca de las represalias que autorizaba a los mercaderes a resarcirse de las pérdidas de los bienes robados véase *ibid.*, pp. 67-68.

²²⁸ MASIÁ DE ROS, *loc. cit.*

²²⁹ Contrariamente al argumento generalizado, no corresponde a Cicerón (106 a. C.-46 a. C.) el privilegio de ser el primero en caracterizar de esta manera a los piratas, a pesar de su frase: “*nam pirata non est ex perduellium numero definitus, sed communis hostis omnium; cum hoc nec fides debet nec ius iurandum esse commune*”

(énfasis añadido). Marcus Tullius CICERO, *De officiis*, Walter MILLER (trad.), T.E. PAGE (ed.), London, William Heinemann, 1928, (III, XXIX, párr. 107) p. 384. Ed. bilingüe latín-inglés. La obra póstuma fue publicada en el 44 a. C. [Copia digital en PDF] disponible en: <http://www.john-uebersax.com> (último acceso 31 de marzo de 2016). En esta línea, véase Harry D. GOULD, “Cicero’s Ghost: Rethinking the Social Construction of Piracy”, Michael J. STRUETT, Jon D. CARLSON y Mark T. NANCE (eds.), *Maritime Piracy and the Construction of Global Governance*, New York, Routledge, 2013, 23-46, p. 25, ISBN 978-0-415-51829-1. En esta línea, Harry D. Gould señala que no se encuentra solo en la tendencia de no atribuir a Cicerón el término *hostis humani generis* en *De officiis*, destacando las muchas conclusiones que se han derivado de la afirmación de Cicerón aunque el jurista romano trata el asunto puntualmente (pues la referencia a los piratas en esta obra solo aparece en un par de ocasiones) y parece ser un ejemplo para llamar la atención en su disertación. Ver Harry D. GOULD, “Cicero’s Ghost: Rethinking the Social Construction of Piracy”, Michael J. STRUETT, Jon D. CARLSON y Mark T. NANCE (eds.), *Maritime Piracy and the Construction of Global Governance*, New York, Routledge, 2013, 23-46, p. 25, ISBN 978-0-415-51829-1.

Este autor, incluso menciona la existencia de una corriente que cuestiona las raíces clásicas respecto a si la aplicación de la formulación tenía a la piratería como designio. Valga de ejemplo Alfred P. RUBIN, “Private and Public History; Private and Public Law”, *ASIL Proceedings*, 1988, **82**, 30-36, p. 31. Cit. por GOULD, *loc. cit.* Otra cuestión diferente, que resulta insostenible, es afirmar que la autoría del término no corresponde a los autores romanos, según Goodwin: “*The Romans did not use the phrase hostis humani generis*”. Joshua Michael GOODWIN, “Universal jurisdiction and the Pirate: Time for an Old Couple to Part”, *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, 2006, **39**, 973-1011, p. 989. Gould también cita a Radin, quién erróneamente sugiere que el término era un neologismo del s. XVII [Max RADIN, “International Crimes”, *Iowa Law Review*, 1946, **33**, 33-50, p. 31] y a Heller-Roazer destacando que, si bien este autor está en lo cierto al atribuir a Bartolus el privilegio de ser el primero en caracterizar a los piratas como *hostis humani generis*, también se equivoca al descartar a otros autores romanos como usuarios del término, cuando este ha dejado de asociarse con Cicerón [HELLER-ROAZEN, *The Enemy of All*, p. 103]. El término se empleaba en diferentes ámbitos aunque fuera del contexto pirático.

Respecto al cambio de significado que sufrió la palabra “*hostis*” ver CICERO, *op. cit.*, (I, XI, párr. 37) pp. 38-41. Sobre este asunto puede consultarse también una edición en castellano a cargo de José Luis VILLACAÑAS BERLANGA para la Biblioteca Saavedra Fajardo de Pensamiento Político Hispano, basada en una traducción al castellano del latín (1422): Marcus Tullius CICERO, *De officiis* (De los oficios) [tít. var.: *Oficios; Libro de Tulio de los oficios*], Alonso de CARTAGENA (obispo de Burgos) (trad.), Lisboa, 1422, (fol. 48v) p. 31. Disponible en: <http://www.saavedrafajardo.org/.../Libro0165.pdf> (último acceso 11 de abril de 2016).

Siguiendo con el jurista romano: “[Verres] *Hiciste lo mismo que acostumbran los piratas, que, aunque son enemigos comunes de todos, se procuran, sin embargo, algunos amigos, a los que no sólo respetan, sino que incluso colman de botín, sobre todo a los que poseen una plaza en un lugar estratégico a donde acudir habitualmente con sus naves y algunas veces también en caso de emergencia*” (énfasis añadido). *Idem*, *Obra Completa*, t. 2: *Discursos II. Verrinas: segunda sesión (discursos III-IV)*, José M^a REQUEJO PRIETO (trad.), Gredos, 1990 (II, IV, § 21), p. 144, Biblioteca Clásica Gredos 140. [Copia digital en PDF] disponible en: <http://myslide.es> (último acceso 1 de abril de 2016). Del original: “*Fecisti item ut praedores solent; qui cum hostes comunes sint omnium*” (énfasis añadido). Thomas HEEBØLL-HOLM, *Ports, Piracy and Maritime War: Piracy in the English Channel and the Atlantic, ca. 1280-ca. 1330*, Boston, Brill, 2013, p. 2, col. Medieval Law and Its Practice.

Además el derecho romano hacía una distinción entre *iusti hostes* y *humani generis communes hostes*. Ver ORMEROD, *op. cit.*, p. 60.

del Imperio se reservaban el derecho a capturar y ejecutar sumariamente a los piratas²³⁰. Este concepto que introdujo intrínsecamente la primera doctrina de la historia sobre jurisdicción universal²³¹, también es considerado un temprano ejemplo de derecho internacional²³².

En la Edad Media, algunas de las leyes rodias de la antigüedad fueron adoptadas en el *Digestorum*²³³, lo que constituye una prueba del prestigio que tuvieron. Otra de las tempranas referencias a la piratería dentro del ámbito jurídico data de 1201 y puede encontrarse en los reales decretos del rey Juan de Inglaterra²³⁴. Poco después, mercaderes y comerciantes de algunas ciudades situadas al paso de peligrosas rutas marítimas o fluviales del norte de Europa se asociaron en ligas comerciales²³⁵ con intención de proteger el comercio marítimo y hacer

²³⁰ Zlata Drnas de CLÉMENT, “Piratería en el mar y los derechos humanos de las víctimas de la piratería”, en Julio Jorge URBINA y M^a Teresa PONTE IGLESIAS (coords. cient.), *Protección de intereses colectivos en el Derecho del Mar y Cooperación Internacional*, Iustel, 2012, 289-231, n. 2, p. 290, ISBN 978-84-9890-061-3. También disponible [en PDF] en: <http://www.psi.unc.edu.ar> (último acceso 29 marzo de 2016).

²³¹ Siguiendo a Bagley: “*Arguably establishing the world’s first doctrine of universal jurisdiction*” (nota al pie suprimida). Andrew Michael BAGLEY, “You’re s Crook, Captain Hook! Navigating a Way Out of the Somali Piracy Problem with the Rule of Law”, *Georgia Journal of International and Comparative Law*, 2012, **40**, 715-749, p. 720.

Tal jurisdicción trasciende hasta nuestros días y adquiere gran importancia, considerándose el elemento central del derecho penal internacional. RUBIN, *The Law of Piracy*, 2nd. ed., New York, Transnational Publishers, 1998, pp. 117-118. Cit. por BURGESS, *op. cit.*, n. 42, p. 302. Respecto a su aplicación en delitos de piratería, véase el epígrafe del cap. VI 6.1.2.4 *La Jurisdicción Universal*.

²³² RUBIN, *op. cit.*, pp. 18. Cit. por BURGESS, *op. cit.*, n. 39, p. 302.

²³³ Compilación y codificación de las obras jurídicas de los juristas romanos publicada en el año 533 d. C. por el emperador bizantino Justiniano I. Las citadas leyes nominaron concretamente el título II (“*ley Rodia sobre el alijo*”) del libro XIV. Tales disposiciones pueden contemplarse, por ejemplo, en MOLINAS (ed.), “Los cincuenta libros del Digesto del señor Justiniano”, *Cuerpo del Derecho Civil Romano: Primera Parte. Instituta-Digesto*, Ildefonso L. GARCÍA DEL CORRAL (trad.), t. I, Barcelona, 1889, 762-766, (XIV, ii) p. 762. Disponible en: <http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/2/600/37.pdf> (último acceso 1 de marzo de 2016). Valga de ejemplo el siguiente fragmento relacionado con la piratería: “*Si de piratas hubiera sido rescatada una nave, dicen Servio, Ofilio, y Labeon, que todos deben contribuir; mas lo que hubieren quitado los ladrones, lo pierde aquel de quien fuere, y no se ha de contribuir a favor del que hubiere rescatado sus mercancías*”. *Ibid.*, (XIV, ii, 3) p. 763.

²³⁴ Del inglés: *King John’s Ordinance*. Ver BIRNIE, *op. cit.*, p. 163. Cit. por Zou KEYUAN, “New Developments in the International Law of Piracy”, *Chinese Journal of International Law*, 2009, **8**(2), 323-345, p. 323. Disponible en: <http://dl4a.org/uploads/pdf/323.full.pdf> (último acceso 8 diciembre de 2012). Sobre la efectividad de estos reales decretos desde un punto de vista general Barrow señala: “*King John’s Ordinance bore fruit more effectively than is usually believed*”. G.W.S. BARROW, *Robert Bruce and the community of the realm of Scotland*, 4th ed., Edinburg University Press, 2005, p. 74. Para saber más sobre los decretos reales durante el reinado de Juan de Inglaterra (1199 - 1216) véase T. TWISS (ed.), *The black book of the admiralty*, The Lawbook Exchange, New Jersey, 1998, vol. I, 128-129, 234-235.

²³⁵ Entre ellas se puede destacar la del Rhin, la de Suavia y la de los cinco puertos (Hastings, Hyte, Dover, Romney y Sandwich, más tarde se unen Winchelsea y Rye). Aunque “*una de las instituciones más célebres de la Edad Media*” y, también, la más numerosa fue la **Liga Hanseática** que tiene su origen en el terror que infundían los piratas nortehijos. Así, las ciudades de Hamburgo y de Lubeck se coligaron en 1241 ávidas de proteger sus mercaderes contra las emboscadas en los estuarios de los ríos alemanes cuya desembocadura se situaba tanto en el

frente al pillaje de los piratas²³⁶. Posteriormente en Inglaterra se establecieron almirantazgos, esto es, tribunales para hacer cumplir las leyes marítimas²³⁷.

Pese a las diversas leyes adoptadas en diferentes momentos de la historia para frenar la impunidad de la piratería u otras actividades asociadas habría que esperar hasta 1698 cuando Inglaterra aprobó la primera ley nacional, específicamente, contra la piratería²³⁸. Este momento reflejaba la incipiente y compartida opinión por otros estados europeos sobre la internacionalidad del problema, a pesar de ello las leyes nacionales e internacionales²³⁹ fueron incompatibles desde un principio.

Siglo y medio después, la aceptación de la definición de piratería en la *Ley Común Británica* como objeto de persecución universal fue un proceso lento, aunque efectivo, que contribuyó a limitar el fenómeno pirático y reducirlo a algo muy similar a lo que es hoy²⁴⁰.

La misma norma amparaba la “*ley de las naciones*” donde los piratas eran considerados *hostis humanis generis*²⁴¹ y, por consiguiente, todas las naciones tenían autoridad para

mar del Norte como en el Báltico. No tardaron en reunirse más de cien ciudades al amparo de esta Liga (entre ellas: Amberes, Brujas, Gante y Ámsterdam). Sobre este asunto véase GOSSE, *op. cit.*, pp. 88-92.

²³⁶ Las ligas marítimas más antiguas fueron las de Rodas. Bien más tarde, en el s. XII, se recogieron (por un catalán o un italiano) costumbres de los puertos del Mediterráneo en las cuales los cónsules de los diferentes países juzgaban en las cuestiones marítimas. A ejemplo de estos usos, se recogieron también los del Océano bajo el título de Juzgado de Olerón. Las Ordenanzas de Wisby estaban en vigor en el Norte. Pero lo más importante de estas leyes de diferente origen es que surgirá un cuerpo de derecho marítimo, que después fue común a toda Europa. Ver CANTÚ, *op. cit.*, XIV, 184. A tal respecto, véase T. TWISS (ed.), *The black book of the admiralty*, 2 Vols., The Lawbook Exchange, Union, New Jersey, 1998, vol. I. Concretamente: *Laws of Oleron*, pp. 88-132, *The Maritime Law of Wisby y King John's Ordinance*, pp. 72-77, 128-129, 234-235.

²³⁷ Hasta el s. XIV los casos de piratería eran juzgados por tribunales civiles, después de 1340 los tribunales del Almirantazgo eran competentes para fallar sentencia en todos los casos de piratería y demás crímenes cometidos en alta mar. Ver GOSSE, *op. cit.*, p. 315. El ejemplo inglés fructificó en otros países, valga como ejemplo en España el Almirantazgo de Sevilla constituido por la Real Cédula de 4 de octubre de 1624. De esta manera mercaderes flamencos residentes en la capital del Guadalquivir y el gobierno de Felipe IV pretendían hacer frente al comercio ilícito que los holandeses practicaban en España y a su poderío naval. Para ello, la institución dispondría de una flota de 24 navíos, encargada de perseguir y capturar a los barcos holandeses que se le cruzasen en su camino y dar protección a los buques españoles o de potencias aliadas en la ruta Sevilla-Flandes-Mar Báltico. Además se le concedía jurisdicción para casos de contrabando en la costa andaluza. Ver Francisco Javier DÍAZ GONZÁLEZ, “Los miembros de la Real Junta del Almirantazgo (1625-1643)”, Universidad de Alcalá, 1999, 193-209, p. 193. Disponible en: <http://institucional.us.es> (último acceso 8 de diciembre de 2015).

²³⁸ BIRNIE, *op. cit.*, p. 163. Cit. por Martin N. MURPHY, “Piracy and UNCLOS: Does International Law Help Regional States Combat Piracy?”, en LEHR (ed.), *op. cit.*, 155-182, n. 2, p. 156.

²³⁹ MURPHY, art. cit., p. 156.

²⁴⁰ MUÑOZ-DELGADO, “A modo de introducción: La lucha contra la piratería en perspectiva”, pp. 12-13.

²⁴¹ La expresión jurídica actual se refiere al pirata como “*enemigo de la humanidad*”. Sobre esta cuestión, véase Patricia W. BIRNIE, “Piracy Past, Present and Future”, *Marine Policy*, 1987, 2(3), 163-183, pp. 170-171. Este término fue utilizado por primera vez por Jean DUMONT (Baron de Carlsroon) (ed.), *Corps universel diplomatique du droit des gens*, Amsterdam, 1726, vol. I, pp. 105, 409. [Copia digital en PDF] disponible en: <https://books.google.com> (último acceso 2 de enero de 2016). Cfr. *Hostis humani generis*, a la observación de Tindall en 1693, “*is neither a definition, or as much a description of a pirate, but a rhetorical invective to show*

perseguirlos y juzgarlos independientemente de su nacionalidad. La hegemonía británica de los mares propiciaba que sus actuaciones contasen con la aprobación general siendo seguidas por casi todos los países con intereses marítimos²⁴².

Por otro lado, el **principio de la libertad de los mares**, que en la actualidad se correspondería con el concepto normativo de la libertad de navegación²⁴³, se considera uno de los ejes alrededor del cual ha evolucionado el derecho internacional. Su aplicación es vital para el comercio marítimo del cual depende un sector importante de la economía a nivel mundial²⁴⁴.

Entre los pueblos conquistadores de la antigüedad (fenicios, cartagineses, helenos, etc.) es singular la imposición exclusiva de la actividad de navegación respecto al Mediterráneo hasta que, en tiempos de paz, los romanos atienden al criterio de uso común de los espacios marinos de la mano de juristas como Ulpiano y Celso²⁴⁵. Aunque resulta controvertible la interpretación que los gobernantes daban al criterio de sus consultores jurídicos ya que la dimensión de garantizar el libre ejercicio de la navegación se ceñía al propio Imperio. La caída de Roma desencadena la consolidación y prosperidad de ciudades-Estado durante la Edad Media, lo que ocasiona un aumento en la confrontación de potencias marítimas, como Venecia o Génova, que pretenden ostentar derechos exclusivos sobre parcelas marinas de gran importancia estratégica para sus intereses comerciales. Además del Mediterráneo, en los mares del Norte y Báltico emergen otros conflictos análogos: Suecia, Inglaterra y Dinamarca pretenden controlar rutas internacionales²⁴⁶.

La discusión relativa a la hegemonía marítima alcanza su cenit en la época de las colonizaciones y la ambición de las coronas ibéricas culminan en reclamaciones inéditas hasta la fecha; España reclama derechos exclusivos sobre el Golfo de México y Océano Pacífico, en

the odiousness of that crime". 12 How. St. Tr. 1269, at 1271 n. (1693). Cit. por Jacob W.F. SUNDBERG, "Piracy: Air and Sea", *DePaul Law Review*, 1971, 20(2), 337-435, p. 338. Disponible en: <http://via.library.depaul.edu> (último acceso 31 de noviembre de 2010).

Respecto al empleo reciente del término "humanidad" en el léxico jurídico, véase HELLER-ROAZEN, "Justifying Humanity", cap. 13 en *The Enemy of All*, *op. cit.*, p. 147. También disponible en: <http://users.clas.ufl.edu> (último acceso 9 de abril de 2016).

²⁴² MUÑOZ-DELGADO, *op. cit.*, p. 13.

²⁴³ Sobre este particular, véase Pedro Alfonso ELIZALDE MONTEAGUDO, *La incidencia de las Normas de Protección Marítima en el Transporte Marítimo* [tesis doctoral], Universidad Autónoma de Barcelona, 2012, pp. 36-40. Disponible en: <http://www.tdx.cat> (último acceso 14 de febrero de 2014).

²⁴⁴ David ENRÍQUEZ ROSAS, "Terrorismo marítimo y libertad de navegación. La actividad de la OMI en materia de protección y los claroscuros del Convenio SUA y del Protocolo SUA de octubre de 2005", *Anuario Mexicano de Derecho Internacional*, VII, 2007, 153-187, p. 156. Disponible en: <http://biblio.juridicas.unam.mx> (último acceso 20 de diciembre de 2010).

²⁴⁵ Ver *Digesto*, en MOLINAS (ed.), *op. cit.*, (VIII, iv, 13), (XLIII, viii, 13).

²⁴⁶ ENRÍQUEZ ROSAS, *art. cit.*, pp. 156-157.

contraposición, Portugal lo hace acerca del Índico y Atlántico Sur²⁴⁷. El vaticano para evitar una confrontación directa entre las dos potencias marítimas cristianas, intercede en la disputa mediante bula papal²⁴⁸ que trazaba el meridiano divisor entre las zonas de expansión y navegación de las dos potencias descubridoras, constituyéndose un avance de la futura intención del “*mar cerrado*” (ver pp. 36-73) como doctrina que impedía a los demás países la expansión por las nuevas tierras y el comercio con ellas. Tal rivalidad por el dominio del mar es el germen del derecho internacional.

Un hecho significativo en la historia jurídica del concepto de robo y piratería en la mar se halla en el argumento de la acusación llevada a cabo de manera que no admite objeción por Sir Charles Hedges²⁴⁹ (en calidad de Juez y presidente del Alto Tribunal del Almirantazgo), durante un proceso en 1696, cuando ante el gran jurado consideró la piratería como un término para designar el robo en la mar de un buque o sus bienes a través de medios violentos y sin autoridad legal dentro de la jurisdicción del Almirantazgo²⁵⁰. Además, resulta difícil dudar que el juez entendía la piratería como acto sancionable por todos los países como un crimen contra el Derecho de Gentes (*ius gentium*) y, como tal, el caso fue castigado por los tribunales británicos en virtud de su jurisdicción competente sobre los mares²⁵¹.

A pesar de estos intentos legales para hacer frente a la piratería marítima habrá que esperar hasta 1958 cuando en Ginebra (Suiza) se produce la *Convención de las Naciones Unidas sobre el Alta Mar* (HSC)²⁵². Es entonces cuando la definición piratería adquiere un marco legal internacionalmente aceptado que será revisado en Montego Bay (Jamaica) décadas más tarde.

²⁴⁷ *Ibid.*, p. 157.

²⁴⁸ Bula *Inter Coetera* promulgada por el papa Alejandro VI el 3 de mayo de 1493 y confirmada por los Tratados de Tordesillas, en 1494 (un meridiano situado a 370 leguas de Cabo Verde separó las dos zonas de influencia, la occidental para Castilla y la oriental para Portugal, de esta manera la costa africana y el actual Brasil quedaron en manos portuguesas siendo el resto de América para las castellanas), y de Zaragoza en 1529.

²⁴⁹ Ver H. WHEATON, “The United States v. Smith”, en *Reports of Cases Argued and Adjudged in The Supreme Court of the United States*, R. Donaldson, New York, 1820, vol. v, 153-183, p. 161. Disponible en: <https://books.google.com> (último acceso 2 de enero de 2016).

²⁵⁰ *Ibid.*, p. 177. Del original: “Now piracy is only a sea term for robbery, piracy being a robbery committed within the jurisdiction of the Admiralty. If any man be assaulted within that jurisdiction, and his ship or goods violently taken away without legal authority, this is robbery and piracy”.

²⁵¹ *Ibid.*, p. 178. Del original: “It seems impossible to doubt, that Sir Charles Hedges here understood piracy to be punishable by all nations, as a crime against the law of nations, and that its true definition is the same in the civil and common law, as in the law of nations, viz. robbery upon the seas; and that, as such, it was punishable by the British Courts in virtue of their general concurrent jurisdiction on the seas”.

²⁵² De aquí en adelante se emplearán estas siglas anglosajonas que provienen de *High Seas Convention* (en español CNUAM o CGAM: Convención [de Ginebra] de las Naciones Unidas sobre el Alta Mar). La Convención fue sometida a ratificación el 29 de abril de 1958 (entrando en vigor internacional el 30 de septiembre de 1962).

Volviendo a los inicios del s. XVI, la intención de la defensa de la libertad de navegación es desarrollada mediante postulados filosóficos por la figura emergente de los intelectuales españoles. Como primer antecedente del principio del mar libre cabe destacar el derecho a la comunicación²⁵³ desarrollado por **Francisco de Vitoria** (1483/1486²⁵⁴-1546). La faceta de jurista de la que gozaba este monje dominico le permitió diseñar las bases del Derecho Internacional²⁵⁵, siendo considerado como su verdadero padre por autores de diversas nacionalidades²⁵⁶. Muchos de los conceptos por él creados en este campo tienen plena vigencia en la actualidad. Además, fue el fundador de la escuela de Salamanca²⁵⁷.

Por otro lado, un jurista genuino (antiguo alumno del Colegio de Santiago²⁵⁸) fue de vital importancia en el asunto, se trata de **Fernando Vázquez de Menchaca** (1512-1569) “uno de los más ilustres desconocidos de la historia del pensamiento español”²⁵⁹ que aborda el

²⁵³ El autor acuña el *ius communicationis* en la *Relectio Prior de Indis* donde configura su perfil de derecho natural. Para Vitoria el *ius communicationis* es natural porque lo es la comunicación misma. Pero la naturalidad de la comunicación la expuso anteriormente en *Relectio de potestae civil*. Ver José M^a DESANTES-GUANTER, “Los mensajes simples en el ‘*ius communicationis*’ de Francisco de Vitoria”, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Navarra, 1989, 191-203, p. 209. Disponible [en PDF] en: <http://dadun.unav.edu> (último acceso 13 de mayo de 2011).

²⁵⁴ Acerca del posible año de su nacimiento véase Marcelino OCAÑA GARCÍA, “Francisco de Vitoria: vida, muerte y resurrección”, *Anales del seminario de historia de la filosofía*, n.º Extra 1, 1996, 297-317, pp. 298-299. Disponible [en PDF] en: <http://dialnet.unirioja.es/ejemplar/145159> (último acceso 18 de mayo de 2011).

²⁵⁵ Miguel Ángel ORTIZ SOBRINO, “Reseña”, en *Francisco de Vitoria* de Mario HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA, *Comunicación y Hombre: Revista Interdisciplinar de Ciencias de la Comunicación y Humanidades*, n.º 5, Universidad Francisco de Vitoria, Pozuelo de Alarcón, 2009, 201-203, p. 201. Disponible [en PDF] en: <https://dialnet.unirioja.es/revista/7220/A/2009> (último acceso 22 de diciembre de 2011).

²⁵⁶ Entre ellos Barcia Trelles, Miaja de la Muela, Verdross, Brieryly, Sepúlveda, La Fur y Gómez Robledo. Cit. por Luis A. VARELA QUIRÓS, “Francisco de Vitoria y sus aportes al Derecho Internacional”, *Revista de Ciencias Jurídicas*, n.º 66, Universidad de Costa Rica, 1990, 218-231, p. 223. Disponible [en PDF] en: <http://revistas.ucr.ac.cr/.../14620> (último acceso 23 de diciembre de 2015).

²⁵⁷ A pesar de haber sido encuadrado durante décadas bajo la escuela española del derecho natural y de gentes, según Molinero: “*en realidad no hubo una escuela española ni cosa que se le parezca, y lo que sí hubo fue una auténtica Escuela de Salamanca de universal renombre*”. Marcelino RODRÍGUEZ MOLINERO, “La doctrina colonial de Francisco de Vitoria, legado permanente de la Escuela de Salamanca”, *Anuario de Filosofía del Derecho*, VIII, Salamanca, 1991, 43-75, p. 45. Disponible en: <http://dialnet.unirioja.es/.../142208.pdf> (último acceso el 26 de diciembre de 2015). En esta línea, García: “*sin querer menospreciar los méritos contraídos por el padre Vitoria, no hubo en el siglo XVI una Escuela de Salamanca tal y como nos la presentan sus modernos divulgadores*”, y traslada a “*los inicios del s. XX el contexto verdadero en que surge y se desarrolla esta tradición intelectual*”. Víctor EGÍO GARCÍA, *El pensamiento republicano de Fernando Vázquez de Menchaca* [tesis doctoral], Universidad de Murcia (Departamento de Filosofía), 2014, p. 124. Disponible en: <http://www.tdx.cat> (último acceso 26 de diciembre de 2015).

²⁵⁸ Así se presentaba en la primera edición de su obra *Controversiarum usu frequentium libri tres* (1563) junto a su rol de consejero de la administración real. No obstante, la referencia al colegio desaparece en la portada de la 2ª ed. publicada en Venecia. Ver EGÍO GARCÍA, *El pensamiento republicano de Menchaca, op. cit.*, n. 2, p. 12.

²⁵⁹ *Ibid.*, p. 2.

problema de la libertad de los mares²⁶⁰ de manera original. Aunque, en cierto modo, sigue a Vitoria²⁶¹, existen diferencias en cuanto al fundamento²⁶². Esto es, la esencia del derecho de Menchaca está empapada en fuentes legales más que teológicas, constituyendo una alternativa radical a aquellas de los teólogos²⁶³. En este último grupo también destaca el jesuita **Francisco Suárez** (1548-1617) y lo hace “*como la figura cumbre en la pléyade de teólogos internacionalistas españoles*”²⁶⁴.

Sin embargo, la historia fue hasta hace poco desagradecida con los pensadores españoles²⁶⁵ porque recayó en el humanista holandés **Hugo Grocio** (1583-1645) el reconocimiento de haber

²⁶⁰ Siguiendo a Barcia Trelles, para Menchaca tal libertad es: “*Un principio de derecho de gentes primario y por tanto inmutable, eterno, no sujeto a las mudanzas de los pueblos, ni afectado por el hecho de que un país, favorecido por las circunstancias –tal era entonces el caso de España– pretenda practicar una especie de monopolio marítimo en determinados océanos; contra este principio de libertad oceánica, de nada valen ni la prescripción ni la costumbre*”. Camilo BARCIA TRELLES, “Prólogo”, en *Internacionalistas españoles del s. XVI: Fernando Vázquez de Menchaca (1512-1569)*, de Adolfo MIAJA DE LA MUELA [copia digital], Universidad de Valladolid, Cuesta, 1932, III-VII, p. vi. Publicación de la sección de estudios americanistas, serie 5ª, n.º IV. Disponible en: <http://bibliotecadigital.jcyl.es> (último acceso 26 de diciembre de 2015).

²⁶¹ *Ibid.*, p. VII. Según Trelles: “*Vázquez de Menchaca aborda, entre otros, un problema de manera genial: el de la libertad de los mares*” y añade que en el autor vallisoletano “*hay algo de indudable originalidad; nos referimos sobre todo a su tesis sobre la libertad de los mares. En lo demás -y en este problema también y en cierto modo- sigue a Vitoria*” que “*(...) es el genio; los otros continuaron su obra (...) van nutriendo lo que después ha de llamarse: escuela internacional española del siglo XVI*”. *Ibid.*

²⁶² “*Las bases sobre las que Vázquez levanta su defensa de la libertad de navegación son bien distintas a las del derecho de predicación del maestro dominico y se asientan a su vez en una reflexión de carácter mucho más general sobre la naturaleza y origen del poder político, que nada tienen que ver con las de Vitoria*”. Víctor EGÍO GARCÍA, *La pieza que no encaja, reseña crítica a las “controversias ilustres y de uso frecuente” de Fernando Vázquez de Menchaca*, Biblioteca Saavedra Fajardo de Pensamiento Político Hispánico, Universidad de Murcia, 2010, pp. 10-11. Disponible en: <http://www.saavedrafajardo.org> (último acceso 25 de abril de 2011).

²⁶³ Annabel S. BRETT, *Liberty, Right and Nature: Individual Rights in Later Scholastic Thought*, rev. ed., Ideas in Context, vol. 44, Cambridge University Press, Cambridge, 2003, p. 8. Del original: “*(...), employs a sense of right based on legal rather than theological sources, which constitutes a radical alternative to those of the theologians*”. *Ibid.* En este sentido, García: “*las diferencias, naturales por otra parte entre juristas y teólogos, que convierten en irreconciliables las doctrinas políticas de Vázquez y las de los teólogos de Salamanca*”. EGÍO GARCÍA, *El pensamiento republicano de Menchaca*, op. cit., p. 124.

²⁶⁴ Reinaldo CHALBAUD ZERPA, “Tres fundadores del Derecho Internacional Público”, *Revista de la Facultad de Derecho*, n.º 39-40, Universidad Católica Andrés Bello, Caracas, enero-diciembre de 1988, 361-397, p. 383. disponible en: <http://biblioteca2.ucab.edu.ve/./Revderecho39-40.pdf> (último acceso 23 de diciembre de 2015).

²⁶⁵ Siguiendo con Zerpa: “*Hasta hace poco más de cuatro décadas, se aceptaba todavía como verdad generalizada el criterio doctrinario que hacía de Grocio el fundador del Derecho Internacional Público. Obedecía este criterio al hecho de haberse pasado por alto, durante largos años, el verdadero aporte que a la obra del holandés habían dado los teólogos españoles del siglo XVI, cuyos nombres son citados en los textos de aquél, ...*”. *Ibid.*, p. 368. Una vez estudiadas las tesis españolas, según Adolfo Miaja de la Muela, el primero en demostrar que la categoría de fundador del derecho Público pertenecía a Vitoria, recae en Camilo Barcia Trelles. *Ibid.*, pp. 368-369.

Sin embargo, Eduardo de Hinojosa en su discurso el 10 de marzo de 1889 ante la Real Academia de la Historia ya vislumbraba que “*ni en cuanto al método, ni en cuanto al fondo principal de la doctrina, difieren esencialmente Gentili y Grocio del Dominico Español*”. Eduardo de HINOJOSA Y NAVEROS, “Precursores españoles de Grocio”, *Anuario de Historia del Derecho Español*, 1929, n.º 6, 220-236, p. 229. Disponible en:

acuñado el concepto del “*mar libre*” y ser padre del derecho internacional marítimo por su obra *Mare Liberum*²⁶⁶ que perduró como la más famosa por la defensa de la libertad de los mares, a pesar de estar influida de manera notable por la doctrina de la escuela salmantina. Así Grocio a su temprana edad²⁶⁷ construye, mediante la sistematización de los postulados de Vitoria y Vázquez²⁶⁸, su argumento en base a tres cuestiones fundamentales²⁶⁹.

<https://dialnet.unirioja.es> (último acceso 23 de diciembre de 2015). Si bien es cierto, Hinojosa reconocía no tener “*la pretensión de haber fijado con exactitud necesaria el lugar propio de Vitoria en la serie de los fundadores de esta importantísima disciplina [ciencia del derecho internacional]*” y añadía que sus aspiraciones se limitaban a esclarecer algunos errores sobre la divulgación del asunto. Real Academia de la Historia (ed.), *Discursos leídos ante la Real Academia de la Historia en la recepción pública de D. Eduardo de Hinojosa el día 10 de marzo de 1889*, Madrid, Tipografía de los huérfanos, 1889, p. 49.

También otros autores extranjeros siguen esta línea, según Trelles: “*una tesis que [Brown Scott] respaldó con el fervor propio de un convencido, a saber: el origen, indiscutiblemente español, del Derecho Internacional Moderno. Articula brillantemente esa tesis en un libro magistral [1934]: Francisco de Vitoria and His Law of Nations*”. Camilo BARCIA TRELLES, “James Brown Scott y Francisco de Vitoria”, *ABC diario ilustrado de información general* [en línea], Madrid, 5 de agosto de 1955, p. 11. Disponible en: <http://www.filosofia.org/.../9550805.htm> (último acceso 26 de diciembre de 2015).

²⁶⁶ Obra publicada en marzo de 1609 (Leiden) como libro anónimo que, bajo el título completo original de *Mare liberum, sive de iure quod Batavis competit ad Indicana comercia, Dissertatio*, forma parte (concretamente el cap. XII) de una obra mayor: *De iure praede commentarius* (El derecho de presas) que permaneció inédita hasta 1868 tras haberse descubierto manuscrita cuatro años antes. A tal respecto, véase, también sobre las explicaciones del anonimato momentáneo y la elección de dicha parte, Luis GARCÍA ARIAS, “Prólogo”, en *De la libertad de los mares* (1609), de Hugo GROCIO, Vicente BLANCO GARCÍA y Luis GARCÍA ARIAS (trad.), reimp. de la 1ª ed. (1956), Madrid, Centro de Estudios Constitucionales, 1979, 9-49, pp. 9-13, col. Civitas, ISBN 84-259-0623-7.

Basándose en el principio de la libertad de los hombres para desplazarse y comerciar con otros pueblos, Grocio niega la potestad que Portugal alegaba sobre el océano Índico. Ver CHALBAUD ZERPA, *op. cit.*, p. 391. Según Jonhston, en esta obra Grocio “*propugnaba que es precisamente por la universalidad del derecho natural, que los barcos mercantes holandeses podían navegar por las costas inglesas, sin que éstos estuvieran legitimados para impedir su circulación, comercio, y hasta explotación de los mares*”. Raúl PÉREZ JOHNSTON, “Hugo Grocio, padre accidental del derecho internacional”, *Diplomacia, Paz y Desarrollo* [en línea], Asociación de Diplomáticos Escritores (ADE), junio de 2002, n.º 4, revista electrónica, 22-26, p. 25. Disponible en: <http://www.diplomaticosescritores.org/revistas/ade4.pdf> (último acceso 24 de diciembre de 2015).

²⁶⁷ La obra fue escrita ente 1604 y 1605. Ver GARCÍA ARIAS, *cit.*, p. 10. Pese al enorme éxito alcanzado, el propio Grocio fue consciente de que su obra se resentía de los defectos propios de la juventud.

²⁶⁸ Ver EGÍO GARCÍA, *El pensamiento republicano de Vázquez*, *op. cit.*, p. 375. Grocio incluso reproduce literalmente fragmentos enteros de las *Controversias illustres*. *Ibid.*, p. 376. A tal respecto, García Arias mantiene que la base doctrinal de *Mare liberum* o pertenece a Vitoria o “*incluso literalmente*” a Vázquez de Menchaca. Ver GARCÍA ARIAS, *cit.*, p. 42.

Véase, por tanto, la obra más importante: Fernando VÁZQUEZ DE MENCHACA, *Controversias fundamentales: y otras de más frecuente uso* [copia digital], Fidel RODRÍGUEZ ALCALDE (trad.), 4 vols., Valladolid, Cuesta, 1931-1934; especialmente el cap. 89, vol. IV, 391-450, que trata de la prescripción de los diezmos, lugares públicos (tierras, ríos, mares, etc.). Disponible en: <http://www.saavedrafajardo.org> (último acceso 24 de diciembre de 2015). Trad. del latín, ed. bilingüe a partir de la ed. veneciana: *Controversiarum illustrium aliarumque usu frequentium*, Francisco Rampazeto, Venecia, 1564. “*A continuación de preguntarse Menchaca si pueden prescribir los diezmos debidos a la Iglesia, expone su imperecedera doctrina sobre la libertad de los mares*”. MIAJA DE LA MUELA, *Internacionalistas españoles...*, *op. cit.*, p. 14. Respecto a las obras de Vázquez que se conservan a día de hoy, véase EGÍO GARCÍA, *op. cit.*, pp. 35-38.

²⁶⁹ Siguiendo con el “*estudio preliminar*” de García Arias sobre la obra de Gocio:

Puede añadirse un plus de injusticia moral a esta mención de Grocio si se tiene en cuenta la causa académica o altruista que constituían los escritos de sus antecesores españoles, teniendo por consigna justicia y verdad²⁷⁰, por encima de las conveniencias patrióticas²⁷¹.

“En virtud del ius communicationis, los hispánicos no pueden prohibir a los holandeses el acceso a las Indias Orientales debido a: (i) no tener los lusitanos soberanía sobre la India, ni poder presentar a su favor títulos legítimos, que no pueden basarse en el ius inventionis, la dotación pontificia o el ius belli; (ii) no tener dominio sobre el mar o sobre la navegación ni por descubrimiento u ocupación, ni por donación pontificia, ni por prescripción o costumbre adquisitiva; y (iii) no tener derecho a impedir el comercio, que es libre por derecho de gentes, ni por ocupación, ni por motivos de equidad. Por consiguiente, los holandeses deben mantener el comercio con las Indias Orientales, sea en paz, en tregua o en guerra, contra quien se oponga”.

GARCÍA ARIAS, cit., pp. 41-42. Pero la base doctrinal o bien pertenece a Vitoria: la exaltación del *ius communicationis* (derecho a la comunicación) tanto para la navegación como para el comercio, la restricción de la potestad temporal pontificia, la limitación del *ius inventionis* y del *ius occupationis* tanto para la navegación como para el comercio, o bien pertenece a Vázquez: el rechazo de toda prescripción en el Derecho de gentes. GARCÍA ARIAS, cit., p. 42.

²⁷⁰ Siguiendo a Egío García: *“Lejos de ser un argumento en pos del comercio y colonización atlánticos, misional en el caso de Vitoria, mucho más empresarial en el caso de Grocio, la visión de Vázquez se deriva de su interpretación del derecho romano en materia de prescripción, que impide la apropiación de aquellos lugares que son por naturaleza públicos o comunes, entre los que se encuentra el mar”*. EGÍO GARCÍA, “La pieza que no encaja”, *op. cit.*, pp. 15-16. Directamente, Vázquez: *“Los lugares públicos y comunes, según el derecho de gentes, no pueden prescribirse, según consta por numerosas leyes (...)”*. VÁZQUEZ DE MENCHACA, *op. cit.*, vol. IV, (cap. 89, n. 12) p. 419. Incluida la obra original en latín: *Controversiarum illustrium aliarumque usu frequentium*, Francisco Rampazeto, Venecia, 1564. Biblioteca Saavedra Fajardo de Pensamiento Político, 2008. Disponible en: <http://www.saavedrafajardo.org/Archivos/LIBROS/Libro0626.pdf> (último acceso 24 de diciembre de 2015).

²⁷¹ El argumento de Grocio no deja de ser un encargo de la *Compañía Holandesa de las Indias Orientales* para persuadir a un fuerte grupo de accionistas menonitas sobre la legitimidad de las ganancias derivadas del apresamiento de la carraca portuguesa Catalina, en 1602, cuando transitaba por aguas de la Península de Malaca. Ver GARCÍA ARIAS, cit., p. 10. Chalbaud lo califica como un *“alegato maestro para justificar y legitimar la actuación holandesa con motivo del apresamiento de un buque portugués”*. CHALBAUD ZERPA, *op. cit.*, p. 390. En términos generales, la obra citada es en esencia un razonamiento sugestivo en contra de los intereses portugueses, publicada en antagonismo al pensamiento español y utilizada en detrimento de Inglaterra por comerciantes marítimos holandeses que lejos de defender la auténtica esencia y fundamento cultivado, medio siglo atrás, por los intelectuales españoles en sus postulados filosóficos referentes a la libertad de la mar, persiguen tener acceso a mejores tráficós y caladeros en los mares colindantes. Ver ENRÍQUEZ ROSAS, art. cit., p. 158. *Cfr.* GARCÍA ARIAS, cit., p. 15.

Otro aspecto que refleja el argumento interesado de Grocio se revela años después debido a que su evolución intelectual corre paralela a los intereses marítimos de las Provincias Unidas, manifestándose en su obra insigne *De iure belli ac pacis* (1625), donde se desdice de gran parte sus afirmaciones de juventud, abrazando ahora la teoría de la prescripción tajantemente contraria a los postulados de Vázquez y justificando la violencia contra los pueblos invasores. Ver EGÍO GARCÍA, *El pensamiento republicano de Vázquez*, *op. cit.*, p. 8. Mediante una sutil ironía, Egío incita a aclarar a que Grocio se refieren aquellos que han querido ver en el diplomático holandés al fundador derecho moderno, *Ibid.*, p. 376. Respecto al cambio de argumento del holandés véase también GARCÍA ARIAS, cit., pp. 22, 33.

Por otro lado, el valor de la obra de Grocio con los diferentes puntos de vista sobre la potestad de explotación de los espacios marítimos²⁷² radica en que tras su publicación se amplifica definitivamente el debate²⁷³ en torno a la libertad de los mares. La cuestión emerge desde una simple discusión política y militar entre potencias marítimas hasta un nivel jurídico entre pensadores que posteriormente influiría en la consolidación del derecho internacional del mar²⁷⁴. Cabe destacar también el marcado carácter euro-centrista adquirido durante la historia del citado principio debido a la omisión de la postura de los países asiáticos sobre el asunto²⁷⁵.

Otros trabajos importantes que vieron la luz dentro de este contexto fueron los de **William Welwood**²⁷⁶ o **fray Serafín de Freitas**²⁷⁷, pero recae en el inglés **John Selden** el privilegio de

²⁷² “El mérito principal de Grocio es el haber ordenado y sistematizado las doctrinas de los tratadistas inmediatamente antecesores, y el exponerlas lógicamente encadenadas compendiándolas con buen sentido jurídico”. GARCÍA ARIAS, cit., pp. 42-43. Por otra parte, Egó califica la obra como una “completa y atractiva teoría de la libertad de los mares” que a pesar de no tener argumentos originales la síntesis si lo era. Ver EGÍO GARCÍA, *op. cit.*, p. 375.

²⁷³ También conocido como “la batalla libresca”. Ernest NYS, *Études de Droit International et de Droit Politique*, 2ª serie, París-Bruselas, 1901, pp. 260 y ss. Cit. por GARCÍA ARIAS, cit., p. 15. Según Enríquez es considerado “uno de los debates más interesantes desarrollados en el derecho internacional, (...) una polémica intelectual (...) entre juristas de diversas nacionalidades, quienes defendían en uno y otro sentido la libertad o la exclusividad de los mares”. ENRÍQUEZ ROSAS, art. cit., pp. 158-159.

²⁷⁴ ENRÍQUEZ ROSAS, art. cit., p. 157.

²⁷⁵ Hay que remontarse a las leyes de los rodios y después al derecho romano, para observar que, en Asia, los estados han respetado la libre navegación. Incluso en los tiempos del imperio Srivijaya y bajo dominio árabe, aquellos países disfrutaron del tráfico y comercio marítimo tanto en sus mares como en el Índico. Ver Ram P. ANAND, “Freedom of the seas: Past, Present and future”, *Law of the Sea*, Hugo CAMINOS (ed.), Aldershot, Ashgate, 2001, 261-279, pp. 262-264.

Asimismo, otros académicos consideran que la historia del derecho internacional necesita ser revisada “in order to appreciate better the systems of law that appeared to operate” en áreas no europeas como África y Asia, véase Anthony ANGHIE, “Identifying Regions in the History of International Law”, en Bardo FASSBENDER y Anne PETERS (eds.), *The Oxford Handbook of the History of International Law*, Oxford, Oxford University Press, 2012, 1058-1078, p. 1068.

²⁷⁶ Profesor del *New College* de St. Andrews que publica una 2ª ed. de su obra *An Abridgement of all the Sea Laws* en 1613, añadiéndole un capítulo impugnando los argumentos del todavía anónimo *Mare Liberum*.

²⁷⁷ Freitas escribió *De Justo Imperio Lusitanorum Asiatico* (1625), “la más inmediata, sistemática y contundente respuesta” a los argumentos iniciales de Grocio. Consecuentemente esta obra critica la “herencia vazquiana” de Grocio. Ver EGÍO GARCÍA, *El pensamiento republicano de Vázquez*, *op. cit.*, p. 7. Detrás de los postulados se esconde la intención de refutar la doctrina que amenazaba los pilares del imperio marítimo portugués. *Ibid.*, p. 375. En este sentido, según García, el mercedario portugués “recogió la tradición portuguesa de monopolio marítimo”. GARCÍA ARIAS, cit., p. 30.

ser el antagonista principal al holandés²⁷⁸ por *De dominio maris regio*²⁷⁹, una obra en la que ataca por igual a Grocio y Vázquez, analizando de forma excelente desde una perspectiva histórica el favoritismo hacia la política exclusivista inglesa sobre los mares²⁸⁰.

A pesar de existir una fluctuación en los argumentos y de la considerable presión política entre las potencias marítimas, el principio de la libertad de los mares sale airoso en oposición a la ansiada exclusividad de tales espacios defendida por Inglaterra como destacada representante de la tendencia, y seguida por Portugal y España²⁸¹.

En 1702 será, otro holandés, **Cornelio Van Bynkershoek**²⁸², quién concluya tras un siglo de discusiones con la publicación *De dominio maris dissertatio*. Su estudio reflejaría la realidad en el principio “*el dominio de la tierra termina allí donde finaliza el alcance de las armas*”²⁸³. Expuesta esta percepción, la separación entre mar territorial y alta mar dependía del arma de

²⁷⁸ Según García Arias “vino a representar tradicionalmente la oposición primordial a Grocio, con notable olvido de la formidable obra de Freitas, que por su potencia de argumentación jurídica e histórica merece ser considerada a la par del alegato del jurista de Sussex”, también destaca que ambas obras se pueden complementar pues Freitas defiende el monopolio de la navegación oceánica y Selden los derechos monopolizadores sobre el mar próximo, oponiéndose ambos al *Mare Liberum* desde el punto de vista jurídico e histórico respectivamente. GARCÍA ARIAS, cit., p. 34. Entre las explicaciones del éxito de la obra del inglés se encuentra “la oportunidad de publicarse cuando la rivalidad marítima anglo-neerlandesa estaba al rojo vivo y hasta por la fortuna de su intitulación”, no existiendo más diferencia valorativa entre ambas obras que este hecho. *Ibid.*, pp. 33-34. No obstante, si bien es cierto que Egío García, también destaca el momento oportuno en que la obra de Selden fue publicada, esto es, con la “batalla libresca” en pleno desarrollo, entiende que el reconocimiento al autor deriva del formato empleado, más breve que el trabajo enciclopédico de Freitas, resultando además favorecido por una traducción temprana al inglés. Ver EGÍO GARCÍA, *op. cit.*, pp. 362, 376.

²⁷⁹ Con este nombre se presentó ante el rey Jacobo I quién la había encargado poco después de la aparición del *Mare Liberum* pero no fue publicada hasta 1635 bajo el título *Mare clausum* según los intereses del propio monarca. La obra de Selden causó una repercusión comparable a la obra de Grocio y dió un nuevo impulso al debate sobre la libertad de los mares. Particularmente su doctrina favorable al dominio marítimo propició muchos seguidores, aunque también serán publicadas muchas refutaciones. En todo caso, Selden usurpa el protagonismo a Grocio. Ver GARCÍA ARIAS, cit., pp. 21, 35-37.

²⁸⁰ GARCÍA ARIAS, cit., pp. 42-43. Ver, en términos parecidos, FULTON, *op. cit.*, pp. 346 y ss.

²⁸¹ Esta, probablemente, fuese la razón por la cual los importantes escritos de los súbditos españoles —guiados, sin duda, por convicciones morales pues sus teorías estaban en contra de la corona— no triunfaron. Contrariamente los argumentos de Grocio, Freitas y Selden —que perseguían el interés personal sobre el humanístico porque, evidentemente, beneficiaban a los intereses de su patria— fueron reconocidos por sus países respectivos.

²⁸² Ya calificaba como piratas a las “*personas que, sin autorización de algún soberano, cometen depredaciones por mar o por tierra*”. Ver Antonio DOUGNAC, “Actitud internacional ante la piratería como precedente modélico en la lucha antiterrorista”, *La Revista de Derecho*, 1987, n.º 2, 2ª parte, p. 3. Cit. por FERNÁNDEZ SANZ, “Marco jurídico actual de la piratería”, *op. cit.*, p. 12.

²⁸³ Del latín: “*terrae dominum finitur, ubi finitur armorium vis*”. Siguiendo a Bynkershoek: “*The control of the land [over the sea] extends as far as cannon will carry, as that is as far as we seem to have both command and possession*”. C. van BYNKERSHOEK, “De Dominio Maris Dissertatio”, *Opera Minora*, 2nd ed., Apud Joannem van KERCKHEM LUGDUNI BATAVORUM (ed.), 1744, p. 401. Reproducido de la traducción inglesa en C. van BYNKERSHOEK, *De Dominio Maris Dissertatio*, *Carnegie Classics of International Law*, 111, New York, Oxford University Press, 1923, p. 89.

más cobertura en la época, así fue proclamada²⁸⁴ “la regla del alcance de la bala de un cañón”²⁸⁵. Durante esta centuria comenzaba a cristalizar el derecho internacional consuetudinario referente a la piratería, así el Mar Territorial (MT)²⁸⁶ de un estado se confinaba a la distancia que determinaba la citada regla²⁸⁷, consecuentemente, alta mar designaría al resto de las aguas que se extendían más allá del MT.

La revolución industrial de los s. XVIII y XIX produjo un florecimiento del comercio internacional. Por consiguiente, surge la necesidad de protegerlo y regularlo mediante una

²⁸⁴ Treves TULLIO, “Historical development of the law of the sea”, en Donald R. ROTHWELL y otros (eds.), *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, Oxford, Oxford University Press, 2015, 1-23, p. 6.

²⁸⁵ Del inglés “*the cannon shot rule*”. El principio de soberanía de los estados hacia el mar venía determinado por esta regla que facultaba a un estado a reclamar su soberanía si era capaz de ejercerla sobre una parte del mar. En aquel tiempo el límite de extensión correspondía al alcance máximo de la artillería costera. Puesto que el medio de mantener por la fuerza la soberanía en caso de necesidad era esencialmente una batería de cañones ubicados en el litoral, cubriendo normalmente 3 millas náuticas, el Derecho Internacional consuetudinario adoptaría esta distancia. Ver Santiago IGLESIAS BANIOLA, “El Derecho Internacional y la Piratería en la Mar: un reto para la Comunidad Internacional en el caso de Somalia”, *Ponencia en el marco de las ‘Jornadas sobre Seguridad Marítima’ organizadas por el Instituto de Estudios Marítimos (UDC) que tuvieron lugar los días 25 y 26 de octubre de 2012 en A Coruña en la E.T.S. de Náutica y Máquinas*, 1-24, p. 6. Sobre este asunto véase también AZCÁRRAGA, *op. cit.*, vol. I, p. 64.

Para más información, sobre la determinación de la anchura del MT con base a la fuerza de los cañones, véase W. L. WALKER, “Territorial Waters: The Cannon Shot Rule”, *The British yearbook of international law*, 1945, n.º 22, 210-231. Cit. por IGLESIAS BANIOLA, *loc. cit.* En esta línea, véase también, José A. PASTOR RIDRUEJO, *Curso de Derecho Internacional Público y Organizaciones Internacionales*, 14ª ed., Madrid, Tecnos, 2011, 345-352.

Además, un análisis minucioso sobre la ZEE puede encontrarse en George V. GALDORISI y Alan G. KAUFMAN, “Military Activities in the Exclusive Economic Zone: Preventing Uncertainty and Defusing Conflict.” *California Western International Law Journal*, 32, 257-268. Disponible en: <http://scholarlycommons.law.cwsl.edu> (último acceso 7 de abril de 2016).

²⁸⁶ El acrónimo respectivo en inglés **TW**: *Territorial Waters*; no obstante, a partir de aquí (en este caso como una excepcionalidad) se emplearán las siglas españolas debido a su uso habitual. Hasta el s. XX, los términos “*mar territorial*” y “*aguas territoriales*” fueron utilizados indistintamente en la literatura y en los foros internacionales, no obstante, el segundo se empleaba con más frecuencia para describir al primero. El asunto terminológico entre uno u otro fue objeto de debate (en la Conferencia de la Liga de las Naciones para la Codificación del Derecho Internacional de 1930), eligiéndose el término “*mar territorial*” en base a su mayor precisión ante la opción “*aguas territoriales*” que en ocasiones se empleaba para abarcar tanto para el mar territorial como para las aguas interiores. El mismo criterio sería utilizado en los posteriores Convenios celebrados en 1958 y 1982. Ver IGLESIAS BANIOLA, *loc. cit.*

²⁸⁷ Aunque el límite frecuentemente adoptado era de aproximadamente 3 millas náuticas (como en el caso de las potencias marítimas de Gran Bretaña, EE. UU. y Francia), otros países se decantaron por una distancia que abarcaba desde 4 (caso de países nórdicos como Noruega, Dinamarca y Suecia) a 6 (España, Portugal, Italia y otros) y hasta 12 millas (Rusia, después la Unión Soviética, Venezuela y Guatemala). Ver TULLIO, *op. cit.*, p. 5. Finalmente está última distancia sería la adoptada para el MT en el derecho internacional actual (ver “Parte II. El Mar Territorial y la Zona Contigua”, en CNUDM, *cit.*, 27-30). Con un punto de vista divergente, donde la distancia es establecida por el alcance visual de un buque desde la playa y no por el alcance máximo de la artillería de la época, véase José Manuel LACLETA MUÑOZ, *Las fronteras de España en el mar*, Real Instituto Elcano de Estudios Internacionales y Estratégicos, 2004, *Documento de Trabajo*, n.º 34, p. 11. Disponible en: <http://www.realinstitutoelcano.org/.../dt34-2004> (último acceso 11 de mayo de 2011).

sucesión de acuerdos internacionales sobre transporte marítimo y seguridad en la mar. Evidentemente el anterior principio de libertad de los mares, a través del derecho a la comunicación, sirvió de cimiento para construir la normativa de las distintas materias que atañen a los océanos.

Así, este principio dejará de ser cuestionado en el primer cuarto del s. XIX a medida que se produce un equilibrio entre las potencias marítimas debido al poderío armamentístico que se alcanza en los respectivos ejércitos y armadas²⁸⁸. Pero no será ratificado hasta la *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar* (UNCLOS)²⁸⁹, también llamada Convemar o con frecuencia, simplemente, Ley del Mar²⁹⁰ que se considera una *Carta Magna*, en este caso, de los mares y océanos²⁹¹.

En el s. XX, la recién formada Liga de las Naciones Unidas elige a la piratería como una de las primeras ofensas en ser reglamentada²⁹². El comité de expertos de la Liga para la progresiva codificación del derecho internacional²⁹³ publica un borrador sobre el asunto, pero no se alcanza un acuerdo universal y el proyecto deja de presentarse a la Conferencia de Codificación. Entonces el testigo pasa a la Escuela de Derecho de la Universidad de Harvard²⁹⁴, que mediante el Grupo de Harvard²⁹⁵ accede a investigar por entero la cuestión, con su pregunta central: ¿Qué importancia tiene la piratería en el derecho de las naciones?²⁹⁶.

La piratería pierde su importancia en el Derecho mencionado antes que los principios modernos de las jurisdicciones estatales²⁹⁷ y la libertad de los mares sean consolidados.

²⁸⁸ ENRÍQUEZ ROSAS, art. cit., p. 159.

²⁸⁹ Más conocida por sus siglas en inglés que se emplearán de aquí en adelante y provienen de *United Nation Convention on the Law of the Sea* (en español CNUDM); celebrada el 10 de diciembre de 1982 en Montego Bay (Jamaica). David Enríquez la califica como “*el instrumento más importante y ampliamente sancionado en la historia del derecho del mar*”. ENRÍQUEZ ROSAS, art. cit., p. 159.

²⁹⁰ MUÑOZ-DELGADO, “A modo de introducción”, p. 16.

²⁹¹ Sobrino Heredia, art. cit., p. 99. Tommy T.B. KOH, *A Constitution for Oceans*, 1982. Texto adoptado de las declaraciones formuladas por el Presidente del UNCLOS los días 6 y 11 de diciembre en el último periodo de sesiones de la misma Conferencia, UN, Montego Bay, 1982, xxxiii-xxxvii, p. xxxiii. Disponible en: http://www.un.org/.../koh_english.pdf (último acceso 23 de noviembre de 2009).

²⁹² MURPHY, “Piracy and UNCLOS”, p. 157.

²⁹³ Del inglés: *Progressive Codification of International Law*.

²⁹⁴ También del inglés: *Harvard Law School*.

²⁹⁵ Grupo de juristas de la citada escuela. Muchos doctrinarios han afirmado que el objetivo de este grupo iba más allá que reglamentar el Derecho Internacional Público sobre la piratería, ya que también se esfuerzan en señalar la gran cantidad de diferencias que existían entre las organizaciones internacionales y el Derecho interno de los países, pretendiendo reunir en un solo documento la mayor parte de ideas y sugerencias acerca del tema jurídico. Ver MURPHY, *loc. cit.*

²⁹⁶ *Ibid.*, pp. 156-157.

²⁹⁷ Valga de ejemplo, el Principio de la Jurisdicción para la inviolabilidad de aguas territoriales (reconocido en UNCLOS) que, intrínsecamente, limita la represión de la piratería a el alta mar.

Realmente, el predominio de la piratería puede deberse, como causa principal, a la antigua desgana de algunos estados a aceptar la doctrina de la libertad de los mares²⁹⁸.

Posteriormente, en 1949, la recién creada Comisión de Derecho Internacional (ILC)²⁹⁹ de las Naciones Unidas (UN)³⁰⁰ recoge la investigación donde Grupo de Harvard la había dejado³⁰¹. Finalmente, serán necesarias tres conferencias de las UN sobre Derecho del Mar a lo largo de más de tres décadas “para dotar de validez formal plena a la libertad de navegación”³⁰².

2.3 DEFINICIÓN LEGAL INTERNACIONAL VIGENTE Y OTROS CONCEPTOS

A pesar de tener milenios de existencia, la piratería marítima solo recientemente ha tenido un marco legal a nivel internacional. Definirla, en el campo del Derecho del Mar y del Derecho Penal Internacional, nace de la idea de crear un marco jurídico principal aplicable para su lucha. Los primeros intentos para su prevención y represión internacional recaen en los proyectos de los convenios de 1926, *Draft Provisions for the Suppression of Piracy* –preparado por el profesor japonés Matsuda³⁰³–, y 1932, *Draft Convention on piracy with Comments*³⁰⁴

²⁹⁸ Del original: “*Piracy lost its great importance in the law of nations before the modern principles of finely discriminated state jurisdictions and freedom of the seas became thoroughly established. Indeed, the former prevalence of piracy may be assigned as a principal cause of the old reluctance of states to accept the doctrine of the freedom of the seas*”. *Harvard Draft*, pp. 764-765. Cit. por MURPHY, art. cit., p. 157.

²⁹⁹ De aquí en adelante se emplearán estas siglas en inglés que provienen de *International Law Commission*.

³⁰⁰ A partir de aquí se emplearán estas siglas anglosajonas que provienen de United Nations (en español ONU o NU).

³⁰¹ Dos años antes de la HSC, la propia Comisión dejaba claro en un informe (dirigido a la Asamblea General de la UN), en el primer comentario del art. 38 (el primero de los ocho que trataban de la piratería): “*Para elaborar los artículos sobre la piratería, la Comisión pudo contar con la valiosa ayuda que le proporcionaban las investigaciones de la Harvard Law School, que dieron lugar a un proyecto de convención de 19 artículos acompañados de comentarios, elaborado en 1932 bajo la dirección del profesor Joseph Bingham. La Comisión se ha adherido en general a las conclusiones a que llegaron esas investigaciones*” (énfasis añadido). UN, “Report of the International Law Commission to the General Assembly. Document A/3159”, *Yearbook of the International Law Commission 1956*, 2 vols., New York, 1957, vol. II, 253-302, p. 282. Report of the ILC covering the work of its eighth session, 23 April-4 July 1956. Disponible en: <http://legal.un.org> (último acceso 30 de marzo de 2016). UN, *Yearbook of the International Law Commission 1956*, vol. II, *op. cit.*, p. 282-283.

³⁰² ENRÍQUEZ ROSAS, art. cit., p. 159.

³⁰³ En su *fuller memorandum* observa que “*la piratería consiste en navegar por los mares para fines personales y sin autorización de Gobierno alguno con el objeto de practicar el pillaje de propiedades o realizar actos de violencia contra personas*”. LEAGUE OF NATIONS, Document C. 48.M.25.1926. V, Annexe. Se trata de una definición que deja fuera de la piratería las acciones de corso tanto en tiempo de paz como de guerra y los bloqueos, embargos, robos y todo tipo de violencia ejercida por las marinas nacionales en tiempo de guerra.

³⁰⁴ Más conocido como *Harvard Draft* o, en español, el Borrador de Harvard. Muestra la noción del momento acerca del concepto de piratería de acuerdo a distintas resoluciones judiciales. En el artículo 3 se define la piratería como:

–redactado por el jurista norteamericano Joseph Walter Bingham de la Universidad de Stanford al frente del mencionado Grupo de Harvard– ambos bajo el marco de la Liga o Sociedad de las Naciones³⁰⁵.

En lo que se refiere al ejercicio de libertad de navegación, las UN reconocen la extrema importancia de la seguridad en los buques, así como en sus tripulaciones y aprovechan la anterior definición de la HSC³⁰⁶ para reproducirla casi literalmente en el UNCLOS³⁰⁷. No

“Cualquiera de los siguientes actos, cometidos en un lugar situado fuera de la jurisdicción territorial de cualquier Estado:

1. Un acto de violencia o de pillaje cometido con la intención de robar, violar, herir, esclavizar, encarcelar o matar a una persona o con la intención de robar o destruir la propiedad, con objetivos privados sin finalidad de buena fe, de hacer valer una pretensión de derecho, siempre que el acto esté relacionado con un ataque en o desde el mar o en o desde el aire.
2. Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque con el conocimiento de hechos que lo convierten en un barco pirata.
3. Cualquier acto de instigar o de facilitar intencionalmente los actos descritos en el párrafo 1 o el párrafo 2 del presente artículo”.

El Borrador constaba de nueve artículos con comentarios asociados y significó el primer intento a nivel mundial para articular un consenso sobre la definición de piratería amparada por el derecho internacional. Ver Santiago IGLESIAS BANIOLA, “El Derecho Internacional y la Piratería en la Mar: un reto para la Comunidad Internacional en el caso de Somalia”, *Ponencia en el marco de las ‘Jornadas sobre Seguridad Marítima’ organizadas por el Instituto de Estudios Marítimos (UDC) que tuvieron lugar los días 25 y 26 de octubre de 2012 en A Coruña en la E.T.S. de Náutica y Máquinas*, 1-24, p. 5. Para más información sobre el análisis y discusión de las definiciones propuestas véase Harvard Research in International Law, “Comment to the Draft Convention on Piracy”, *The American Journal of International Law*, 1932, **26**, supl., pp. 749-750.

³⁰⁵ Precursora de las Naciones Unidas que asumiría sus funciones en 1945. Sobre estos primeros convenios véase SOBRINO HEREDIA, “Piratería y terrorismo en el mar”, p. 100.

³⁰⁶ Siguiendo a Halberstam: “*This transition without alteration and with little apparent thought illustrates two consistent assumptions that run through the consideration of piracy in the twentieth century*”. Malvina HALBERSTAM, *Terrorism on the High Seas: The Achille Lauro, Piracy, and the IMO Convention on Maritime Safety*, *The American Journal of International Law*, **82**(2), 269-310, p. 284. Disponible en: <http://www.uio.no> (último acceso 8 de septiembre de 2013).

En los artículos 14 a 21 se establece la normativa sobre piratería marítima y, concretamente, en su art. 15 se enumeran actos que la representan. Ver UN *Convention on the High Seas* (1958), Treaty Series, 2005, **450**, pp. 11, 82, 5. Disponible en: <http://www.gc.noaa.gov> (último acceso 14 de abril de 2011).

³⁰⁷ En su art. 101, se define piratería como:

“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 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;

obstante, ambas, a la hora de definir la piratería, emplearon casi exclusivamente el *Borrador de Harvard* como fuente de referencia³⁰⁸.

Por consiguiente, “la libertad de navegación debe entenderse como uno de los seis derechos reconocidos por el UNCLOS a sus Estados miembros”³⁰⁹.

Alcance restringido de la normativa internacional sobre piratería

La definición de piratería marítima adoptada por el derecho internacional “se caracteriza por ser una noción restringida”³¹⁰, además, lo es en varios aspectos, los principales (siguiendo el orden de la redacción): intención del delito, número y propiedad de los buques involucrados y ubicación³¹¹.

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

(énfasis añadido), UN, *United Nation Convention on the Law of the Sea*, Montego Bay, 1982, pp. 60-61. Disponible en: <http://www.un.org> (último acceso 24 de noviembre de 2009).

Pero, no solo la definición, también el compendio de disposiciones sobre piratería del HSC fue incorporado casi sin modificación en el tratado UNCLOS (arts. 100-107). En estos términos, véase MURPHY, “Piracy and UNCLOS”, p. 158.

³⁰⁸ Alfred P. RUBIN, *The Law of Piracy*, 2nd ed., New York, Transnational Publishers, 1998, pp. 335, 372. Cit. por IGLESIAS BANIOLA, *op. cit.*, n. 14, p. 5. El Borrador fue pionero en la búsqueda de un consenso para definir la piratería dentro del marco legal internacional, constituyendo “una fuente de referencia necesaria” (a pesar de que su análisis no haya fructificado) para interpretar los citados convenios pues les aportó el texto base de la normativa acerca del asunto. Ver IGLESIAS BANIOLA, *op. cit.* p. 5. En esta línea, Sanz: “documento que tuvo el mérito de convertirse en el fundamento de las propuestas sobre piratería que la Comisión de Derecho Internacional de las NU presentó en aquella 1^a Conferencia”. Ver Alfred P. RUBIN, voz “Piracy”, en *Encyclopedia of public international law*, Rudolf BENHARDT (ed.), 1036-1039, t. III, Ámsterdam, Elsevier, 1997, p. 1038. Cit. por FERNÁNDEZ SANZ, “Marco jurídico actual de la piratería”, *op. cit.*, p. 13. Asimismo, DUBNER: “It should be observed that at the time that these articles were drafted, the HSC had not transpired. Thus, most of the familiar law of the sea terms, applicable with regard to the piracy articles which were finally adopted in the 1958 HSC, are defined either in the same convention or in other conventions adopted at that conference”. DUBNER, *op. cit.*, p. 47.

Además dos años antes de la HSC, la Asamblea General de la UN recibía de la Comisión de Derecho Internacional un informe en cuyo punto III (“Comentarios a los artc. referentes al derecho el mar”), concretamente en la 2^a parte (“La Alta Mar”), el primer comentario del artc. 37 sobre piratería (nueve artc. que van del 37-45) deja claro: “Para elaborar los artículos sobre la piratería, la Comisión pudo contar con la valiosa ayuda que le proporcionaban las investigaciones de la Harvard Law School, que dieron lugar a un proyecto de convención de 19 artículos acompañados de comentarios, elaborado en 1932 bajo la dirección del profesor Joseph Bingham. **La Comisión se ha adherido en general a las conclusiones a que llegaron esas investigaciones**” (énfasis añadido). UN, Doc. A/3159, en *YBILC*, vol. II, *op. cit.*, p. 282-283.

³⁰⁹ ENRÍQUEZ ROSAS, *art. cit.*, p. 160.

³¹⁰ SOBRINO HEREDIA, *art. cit.*, p. 100. Por otra parte, Urbina le confiere impotancia a la definición porque posibilita diferenciar el delito de otros con naturaleza similar, si bien es cierto reconoce que se la ha señalado de “excesivamente restrictiva y anclada en una concepción anticuada” de piratería. Evidentemente estas limitaciones en la definición del artc. 101 son un lastre para los demás artículos relacionados que en algún caso recurren a una ficción legal para romper la restricción (ver n. 323, p. 83).

³¹¹ Sobre las condiciones que deben concurrir para que se hable correctamente de piratería, véanse, entre otros, AZCÁRRAGA, *op. cit.*, pp. 166-174, IGLESIAS BANIOLA, *art. cit.*, pp. 3-11, SOBRINO HEREDIA, *art. cit.*,

En este apartado se analizarán brevemente los dos últimos. Pero antes, también, se tratará la designación: “*acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación*”³¹²; siendo suficiente que se produzca al menos una de las tres acciones para considerar la realización del ilícito que, por otra parte, como su propia calificación indica, no está permitido por ley alguna³¹³, sin precisarse el carácter nacional o internacional.

Durante la fase codificadora de la definición, no se produjo debate alguno respecto a los problemas interpretativos o eventuales implicaciones que podrían derivarse de incluir el término “*ilegal*”³¹⁴; si bien puede no resultar restrictivo, se considera innecesario y aporta gran imprecisión³¹⁵. Tampoco existe una base interpretativa legítima a la cual recurrir, pues se carece de una referencia clara respecto a la intención de los redactores para incluirlo³¹⁶.

Ni la HSC ni el UNCLOS indican el criterio por el cual un acto de violencia o detención pueda considerarse ilegal. En ausencia de este criterio, si un acto es legal o no debe determinarse por la ley nacional. Así, en primera instancia, debe determinarse por la ley del país cuyo pabellón enarbole el buque que detiene a los supuestos piratas. En última, si la ley es diferente, será la ley del estado donde los supuestos piratas son procesados³¹⁷.

El acto ilegal se presenta en forma de alternativas; por un lado, de violencia o detención, por otro, de depredación.

Uno de los fundamentos del concepto de piratería propuesto por esta última convención reside en su ubicación espacial. Los delitos de piratería no abarcan las aguas territoriales. Por tanto, legalmente el mismo acto delictivo puede ser calificado de dos formas distintas³¹⁸: se

pp. 102-106, Julio Jorge URBINA, “La cooperación internacional en la prevención y control de los actos de piratería en el actual Derecho del Mar”, en Jorge PUEYO LOSA y Julio Jorge URBINA (coords. cient.), *La cooperación internacional en la ordenación de los mares y océanos*, Madrid, Iustel, 2009, 321-362, pp. 328-336.

³¹² Sobre esta parte de la definición véase, LÓPEZ LORCA, *op. cit.*, pp. 205-208.

³¹³ SOBRINO HEREDIA, art. cit., p. 102.

³¹⁴ LÓPEZ LORCA, *op. cit.*, p. 205.

³¹⁵ En el sentido que puede invitar a un planteamiento respecto a la posibilidad de que las conductas (violentas, de detención o depredadoras) puedan convertirse en legales. Los supuestos más debatibles serían aquellos que legitimasen dichos actos por defensa propia o bajo estado de necesidad.

³¹⁶ A pesar de ello, la interpretación más extendida reside en la pretensión para ampliar la variedad de actos que puedan tipificarse como piratería por aquellos países que decidan incluir este delito en su legislación, (evidentemente siempre y cuando se cumplan los demás requisitos de la definición del UNCLOS). Ver LÓPEZ LORCA, *op. cit.*, p. 206. Aunque, también, existen opiniones dispares. Para Rubin se encuentra relacionada con la propuesta de varios países para que se incluyesen algunas de las actividades navales declaradas ilegales por el Tratado de Nyon (1937). Ver Alfred RUBIN, “Is Piracy Illegal?”, *American Journal of International Law*, 1976, **70**, p. 92. Por su parte, Touret se remonta a una distinción de la piratería frente al corso que gozaba de autorización con un reglamento específico, así como de los usos de la guerra marítima. C. TOURET, *La piraterie au vingtième siècle: piraterie maritime et aérienne*, Paris, Librairie Générale de Droit et Jurisprudence, 1972. Ambos cit. por LÓPEZ LORCA, *op. cit.*, n. 479, pp. 205-206.

³¹⁷ N. NANDAN y S. ROSENNE (eds.), *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary*, vol. III, The Hague, Martinus Nijhoff Publishers, 1995, 182-223, *passim*.

³¹⁸ Evidentemente que un delito pueda calificarse de dos maneras diferentes, según se produzca en un límite marítimo u otro, genera confusión y reduce su impacto. En esta línea: “*This dual definition is more than*

denomina piratería si se produce en la alta mar o en la Zona Económica Exclusiva (ZEE)³¹⁹ y, en caso contrario, si acontece en el mar territorial o aguas interiores, se designa como robo a mano armada contra buques³²⁰.

Otra *conditio sine qua non* para que un acto ilegal de violencia o depredación en la mar pueda ser calificado de piratería (según el art. 101 del citado convenio) es la de los “dos buques”³²¹, siendo además necesaria la característica de “privado” del buque que ataca³²²

terminological awkwardness. It has practical consequences. Having two definitions of piracy undermines the effort to classify incidents transparently. This in turn means that incidents are not clearly defined, and that identifying and deploying the appropriate resources to address the problem successfully is made more difficult. HOUSE OF COMMONS, TRANSPORT COMMITTEE, *Piracy. Eight Report of Session 2005-2006* (HC 1026), The Stationery Office, London, 2006, párr. 328, p. 10.

³¹⁹ El acrónimo respectivo en inglés es **EEZ** que proviene de *Economic Exclusive Zone*; no obstante, a partir de aquí (en este caso como otra excepcionalidad) se emplearán las siglas españolas debido a su uso habitual. Para cuestiones de piratería la ZEE (delimitada por el art. 57 de UNCLOS, *Anchura de la zona económica exclusiva*: “... no se extenderá más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial”) figura como alta mar (como deja claro el punto 2 del art. 58 del Convenio, *Derechos y deberes de otros Estados en la zona económica exclusiva*, cuando establece que: “Los artículos 88 a 115 y otras normas pertinentes de derecho internacional se aplicarán a la ZEE en la medida en que no sean incompatibles con esta Parte”). Por consiguiente, los artículos acerca de la piratería (100-107) estarían incluidos en dicho intervalo, es decir, también se considerarían superficie adscrita a leyes internacionales. En esta línea Roach: “... it can be misleading to state that the law of piracy applies only on the high seas without clarifying that, for these purposes, that includes the EEZ”. Ver J. Ashley ROACH, “Countering Piracy off Somalia: International Law and International Institutions”, *The American Journal of International Law*, 2010, **104**, 397-453, p. 398. Disponible en: <https://www.brandeis.edu> (último acceso 21 de junio de 2015). Un análisis minucioso sobre la historia del concepto de ZEE puede encontrarse en George V. GALDORISI y Alan G. KAUFMAN, “Military Activities in the Exclusive Economic Zone: Preventing Uncertainty and Defusing Conflict”, *California Western International Law Journal*, **32**, 257-68. Disponible en: <http://scholarlycommons.law.cwsl.edu> (último acceso 7 de abril de 2016).

³²⁰ La OMI en su **Resolución A.1025(26)** adoptada el 2 de diciembre de 2009 (punto 10 del orden del día), publicada 18 de enero de 2010, revoca a la Resolución A.922(22) de 29 de noviembre de 2001, define “Robo a mano armada contra los buques”, como cualquiera de los actos siguientes: “1. 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; 2. Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos anteriormente o facilitarlos intencionalmente”. IMO, A 26/Res.1025, *Code of practice for the investigation of crimes of piracy and armed robbery against ships*, 18 January 2010, párr., 2.2. Disponible en: <http://www.imo.org/.../A.1025.pdf> (último acceso 13 de febrero de 2010).

³²¹ Según Heredia, dado que la redacción dice “contra un buque” (ver n. 307) y no “contra otro buque”, podría interpretarse que los delitos a bordo del propio buque constituyen actos de piratería, como en caso de amotinamiento o rebelión a bordo. Ver SOBRINO HEREDIA, art. cit., pp. 105-106. Cfr. LÓPEZ LORCA, *op. cit.*, nn. 469, 471, pp. 201-202. Realmente el requisito de los “dos buques” está previsto en el art. 101 de la versión inglesa (UNCLOS): “against another ship”; pero no en la española (CNUDM), sin embargo ambos textos se consideran oficiales de las UN. Esta línea argumentativa ya fue expresada en el Borrador de Harvard. En cualquier caso, al conocer el proceso de elaboración de la propia definición tal interpretación debe descartarse.

³²² Sin embargo, el art. 102 contempla una excepción, se trata del caso de un buque de titularidad pública (por ejemplo, los buques de guerra) cuya tripulación se amotina, de esta manera el UNCLOS lo reconoce como privado (estableciendo así una ficción legal pues considera privado a un buque de un gobierno) y, por tanto, bajo el marco legal internacional de piratería. Ver IGLESIAS BANIOLA y VINAGRE RÍOS, “Piracy in Somalia”, art. cit.,

mientras que es irrelevante en el buque víctima. Halberstam destaca la mayor problemática de este requisito respecto al anterior³²³ que en su origen obedeció a la necesidad de distinguir los actos de piratería de los de amotinamiento³²⁴. Al menos se puede argumentar que el texto del *Borrador de Harvard* pretendía excluir de la jurisdicción universal a los actos criminales de un pasajero o un miembro de la tripulación contra otro, o el motín contra el capitán, en cuyo caso competiría al estado de bandera del buque afectado juzgarlos. Pero no pretendía excluir un ataque directo contra el buque o sus bienes cuando hubiese intención de utilizarlos para uso propio³²⁵.

p. 704. Pero solo se encuadraría bajo este marco a los amotinados que utilicen el buque para cometer actos de piratería. Sobre este particular, véase SOBRINO HEREDIA, art. cit., p. 106.

Pocos años antes de que se adoptara la normativa en la HSC, Oppenheim resumía el consenso de la opinión jurídica del momento: “*Private vessels only can commit piracy. A man-of-war or other public ship, so long as she remains such, is never a pirate (...)*”. L. OPPENHEIM, *International Law*, 4th ed., vol. I, sect. 273, pp. 503-504. “*If the crew, or passengers, revolt on the open sea, and convert the vessel and her goods to their own use, they commit piracy, whether the vessel is private or public*”. *Ibid.*, sect. 275. Cit. en UN, Doc. A/3159, en *YBILC*, vol. I, op. cit., 253-302, p. 41-42. Summary records of the 7th sesión 2 May-8 July 1955.

³²³ HALBERSTAM, op. cit., p. 290. En un primer análisis la condición, claramente, excluye los actos perpetrados por los pasajeros en un mismo buque. *Ibid.* En términos parecidos, Jose Manuel Sobrino: “*de los trabajos preparatorios se extrae la intención de excluir de la definición los actos cometidos a bordo de un único navío*”. SOBRINO HEREDIA, loc. cit. Este profesor comparte la opinión de Lauterpach quién entendía el motín como parte del concepto consuetudinario de piratería. SOBRINO HEREDIA, loc. cit.

Según la opinión de la ILC, comentando el art. 39 (que casi literalmente es el mismo en el art. 15 del HSC y en el art. 101 del UNCLOS), respecto de las características esenciales de la piratería: “*1. vi. Que los actos cometidos a bordo de un buque por la tripulación o por los pasajeros, y dirigidos contra el buque, contra las personas o contra los bienes que en él se encuentren, no podrán ser considerados como actos de piratería. [...] 6. El punto de vista adoptado por la Comisión en lo tocante al punto vi) coincide con la opinión de la mayoría de los autores. Incluso si los amotinados pretenden apoderarse del buque, sus actos no constituirán actos de piratería*”. UN, Doc. A/3159, en *YBILC*, vol. II, op. cit., p. 282.

³²⁴ M^a Paula MORELLI, “La Prevención de la Piratería en Aguas Jurisdiccionales, ¿Nueva Costumbre del Derecho Internacional?”, Centro Argentino de Estudios Internacionales. Disponible [en PDF] en: <http://www.caei.com.ar> (último acceso 8 de diciembre de 2013). Sobre los orígenes de las restricciones en general, véase MURPHY, “Piracy and UNCLOS”, pp. 159-163.

No obstante, Lauterpacht entendía la figura del motín como una acción adherida a una idea tradicional de la piratería y, por tanto, defendía su introducción dentro de una definición consuetudinaria del delito.

³²⁵ HALBERSTAM, loc. cit. Del original: “*Nevertheless, it is arguable that at least in the Harvard Draft Convention on Piracy, the language was intended to exclude from universal jurisdiction criminal acts by one passenger or crew member against another, or mutiny against the captain, where the ship continued to accept the authority of the flag state, and not to exclude an attack directed ‘against the vessel, for the purpose of converting her...to [he attackers] own use’.*”

Sobre esta cuestión, el profesor Santiago Baniela señala que el fundamento original de incluir los “*dos buques*” se basaba en que los actos cometidos a bordo de un único buque solamente afectaban al país del pabellón que enarbolaba el buque afectado, motivo por el cual escapaba al objeto del derecho internacional. Ver IGLESIAS BANIELA, “El Derecho Internacional y la piratería”, art. cit., pp. 7-8. En este sentido, el profesor Jose Manuel Sobrino señala que la razón para que algunos autores defiendan la exclusión de los actos de amotinamiento del delito de piratería se basa en evitar la ingerencia de terceros Estados en el supuesto de que el orden a bordo resulte comprometido y no se formalice la petición de asistencia exterior por las autoridades del pabellón. SOBRINO HEREDIA, loc. cit.,

En este sentido también la condición de “*propósito personal*” adquiere relevancia en la tipificación del delito de piratería, siendo además uno de los aspectos clave de la presente tesis porque de no producirse (una vez que las otras limitaciones se hayan dado) influiría decisivamente en la forma de referirnos al delito marítimo, teniendo que emplear otra tipificación en el supuesto de actos con motivación política dirigidos a buques o a su tripulación³²⁶.

Aunque el concepto de piratería adoptado por el derecho internacional no solo está limitado por dichas restricciones. Existen, también, otras que afectan, más si cabe, a la persecución, detención y enjuiciamiento de los piratas³²⁷ que se analizarán en el cap. VII, así como, otros convenios y resoluciones adoptados con la intención de ofrecer más cobertura legal³²⁸ y facilitar la lucha contra aquellos criminales para evitar que ciertos delitos en la mar puedan quedar impunes.

Por lo expuesto hasta aquí, además del carácter restrictivo de la definición de piratería marítima, se advierte cierta falta de previsión por parte de los redactores del UNCLOS en lo que atañe a los artículos relacionados con este delito³²⁹ respecto a otros delitos marítimos que

³²⁶ Presuntamente una parte de los ataques perpetrados por nigerianos en el golfo de Guinea presentan esta motivación. Esta cuestión clave se trata en el cap. VI, véase, concretamente, epígrafe 4.6 *Piratas del Delta del Níger: financiación de grupos armados y reivindicación política*.

³²⁷ Por ejemplo, volviendo a la propia definición, la frase: “*cualesquiera actos ilegales de violencia o detención, o cualquier acto de depredación*”, trata de acciones que presuponen el intimidar o ejercer la violencia. Ver José RODRÍGUEZ-VILLASANTE, “La represión del crimen Internacional de piratería: una laguna imperdonable de nuestro código penal y, ¿por qué no?, un crimen de la competencia de la Corte Penal internacional”, Análisis del Real Instituto Elcano (ARI), 2009, n.º 73. Disponible en: <https://www.files.ethz.ch> (último acceso 21 marzo de 2011). Pero fundamentalmente se extrae que la tentativa o preparación de un acto de piratería, de la misma manera que aquellos actos violentos relacionados indirectamente con ella, quedarían fuera del ámbito de aplicación. Por consiguiente, restringe a los buques de guerra a capturar a los piratas solamente “*en el acto*”. Ver IGLESIAS BANIOLA, art. cit., p. 5. Esta disposición ya se encontraba en juicios que datan de 1933: “*Em 1933, durante o julgamento de um ataque pirata, o Privy Council foi instado a responder se o roubo, propriamente dito, era parte fundamental da tipificação do ato de pirataria e se a tentativa já seria suficiente para tipificá-lo. [...] Posteriormente, foram julgados culpados pelo júri, ainda que o roubo propriamente dito não houvesse sido perpetrado. No entanto, a Corte Superior (Full Court of Hong Kong) teve outra interpretação, afirmando que o roubo, propriamente dito, era necessário para tipificar a pirataria*”. D. H. N. JOHNSON, “Piracy in Modern International Law”, *Transactions of the Grotius Society*, 43, 63-85, pp. 69-70. Problems of Public and Private International Law, Transactions for the Year 1957. Publicado por la Oxford University Press a pedido del British Institute of International and Comparative Law. Cit. por Osvaldo PEÇANHA CANINAS, “Pirataria Marítima Moderna: História, Situação Atual e Desafios”, *Revista da Escola de Guerra Naval* (Rio de Janeiro), 2009, n.º 14, 101-122, p. 116. Disponible [en PDF] en: <https://www.egn.mar.mil.br> (último acceso 20 de mayo de 2016).

³²⁸ Valga de ejemplo, el Convenio SUA de 1988 y su Protocolo de 2005, así como, las resoluciones de la ONU específicamente para el problema somalí. Aunque en este último caso, si bien su estudio se escapa al objeto de esta tesis, serán citadas como ejemplo a seguir cuando su aplicación pudiese tener algún éxito en el diferente escenario del golfo de Guinea.

³²⁹ “*Lo cierto es que para entonces las preocupaciones se habían alejado de la piratería y la atención de los negociadores se focalizaban en otras cuestiones juzgadas más urgentes algunos incluso pensaron que se trataba*

ocurren en la actualidad³³⁰ y que bien podrían incluirse dentro de tal normativa. En este sentido, Urbina señala que una parte de la doctrina considera dicha definición tradicional, en tanto impide la inclusión de nuevas manifestaciones de violencia que podrían asemejarsele, careciendo de eficacia por no adaptarse a la actualidad³³¹. Evidentemente, es necesaria una revisión del Convenio para adaptarlo a los nuevos tiempos piráticos³³².

Carácter consuetudinario

A lo largo del tiempo se fue consolidando una noción consuetudinaria del delito de piratería. Aunque no hubiese un criterio común en las definiciones adoptadas por los diversos países, en la práctica se dejaba constancia de un concepto amplio al estimarse que todo incidente de violencia cometido en el mar por personas no sujetas a ninguna autoridad pertenecía al campo de la piratería. No interesaba el propósito, ni el límite marítimo, ni tampoco si tales actos eran producidos por los propios tripulantes o pasajeros del buque, siempre y cuando no se atribuyese a un Estado. Lamentablemente, el derecho convencional limitó esta amplia definición consuetudinaria³³³.

de una actividad obsoleta y que había caído poco más que en desuso el concepto tradicional de piratería explota: ya no hay prácticamente piratería con ánimo de lucro en alta mar, pero, en cambio, proliferan nuevas prácticas delictivas que cuestionan la utilidad de las normas vigentes". SOBRINO HEREDIA, art. cit., p. 99.

³³⁰ Algunos autores consideran que no se produjo una completa codificación de las diversas actividades de piratería existentes en la práctica internacional. SOBRINO HEREDIA, art. cit., p. 101. Asimismo, véase HALBERSTAM, art. cit., p. 273. Acerca de las situaciones de violencia que permanecen al margen de esta definición, véase SOBRINO HEREDIA, art. cit., pp. 107-113.

³³¹ Ver URBINA, "La cooperación internacional en la prevención...", en *op. cit.*, p. 327. Siguiendo con este jurista, "se la ha tachado de excesivamente restrictiva y anclada en una concepción anticuada de esta actividad criminal". *Idem*, "Estados fallidos y proliferación de actos contra la seguridad de la navegación marítima en las aguas somalíes: Papel del Estado ribereño e importancia de la cooperación internacional", *Revista Española de Relaciones Internacionales*, 2010, n.º 2, 88-118, p. 99. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es> (último acceso 3 de mayo de 2011).

³³² Siguiendo a Baniela: "la definición debería modernizarse para incorporar actos de piratería tales como el secuestro o los atentados suicidas, aunque estos actos tengan lugar a bordo de un solo buque". IGLESIAS BANIELA, art. cit., p. 8. Según el profesor José Manuel Heredia: "la definición que el Derecho internacional nos proporciona hoy de la piratería marítima casa mal con una realidad criminal mucho más variada y plural que la tipificada en los Convenios internacionales". SOBRINO HEREDIA, art. cit., p. 97.

También se encuentran argumentos a favor de los requisitos del "propósito personal" y "dos buques", por ejemplo, Urbina entiende que permiten diferenciar la piratería de otros actos de violencia en la mar y, concretamente sobre el segundo, añade que "se ajusta plenamente a la realidad de la piratería y contribuye a definir de forma más precisa los rasgos que identifican esta figura". URBINA, "La cooperación internacional en la prevención...", en *op. cit.*, p. 336. Además, el profesor considera que si se equiparase con la piratería un acto de violencia que solo afecta al orden interno de un buque, los poderes de intervención de buques extranjeros en alta mar podrían verse excesivamente ampliados en detrimento de la competencia exclusiva del Estado del pabellón. Siendo tales poderes una excepción del delito de piratería en tanto afecta a la libertad de navegación del resto de buques. *Ibid.*

³³³ Respecto al proceso reduccionista de la definición de piratería desde su versión consuetudinaria hasta la convencional (motivado por razones socio-históricas y jurídicas), véase SOBRINO HEREDIA, art. cit., pp. 98-99.

Pero, a pesar de los evidentes defectos³³⁴ que merman enormemente la utilidad de la única normativa sobre piratería reconocida internacionalmente, su identidad es tal que la falta de ratificación por los estados no les exime del cumplimiento³³⁵. Es importante destacar que tal definición ha de considerarse “una codificación del derecho internacional consuetudinario sobre piratería en la mar en su totalidad”³³⁶. Una prueba de su aceptación por los estados radica en las sucesivas revisiones en tratados e instrumentos regionales³³⁷.

No obstante, con otro punto de vista, “cierto sector de la doctrina considera que, en rigor, ésta definición no resulta codificadora del derecho internacional consuetudinario”³³⁸.

Otras definiciones

Siguiendo el concepto académico de la RAE, piratería se define como: “ejercicio del pirata”, “robo o presa que hace el pirata”³³⁹, lo cual no aporta mucha información.

³³⁴ A tal respecto, Urbina: “la determinación del alcance preciso de la noción de piratería resulta controvertida”. URBINA, “Estados fallidos...”, art. cit., p. 98. Este trabajo se enmarca dentro del proyecto de investigación titulado “Protección de los intereses colectivos en el Derecho del mar y cooperación internacional. Repercusiones para Galicia” (2009.PXI.1750), financiado por la Dirección Xeral de Investigación, Desenvolvemento e Innovación. Xunta de Galicia. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es> (último acceso 3 de mayo de 2011). Las diferentes conclusiones a las que han llegado diversos juristas internacionales sobre los límites de la definición ponen de manifiesto el significado indeterminado del concepto de piratería. Ver IGLESIAS BANIOLA, art. cit., pp. 3-4. Ver distintas opiniones sobre los límites de la definición en Joseph M. ISANGA, Countering Persistent Contemporary Piracy: Expanding Jurisdictional Regimes, *American University Law Review*, 2010, **59**(5), 1267-1319, pp. 1281-1284. Disponible en: <http://digitalcommons.wcl.american.edu> (último acceso 29 de febrero de 2016).

³³⁵ Del mismo modo, la jurisdicción de cada estado es reconocida por el UNCLOS, independientemente de si forma parte o no del Convenio, y puede ejercerla debido a la naturaleza consuetudinaria de la normativa sobre piratería. Ver José Luis JESUS, “Protection of Foreign Ships against Piracy and Terrorism at Sea: Legal Aspects”, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 2003, **18**(3), 363-400, p. 380. Disponible en: <https://wiki.brown.edu> (último acceso 16 de octubre de 2014).

³³⁶ IGLESIAS BANIOLA, art. cit., p. 3. “Incluso con varias limitaciones inherentes e independientemente de lo poco convincente que pueda resultar en algunos aspectos cuando se analiza en la actualidad”, la definición de piratería del UNCLOS “debe de ser aceptada como una costumbre internacional”. *Ibid.*, p. 4. En esta línea, Guilfoyle: “This definition is accepted as customary international law”. Ver Douglas GUILFOYLE, “The Laws of War and the Fight against Somali Piracy”, *Melbourne Journal of International Law*, 2011, **11**, 1-13, p. 9. Disponible en: <http://www.internationallawbureau.com> (último acceso 8 de diciembre de 2013). Respecto del carácter consuetudinario de la normativa sobre piratería en el HSC y UNCLOS, véanse también entre otros, Ian BROWNLIE, *Principles of Public International Law*, 5th ed., Clarendon Press, Oxford, 1998, p. 236. Cit. por URBINA, art. cit., p. 98, HALBERSTAM, *op. cit.*, pp. 272-276, JESUS, art. cit., p. 375.

³³⁷ Ver Douglas GUILFOYLE, “Counter-piracy law enforcement and human rights”, *International and Comparative Law Quarterly*, 2010, **59**, 141-169, p. 143. Cit. por IGLESIAS BANIOLA, art. cit., p. 4.

³³⁸ MORELLI, art. cit. En este sentido, Rubin afirma tajantemente que la normativa internacional sobre piratería resulta incomprensible y, por lo tanto, “no codifican nada”. Alfred P. RUBIN, *The Law of Piracy*, 2nd ed., New York, Transnational Publishers, 1998, p. 346. Cit. por MORELLI, art. cit.

³³⁹ Ver RAE, *Diccionario de la lengua española*, versión electrónica de la 23.^a ed., s. v. “pirata”, *op. cit.*, respectivamente en su primera y segunda acepción.

Una parte de la doctrina aboga por una definición amplia, por ejemplo, siguiendo a Oppenheim, “*en un sentido estricto y originario, la piratería es todo acto no autorizado de violencia cometido por un buque privado contra otro en alta mar con ánimo de depredación (animo furandi)*”; además, aconseja la siguiente definición: “*todo acto no autorizado de violencia contra las personas o los bienes cometidos en el mar libre por un buque privado contra otro, o por la tripulación o los pasajeros amotinados contra su propio barco*”³⁴⁰, en la que desaparecerían las limitaciones.

Para Azcárraga, piratería era “*aquella expedición armada o empresa por mar con un fin lucrativo y sin tener la autorización del Estado*” y afirma “*que debe amenazar la seguridad comercial general no tan sólo la de un país aislado o buque*” como fundamento intrínseco³⁴¹.

³⁴⁰ Respecto al concepto de piratería previo a la HSC véase L. OPPENHEIM, *Tratado de Derecho Internacional Público*, 8ª ed., Hersch LAUTERPACHT y otros (eds.), 2 vols., J. LÓPEZ OLIVÁN y J.M. CASTRO-RIAL (trad.), t.1, vol. II, Barcelona, Bosch, 1961, pp. 172-181. Véase también la definición de piratería aportada por el jurista británico C.S. Kenny (1847-1930) en p. 316, n. 7 (cap. IV).

³⁴¹ Respecto a la definición de piratería posterior al UNCLOS ver AZCÁRRAGA, *op. cit.*, vol. I, pp. 166-172.

**CAPÍTULO III: DEMARCACIÓN GEOGRÁFICA.
CAUSAS GENERALES Y
PARTICULARES DEL INCREMENTO DE
LA PIRATERÍA ACTUAL**

3.1 DESCRIPCIÓN DE LA SUPERFICIE GEOGRÁFICA A ESTUDIO

El golfo de Guinea es una de las regiones tradicionalmente proclive a actividades piráticas y que en la segunda década del s. XXI mantiene suma actualidad, pero que no ha merecido la suficiente atención de los medios y por consiguiente de la opinión pública. En este epígrafe, se delimitará, desde un punto de vista geopolítico, un cuadro general sobre esta zona occidental centro-africana bañada por aguas del océano Atlántico. Concretando posteriormente el estudio en Nigeria y más específicamente sobre la región del Delta del Níger, foco del problema actual de la piratería en dicho Golfo.

Siguiendo a la Organización Hidrográfica Internacional (IHO)¹ la delimitación del golfo de Guinea se encuentra delimitado al noroeste por el cabo Palmas (04°22'34"N 007°43'01"W) perteneciente a Liberia y al sureste por el cabo López (00°38'S 0008°42'E) en Gabón, es decir, su litoral vendría delimitado por una línea en dirección sudeste² desde el primer cabo al segundo, por lo tanto, la referencia es la parte nordeste del océano Atlántico en su zona tropical. Pero si existen unas coordenadas que proporcionan una orientación instantánea de la ubicación del Golfo estas se encuentran en la intersección del Ecuador con el Meridiano de Greenwich (cero grados de latitud y longitud), a pesar de encontrarse al sur de la demarcación anterior y, por consiguiente, fuera de la delimitación mencionada; en todo caso, es una buena referencia para introducirse en la región (ver *figura 3.2*).

Los principales ríos que desembocan en sus aguas son el Níger y el Volta. En cuanto a las ensenadas más importantes son Benín y Bonny. Los países que se engloban dentro del golfo, según la definición anterior, formarían parte de dos comunidades económicas regionales diferentes. Los que forman parte de la Comunidad Económica de Estados de África Occidental (CEDEAO) son: Costa de Marfil, Ghana, Togo, Benín, y Nigeria. Aquellos que pertenecen a la Comunidad de Estados de África Central (CEEAC) son: Camerún, Guinea Ecuatorial, Gabón, Santo Tomé y Príncipe.

El conflicto existente en el Delta del Níger se muestra básicamente como el detonante de la génesis y evolución de la piratería por todo el golfo de Guinea. Es lógico que se haya extendido de manera profusa por los países vecinos más próximos, sirva de ejemplo Benín y

¹ De aquí en adelante se emplearán estas siglas inglesas que provienen de *International Hydrographic Organization* (en español OHI).

² INTERNATIONAL HYDROGRAPHIC ORGANIZATION, *Limits of Oceans and Seas*, Special Publication n.º 23, 3rd ed., Monte-Carlo, Monégasque, 1953, p. 19. Disponible en: <https://epic.awi.de/29772/1/IHO1953a.pdf> (último acceso 20 de marzo de 2013).

Camerún que son a priori los estados más perjudicados por las acciones de piratas nigerianos. Conforme a los datos de la *figura 3.1*, rápidamente se evidencia que Nigeria constituye la piedra angular del golfo no solo por su extensión y población sino también por su Producto Interior Bruto (PIB). Además, observando la *figura 3.2* se puede destacar en la importancia geoestratégica que ostenta el país dentro de la región y del África central. Es por ello que Nigeria recibirá fundamentalmente la mayor atención del estudio que nos ocupa, junto con sus inmediatos colindantes, aunque de modo general también se atenderá a todos aquellos países cuyas costas son bañadas por las aguas del golfo de Guinea.

Países	Extensión km ²	Población (habs.)	PIB (BB \$)	RPC \$
Benín	112.622	9.877.292	15,84	1.700
Camerún	475.440	20.549.221	51,61	2.400
Costa Marfil	322.463	22.400.835	41,01	1.800
Gabón	267.667	1.640.286	25,91	16.800
Guinea Ecuatorial	28.051	704.001	19,1	26.400
Ghana	238.535	25.199.609	83,74	3.400
Liberia	111.369	3.989.703	2,719	700
Nigeria	923.768	174.507.539	455,5	2.800
Togo	56.785	7.154.237	7,024	1.100
Sto. Tomé y Príncipe	1.001	183.176	248	1.473

Figura 3.1 Datos³ de los países ribereños del golfo de Guinea. Fuente: CIA. Elaboración propia

República Federal de Nigeria

Nigeria limita con las Repúblicas del Níger y Chad por el norte, al oeste con la de Benín y al este con la de Camerún. Al sur se encuentra con el Océano Atlántico. Los treinta y seis estados de Nigeria se reparten en seis zonas geopolíticas⁴, a su vez, cada una con seis estados; la zona Sur-Sur será esencial en nuestro estudio, la cual se compone de los siguientes estados (en secuencia de este a oeste): Cross River, Akwa Ibom, Rivers, Bayelsa, Delta (estos tres últimos componen el centro de la región) y Edo. Todos ellos conforman el término “*Niger Delta*”, aunque, a veces, también se emplea para hacer referencia a otros estados productores de petróleo de menor importancia: Ondo, Imo y Abia⁵; así, una definición más amplia del Delta, englobaría nueve estados de los cuales los dos últimos no tienen acceso al mar.

³ CIA, *The World Fact Book*, 2005. Disponible en: <https://www.cia.gov> (último acceso 7 de abril de 2013). Datos de población y extensión hasta julio 2013, PIB y RPC hasta julio 2012. El PIB se encuentra en miles de millones, del término anglosajón *billion* (BB) que en español equivale a “*mil millones*”.

⁴ Judith Burdín ASUNI, “Understanding the Armed Groups of the Niger Delta”, *Council on Foreign Relations (CFR) (New York) Working Paper*, september 2009, p. 5. Disponible en: <http://i.cfr.org> (último acceso 20 de noviembre de 2013).

⁵ *Ibidem*.

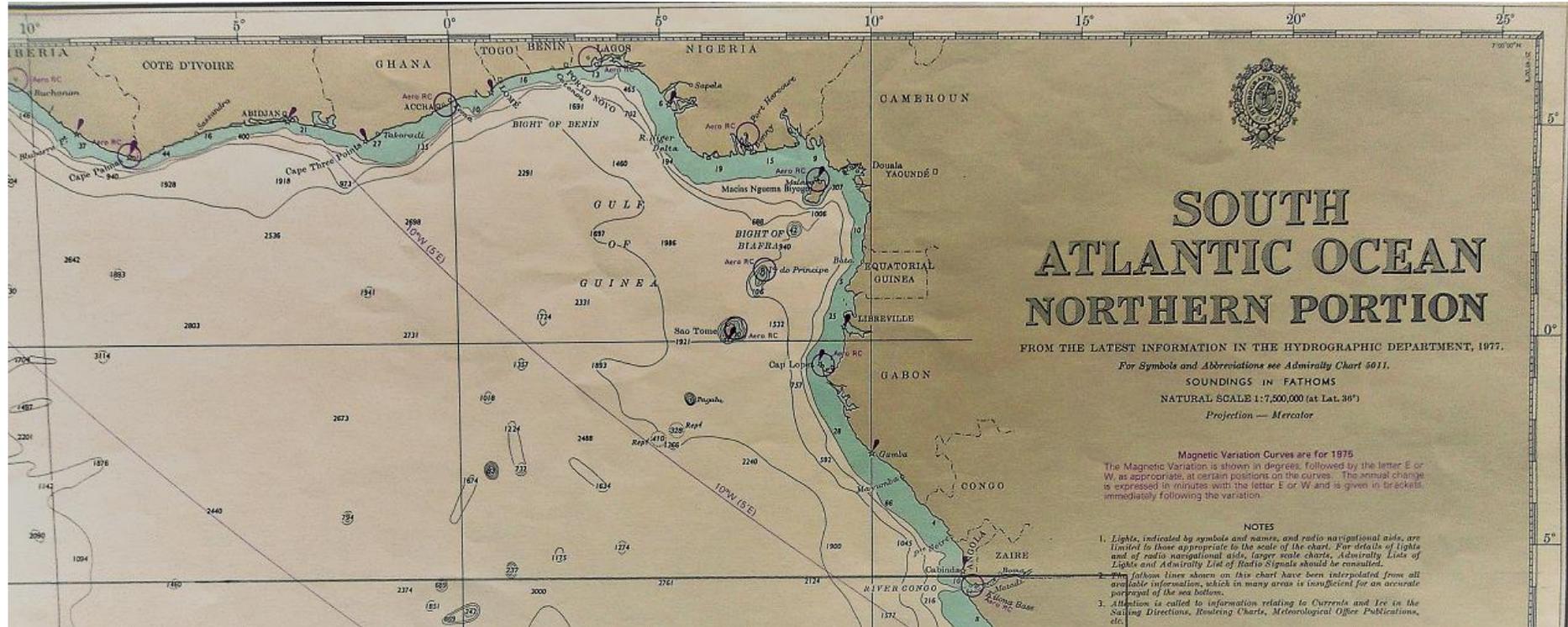


Figura 3.2 Sección de la carta náutica “South Atlantic Ocean Northern Portion” correspondiente al golfo de Guinea (Carta del Almirantazgo británico n.º 4021, [pub. 19 de enero de 1975, ed. 1977, escala 1:7.500.000]). Fuente: Oficina Hidrográfica del Reino Unido. Escaneada por el autor.

En cuanto a la extensión que abarca el gigante centro-africano (ver figura 3.1), 910.768 km² ocupan área terrestre y 13.000 km² corresponden a superficie acuática⁶. Su perímetro costero, orientado al Océano Atlántico, recorre aproximadamente 853 km cuya equivalencia en superficie terrestre estaría representada por 28.000 km². Situando a este litoral mediante coordenadas, se localizaría entre las latitudes: 04° 10' y 06° 20' Norte, y sus correspondientes longitudes: 002° 45' y 0008° 35' Este. Mientras que la plataforma continental adyacente a dichos puntos (estrecha en el oeste, menos de 30 km, pero relativamente ancha frente al delta del Níger y el flanco oriental donde mide 45-80 km de ancho) se extendería por el lecho marino comprendiendo un área de 46.300 km²⁷.

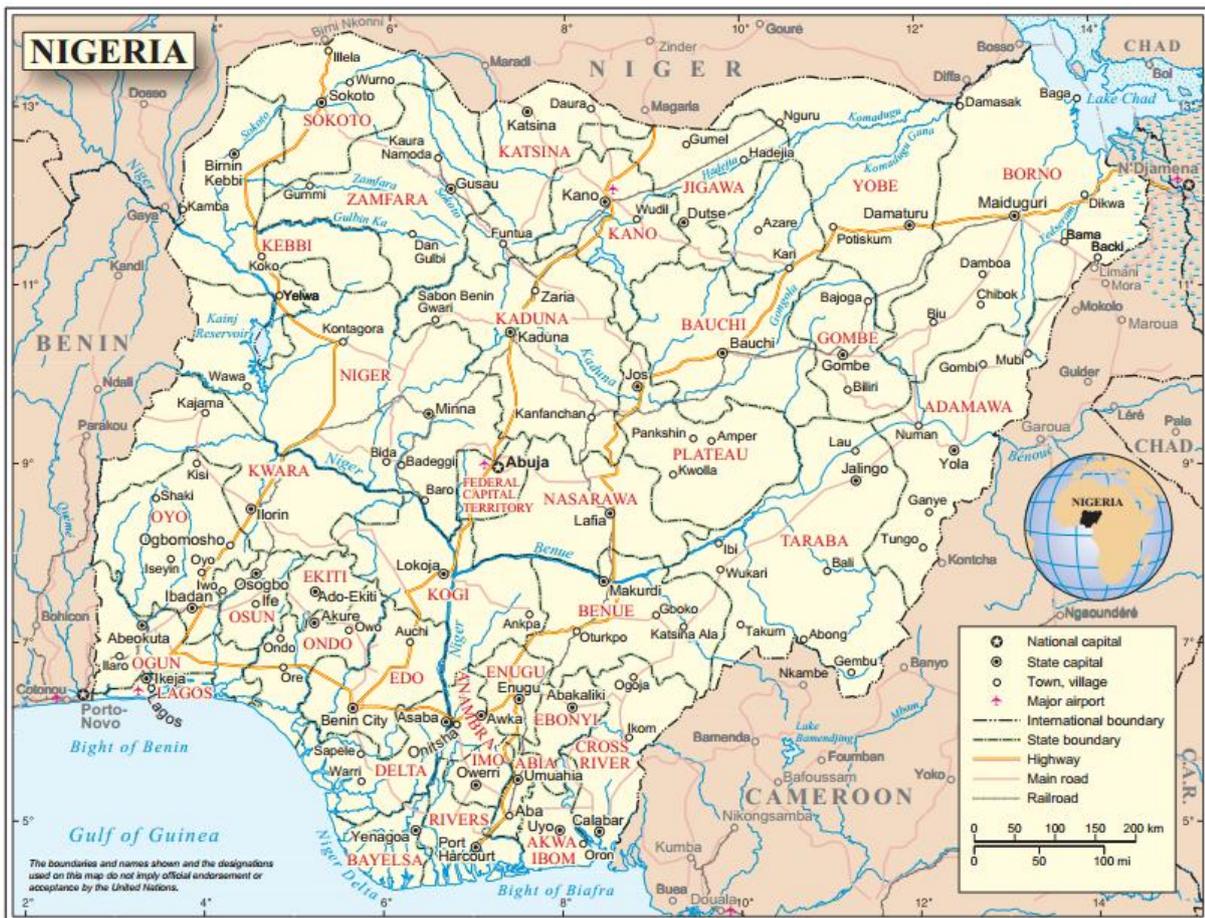


Figura 3.3 Mapa político de Nigeria. Fuente: Sección de Cartografía de las Naciones Unidas, mapa n.º 4228 Rev.1, agosto 2014 (<http://www.un.org/Depts/Cartographic/map/profile/nigeria.pdf>)

⁶ CIA, *op. cit.*

⁷ Peter C. NWILO y Olusegun T. BADEJO, “Impacts and Management of Oil Spill Pollution along the Nigerian Coastal Areas”, en *Administering Marine Spaces: International Issues*, Copenhagen, International Federation of Surveyors (FIG), 2006, 119-133, p. 119, Publication, n.º 36, ISBN 87-90907-55-8. Disponible en: <http://www.csdila.unimelb.edu.au> (último acceso 17 de noviembre de 2011).

La vegetación en la franja costera se constituye predominantemente por bosques; unos de manglares, otros en terrenos pantanosos de aguas salobres y el resto lo compone el bosque tropical⁸. La elevación costera no supera los 3 metros de altura sobre el nivel del mar constituyendo una serie de ciénagas de agua dulce, humedales, manglares, barras y bancos de arena, canales de marea o estuarios⁹.

Dos grandes sistemas fluviales dominan Nigeria: Níger-Benue y Chad. Con excepción de unos pocos ríos que desembocan directamente en aguas del Océano Atlántico, el resto lo hace en la cuenca del Chad o en el bajo Níger. Los ríos principales¹⁰ son: Anambra, Benue, Cross, Imo, Kwa Iboe, Níger Ogun y Oshun, extendiéndose en una área aproximada de 108.124 km², los cuales representan alrededor del 11,5 % de la superficie total de Nigeria¹¹. El sistema de aguas continentales incluye trece lagos y embalses que representan una superficie de 8.536 km², que supone alrededor del uno por ciento de la superficie total de Nigeria. Los deltas y estuarios, con sus humedales salinos tienen una superficie total de 8.580 km², mientras que las aguas dulces cubren cerca de 32.215 km²¹². Así, la superficie total de las masas de agua en Nigeria, con exclusión de los deltas y estuarios se estima alrededor de 149.919 km² lo que se traduce en aproximadamente el 15,9 por ciento de la superficie total de Nigeria.

El litoral nigeriano se compone de cuatro unidades geomorfológicas diferentes: complejo barrera-lagunar, litoral fangoso, el delta del Níger y el litoral con playa¹³. La laguna de Lagos considerada dentro de la primera unidad se extiende 250 km desde la frontera con Benín hasta la aldea de Ajumo, desemboca al mar por el puerto de Lagos¹⁴, erigiéndose como la más extensa dentro del sistemas de lagunas característico de la sub-región del África Occidental, es poco profunda y cubre un área aproximada de 208 km²¹⁵.

⁸ *Ibid.*, p. 122.

⁹ C.O. DUBLIN-GREEN, L.F. AWOSIKA y R. FOLORUNSHO, "Climate Variability Research Activities in Nigeria", *Nigerian Institute for Oceanography and Marine Research*, Victoria Island (Lagos), 1999. Cit. por NWILO y BADEJO, art. cit., p. 120. Del original: "fresh water swamp, mangrove swamp, lagoonal mashes, tidal channels, beach ridges and sand bars".

¹⁰ UNDP 2006, cit., p. 20. Del original: "Apart from the Niger River, the other major rivers in the region include the Cross, Imo, Qua Iboe and Orashi in the east; and the Benín, Oluwa and Siluko in the West".

¹¹ Paul KURUK, "Customary water laws and practices: Nigeria", 1-17, p. 1. Disponible en: <http://www.fao.org> (último acceso 23 de marzo de 2013).

¹² *Ibidem.*

¹³ A.C. IBE, *Coastline Erosion in Nigeria*, Ibadan (NG), Ibadan University Press, 1988. Cit. por NWILO y BADEJO, art. cit., 122. Del original: "Barrier- Lagoon complex; the Mud coast; the Arcuate Niger delta; and the Strand coast".

¹⁴ NWILO y BADEJO, art. cit., p. 121.

¹⁵ J.A. EKUNDAYO y T.V.I. AKPATA, "Faecal Pollution of the Lagos Lagoon", *Nigerian Journal Science*, 1978, 12, 39-53. Cit. por NWILO y BADEJO, art. cit., p. 122.

El delta del río Níger ocupa la segunda posición mundial en cuanto a su longitud con un litoral de 450 km limitando con la desembocadura del río Imo¹⁶. Es el mayor humedal de África con 20.000 km² y el tercero en el ranking mundial¹⁷. La región puede clasificarse en cuatro zonas ecológicas¹⁸: interior costera, aguadulce, llanura de selva tropical y manglares, incluyéndose entre los diez más importantes humedales y ecosistemas marinos del globo.¹⁹ El vasto ecosistema de manglares que posee el país abarca, principalmente, los estados de: Rivers, Delta, Cross River, Akwa Ibom, Lagos y Ondo. Se estima que alcancen una superficie de 500.000 a 885.000 ha²⁰. Cabe destacar que una gran proporción se localiza dentro del Delta del Níger el cual se extiende sobre 190.000 ha, considerándolo el manglar más grande de África²¹.

Así pues, las características geográficas de Nigeria propician un refugio seguro de piratas en el Golfo de Guinea. Contar con un medioambiente favorable solo es un factor más, dentro del complejo contexto socio-político y económico que la magnífica región fue desarrollando durante su historia. A continuación se expone el devenir histórico del país para que se comprenda mejor los problemas y desafíos que tendrá que afrontar.

3.2 RESUMEN HISTÓRICO

Se parte del Imperio Songhay, conocido como el imperio de las arenas, su capital se encontraba en la ciudad de Gao y el enclave comercial más significativo radicaba en la mítica ciudad de Tombuctú, ambas dispuestas a orillas del río Níger (territorio maliense en la actualidad). A finales del s. XV, Sonni Alí Ber alcanza el esplendor del Imperio que consigue ampliar hasta las aguas del golfo guineano e imponer su autoridad en amplios territorios pertenecientes a la actual Nigeria. La estructura imperial en el momento de la islamización fue el referente de la región. El heredero Mohammed I, inversamente a su predecesor que perseguía

¹⁶ L.F AWOSIKA “Impacts of global climate change and sea level rise on Coastal resources and energy development in Nigeri”, en J.C. UMOLU (ed), *Global Climate Change: Impact on Energy Development*, Nigeria, DAMTECH Nigeria, 1995. Cit. por Adati Ayuba KADAFI, “Oil Exploration and Spillage in the Niger Delta of Nigeria”, 2012, *Civil and Environmental Research* 2(3), 38-51, p. 39, ISSN 2222-1719. Disponible en: <http://pakacademicsearch.com> (último acceso 17 de noviembre de 2012).

¹⁷ KADAFI, *loc. cit.*

¹⁸ UNDP 2006, cit., p. 19. Del original: “*There are four broad ecological zones in the region defined by both relief and hydrological characteristics. These are, from the coast inland, the coastal sandy barrier ridge zone, the mangrove swamp zone, the freshwater swamp zone and the lowland rainforest zone*”.

¹⁹ Federal Ministry of Environment Abuja, Nigerian Conservation Foundation Lagos, WWF UK and CEESP-IUCN Commission on Environmental, Economic, and Social Policy, May 31, 2006. Niger Delta Resource Damage Assessment and Restoration Project. ANEEJ, 2004. Oil of Poverty in the Niger Delta. A publication of the African Network for Environment and Economic Justice. Todos cit. por KADAFI, *loc. cit.* Del original: “*coastal inland zone, freshwater zone, lowland rainforest zone, mangrove swamp*”.

²⁰ KURUK, *loc. cit.*

²¹ AWOSIKA, art. cit. Cit. por KADAFI, *loc. cit.*

a los musulmanes, convierte el imperio al Islam, estableciéndose Califa en 1497 cuando regresa de su peregrinación a La Meca²².

Sin embargo, en el s. XVI (tras la batalla de Tondibi) Tombúctu es devastado y el Imperio se somete al dominio marroquí. Aunque el legado islámico Songhay se mantuvo en vigor en los emiratos *hausa* del septentrión nigeriano, allí las élites que poseían el poder eran moderadas en la interpretación del islam y de tal manera lo practicaban. Sin embargo un par de siglos después surge la *yihad fulani* que crea el califato de Sokoto²³ (ya entrado el s. XIX). Su emplazamiento, en la actual Nigeria, abarcaría los doce estados musulmanes del norte además de Yorin y Oyo con mayoría yoruba²⁴. Todo el territorio estuvo bajo control hausa, pero solo al principio, pronto llegaron fulanis muy islamizados que aconsejaban religiosamente a los primeros en el gobierno, una práctica cada vez más común, hasta que la ortodoxia radical se enfrenta a la versión moderada declarando la guerra santa en 1804²⁵. Consiguen el dominio de la región y así surge el mencionado califato que proclama la *Sharia*. Durante varias décadas fue la potencia hegemónica²⁶ en el Oeste de África sometiendo e islamizando lo que hoy es Nigeria hasta los ríos Níger y Benue.

Durante el primer sexenio del s. XX, una expedición británica al comando de Sir Frederick Lugard somete los dominios del Califato a su jurisdicción mediante el gobierno indirecto²⁷ (*indirect rule*). Sokoto se supedita sin apenas violencia, es más, los musulmanes fueron quienes más cooperaron con sus colonizadores y es por ello que al materializarse la independencia de Nigeria, los británicos pasan el relevo a un gobierno básicamente musulmán²⁸.

²² Leandro MARTÍNEZ PEÑAS, “Amenazas a la estabilidad en la Nigeria actual”, *Athena Intelligence Journal*, enero-marzo 2009, 4(1), 69-87, p. 74, ISSN 1988-5237. Disponible en: <http://www.athenaintelligence.org> (último acceso 22 de junio de 2013).

²³ Para una historia del califato, ver Adeleye ROWLAND, *Power and diplomacy in northern Nigeria: 1804-1906*, London, 1977. Cit. por MARTÍNEZ PEÑAS, *loc. cit.*, n. 12.

²⁴ Pueblo que se divide a partes iguales entre católicos y musulmanes. Sobre esta etnia véase David D. LAITIN, *Hegemony and Culture: Politics and Religious Change among the Yoruba*, Chicago, University of Chicago Press, 1986, ISBN 0-226-46790-2. También está disponible una versión en español: *Hegemonía y cultura: política y cambio religioso entre los yoruba*, Juan Manuel IRANZO AMATRIAIN (trad.), Madrid, Centro de Investigaciones Sociológicas (CIS), 2011, col. Clásicos Contemporáneos, n.º 6, ISBN 9788474765700.

²⁵ MARTÍNEZ PEÑAS, *art. cit.*, p. 75. Liderados por Osmán Dan Fodio, los fulani declararon la *yihad*, apoyados por sus parientes nómadas no islamizados y por varios grupos hasta entonces sometidos a los hausa. *Ibid.*

²⁶ Kano era, además, la principal potencia económica en la región. Un estudio sobre este asunto, véase Adebayo OLUKOSHI, *The multinational corporation and industrialisation in Nigeria: A case of study of Kano, 1903-1956*. Universidad de Leeds, 1986. Cit. por MARTÍNEZ PEÑAS, *art. cit.*, p. 75.

²⁷ Básicamente se trata de la promesa de otorgar un gobierno autónomo. MARTÍNEZ PEÑAS, *loc. cit.* Sobre como fue aplicada esta forma exitosa de colonialismo británico en Nigeria, véase José María ORTUÑO “Acciones y dividendos en una sociedad fragmentada: Nacionalismo, etnicidad y secesionismo en la Nigeria postcolonial”, en Jordi TOMÁS (ed.), *Secesionismo en África*, Barcelona, Bellaterra, 2010, 167-197, pp. 169-173, ISBN 978-84-7290-506-1.

²⁸ *Ibid.*, p. 173.

El origen del actual conflicto en el sur de Nigeria comienza hace un siglo en la historia de las luchas por la autodeterminación, la autonomía local y la democracia de las minorías étnicas en la región. Cuando se crea el país como colonia británica (en 1914), se relega a estatus de minoría étnica a los habitantes del Delta del Níger en relación a los grupos étnicos vecinos, numéricamente preponderantes que ejercían el control sobre la vida política, en lo que más tarde serán las regiones occidental y oriental de Nigeria²⁹. Las minorías protestan contra lo que perciben como un control absoluto del poder de los tres bloques etno-regionales³⁰ (Norte: hausa-fulani, Oriental: Igbo, Occidental: Yoruba), tanto a nivel regional como nacional, así como en el dominio de los recursos. Por consiguiente tales minorías fundan partidos políticos³¹ con la intención de representar sus intereses, hacia la búsqueda de una autonomía, a través de la creación de un estado o región dentro de la estructura federal. Debido a que no tuvieron el éxito deseado antes de la independencia (en 1960), se generó un clima de inestabilidad que culminaría en guerra civil³². Los fatídicos años entre 1967 y 1970, proporcionaron nuevas oportunidades a los perjudicados para alcanzar más cuota de poder. Incluso antes de la guerra por la secesión de la península de Biafra se reemplazaron las cuatro regiones (norte, este, oeste y centro-oeste) por doce estados³³ de los cuales las minorías étnicas del Delta del Níger recibieron tres, percibiendo así que las dejaban en desventaja para conseguir mayor acceso a los campos petrolíferos.

3.2.1 TRADICIÓN PIRÁTICA Y SU DESARROLLO EN EL GOLFO DE GUINEA

El monopolio portugués del tráfico de esclavos que se mantenía en la costa occidental africana no fue muy prolongado. El negocio era demasiado lucrativo y la codicia europea respecto a las riquezas procedentes del golfo de Guinea propiciaban las primeras incursiones en

²⁹ Cyril OBI, "Nigeria's Niger Delta Understanding the Complex Drivers of Violent Oil-Related Conflict", *Africa Development*, 2009, **34**(2), 103-128, p. 114, Council for the Development of Social Science Research in Africa (CODESRIA), ISSN 0850-3907. Disponible [en PDF] en: <http://www.ajol.info/.../45753> (último acceso 21 de noviembre de 2011). Artículo publicado también en: *Lecture Series on African Security*, 2008, **1**. Colaboración conjunta entre la Swedish Defence Research Agency (FOI) y el Nordic Africa Institute (NAI).

³⁰ Abdul Raufu MUSTAPHA y Queen Elizabeth HOUSE, "Ethnic minority groups in Nigeria: Current situation and major problems", *Journal of Human Commission Rights*, 2003, **5** (2003), 1-24, p. 8. Cit. por OBI, *loco citato*.

³¹ Valga de ejemplo: *Cross River Ogoja State Movement (COR)*, *Midwest Movement* y *Niger Delta Congress (NDC)*.

³² Intento frustrado de secesión liderado por Isaac Adaka Boro (Ijaw) que proclama la efímera República de los Pueblos del Delta del Níger, considerando propios los recursos petroleros. En enero de 1966 el general igbo Aguiyi Ironsi lleva a cabo un golpe militar y castiga a Boro, aunque Yakubo Gowon (del norte) efectúa un contragolpe premiando la resistencia de Boro con dos nuevos estados Rivers y Southeastern. Sobre esta cuestión véase ORTUÑO, art. cit., p. 175.

³³ Tras la apertura de un nuevo periodo democrático, con la Constitución de 1999, pasaron a los 36 estados, más el distrito federal de la capital Abuja, actuales (ver *figura 3.3*). MARTÍNEZ PEÑAS, art. cit., p. 75.

el tráfico establecido. Primero los españoles en 1475, luego los ingleses que, inicialmente, practicaban la piratería en las posesiones portuguesas del Golfo de Guinea, Costa de Mina y Costa de Malagueta. Durante los ss. XVII-XIX, las selvas del Golfo y el valle del río Zambeze acogieron estados militares fundamentados y desarrollados alrededor del comercio de esclavos³⁴.

Mediante un breve resumen sobre la actividad criminal se recordará a los primeros piratas autóctonos en la región y las diferentes épocas en las que han actuado hasta alcanzar la actualidad. Hoy representan un escollo amenazante de gran magnitud para la seguridad del transporte marítimo a través del golfo y sus vías fluviales. Fenómeno en plena vigencia y expansión, con capacidad para desarrollarse con facilidad, como sucedió en otros periodos y lugares, la piratería actual en Nigeria es una actividad de moda dentro de las organizaciones criminales, como también lo es de los diversos grupos armados originarios del persistente conflicto del sur.

El problema de la piratería en el África occidental tiene su “*epicentro histórico*” en Nigeria³⁵. Aunque en algún estudio se asegura que el país no tiene una verdadera cultura de piratería, se reconoce que, en la actualidad, el delito goza de la tolerancia social entre algunas comunidades ribereñas del Delta del Níger³⁶. La historia pirática nigeriana comienza tarde respecto a otros lugares, remontándose a los últimos años de la primera década del s. XIX, en la parte occidental del delta del Níger, se encontrará a miembros de la etnia Ijaw que eran conocidos como piratas. La envidia que sentían de otra etnia, los Itsekiri, acerca de los acuerdos comerciales que ésta mantenía con los británicos y el clan Urhobo, provocó que se convirtiesen en piratas³⁷, o por lo menos así fueron reconocidos; ya que es frecuente que los más beneficiados tilden de piratas a los perjudicados si estos responden mediante el uso de la depredación. Tal fue el destino que el Ijaw occidental escogió cuando fueron excluidos del desarrollo propiciado por los intercambios comerciales con los europeos, siendo otras tribus las beneficiadas³⁸. La contestación violenta, etiquetada como ‘piratería’, que mantuvieron los Ijaw se prolongó hasta 1870, cuando finalmente son derrotados por los Itsekiri. Ya en la última década del aquel siglo, la etnia Itsekiri estaba utilizando una fuerza de 20.000 ‘*war boys*’ desplegados en 100 canoas

³⁴ Marco Antonio BARTICEVIC SAPUNAR, “La esclavitud: america conquistada, africa esclavizada”, *Monografías.com* [en línea]. Disponible en: <http://www.monografias.com> (último acceso de noviembre 2011).

³⁵ WARDIN y DUDA, art. cit., p. 181.

³⁶ Halle DUNN, *Oil Pirates of the Niger Delta* [trabajo académico], Canadian Forces College, 2009, p. 39. Disponible en: <http://www.cfc.forces.gc.ca/259/290/295/286/dunn.pdf> (último acceso 3 de noviembre 2011).

³⁷ *Ibidem*.

³⁸ Ukoha UKIWO, “From ‘pirates’ to ‘militants’: A historical perspective on anti-State and anti-oil company mobilization among the Ijaw of Warri, Western Niger Delta”, *African Affairs*, 2007, **106**(425), 587-610, p. 592. Disponible en: DOI: 10.1093/afraf/adm057 (último acceso 23 de diciembre 2013).

de guerra para defender su dominio del mercado³⁹. Tal escenario no otorgaba mucha tranquilidad al hombre blanco que recurre a decretos coloniales con intención de prohibir las llamadas **canoas de guerra**⁴⁰ que plagaban las numerosas cuencas fluviales esculpidas por el Níger y sus afluentes.

Las aguas nigerianas prácticamente permanecieron limpias de piratas durante el período que se comprende entre la derrota de los Ijaw hasta la década de 1970⁴¹. Si bien es cierto que no existen registros de las denuncias sobre piratería y/o robos a mano armada hasta el año 1992 cuando la Oficina Marítima Internacional (ICC-IMB)⁴² comienza a registrar los ataques o tentativas. Así pues no se dispone de datos para hacer un análisis de lo que significó el latrocinio en la mar durante la época colonial⁴³.

Tras la independencia y ya contextualizados dentro de la guerra por la secesión de la península de Biafra (frontera con Camerún), los ataques a barcos a lo largo y ancho de Port Harcourt se interpretaron más como actos de guerra. Pero la piratería marítima no tardaría en experimentar un nuevo impulso, coincidiendo con el auge petrolífero y la consecuente circulación de capital asociado a este *boom*⁴⁴. La piratería en África occidental se localiza básicamente tanto en Nigeria como en sus alrededores; rada de Lagos y Bonny River⁴⁵. En los últimos años se puede encontrar tanto en Nigeria como en los países ribereños; pero en diferente grado.

³⁹ P.C. LLOYD, "The Itsekiri in the Nineteenth Century: An Outline Social History", *Journal of African History*, 1963, 4(2), 207-231, pp. 225-226. Disponible en: DOI: <https://doi.org/10.1017/S0021853700004035> (último acceso 1 de enero de 2009).

⁴⁰ "A state of terrorism has been established in the Benin, Sapele and Warri districts by the parading of War Canoes on the public waterways, and many of the natives are thereby prevented from pursuing in peace and security their ordinary vocations in life". BRITISH COLONIAL PROCLAMATION, Oil Rivers Protectorate, July 1894. Cit. por Marc-Antoine Perouse de MONTCLOS, "Maritime Piracy in Nigeria: Old Wine in New Bottles?", *Studies in Conflict & Terrorism*, 2012, 35(7-8), 531-541, p. 531. ISSN 1057-610X [impreso], eISSN 1521-0731. Disponible en: DOI: 10.1080/1057610X.2012.684651 (último acceso 6 de abril de 2013).

⁴¹ Martin N. MURPHY, "Petro-piracy: predation and counter-predation in Nigerian waters", en Douglas GUILFOYLE (ed.), *Modern Piracy: Legal Challenges and Responses*, Cheltenham (UK), Edward Elgar, 2013, 61-90, p. 68, ISBN 978-1-84980-484-4.

⁴² De aquí en adelante se emplearán sus siglas inglesas que provienen de *Internacional Maritime Bureau*, entidad establecida en 1979 por la Cámara de Comercio Internacional -a su vez, a partir de aquí también se emplearán sus siglas inglesas que provienen de *International Chamber of Commerce*-, organización internacional fundada en 1919 que promueve y apoya al comercio internacional y la globalización.

⁴³ Marc-Antoine Pérouse de MONTCLOS, "A Pirataria Marítima na Nigéria. Um fenómeno antigo em vias de modernização", *Relações Internacionais* (Lisboa), setembro 2011, 31, 75-84, p. 76. Disponible [en PDF] en: <http://www.scielo.gpeari.mctes.pt> (último acceso 17 de enero de 2013).

⁴⁴ *Ibid.* Cfr. MURPHY, "Petro-piracy", p. 69.

⁴⁵ Martin N. MURPHY, "Contemporary Piracy and Maritime Terrorism: The Threat to International Security", *Adelphi Paper*, 2007, n.º 388, p. 25, Institute for Strategic Studies (London), ISSN 0567-932X.

El vertiginoso incremento de incidentes piráticos sorprende a los países del Golfo que no estaban preparados para hacerles frente. Valga de ejemplo el puerto de Cotonú, en Benín, pues inaugurado en 1965 no había sido objeto de ningún ataque de los piratas hasta 2009⁴⁶.

Ya en el último medio siglo se pueden distinguir dos fases diferentes sobre la clase de piratería que hace acto de presencia en el Golfo de Guinea, tanto en el plano espacio-tiempo como en el *modus operandi*. Ambas tienen su origen frente la costa nigeriana. La primera fase coincide con el auge petrolero que irrumpe fuertemente en la década de 1960, es en ese momento inicial de exploración y perforación para la extracción del oro negro cuando pequeños grupos, con base fuera de Lagos y al suroeste del litoral nigeriano⁴⁷, emprenden la rapiña contra los mercantes que transportan suplementos para la región⁴⁸. Ataques que oscilaban desde un leve hostigamiento a chantajes económicos con miras al robo del cargamento y equipos⁴⁹.

En el entorno de la calificada gran crisis del puerto de Lagos, en 1975, el transporte marítimo permaneció congestionado por los sucesivos fletes de cemento con fuerte gravamen fiscal, tal escenario facilita la puesta en escena de piratas que supuso un aumento de asaltos contra buques que permanecían fondeados y se encontraron cercados sin posibilidad de descarga⁵⁰. La dársena carecía de la logística e infraestructura necesarias para atender todo el tráfico mercante y como consecuencia, más de 400 barcos permanecieron en el fondeadero. Muchos permanecieron durante meses a la espera del contacto que autorizase el ataque. Es entonces cuando los asaltos comienzan en la flota de cementeros junto con el robo al por mayor de bienes en los muelles⁵¹. En poco tiempo los objetos robados abastecen tiendas y mercados de la ciudad⁵². Rápidamente la actividad ilegal se convierte en organizada, los piratas substituyen pequeñas embarcaciones por otras con más capacidad que pueden transportar de 20

⁴⁶ Según las autoridades de Benín, véase UNSC, S/2012/45, párr. 62.

⁴⁷ Thomas Horn HANSEN, y Dirk STEFFEN, "The Lull Before the Storm: Maritime Piracy and Election Violence in the Niger Delta", *Journal of Energy Security* [en línea], 15 March 2011. Disponible en: <http://www.ensec.org> (último acceso 1 de julio de 2013). En esta línea, ver WHITMAN, y SAUREZ, *op. cit.*, p. 21.

⁴⁸ WHITMAN, y SAUREZ, *op. cit.*, p. 21.

⁴⁹ Kennedy K. MBEKEANI y Mthuli NCUBE, "Economic Impact of Maritime Piracy", *Africa Economic Brief*, 2011, 2(10), p. 5. Cit. por WHITMAN, y SAUREZ, p. 24.

⁵⁰ MONTCLOS, "A Pirataria Marítima na Nigéria", p. 76.

⁵¹ MURPHY, *Small Boats, Weak States, Dirty Money*, p. 111. Del original: "As the oil boom gained momentum in the mid-1970s, and a fleet of ships carrying construction materials that was christened the "cement armada" began to mass offshore waiting for berths, pirate attacks on the waiting ships and wholesale theft of goods from ports began". Sobre los cementeros véanse "The cement block", *TIME*, 27 October, 1975, John DARTON, "Pirates plying Nigerian Seas", *New York Times*, 9 January, 1977, OFFICE OF THE DEFENCE ATTACHÉ, Permanent Mission of Nigeria to the United Nations, "Piracy Control in Nigeria's Territorial Seas", en Eric ELLEN (ed.), *Piracy at Sea*, Paris, ICC, 1989, 219-223, p. 220. Ambos cit. por MURPHY, *op. cit.*, p. 112.

⁵² Ver DARTON, art. cit. Cit. por MURPHY, "Petro-piracy", p. 69.

a 30 hombres propulsadas por motores fueraborda⁵³. Durante el primer cuarto del año 1981, la rada de Lagos padeció entre tres y doce ataques diarios⁵⁴.

Este proceder ha tenido tradicionalmente un marcado carácter de subsistencia⁵⁵, obviamente por aquel entonces el factor sorpresa y la precaria seguridad, tanto en puerto como en la costa⁵⁶, jugaban a favor de tales grupos que no rechazaban, como medio de sustento, recurrir a la práctica del crimen en la mar si la oportunidad se presentaba ante ellos. Este procedimiento se llevó a cabo durante el auge del petróleo en Nigeria durante las décadas de los sesenta y setenta. No obstante, en 1980, la situación empeoró de tal manera que la Asociación Internacional de Autoridades Portuarias pidió un boicot a Nigeria; la rada de Lagos y su fondeadero exterior habían registrado 51 ataques, sin embargo, en Port Harcourt (6) y en el resto del Delta (3) fueron escasos los incidentes registrados⁵⁷.

Aunque la magnitud y organización de estos ataques crecieron durante un tiempo, su número decayó a lo largo de los años ochenta⁵⁸ debido a la caída del precio del petróleo con la subsiguiente falta de presas⁵⁹, pues hubo un menor número de buques cuyas derrotas tenían Lagos como escala. En líneas generales, la piratería y el crimen marítimo permanecieron latentes en aguas nigerianas⁶⁰. Aunque esta parada es relativamente corta, pues las acometidas se reanudan a mediados de los noventa relacionadas, según Whitman y Saurez, con la nueva ronda de concesiones de licencias para explotación de yacimientos petrolíferos que en 1990 proclama la dictadura militar⁶¹. A finales de ese decenio, la región comienza a registrar la apropiación de bienes de gran valor, en particular cargamentos de petróleo, atribuyéndose a los piratas tales latrocinios⁶².

⁵³ MURPHY, “Petro-piracy”, p. 69. Ver también VILLAR, *op. cit.*, p. 20.

⁵⁴ VILLAR, *op. cit.*, p. 102.

⁵⁵ HANSEN y STEFFEN, art. cit.

⁵⁶ S. WHITMAN y C. SAUREZ, “Dalhousie Marine Piracy Project (DMPP): The Root Causes and True Costs of Marine Piracy”, *Marine Affairs Program Technical Report*, 2012, 1, p. 21. Disponible en: <https://www.dal.ca> (último acceso 5 de mayo de 2013).

⁵⁷ R. AKINDELE y M. VOGT, *Smuggling and Coastal Piracy in Nigeria*, Lagos, Nigerian Institute of International Affairs, 1983, p. 93. Cit. por MONTCLOS, “Maritime Piracy in Nigeria”, n. 6, p. 540.

⁵⁸ Martin N. MURPHY, “The Troubled Waters of Africa: Piracy in the African Littoral”, *The Journal of The Middle East and Africa* [en línea], 2011, 2(1). Disponible en: DOI: 10.1080/21520844.2011.576452 (último acceso 22 de febrero de 2013).

⁵⁹ En este sentido, ver WHITMAN y SAUREZ, p. 21 y MURPHY, *Small Boats, Weak State, Dirty Money*, p. 111.

⁶⁰ Jamie CHARLEBOIS, *Pirate economics: The economic causes and consequences of contemporary maritime piracy in sub-Saharan Africa* [tesis de maestría], Halifax (NS-CA), Dalhousie University, 2012, p. 25. Disponible en: <http://oceansbeyondpiracy.org> (último acceso 11 de noviembre de 2012).

⁶¹ A. VAUGHAN, “Oil in Nigeria: A History of Spills, Fines and Fights for Rights”, *The Guardian* [en línea], August 4, 2011. Disponible en: <http://www.guardian.co.uk> (último acceso 15 de abril de 2012). Cit. por WHITMAN y SAUREZ, *loc. cit.*

⁶² SECURITY COUNCIL, S/2012/45, *Report of the United Nations assessment mission on piracy in the Gulf of Guinea (7 to 24 November 2011)*, UN, 19 January, 2012, párr. 5.

La segunda fase se caracteriza por el aumento de la tensión en la zona petrolífera del sur también incide en la piratería marítima,⁶³ desde 2010, los actos de piratería y robo a mano armada en la región han aumentado de manera significativa, lo cual ha hecho que la región posea el segundo problema más grave de esa índole en el continente africano⁶⁴. Esta segunda fase tiene lugar en la zona del Delta del Níger y es testigo de un grado próspero de organización y violencia que no se adquiere en la anterior etapa⁶⁵, y que tampoco es común en otras regiones⁶⁶. En ella los ataques ya no se limitan a robos de pequeñas proporciones como aquellos primeros casos que surgieron una década antes, sino que se pone en práctica de forma más generalizada el secuestro del buque para el posterior robo de su carga. Se evidencia un ataque particular de la región estimulado por el monumental mercado negro que supone el *bunkering*⁶⁷. Otra diferencia respecto a su etapa anterior, además de los mencionados (cambio de localización, mayor radicalización de la violencia empleada y los blancos de los actos criminales), radica en el aumento del porcentaje de ataques para secuestro y rescate o sabotaje. También cabe destacar el nuevo propósito criminal que ha sido vinculado a objetivos políticos⁶⁸. En cuanto a tal motivación, existen voces que aprecian un cambio en la intención de la mayor parte de los ataques perpetrados desde 2006, persiguiendo el beneficio económico por pura ambición personal e interés propio, es decir, echar mano de la criminalidad para un

⁶³ MONTCLOS, “A Pirataria Marítima na Nigéria”, p. 76.

⁶⁴ SC, S/2012/45, párr. 5.

⁶⁵ MURPHY, “The Troubled Waters of Africa”. En esta línea, ver ICC-IMB, *Piracy Report 2004*, p. 16, donde se destaca la violencia de los ataques que tienen lugar en Nigeria y considera sus aguas como las más peligrosas en África en relación a piratería y robos a mano armada. La misma organización, en el informe posterior: “*la más peligrosa es Somalia a la que le sigue Nigeria*”. ICC-IMB, *Piracy Report 2005*, p. 16. Otros medios también destacan este aspecto: “*Nigerian waters were the most deadly in the world during the first half of 2004 according to a new piracy report*”. hace eco en un artículo que titula, “*NIGERIA: Piracy report says Nigerian waters the most deadly*”, *IRIN News* [en línea], Lagos, July 27, 2004. Disponible en: <http://www.irinnews.org> (último acceso 15 de abril de 2012). Si bien es cierto que desde hace solo unos años, aunque las aguas nigerianas ya se erigen como las más mortíferas del mundo. Ver John RAIDT y Kristen E. SMITH, *Advancing U.S., African, and Global Interests: Security and Stability in the West Africa Maritime Domain*, en Nancy J. WALKER (ed.), Atlantic Council, November 30, 2010, p. 21. Disponible en: <http://www.atlanticcouncil.org> (último acceso 15 de mayo de 2013).

⁶⁶ WHITMAN y SAUREZ, *op. cit.*, p. 22.

⁶⁷ Básicamente se trata del robo de crudo o derivados para la venta en el mercado negro o suministro ilegal de combustible. A tal respecto ver David SMITH, “Piracy off West Africa increases sharply”, *The Guardian* [en línea], 12 August, 2011. Disponible en: <http://www.guardian.co.uk> (último acceso 15 de abril de 2012). Siguiendo al Contraalmirante de la Armada nigeriana James Oluwole: “*The supply chain starts from the illegal refineries which transport the illegally produced crude oil from dug-in canoes to bigger vessels that moves the product outside Nigeria by sea (...) The battle against oil thieves was built on a tripartite arrangement, which involves surveillance, enforcement and operation. However, enforcement does not reside with the navy because there are agencies that area statutorily empowered to do that*”. “Oil theft: Navy begins deployment of troops in Rivers”, *Ships & Ports* [en línea], January 19, 2017. Disponible en: <http://shipsandports.com.ng> (último acceso 23 de enero de 2017). El robo de petróleo ha sido un esfuerzo conjunto entre militantes-criminales y la clase político-militar. Ver WATTS, “Petro-Insurgency or Criminal Syndicate?”, pp. 25-26.

⁶⁸ MURPHY, “The Troubled Waters of Africa”.

propósito político no sería del todo cierto, a pesar de que las declaraciones a los medios y la fuerte retórica militante podrían sugerir lo contrario⁶⁹.

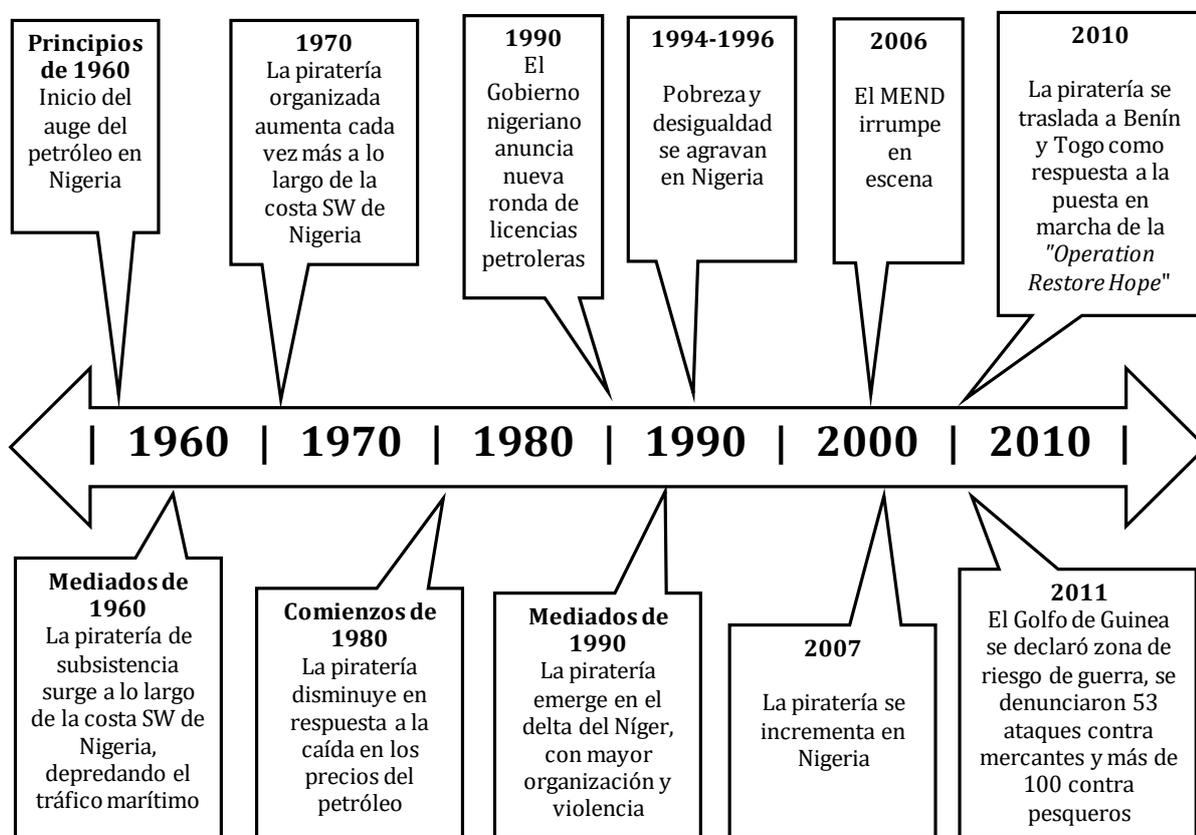


Figura 3.4 Cronología de la piratería en el golfo de Guinea. Fuente: Whitman y Saurez. Elaboración propia

Posteriormente el Informe de la misión de evaluación de las Naciones Unidas acerca de la cuestión de la piratería en el Golfo de Guinea, cita como causas básicas de la piratería, las relacionadas con la elevada tasa de desempleo entre los jóvenes, la gran disparidad de los ingresos dentro de la sociedad, la circulación incontrolada de armas ilegales y la prevalencia de la corrupción⁷⁰. Según las autoridades de Benín, el puerto de Cotonú, inaugurado en 1965, no había sido objeto de ningún ataque de los piratas hasta 2009⁷¹.

En 2010, la piratería se desplaza a Benín y Togo en respuesta al lanzamiento de la "Operation Restore Hope"⁷². Debido al incremento de las patrullas navales nigerianas, en 2011, los ataques piráticos se extendieron al resto del golfo, de nuevo principalmente a países

⁶⁹ BERGEN RISK SOLUTIONS, "Niger Delta", *Maritime Security Quarterly Review*, July 2007, 1(1), p. 4. Del original: "The majority of attacks since January 1, 2006 are assessed to be motivated by criminal, financial gain – not executed for any political purpose. (Even though media statements and loud militant rhetoric might suggest otherwise)".

⁷⁰ UNSC, S/2012/45, cit., párr. 64.

⁷¹ *Ibid.*, párr. 62.

⁷² WHITMAN y SAUREZ, *op. cit.*, p. 22.

vecinos Benín y Togo, aunque también han sido notificados en Camerún, Guinea y Costa de Marfil, entre otros⁷³. En la esfera periodística se han utilizado calificativos del tipo “*industria en expansión*” caracterizada por un aumento de violencia y favorecida por el debilitamiento de los poderes públicos⁷⁴. En ese mismo año las UN elaboran la primera resolución para la zona reconociendo la región como de alto riesgo.

3.3 CAUSAS GENERALES Y FACTORES PARTICULARES DEL INCREMENTO ACTUAL

La piratería marítima no es un problema nuevo ni exclusivo de un lugar concreto, simplemente surge de nuevo o vuelve emerger, una y otra vez, en el mismo o diversos lugares. Las causas son en parte autóctonas de cada región, en parte comunes a todas aquellas con las que existe este fenómeno. Existe desde que el hombre se aventura en las aguas y se inicia en el arte de navegar, los escenarios han variado y/o se han reactivado a lo largo de la historia por diferentes motivos los cuales emanan de un combinado de factores: unos obsoletos, otros fluctúan con el tiempo y los últimos propios de nuestros días. Un ejemplo de ello lo representa el golfo de Guinea que se ha tornado, en la segunda década del s. XXI, el escenario de mayor auge pirático del Océano Atlántico. Este alarmante incremento ha de entenderse dentro del contexto de crisis que azota al Delta del Níger y que, por diferentes motivos, se ha extendido a otros países fronterizos o ribereños del Golfo. El escenario ostenta una particularidad única respecto a otros puntos calientes y ésta es sin duda la riqueza en sus recursos naturales.

Estudiando sus causas se puede comprender mejor el problema, así se dispondrá de la capacidad de proponer posibles y eficaces soluciones para combatirlo. Por ello se identificará y analizará los factores que propician la piratería tanto desde una perspectiva a nivel global como desde un punto de vista específico dentro del mencionado Golfo.

Por consiguiente, se pretende explicar las cuestiones que favorecen el considerable alcance de las actividades piráticas en aguas nigerianas y como han logrado desarrollarse, con cierta facilidad, a través del golfo de guinea por diversas jurisdicciones vecinas.

⁷³ *Ibid.*, pp. 21, 29-30. Ver también Matteo CRIPPA, “The Oil Spill: Nigeria’s Counter-Piracy Measures and their Effect on Neighboring Countries”, en *Communis Hostis Omnium: Navigating the Murky Legal Waters of Maritime Piracy* [en línea], Milena STERIO y Michael SCHARF (eds.), October 22, 2011. Disponible en: <https://piracy-law.com> (último acceso 15 de diciembre de 2013). Este blog estudia los problemas legales y prácticos asociados a la piratería. Examina algunas de las causas fundamentales de la piratería, los intentos de prevenir o detener los ataques y los mecanismos para el enjuiciamiento de presuntos piratas. Fue creado en enero de 2011.

⁷⁴ Jean-Philippe REMY, “Piraterie et enlèvements dans le delta du Niger, des industries en pleine expansion”, *Le Monde*, April 1, 2010, p. 6. Cit. por MONTCLOS, “A Pirataria Marítima na Nigéria”, p. 75.

3.3.1 CAUSAS GENERALES

Existen una **multitud de factores** que se han conjugado para fomentar el renacer de la actividad pirata, la cual no se ciñe a una zona exclusiva del globo. Es por ello que se hace necesario señalar una serie de elementos básicos que se repiten y facilitan su eclosión. La piratería nunca desapareció por completo, continuó existiendo, aunque a un nivel bajo, esporádico y oportunista en algunos lugares aislados de los mares⁷⁵. A menudo se presenta en las regiones costeras de los países que sufren conflictos internos o disturbios civiles⁷⁶.

Martin N. Murphy propone **siete factores fundamentales**: debilidad tanto legal como jurisdiccional, geografía favorable, conflicto y desorden, financiación insuficiente para aplicar la ley y seguridad inadecuada, entorno político permisivo, aceptación social de la piratería y por último promesa de recompensa⁷⁷. Su naturaleza y objetivo en el pasado es bastante similar al actual, análisis históricos sobre las causas revelan que ciertos factores que influyen en su acontecimiento permanecen invariables⁷⁸.

Como elemento vital que atañe a todas las regiones donde dicho fenómeno ilícito emerge cabe destacar la **pobreza**. La piratería tiene lugar cuando un gran número de barcos mercantes navegan en regiones con una población mayoritaria que vive bajo el umbral de la pobreza⁷⁹. Si bien es cierto, tal causa por si sola no desencadena dicha acción criminal, ya que si se comparan regiones que padecen el mismo problema de subdesarrollo, son solo algunas con el patrón de necesidad las que manifiestan actos piráticos o robos a mano armada en la mar⁸⁰. La pobreza no explica la piratería marítima en el Delta del Níger, en este caso ladrones de todo tipo se ven atraídos por la corrupción política y la riqueza petrolífera⁸¹.

Aunque es lógico pensar que la principal motivación de una persona que lleva a cabo un ataque pirata es de índole económica, pues las desigualdades en este sentido son sin duda una de las explicaciones básicas en la actualidad. La piratería tiene una especial incidencia en países del *tercer mundo*, en donde existen zonas cuyos habitantes cuentan con ingresos importantes

⁷⁵ Peter LEHR (ed.), “The New ‘Pirate Wind’” [Introduction], en LEHR (ed.), *op. cit.*, vii-xi, p. vii.

⁷⁶ Donald J. PUCHALA, “Of Pirates and Terrorists”, p. 15.

⁷⁷ Sin embargo, el mismo autor propone dos factores más como detonantes del terrorismo marítimo (ver figura 6.2).

⁷⁸ Santiago IGLESIAS BANIOLA, “Piracy at Sea: Somalia an Area of Great Concern”, *Journal of Navigation*, 2010, **63**, 191–206, p. 192.

⁷⁹ Roger VILLAR, *Piracy Today*, London, Conway Maritime Press, 1985, p. 10.

⁸⁰ Ver Stig Jarle HANSEN, *Piracy in the greater Gulf of Aden*, London, Norwegian Institute for Urban and Regional Research (NIBR), 2009, pp. 13-15, NIBR Report 29, ISBN 978-82-7071-810-8. Disponible en: <http://estaticos.elmundo.es/documentos/2009/11/12/piratas.pdf> (último acceso 4 de diciembre de 2016). Del original: “*piracy never occurred or was limited in other places that were equally poor or poorer*”.

⁸¹ MONTCLOS, “Maritime Piracy in Nigeria”, p. 535.

provenientes de actividades piráticas⁸². La población convive con naturalidad con las prácticas criminales instauradas durante años en la región que terminan por considerarse moralmente aceptables. Se forja así una “*cultura de la piratería*” que puede incluso llegar a ser comprensible (nunca justificable) desde un punto de vista humano, puesto que esta actúan forzados por la falta de recursos fundamentales. Otro asunto diferente son las motivaciones de redes mafiosas que distan mucho de tener su origen en cubrir carencias esenciales, aunque se sirvan de ellas, sus ambiciones las mueven más allá.

En Nigeria milicianos y criminales tienen facilidad para adherir miembros a su causa. Además, los piratas constituyen un espejo donde los más jóvenes pretenden reflejarse (poseen casa propia con bebida alcohólicas occidentales, sistemas electrónicos y otras ostentaciones⁸³) y, por tanto, son fácilmente atraídos con la promesa de adquirir riqueza de un modo rápido que difícilmente lograrían con un trabajo lícito porque han nacido en la escasez, sin acceso a educación y perspectivas de mejora⁸⁴. Así, la piratería se erige como una actividad alternativa para abandonar la miseria a la que se han visto abocados.

El ámbito marítimo ofrece una basta extensión sin fronteras, las jurisdicciones donde no existen barreras en un sentido físico ha beneficiado enormemente a los piratas, acentuada por la falta de interés mostrada por algunos países a la hora de enjuiciar a estos criminales. Un incentivo para la actividad pirata lo constituye sin lugar a dudas el **alto grado de impunidad** con el que actúan sus protagonistas, los cuales saben muy bien que la gran mayoría de las veces disponen de un más que considerable lapso de tiempo para cometer su delito y huir, antes de que las tripulaciones puedan notificar el suceso a las autoridades pertinentes. Si a esto se une las enormes dificultades que existen para rastrear correctamente a los atacantes y capturarlos, hacen que sean relativamente poco frecuentes los casos en los que los autores del delito son puestos a disposición judicial.

El alto incremento de **tráfico marítimo** es otra premisa que se cumple en aquellos lugares assolados por la práctica pirática. Además se debe tener en cuenta, lo que en muchas ocasiones pasa desapercibida, la enorme **vulnerabilidad de los buques** modernos, no se debe olvidar que en la mayoría de las ocasiones hay naves de grandes dimensiones que gracias a los adelantos técnicos han reducido considerablemente, y muy a nuestro pesar, los tripulantes a bordo⁸⁵.

⁸² Respecto a los ingresos generados por la piratería en Somalia véase, entre otros, Ramón LOBO, “Ser pirata en Somalia es mejor que tener una pyme en Occidente” [blog internacional], *El País* [en línea], 18 de enero de 2011. Disponible en: <http://blogs.elpais.com> (último acceso 28 de junio de 2011).

⁸³ WHITMAN y SAUREZ, *op. cit.*, p. 41.

⁸⁴ *Ibid.*, p. 42.

⁸⁵ En esta línea, Chalk: “*Exacerbating this vulnerability has been the growing tendency of many shipping companies to replace full staffing complements with skeleton crews -sometimes numbering no more than a half*”

Además de verse obligados a navegar con velocidad reducida cuando las condiciones lo requieran. Por ejemplo, una tripulación ocupada en atravesar una zona de gran tráfico mercante estará concentrada en una navegación segura, con la atención en su proa, descuidando de esta forma la vigilancia de todo lo que vaya quedando a popa de la nave. Son factores como éste, o como la navegación nocturna o la que se efectúa en condiciones de escasa visibilidad, que los piratas saben explotar al máximo con el fin de asegurarse una aproximación y posterior abordaje exitoso.

A nivel universal diversos acontecimientos políticos como el fin del colonialismo y de la Guerra Fría, propiciaron la desaparición en los océanos de las grandes armadas que durante períodos convulsos a nivel mundial los poblaban, en cierto modo la actividad pirática fue beneficiada, aunque algunos autores lo achacan a una mera coincidencia⁸⁶. Lo que se muestra evidente es que la prioridad dada a las relaciones entre países en materia de seguridad fue dando paso a las relaciones comerciales. La tendencia hacia la globalización y la liberalización provocó un enorme aumento en los negocios y el comercio internacional, especialmente en el transporte marítimo debido a la capacidad de volumen con la cual los buques pueden operar. La parte negativa asociada a la nueva era comercial ha sido el transporte ilícito que en esencia puede asociar varias formas de negocio criminal, incluido el crimen organizado y la piratería marítima (tanto si acontece de forma oportunista o planeada en estrecha cooperación con los sindicatos del crimen organizado)⁸⁷.

Si hasta aproximadamente finales de la Segunda Guerra Mundial países como Holanda, Portugal, Francia o el Reino Unido mantenían unas importantísimas relaciones comerciales con sus colonias y velaban por la seguridad de las mismas. El vacío dejado en el ámbito de la seguridad en los mares que podía haber supuesto la descolonización se vio compensado por los efectos de la Guerra Fría: tanto Estados Unidos como la U.R.S.S. contaban con potentes escuadras que, aunque se crearon para hacer frente a un enemigo bien distinto, no cabe duda que ejercían un efecto disuasorio en aquéllos que barajasen la posibilidad de consumir ataques piratas. La posterior caída y desintegración del régimen soviético ha traído consigo un severo reajuste en lo referente a la Marina de Guerra, y las antiguas potencias han optado por reducir drásticamente el número de naves de guerra que mantenían en lo que consideraban zonas de

dozen personnel-as a cost-cutting device Although this has helped lower operating costs, it has also made hijacking much easier". Peter CHALK, *The Maritime Dimension of International Security: Terrorism, Piracy, and Challenges for the United States*, Santa Monica (CA), RAND, 2008, p. 11, Monograph Series, ISBN 978-0-8330-4299-6. Disponible en: <http://www.rand.org> (último acceso 16 de abril de 2013).

⁸⁶ En esta línea ver Martin N. MURPHY, "Piracy and UNCLOS: Does International Law Help Regional States Combat Piracy?", en LEHR (ed.), *op. cit.*, 155-182, pp. 165-166.

⁸⁷ Peter LEHR(ed.), "The New 'Pirate Wind'" [Introduction], *loc. cit.*

gran interés geoestratégico⁸⁸. Desgraciadamente, los países ribereños, necesitados como están de dirigir sus limitados recursos destinados a cubrir necesidades mucho más importantes para el conjunto de su población, no han podido tomar el testigo en este sentido, por lo que poco a poco los piratas han vuelto a recuperar el control de las aguas dónde hace años fueran ahuyentados.

La ausencia de una administración marítima de garantías y la ineficacia en las tareas de vigilancia y control son factores determinantes en la proliferación de ciertas actividades ilícitas como la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (IUU)⁸⁹, problema que afecta en mayor o menor medida a muchos Estados en vías de desarrollo y con amplios balcones marítimos, pues es frecuente la carencia de recursos económicos, medios personales y técnicos para asegurar la vigilancia de sus espacios marítimos de igual manera que el respeto hacia su legislación. Esta **pérdida de recursos pesqueros** es una causa relacionada con numerosos antecedentes en la historia general de la piratería, pues de dichos recursos depende la economía y alimentación de muchos pueblos costeros. El impacto que supone la pesca ilegal sobre las condiciones socioeconómicas de las comunidades pesqueras autóctonas de los países en desarrollo es un hecho constatado⁹⁰, valga como ejemplo que la sobreexplotación pesquera en aguas somalíes constituye uno de los factores que han dado vida y retroalimentado la piratería en la zona⁹¹. La degradación de la pesca en Nigeria se ha producido, además de los motivos anteriores, por la contaminación de medio siglo de extracción petrolera.

La proliferación global del **tráfico de armas** de pequeño y mediano calibre ha proporcionado a piratas como a terroristas los medios para hacerse con un sin número de equipos especiales para llevar a cabo sus actuaciones de una forma mas destructiva y sofisticada. Así, los grupos piratas han demostrado una creciente capacidad de organización,

⁸⁸ Agustín CORRALES ELIZONDO, “Soluciones jurídicas actuales en relación a la piratería y otros delitos graves en la mar” [en línea], (s. d.). Disponible en: www.asesmar.org (último acceso 7 de marzo de 2015). Magistrado del Tribunal Supremo.

⁸⁹ De aquí en adelante se emplearán estas siglas inglesas que provienen de *Illegal, Unreported and Unregulated fishing* (en español INDNR).

⁹⁰ Por ejemplo en el caso somalí se estima que más del 50% del total de las capturas son practicadas de manera ilegal *Commission of the European Communities*, Comisión Europea 2007, p. 14. En este sentido, el Grupo de Supervisión para Somalia (GSS) de las UN ha venido alertando en sus informes sobre la depredación sistemática de su ZEE. Véase UNSC, S/2007/436, *Informe del Grupo de Supervisión para Somalia establecido en virtud de la resolución 1724 (2006) del Consejo de Seguridad*, 18 de julio de 2007, pp. 24-25. Disponible en: <http://www.un.org> (último acceso 29 de diciembre de 2010).

⁹¹ Fernando FERNÁNDEZ FADÓN, “Piratería en Somalia: ‘mares fallidos’ y consideraciones de la historia marítima”, *Real Instituto Elcano de Estudios Internacionales y Estratégicos-Documento de Trabajo*, 2009, n.º 10, p. 4, ISSN-e 1696-3504. Disponible en: <http://www.realinstitutoelcano.org> (último acceso 9 de febrero de 2011).

disponen de mayores medios tecnológicos, armamento más sofisticado y además poseen ramificaciones financieras fuera de la región⁹².

3.3.2 CAUSAS PARTICULARES

Se muestra evidente que la colonización y también las acciones llevadas a cabo por los líderes tras la independencia han contribuido significativamente a las causas de la piratería contemporánea⁹³. La mayor parte de los factores característicos que se atribuyen al resurgir pirático, en la superficie geográfica que nos ocupa, guardan conexión directa o indirectamente con el conflicto existente en el Delta del Níger⁹⁴. No se puede entender la génesis actual de la piratería en la región, así como el robo a mano armada en la mar, sin entender antes el pertinaz conflicto en la rica región petrolera del sur nigeriano.

A pesar de tener como objetivo intereses petroleros, la piratería nigeriana recibe menos atención que otras regiones del mundo. Sin presión externa y con un gobierno federal que no quiere o no puede actuar, la piratería es proclive a aumentar; como resultado, las condiciones para muchos de los habitantes del Delta continúan empeorando. Situación que proporciona en los lugareños, quiénes se ven restringidos a mejoras económicas, más incentivos para recurrir a la delincuencia marítima⁹⁵.

La actual situación de criminalidad marítima que vive el golfo de Guinea respecto a su homólogo el de Adén en aguas del Índico, supone una cierta aproximación del número de “empresas” piráticas que acontecen a ambos lados del continente africano. El despliegue que los piratas nigerianos son capaces de desenvolver y los daños colaterales asociados a su desarrollo, hacen que su escenario en el golfo sub-sahariano sea considerado como el segundo centro pirático mundial en cuanto al número de ataques o intentos, tras los somalíes en su entorno correspondiente del SE asiático, y al primero por la violencia empleada. Definir las causas que han favorecido esta situación requiere un amplio análisis abarcando un compendio de aspectos diferentes. Como se ha destacado, el problema proviene principalmente del país

⁹² En este sentido, ver *Informe del Grupo de Supervisión para Somalia presentado en cumplimiento de la resolución 1811 (2008) del Consejo de Seguridad*, Doc. S/2008/769, párr. 122, p. 30. “Se indicó asimismo que desde el verano de 2011 proliferan aún más las armas pequeñas”, *ibid.*, párr. 26. “la circulación incontrolada de armas ilegales”, *ibid.*, párr. 64.

⁹³ Cyril PRINSLOO, *African Pirates in the 21st Century A Comparative Analysis of Maritime Piracy in Somalia and Nigeria* [tesis de maestría], Stellenbosch (ZA-WC), Stellenbosch University, 2012, p. 76. Disponible en: https://scholar.sun.ac.za/_african_2012.pdf?sequence=1 (último acceso 11 de noviembre de 2012). Véase una comparativa, bien sintetizada y presentada, entre las causas de la piratería en diversas regiones (sureste asiático, golfo de Guinea, golfo de Adén y Latinoamérica y el Caribe) en WHITMAN, y SAUREZ, *op. cit.*, pp. 53-55.

⁹⁴ *Ibid.*, p. 42.

⁹⁵ Donna NINCIC, “Maritime piracy in Africa: The humanitarian dimension”, *African Security Review*, 2009, 18(3), p. 9.

nigeriano (concretamente de la región del Delta del Níger) como mayor contribuyente de ladrones marinos. Por lo tanto, el crimen marítimo en esta superficie del globo debe entenderse dentro del contexto que supone la problemática del Delta y de la península de Biafra⁹⁶.

3.3.2.1 Crisis en el Delta del Níger

Una de las explicaciones de inseguridad marítima en la región lo representa el perpetuo conflicto nigeriano, en particular: su zona sur. En el epígrafe presente, se esbozará la situación de una de las regiones más conflictivas del Golfo de Guinea, y que tras décadas de conflicto ha alcanzado en los últimos años un grado de inseguridad ciertamente preocupante. La crisis instalada en el **Delta del Níger** afecta a varios sectores, además del económico, también alcanza al político, social y medioambiental⁹⁷. Todo en su conjunto debilita el estado democrático y favorece el crimen organizado y es ahí donde la piratería emerge como una posibilidad lucrativa dentro del entramado criminal, o bien como mecanismo de financiación para una cantidad considerable de grupos armados que se han aglutinado, en los últimos años, bajo la prominente sombra del Movimiento para la Emancipación del Delta (MEND)⁹⁸.

Debido a la interconexión de la piratería y las milicias es inevitable que algunos de los factores que causan la crisis y el conflicto armado en el Delta del Níger, influyan también en la piratería marítima. Para entender que factores inciden en ella, es preciso comprender antes el complicado escenario dónde emerge y se desarrolla, motivo por el cual se harán referencias de manera regular al conflicto del Delta.

Conflicto étnico

Uno de los resultados más significativos de varias décadas de colonización en Nigeria es la conciencia étnica y política de la identidad. La percepción de sentirse dominados, además de excluidos, intrincada en el pensamiento de los diversos grupos étnicos del país, ha generado un clima de desconfianza⁹⁹.

⁹⁶ CHARLEBOIS, *op. cit.*, p. 26.

⁹⁷ En esta línea UNDP, *Niger Delta Human Development Report 2006*, p. 2.

⁹⁸ De aquí en adelante se empleará este acrónimo anglosajón que proviene de *Movement for the Emancipation of the Niger Delta del Níger*. Este grupo armado o milicia pretende resolver las quejas locales en el Delta del Níger, exigiendo: la liberación de militantes encarcelados, la desmilitarización de la Delta, el pago de \$ 1.5 mil millones para compensar la degradación ambiental causada por la industria petrolera, y la transferencia del control de los recursos locales. Ver NODLAND, art. cit., p. 193.

⁹⁹ Samuel IBABA y Augustine IKELEGBE, "Milicias, pirates and oil in the Niger Delta", en Wafula OKUMU y Augustine IKELEGBE (eds.), *Militias, Rebels and Islamists Militants: Human Insecurity and State Crisis in Africa*, Pretoria (ZA), Institute for Security Studies, 2010, 219-253, p. 232, ISBN 978-1-920422-10-3. Disponible en: <https://issafrica.s3.amazonaws.com/site/uploads/MilitiasRebelsIslamistMilitantsNov2010.pdf> (último acceso 28 de enero de 2013). Como institución líder de investigación de seguridad humana en África, la ISS trabaja hacia una África estable y pacífica caracterizada por el desarrollo sostenible, los derechos humanos, el Estado de derecho, la democracia, la seguridad en colaboración y la incorporación de la perspectiva de género.

Por ejemplo, los políticos influyentes ayudan a avivar las rivalidades étnicas, favorecen un grupo étnico sobre otro provocando así un aumento de tensión en sus relaciones. Se puede decir que sembraron la nefasta semilla que favoreció el antagonismo étnico y la violencia.

Los conflictos han sido bastante generalizados entre las etnias y comunidades de Nigeria, recurriendo al uso de **milicias étnicas**¹⁰⁰. La presencia de las tensiones étnicas en el Delta del Níger proporciona un ambiente propicio para una intensa competencia, por el acceso a los limitados recursos, empleos y otros beneficios que la industria petrolera aporta, acrecentando el conflicto entre los diversos grupos étnicos de la región¹⁰¹, lo que a su vez les incita a emplear la piratería como medio de financiación¹⁰².

La práctica de compañías petroleras multinacionales de pagar a las milicias con el fin de ganar su favor y, posiblemente, mitigar el riesgo de ataques de sabotaje, también ha significado una fuente de financiación para su guerra particular. Por otro lado, militantes ambiciosos, criminales y políticos corruptos aprovechan la tensión étnica para sus propios propósitos, los cuales se reflejan, tanto en formación de las actuales milicias armadas como en la proliferación de actividades delictivas relacionadas con la industria del petróleo que les aporta gran cantidad de beneficios¹⁰³.

La administración colonial promocionó deliberadamente la etnicidad a través de políticas de gobierno indirecto. La división que se generó tuvo como resultado: competencia socio-económica, desigualdades regionales, falta de unidad económica, rivalidad bajo conciencia de clase en la prestación de servicios, y la política entre facciones. También se debe tener presente el papel que desempeñó el sistema socio-económico en la **politización de la etnicidad**¹⁰⁴.

El poder se utiliza para promover los intereses sectoriales frente al interés común, Nigeria continúa bajo el control de miembros vinculados a los grupos étnicos dominantes que orientan los recursos derivados del petróleo en beneficio propio. Paradójicamente son extraídos del suelo que pertenece a las minorías étnicas del Delta del Níger¹⁰⁵.

¹⁰⁰ La identidad étnica significó el encuentro para la movilización y las milicias étnicas, cuyos miembros -en su mayoría jóvenes- fueron los responsables de los conflictos violentos. Ver *ibid.*, p. 233.

¹⁰¹ Sobre 140 diferentes los más significativos en la lucha de etnias en el Delta son los: Urhobos, Itsekiris e Ijaws. Ver ASUNI, art. cit., p. 5, 11-12.

¹⁰² OBI, *op. cit.*, p. 124.

¹⁰³ ASUNI, art. cit., p. 12.

¹⁰⁴ Okwudiba NNOLI, *Ethnic Politics in Nigeria*, Enugu, Forth Dimension Publishers, 1978. Cit. por Ukoha UKIWO, On the Study of Ethnicity in Nigeria, *CRISE (Centre for Research on Inequality, Human Security and Ethnicity) Working Paper*, 2005, n.º 12, Queen Elizabeth House, University of Oxford. Disponible en: <http://peaceworkspartners.org> (último acceso 16 de noviembre de 2012). Véase también, un ejemplo de politización de la identidad étnica en OBI, *op. cit.*, p. 114.

¹⁰⁵ Véanse IBABA, *op. cit.*, p. 16-18, ASUNI, art. cit., p. 5.

Es en este clima de resentimiento dónde han germinado las protestas de carácter pacífico junto a las de índole violenta y armada. Se nos presenta un escenario de asociaciones tanto en la sociedad civil como en la esfera militar, con presencia en Nigeria pero sobretodo en Delta del Níger. Se pueden distinguir tres tipos de grupos: civiles¹⁰⁶, de culto (*cults*)¹⁰⁷ y milicias¹⁰⁸.

Los grupos de asociación civil y militar son étnicos en su totalidad, por lo que se pueden ver en todos los estados del Delta, sin embargo los grupos de culto solo en algunos lugares¹⁰⁹. Aunque, cabe destacar, a los originados en las universidades, cuya localización abarca casi la totalidad de instituciones de enseñanza superior en el país¹¹⁰.

La aparición de los primeros grupos de milicias como *Egbesu Boys of Africa* (EBA)¹¹¹, INC, MOSOP, etc..., no puede desvincularse de la mecánica de la política de las minorías que en cierta forma es consecuencia lógica del desarrollo de una conciencia étnica en el país¹¹². El origen de OPC, MASSOB, APC, *Bakassi Boys*, EBA, y otras milicias étnicas puede remontarse a los celos de las masas sobre su percepción acerca de la marginación política, la pobreza y el desempleo, el colapso de los programas estatales de bienestar social e infraestructura, así como la impresión de un sistema estatal ineficiente y corrupto.

La insurgencia del Delta envuelve una miscelánea de grupos; organizaciones de la sociedad civil, grupos que a sí mismos se identifican como milicias y también pueden ser miembros de grupos de culto y estar involucrados en actividades piráticas, etnias radicales, pan-étnicas y organizaciones de la sociedad civil basadas en jóvenes que por ser tan combativas se han

¹⁰⁶ Entre los cuales se encuentran: *Ijaw National Congress* (INC), *Movement for the Survival of the Ogoni People* (MOSOP), *Egbema National Congress* y el *Isoko Community Oil Producing Forum*.

¹⁰⁷ Los *cult groups* incluyen a los *Greenlanders*, *Deegbam*, *Bush Boys*, *Black Braziers*, *Icelanders*, *Vikings*, *Vultures*, *Germans* y *Mafia Lords*. Sobre este tipo de grupos, véanse, entre otros, Agbu OSITA, "Ethnic Militias and the Threat to Democracy in Post-Transition Nigeria", *Nordiska Afrika Institute-Research Report*, 2004, n.º 127, pp. 27, 29-32, ISSN 1104-8425 (disponible en: <https://www.files.ethz.ch/isn/95522/127.pdf> [último acceso 28 de febrero de 2015]), HUMAN RIGHTS WATCH, "Violence in Nigeria's Oil Rich Rivers State in 2004", *HRW-Briefing Paper*, 2005, n.º 4 (disponible en: <https://www.hrw.org> [último acceso 2 de abril de 2013]), Ike OKONTA, "Behind the mask" *Niger Delta: economies of violence-Working Paper*, 2006, n.º 11 (disponibles en: <http://geog.berkeley.edu> [último acceso 11 de junio de 2013]), IBABA e IKELEGBE, art. cit., p. 225, WATTS, "Petro-insurgency or criminal syndicate?", p. 656, Sofiri JOAB-PETERSIDE, "On the Militarisation of Nigeria's Niger Delta: The Genesis of Ethnic Militia in Rivers State, Nigeria", *African Conflict Profile*, 2005, 1(2), 40-45.

Respecto a los *cults*, concretamente a los que se crearon en Port Harcourt véase Yomi ORUWARI, "Youth in Urban Violence in Nigeria: A Case Study of Urban Gangs from Port Harcourt", *Niger Delta: Economies of Violence-Working Papers*, 2006, n.º 14, pp. 6-8.

¹⁰⁸ Entre las milicias se destacan: *Niger Delta Volunteer Force* (NDPVF), MEND, NDPSF, *Niger Delta Militant Force Squad* (NDMFS), y los *Egbesu Boys of Africa* (EBA).

¹⁰⁹ Mientras que la sociedad civil y los grupos de milicias son pan-étnicos y, por lo tanto, se encuentran en todos los estados del Delta del Níger; los "*grupos de culto*" se encuentran en localizaciones concretas. IBABA e IKELEGBE, *loc. cit.*

¹¹⁰ *Ibidem*.

¹¹¹ De aquí en adelante se emplearán estas siglas inglesas que provienen de *Egbesu Boys of Africa*.

¹¹² H.J.R. DAPPA-BIRIYE, *Minority Politics in Pre- and Post-Independence Nigeria*, Port Harcourt, University of Port-Harcourt, 1995. Cit. por OSITA, *op. cit.*, p. 25.

encasillado erróneamente como milicias¹¹³. Los grupos armados que en su origen fueron creados para luchar en las guerras inter-étnicas a menudo acaban trabajando para los delincuentes¹¹⁴.

Los piratas se componen de una red heterogénea de grupos y subgrupos de jóvenes afiliados, con bastante flexibilidad, a una docena de diversos grupos militantes (EBA, NDVG¹¹⁵, NDPVF¹¹⁶, MEND, etc.), dónde la etnia Ijaw predomina. Su lucha contra el gobierno nigeriano, supuestamente para abordar la reclamación de injusticias políticas y agravios sociales, ha socavado la autoridad del Estado en el delta del río Níger¹¹⁷. Grupos militantes insurgentes, como el MEND emergen para desafiar tanto al gobierno como a las corporaciones multinacionales petroleras¹¹⁸. La piratería se ha beneficiado del desgobierno general y la convocatoria por parte de militantes de atacar a embarcaciones y plataformas petroleras de las compañías petroleras internacionales¹¹⁹.

Marginación y reivindicación

Es necesario remontarnos medio siglo atrás, para hallar el primer descontento significativo que lleva a la etnia Ijaw¹²⁰ a anunciar la independencia del Delta del Níger en 1966, una tierra rica en recursos naturales que sin embargo es golpeada por la pobreza, después del golpe militar de enero en ese mismo año.

El intento de secesión fue rápidamente sofocado¹²¹, aunque la guerra civil que se produjo posteriormente duro tres años. La búsqueda del control de los recursos naturales¹²² ha sido desde entonces el foco de un conflicto permanente.

La poca seguridad marítima que tiene lugar en Nigeria se vio afectada, en gran medida, por la evolución del conflicto en el Delta. El repunte de la insurgencia regional, desde el

¹¹³ IBABA e IKELEGBE, *loc. cit.*

¹¹⁴ ASUNI, art. cit., p. 11.

¹¹⁵ De aquí en adelante se emplearán estas siglas inglesas que provienen de *Niger Delta Vigilante Group*.

¹¹⁶ De aquí en adelante se emplearán estas siglas inglesas que provienen de *The Niger Delta People's Volunteer Force*.

¹¹⁷ DUNN, *Oil Pirates of the Niger Delta*, p. 3.

¹¹⁸ Dauda ABUKABAR, "Rethinking sovereignty identity politics, citizenship and human rights in postcolonial Africa", *Third International Studies Conference*, August 17-20, 2011, Porto, p. 21. Disponible en: <http://www.wiscnetwork.org> (último acceso 1 de noviembre de 2012).

¹¹⁹ DUNN, *op. cit.*, p. 3.

¹²⁰ Por ejemplo, Isaac Adaka Boro, fundador del NDVF, considera propios los recursos naturales.

¹²¹ Conocido como la "revolución de los 12 días". Sobre esta corta sublevación y su contexto véase ORTUÑO, art. cit., pp. 175-176. Las demandas para una mayor autonomía del pueblo del Delta han inspirado activistas posteriores. Ver ASUNI, art. cit., p. 5.

¹²² En inglés se emplea el término "Resource Control" aplicado al objetivo del miliciano de ampliar su participación en los ingresos petroleros de su región. Ver Stephanie HANSON, "MEND: The Niger Delta's Umbrella Militant Group", *Council on Foreign Relations*, 2007, p. 3.

surgimiento del MEND, en 2006¹²³, provocó un aumento excesivo en el número de incidentes¹²⁴.

Además del motivo político, la intención con ánimo de lucro y la presión que los grupos de diversas comunidades ejercen, también formarían parte de las tres categorías de asaltos en cuanto al móvil que los promueve¹²⁵. Dicho de otro modo, la línea que separa las reclamaciones políticas y la criminalidad se muestra confusa en el Delta¹²⁶.

Existe la posibilidad de que **motivos políticos** puedan estar detrás de algunos ataques ejecutados por piratas, es decir, se puede estar recurriendo a la piratería como medio de influir en los acontecimientos políticos de determinados Estados de la región¹²⁷. Algunos grupos insurgentes que operan en el Delta han utilizado la piratería como un medio para lograr sus objetivos políticos, por ejemplo: la lucha por una distribución más justa de los recursos naturales y reclamar ante el daño ambiental causado por la producción de petróleo en la zona¹²⁸.

El MEND ha declarado como una cuestión de política que todos los servicios públicos junto al personal, infraestructura, aeronaves y buques de las compañías petroleras extranjeras estén sujetos a ataques. La naturaleza descentralizada de los militantes favorece a los piratas que utilizan como tapadera a la insurgencia, la cual mantiene lucha armada contra la autoridad nigeriana, de ese modo encubren sus depredaciones¹²⁹.

No obstante, sería de extrema importancia saber cual es la **verdadera intención** que motiva los ataques y para ello se hace necesario dilucidar el grado de interrelación de las milicias con los piratas para justificar si tal ligazón llegaría a afectar a la propia designación de piratería y/o robo a mano armada en la mar para calificarlos como terrorismo (siempre basándonos en el derecho internacional). Dicho asunto será abordado profundamente en el cap. VI.

¹²³ En el mes de enero de este año, meses después del arresto de Alhaji Mujahid Dokubo-Asari (líder del NDPVF).

¹²⁴ Obsérvese *figura 4.4*.

¹²⁵ BERGEN RISK SOLUTIONS, “Niger Delta Maritime Security”, *Quarterly Review*, July 2007, 1(1), p. 8. Disponible [en PDF] en: <http://www.bergenrisksolutions.com> (último acceso 30 de junio de 2013).

¹²⁶ “Analysis – pirates, gangs fuel Gulf of Guinea woes”, *Reuters* [en línea], 2009. Disponible en: www.reuters.com (último acceso 30 de junio de 2013).

¹²⁷ En este sentido, algunos interlocutores de la misión evaluadora de las UN, enviada a la región en noviembre de 2011, expresaban su preocupación por “una amplia gama de interlocutores de todos los sectores del país, entre ellos el Presidente Yayi, otros altos funcionarios del Gobierno y representantes del ejército, la policía, la Marina, y las instituciones portuarias y judiciales, así como con socios internacionales, entre ellos la Unión Europea y miembros del cuerpo diplomático...”. UN, S/2012/45, cit., párr. 60.

¹²⁸ CHARLEBOIS, *op. cit.*, pp. 27-28. párrafo 60, p. 19.

¹²⁹ DUNN, *op. cit.*, p. 34.

Violencia política

Sobretudo la violencia política aparece con la apertura democrática que supuestamente vivirá el país desde el fin del gobierno dictatorial en 1999. La ambición política para alcanzar el poder y gestionar los recursos en interés propio, conduce a partidos políticos y sus líderes a contratar grupos de jóvenes (*youth groups*) con el fin de involucrarlos en la violencia electoral¹³⁰, pues les interesa generar un clima violento antes de los comicios para amedrentar a adversarios e incluso mutilarlos o asesinarlos¹³¹. Aquí es donde la ambición más que la reclamación aparece sigilosamente en la dinámica del conflicto en la región, tales grupos sucumbieron a la tentación de los funcionarios y/o políticos para recibir dinero fácil y protección del Estado, aunque no solo dichos grupos son envueltos en los ambiciosos planes de políticos también milicias¹³², *cults*, *confreternities* y bandas armadas¹³³.

La génesis de las milicias y los piratas en el Delta del Níger responde a cinco niveles de influencia tanto históricos como contemporáneos¹³⁴.

Lo que Ibaba e Ikelegbe entienden como **la militarización de la política**, se correspondería a uno de los que Agbu Osita¹³⁵ emplea para explicar la aparición de milicias en la región.

La realidad muestra que el político, tanto el que alcanza el poder como aquel que no consigue acceder a él, pierde el control sobre las acciones de los grupos juveniles debido a una desorganización social inducida por el creciente anonimato, las malas relaciones sociales y la progresiva competencia por los recursos¹³⁶. Además, una vez las elecciones concluyen los jóvenes pierden utilidad para los partidos y éstos les abandonan. Otro motivo que contribuye a su rechazo es la dificultad para financiarles, al menos por la parte que toca a los políticos perdedores. Por consiguiente, las exigencias relativas a las necesidades y aspiraciones de los

¹³⁰ IBABA e IKELEGBE, art. cit., p. 231.

¹³¹ HRW, "Testing 'Democracy': Political Violence in Nigeria", *Human Rights Watch* (New York), April 2003, 15(9), pp. 27-30. Disponible en: <https://www.hrw.org> (último acceso 7 de junio de 2013).

¹³² ELIAS COURSON, *Movement for the Emancipation of the Niger Delta (MEND): Political Marginalization, Repression and Petro-Insurgency in the Niger Delta*, Uppsala (SE), Nordiska Afrikainstitutet, 2009, p. 16, Discussion Paper 47, ISBN 978-91-7106-657-2. Disponible en: <https://www.files.ethz.ch/isn/112097/47.pdf> (último acceso 29 de abril de 2013).

¹³³ IBABA e IKELEGBE, *loc. cit.*

¹³⁴ *Ibid.* En esta línea OSITA, *op. cit.*, pp. 29-33.

¹³⁵ Ver Osita, *op. cit.* En esta línea, siguiendo a Afinotan y Ojakorotu: "various bands of criminal cult gangs established, encouraged and funded by political godfathers and dedicated to the theft of crude oil, kidnapping for ransom, assassination of political opponents, various acts of brigandage and piracy in the creeks, and upon the territorial sea". L.A. AFINOTAN y VICTOR OJAKOROTU, "The Niger Delta Crisis: Issues, Challenges and Prospects", *African Journal of Political Science and International Relations*, 2009, 3(5), pp. 192-193, ISSN 1996-0832. Disponible en: <http://www.academicjournals.org> (último acceso 30 de enero de 2013).

¹³⁶ C.O. IKPORUKPO, "The oil industry and communal self-destruction in the Niger Delta region", *Paper presented at the First Pan Ijaw Conference, Rivers State, 2003*, Ijaw Congress Publications, p. 21.

jóvenes no son satisfechas por sus patrocinadores ya que las consideran poco realistas, así pues el contrato social se rompe¹³⁷.

No solo se ha empleado violencia para vencer en las elecciones, además no han sido del todo ‘limpias’. Valga de ejemplo, las elecciones estatales y federales de 2003 que tuvieron lugar en el estado de Rivers fueron violentas y fallidas. Supervisores nacionales e internacionales han documentado altos niveles de violencia, fraude e irregularidades, destacados observadores electorales de la UE han concluido: “no se han cumplido los niveles mínimos de unas elecciones democráticas”¹³⁸. A pesar de todo, al nuevo ciclo democrático le acompaña una ilusión en las expectativas que pronto se muestran insatisfechas bajo administración Obansajo¹³⁹.

Fácil acceso al armamento

La esencia de la insurrección armada en el Delta del Níger a finales de los años sesenta, resurgió durante la década de 1990. Entre tales periodos, varios factores han influido en el incremento del número de armas de fuego en el lugar. Por un lado está la rivalidad étnica que impulsa la carrera armamentística,¹⁴⁰ así como, diversas prácticas ilegítimas que condujeron a su financiación. También el aumento de la presencia militar que el gobierno federal envió para la protección de las multinacionales en la región, significó una escalada de violencia. Es decir, al aumento de tropas del ejército que poseían más poder de fuego le siguió una reacción de manera similar, por parte de los milicianos, para buscar un mayor equilibrio cara a cara frente a los militares¹⁴¹.

La mayoría de las armas que circulan por Nigeria provienen de contrabandistas de Guinea-Bissau, Camerún, Gabón, Liberia y Sierra Leona. Países que han padecido amplios períodos de conflicto durante los cuales se han ido estableciendo redes de comercio de armas. Dentro del armamento más empleado se encuentra: rifles de asalto sofisticados, granadas propulsadas por cohetes, así como, explosivos y granadas¹⁴².

La aparición de grupos fuertemente armados en el Delta ha estado, a menudo, marcada por una antigua rivalidad étnica y competición por los recursos naturales que ha derivado en una mortífera lucha por acaparar contratos y empleos de empresas petroleras. El dinero que las

¹³⁷ IBABA e IKELEGBE, art. cit., pp. 231-232.

¹³⁸ *European Union Election Observation Mission Final Report*. Citado por HRW, “Violence in Nigeria’s Oil Rich Rivers State in 2004”, *A Human Rights Watch. Briefing Paper. February 2005*, p. 5.

¹³⁹ OSITA, *op. cit.*, p. 16.

¹⁴⁰ ASUNI, art. cit., p. 11.

¹⁴¹ IBABA e IKELEGBE, art. cit., p. 228.

¹⁴² Augustine IKELEGBE, *Oil, Resource Conflicts and the Post Conflict Transition in the Niger Delta Region: Beyond the Amnesty*, Benin City, Centre for Population and Environmental Development (CPED), 2010, p. 40, Monograph Series, n.º 3, ISBN 978-978-8400-76-9. Publicación financiada por el programa *Think Tank Initiative* administrado por el International Research and Development Centre (IDRC).

empresas petroleras aportaban a las comunidades locales para proyectos de desarrollo se desviaba, como práctica común, para la adquisición de armas. De este modo se intensificaron aún más las tensiones¹⁴³.

Con el acuerdo de **amnistía** en 2009 más de 8.000 militantes entregaron sus armas. Sin embargo, el fracaso del programa condujo inevitablemente a las milicias a equiparse de nuevo con armamento militar o reforzar el ya existente¹⁴⁴.

Por otro lado las altas sumas retribuidas por contratos de seguridad no solo aseguraron mayor acceso a las armas y poder de fuego sino que también dio lugar a la formación de faacciones y la competencia entre los grupos de jóvenes¹⁴⁵.

En varias partes del Delta, la violencia como recurso durante periodos de elecciones, también ha contribuido a la adquisición para uso de armas sofisticadas y de fuego. Incluso puede ir más allá, estableciéndose una agenda post-electoral de resistencia mediante la lucha armada. Es aquí donde la ambición toma partido, más que las reivindicaciones, y a hurtadillas se introduce en la dinámica de conflictos de la región. Los grupos de jóvenes sucumben a la tentación de los políticos y sus representantes debido a la facilidad para ganar dinero y condición de protección que de ellos reciben¹⁴⁶.

Los involucrados en violencia electoral reciben pagos y armas. El armamento comprado por parte de los mecenas de la violencia política, con la intención de pertrechar los grupos juveniles para aumentar la capacidad intimidatoria de los políticos frente a sus rivales, no se devuelve cuando los comicios finalizan¹⁴⁷, y es así que se produce un stock armamentístico que será utilizado para movilizaciones y operaciones futuras. Esto explica el significativo incremento de operaciones de la militancia y las milicias, así como crímenes violentos, bien desde 1999 con la democratización del país, bien con los sucesivos periodos de campañas electorales.

No solo se dejan de devolver armas cuando las hostilidades terminan, tampoco se rehabilita y reintegra a los combatientes en sus comunidades. Resulta complicado detener el mecanismo del acopio progresivo de armas. Líderes de la elite y la opinión de los respectivos sectores se encargaron de que los jóvenes no carecieran de armas pequeñas, dinamita y otros explosivos que se emplearon abiertamente. Los numerosos conflictos entre comunidades y etnias de la

¹⁴³ ASUNI, art. cit., p. 11.

¹⁴⁴ F. AKPAN y S.O. ERING, 2010 "The Politics of Amnesty and Oil-Related Conflict in the Niger Delta Region of Nigeria", *European Journal of Social Sciences*, 17(2), p. 151.

¹⁴⁵ IBABA e IKELEGBE, art. cit., pp. 236.

¹⁴⁶ COURSON, art. cit., p. 16.

¹⁴⁷ IBABA e IKELEGBE, art. cit., pp. 231-232.

región sustentan la intensificación de los delitos violentos y de piratería, también el oportunismo de jóvenes armados que luchan por la supervivencia y relevancia¹⁴⁸.

También el transporte del petróleo ilícito es un componente importante en la gran proliferación de armas en el área¹⁴⁹, que podrían fácilmente parar a manos de piratas.

3.3.2.2 *Gestión económica*

Con el avance del s. XIX el interés en el comercio condujo al imperialismo a nivel mundial. La industrialización en Europa redujo la necesidad de mano de obra esclava, pero aumentó la demanda de materias primas, mano de obra barata y mercados para las manufacturas. Los británicos para proteger sus intereses económicos y geopolíticos a lo largo del río Níger necesitaban más control e intervención en los asuntos africanos¹⁵⁰. A mediados del siglo, el aceite de palma adquiere tanto valor para los británicos que instituyen un consulado en la región del delta del mencionado río¹⁵¹, posteriormente las extensiones alrededor de sus orillas pasarán a ser formalmente protectorado británico en 1891¹⁵². Lagos, escenario comercial entre las diversas potencias europeas, se coloniza en 1861 por los propios británicos con el fin de fijar el dominio en la industria del preciado aceite. Posteriormente se distingue como la capital cuando se coloniza la región que se corresponde con el norte nigeriano en la actualidad¹⁵³, donde se consolida el poder británico en los primeros años del s. XX.

Para administrar la colonia se recurre a tratados con líderes locales¹⁵⁴, estas medidas diplomáticas serán más tarde conocidas como gobierno indirecto, aunque si la diplomacia fracasaba simplemente eran coaccionados a someterse. El poder colonial estaba dispuesto a confirmar en el cargo a los líderes derrotados, dejándolos gobernar con sus respectivos métodos, siempre y cuando aceptasen la autoridad del imperio británico y cooperasen con las autoridades británicas en la modernización de sus administraciones¹⁵⁵. También debían abandonar el

¹⁴⁸ *Ibid.*, p. 233.

¹⁴⁹ Nils DUQUET, "Swamped with weapons: the proliferation of illicit small arms and light weapons in the Niger Delta", en OBI y otros (eds.) *Oil and insurgency in the Niger Delta*. Del original: "The illegal oil trade is also an important component in the large proliferation of weapons in the area".

¹⁵⁰ April A. GORDON, *Nigeria's Diverse Peoples: A Reference Sourcebook*, Santa Barbara, ABC-CLIO, 2003, p. 67, ISBN 1-57607-682-2,

¹⁵¹ *Ibid.*, p. 63.

¹⁵² Michael CROWDER (ed.), *The Cambridge history of Africa*, Cambridge University Press, 1978, p. 161.

¹⁵³ GORDON, *op. cit.*, pp. 63.

¹⁵⁴ Sir Frederik Lugard es el Alto Comisionado que administró con éxito el norte de Nigeria debido a su política de gobierno indirecto. Después de conquistar los principales grupos étnicos en 1911, se le nombra un año más tarde gobernador de los protectorados Norte y Sur. Tras la unificación de los protectorados en 1914, la región se convierte en Colonia y Protectorado de Nigeria, con Lugard como primer Gobernador General. Ver GORDON, *op. cit.*, p. 71.

¹⁵⁵ Ver ORTUÑO, art. cit., pp. 169-170.

comercio de esclavos¹⁵⁶. La consecuencia de este procedimiento fue que los soberanos tradicionales aumentaron su poder, el acuerdo con los colonizadores significó que solo a ellos les rindiesen cuentas, así se impusieron a su pueblo y el tradicional equilibrio de poderes desapareció. Reyes y jefes locales tendieron a abusar de sus poderes para beneficio propio¹⁵⁷. Además, exoneraron de impuestos a miembros de la familia y amigos, formando un sistema de clientelismo. El resto de las poblaciones locales se quedan sin medios de denuncia contra sus dirigentes¹⁵⁸. La corrupción en todas sus formas (soborno, robo, extorsión, nepotismo y clientelismo) continúa en la Nigeria contemporánea¹⁵⁹.

En 1914, tras la unificación de los protectorados norte y sur, se presenta Nigeria como nueva nación. El principal motivo de tal alianza fue la búsqueda de una mayor viabilidad económica para la región norte que aún ejerciendo mayor presión sobre el gobierno británico y los contribuyentes, permanecía limitada comercialmente porque carecía de acceso a las rutas comerciales marítimas y además necesitaba infraestructura de transporte, al contrario que el próspero sur (cabe decir que se administraba en dos regiones diferentes: este y oeste). Así, mediante la unificación, el exceso de capital podría desviarse para mantener el septentrión¹⁶⁰.

La fusión llevada a cabo en algunos departamentos gubernamentales no se tradujo en mayor integración política. Mientras la zona meridional era gobernada de un modo directo, el norte continuaba con la ideología del gobierno indirecto¹⁶¹ para obtener el reconocimiento por parte de los gobernantes indígenas (especialmente los emires fulani del califato de Sokoto) del protectorado británico, como objetivo de conquistar toda la región.

Para comprender mejor la situación económica de la Nigeria contemporánea se deben repasar diversas decisiones económicas a lo largo del s. XX. La industrialización no se llevó a cabo con el fin de evitar la competencia entre empresas británicas. Las actividades económicas en las colonias se limitaban a la extracción de recursos naturales y su transporte a la metrópoli, mientras servían como mercados de los productos ya manufacturados¹⁶². Solo el sector agrícola cuyos excedentes se exportaban alcanzó cierto desarrollo¹⁶³. El subdesarrollo de la industria nigeriana prevaleció tras la independencia¹⁶⁴.

¹⁵⁶ Había sido abolido por Gran Bretaña en 1807. En gran parte debido a las presiones de la cristianos y grupos empresariales. GORDON, *op. cit.*, pp. 55-56.

¹⁵⁷ Toyin FALOLA, *The History of Nigeria*, Westport, Greenwood Press, 1999, p. 72, ISBN 0-313-30682-6.

¹⁵⁸ GORDON, *op. cit.*, p. 77.

¹⁵⁹ PRINSLOO, *op. cit.*, p. 44.

¹⁶⁰ CROWDER *op. cit.*, p. 196.

¹⁶¹ FALOLA, *op. cit.*, p. 69. Véase también ORTUÑO, art. cit., p. 169.

¹⁶² *Ibid.*, p. 74.

¹⁶³ *Ibidem.*

¹⁶⁴ PRINSLOO, *loc. cit.*

A partir de 1964, la agricultura que supone una economía diversificada y repartida por diferentes regiones adquiere un papel secundario, los productos del sector caen un 40% y el petróleo se multiplica por cinco¹⁶⁵. Aumenta la disputa por controlar los territorios de extracción petrolera¹⁶⁶.

Después de la guerra civil 1966-69, ya en la década de 1970 el Delta del Níger se había convertido en la principal fuente de petróleo y la nueva base fiscal del Estado de Nigeria (en sustitución de la agricultura), lo que representa más del 80 % de los ingresos nacionales y el 90 % de los ingresos de exportación. El gobierno militar federal¹⁶⁷, en gran parte controlado por la elite política de los grupos étnicos dominantes se apoderó del monopolio sobre el control de la recaudación y distribución de ingresos provenientes del petróleo.

El Programa de Ajuste Estructural (SAP)¹⁶⁸, aprobado por el Fondo Monetario Internacional y el Banco Mundial, así como los acreedores del país, tampoco ayudó a distribuir la riqueza en recursos energéticos que las ricas tierras Delta poseen. Resultó un programa de desregulación destinado a hacer retroceder la participación del Estado en la economía que comenzó con la desregulación del sector petrolero.

Tampoco ayudó la reducción progresiva del **principio de derivación**, que prevé la asignación de ingresos en proporción a la contribución al erario federal por cada estado, y la introducción de la Cuenta del Grupo de Distribución (DPA)¹⁶⁹ o “*Cuenta Federación*” que hizo hincapié en los principios de asignación por el tamaño y la necesidad de la población. La derivación como principio de economía asigna la riqueza que se produce a la región que la genera¹⁷⁰. La cifra que supone el germen de la discordia y ha ocasionado un creciente malestar es la partida estatal proveniente de los ingresos obtenidos del petróleo. Partiendo de 1966 los estados productores del preciado combustible obtenían, en el reparto de ganancias, la mitad de lo producido. Durante el periodo de regímenes militares, la partida destinada a los estados del Delta del Níger fue paulatinamente reajustada a la baja, llegando al menor porcentaje en la década de los noventa hasta el 1,5% (en el caso del estado de Rivers por debajo del 3%). La

¹⁶⁵ ORTUÑO, art. cit., pp. 175-177.

¹⁶⁶ *Ibidem*.

¹⁶⁷ Al igual que los estados fueron creados por decreto militar, el monopolio federal sobre el petróleo se estableció de manera similar a través de los decretos número 51 (transfiere “toda la propiedad y el control de todo el petróleo en, debajo o sobre cualquier terreno en Nigeria” al gobierno militar federal) y 9 en 1969 y 1971 respectivamente.

¹⁶⁸ Siglas anglosajonas que provienen de *Structural Adjustment Programme*.

¹⁶⁹ Siglas anglosajonas que provienen de *Distributive Pool Account*.

¹⁷⁰ ORTUÑO, *loc. cit.*

democracia, en 1999, supuso un incremento de la porción hasta el 13 %¹⁷¹, cantidad que dista bastante de la original y que grupos como el MEND exigen¹⁷².

Periodo	Cuota de derivación
1960–1970	50%
1970–1975	45%
1975–1980	20%
1980–1983	2%
1984–1992	1,50%
1992–2000	3%
2000-actualidad	13%

Figura 3.5 Los cambios en el componente de derivación de la asignación de ingresos

Sin embargo, se muestra poca coherencia en la política federal. Sirva como ejemplo que los estados más productores del sector agrícola tenían una retribución mayor sobre lo que generaban. Por lo tanto, no se aplicó el mismo criterio para los recursos energéticos. Es decir, las políticas no fueron coherentes con los estados productores del preciado oro negro, pues en este caso fue considerado un bien federal que no pertenecía a las comunidades en las cuales se extraía¹⁷³. Como es de suponer este mecanismo financiero se mostraba diferente, el beneficio obtenido de un sector económico repercutía de una forma u otra dependiendo del sector y la tierra que lo produjese. Esta manera de administrar las riquezas del país fue percibida como injusta y supuso un motivo para la reivindicación.

Antes que se descubriese petróleo, la agricultura constituía un elevado porcentaje de la economía del país y las políticas fiscales favorecían a los estados que cosechaban el campo, como es el caso de los estados norteros que ejercen su influencia en el poder para beneficio propio y a menudo retienen la asignación de recursos.

Ahora la economía solo es sustentada por el sector petrolero, los beneficios que genera la exportación de petróleo nutren las arcas nacionales¹⁷⁴. Aunque la riqueza no repercute en el país, se estima que el 80% de la riqueza generada por la industria petrolera en el Delta del Níger solo beneficia al 1% de la población. La mayor parte de este patrimonio privado se invierte en el extranjero, a diferencia de hacerlo en Nigeria, lo que contribuye a la falta de desarrollo del

¹⁷¹ Michael WATTS, “Petro-Insurgency or Criminal Syndicate? Conflict Violence and Political Disorder in the Niger Delta”, *Niger Delta: Economies of Violence-Working Paper*, 2008, n.º 16, pp. 11-12. IIS, Berkeley, University of California. Disponible en: <http://geog.berkeley.edu> (último acceso 7 de julio de 2013).

¹⁷² OBI, *op. cit.*, pp. 115-116.

¹⁷³ Sobre este asunto véase ORTUÑO art. cit., pp. 184-187.

¹⁷⁴ Cyril I. OBI, “The petroleum industry: A paradox or (sp)oilier of development?”, *Journal of Contemporary African Studies*, 2010, 28(4), 443-457. Disponible en: DOI: [10.1080/02589001.2010.512740](https://doi.org/10.1080/02589001.2010.512740) (último acceso 13 de junio de 2013).

país y la región¹⁷⁵. Los líderes políticos malversan la mayor parte del dinero procedente de la venta de petróleo¹⁷⁶.

La carrera por el control de los recursos había comenzado y eso pasaba por alcanzar el poder político. La primera manifestación de desacuerdo proviene de la élite política igbo que reivindica el derecho de Biafra al preciado oro negro y exige el pago de regalías e impuestos por parte de las empresas petroleras al gobierno de Biafra. Como respuesta la administración federal impuso un bloqueo naval sobre las terminales de exportación de petróleo de Bonny y Port Harcour, así como el ataque a las fuerzas de Biafra en el Delta del Níger.

Se distribuían fondos públicos en función de los respectivos lazos étnicos. Tal proceder supuso que la mayoría de los grupos minoritarios del Delta tuviesen un exiguo dominio sobre las rentas públicas relacionadas con los recursos naturales de la región¹⁷⁷. El reparto de ingresos gubernamentales es dominado por la administración central y los grupos mayoritarios que están en el poder. Debido a la marginación que sufren los grupos minoritarios se ven avocados a la falta de inversión y desarrollo en sus regiones, a pesar de que los recursos naturales extraídos en las tierras que habitan generen el 80% del los ingresos nacionales¹⁷⁸.

Otra fuente de conflicto son los criterios de asignación de ingresos que se basan, entre otros, en el gobierno local para determinar la cuota de un grupo de ingresos federales. Es importante donde se ubicará su sede pues será la beneficiaria de la prestación de infraestructuras sociales y servicios. Este procedimiento genera una lucha entre etnias que buscan obtener recursos y aportaciones para su desarrollo¹⁷⁹.

La continua institucionalización de la participación en los ingresos y la distribución de energía a lo largo de líneas regionales tendían a reforzar la politización de la identidad étnica y su movilización en las luchas por el acceso al poder y a los recursos¹⁸⁰.

La desidia continua por parte de los gobiernos estadual y federal genera descontento entre los habitantes del Delta que se manifiesta en reivindicación. Las rentas sobre recursos naturales se convierten por sí mismas en el origen de reivindicaciones cuando las poblaciones locales sienten que no están recibiendo una porción justa¹⁸¹. Sin inversión en desarrollo el empobrecido

¹⁷⁵ OBI, "Nigeria's Niger Delta", p. 124.

¹⁷⁶ COURSON, *MEND*, p. 16.

¹⁷⁷ ASUNI, art. cit., p. 5.

¹⁷⁸ OBI, *op. cit.*, pp. 107-115.

¹⁷⁹ IBABA e IKELEGBE, *op. cit.*, p. 232.

¹⁸⁰ OBI, *op. cit.*, p. 114.

¹⁸¹ Syed Mansoob MURSHED y Mohammad Zufan TADJOEDDIN, "Revisiting the greed and grievance explanations for violent internal conflict", *Journal of International Development*, 2009, 21(1), 87-111, p. 99. Disponible en: <http://citeseerx.ist.psu.edu> (último acceso 14 de mayo de 2013).

pueblo del Delta del Níger se siente explotado y marginado por el estado, en tal situación recurre a la piratería como mecanismo de supervivencia¹⁸².

La particular geografía supone un incremento en el coste para el progreso del Delta, si se agrega un mermado porcentaje para desarrollo que la región recibe del gobierno federal se obtiene una precaria infraestructura (en comparación a otros estados y siempre en relación al subdesarrollo de la propia nación). Esta región que ha sido olvidada por la mayoría de los gobiernos anteriores debido a la relativa inaccesibilidad que supone su geografía, la mala administración y corrupción durante el largo periodo de gobierno militar, además la carga para la prestación de servicios gubernamentales competió a las compañías petroleras y gasísticas que estaban insuficientemente equipadas para suministrar agua y electricidad, así como, mantener en buen estado las redes viales¹⁸³.

A pesar del gran tamaño que representa la industria de extracción de petróleo en la región y las numerosas MNOG asociadas, son pocas las oportunidades laborales para los lugareños, sobretodo para los jóvenes, muchos de ellos sin oportunidades de formación, tienen que partir hacia otras regiones para recibirla, a su regreso continúa la rara posibilidad de ocupación. Grupos paramilitares a menudo incentivan a estos jóvenes con atractivos planteamientos financieros, relacionados con alguna actividad delictiva como pudieran ser la piratería, *bunkering*, y secuestros de trabajadores foráneos con intención de solicitar rescate¹⁸⁴.

Los MNOG con frecuencia solo emplean a personas con estudios superiores en puestos especializados, son a menudo extranjeros que optan a los salarios más altos. No resulta complicado comprender por qué los piratas secuestran predominantemente extranjeros para exigir el rescate. El resentimiento hacia estas personas, así como la alta valoración que de ellos hacen las MNOG, los convierten en potenciales víctimas de secuestro¹⁸⁵.

El desempleo masivo y la falta significativa de oportunidades económicas, especialmente en la región del Delta¹⁸⁶, han atraído a los jóvenes hacia todo tipo de actividades criminales en la mar, evidentemente el robo a mano armada en la mar y la piratería forman parte de ellas y son producto de la desarticulación económica del país¹⁸⁷. Los grupos que a tales prácticas

¹⁸² En esta línea, ver DUNN, *Oil Pirates of the Niger Delta*, p. 84.

¹⁸³ Dorina BEKOE, "Strategies for peace in the Niger Delta", *US Institute of Peace* [en línea], December 19, 2005. Disponible en: <http://www.usip.org> (último acceso 5 de mayo de 2013).

¹⁸⁴ AFINOTAN y OJAKOROTU, art. cit., pp. 192-193.

¹⁸⁵ NODLAND, Arild, "Guns, Oil and 'Cake': Maritime Security in the Gulf of Guinea", en Bruce A. ELLEMAN, Andrew FORBES y David ROSENBERG (eds.), *Piracy and Maritime Crime: Historical and Modern Case Studies*, 2010, Naval War College Newport Papers, 35, 191-206, p. 197, ISBN 987-1-884733-65-9. También disponible [en PDF] en: <https://ntrl.ntis.gov> (último acceso 2 de enero de 2015).

¹⁸⁶ Donna NINCIC, "Nigeria: the 'other' maritime piracy hotbed", *Journal of Ocean Technology*, 2009, IV(II). Disponible en: <http://www.journalofoceantechnology.com> (último acceso 5 de mayo de 2013).

¹⁸⁷ MURPHY, "Petro-piracy", p. 68.

recurren son generalmente aquellos que han sido marginados por cambios en el orden económico¹⁸⁸.

Bunkering

Los conflictos dirigidos para obtener el control de los recursos petroleros han proporcionado un terreno fértil para la formación de piratas y la expansión de sus actividades, así como otros grupos armados de diferente perfil. Un ejemplo de ello lo constituye la violencia empleada para participar en el negocio ilegal que supone el abastecimiento de combustible previamente hurtado o robado y al que se le denomina *bunkering*. Surge a partir de 1980 pero se vuelve extenso y opera a gran escala desde finales de años noventa, representando una economía sumergida de gran importancia para el Delta. Básicamente se trata del saqueo del combustible para su posterior venta, bien perforando alguno de los numerosos oleoductos que atraviesan el subsuelo de la región, o bien, robando directamente la carga de petroleros mientras permanecen secuestrados¹⁸⁹, práctica más reciente en la cual los piratas tienen un rol destacado.

Mientras los beneficios procedentes de la venta del crudo robado se incrementen, coexistirá una demanda para poder transportarlo. Mientras persista esta situación, los secuestros de buques cisterna tendrán a intensificarse¹⁹⁰.

Milicias y bandas armadas están asociadas y financiadas para el abastecimiento y transporte de petróleo ilegal¹⁹¹. Miembros del MEND han financiado la rebelión con la piratería y el robo, aunque la mayor parte de su financiación ha llegado del *bunkering*¹⁹².

Organizaciones para robo de combustible (*oil theft syndicates*) crean milicias, las enriquecen e importan armas para equiparlas con el propósito de garantizar y defender tales operaciones. Se puede afirmar que uno de los roles de los piratas, junto a milicias y grupos armados, radica en realizar guardias y escoltas armadas para protección de los *bunkerers*.¹⁹³

¹⁸⁸ *Ibidem*.

¹⁸⁹ Un ejemplo de secuestro para el posterior robo de una parte de la carga fue el *Matheus II* de bandera chipriota.

¹⁹⁰ DUNN, *op. cit.*, p. 41.

¹⁹¹ Augustine IKELEGBE, "The Economy of Conflict in the Oil Rich Niger Delta Region of Nigeria", *Nordic Journal of African Studies*, 2005, **14**(2), 208-234, p. 226. Disponible en: <http://assets.wwf.org.uk> (último acceso 28 de enero de 2013).

¹⁹² Daniel J. WHITENECK, *Piracy Enterprise in Africa*, John IVANCOVICH y Kim HALL (cols.), Center for Naval Analyses (CNA) Analysis&Solutions, June 2011, p. 32. Disponible [en PDF] en: <https://www.researchgate.net> (último acceso 10 de noviembre de 2012). El CNA es un centro para la investigación y desarrollo financiado por el gobierno federal (FFRDC: Federally Funded Research and Development Center) para la Armada y el Cuerpo de Marines de EE. UU.

¹⁹³ IKELEGBE, *loc. cit.* Del original: "Oil theft syndicates form militias, enrich them and import weapons to arm them for the purpose of securing and defending their operations. It is the militias, armed gangs and pirates who are the armed guards and escorts of the bunkerers".

Aunque no están solos en este cometido, pues los *bunkerers* pagan cuotas de protección a organismos de seguridad, de esta forma algunos miembros de su personal colaboran, bien sea haciendo la vista gorda o más activamente proporcionando escoltas mediante barcazas o buques en alta mar.

El crudo robado se transporta hacia las refinerías ilegales contruídas provisionalmente a lo largo de los manglares del delta del Níger. Posteriormente, los productos refinados se venden luego a nivel nacional y regional. Sin embargo, el crudo a granel en grandes cantidades tiene su destino en los mercados internacionales. La mayor parte de este petróleo se vende en los mercados mundiales directamente desde las terminales de exportación de Nigeria, práctica que se conoce como *bunkering* “*cuello blanco*” que consiste en rellenar camiones cisterna con el crudo robado y llevarlo directamente hacia las terminales exportadoras o robar el crudo de los tanques de almacenamiento cargándolo en camiones. Una parte del transporte ilegal a nivel global envuelve el trasbordo de crudo de gabarras o pequeños petroleros a mercantes mayores que esperan frente a la costa para proceder a las operaciones de aligeramiento¹⁹⁴. En la *figura 3.5* se muestra un croquis del proceso de *bunkering* mediante buques que transportan el combustible robado de los oleoductos previamente manipulados.

Nuevas formaciones de grupos paramilitares han estado involucradas, de una forma u otra con el *bunkering* y sus sindicatos. Algunas milicias controlan territorios donde este mercado clandestino opera (se recaudan tarifas y comisiones que *bunkerers* y TNOC's pagan), además están relacionados con las refinerías locales e ilegales.

La Fuerza Militar de Tarea Conjunta (JTF)¹⁹⁵, en 2012, detuvo a 1.945 sospechosos y destruyó 4.349 refinerías ilegales, 133 barcazas o gabarras, 1.215 embarcaciones menores sin cubierta, un número no especificado de depósitos ilegales de combustible y buques cisterna, sobre 5.500 y 36.000 bidones ilegales de productos refinados¹⁹⁶. Ya en el primer cuatrimestre de 2013 detuvo 498 sospechosos e incautó 18 embarcaciones¹⁹⁷, meses después, en una ofensiva contra el crudo robado, la JTF destruyó 48 refinerías ilegales, el mismo destino tuvieron 40

¹⁹⁴ En esta línea, siguiendo a Murphy: “*Much of the stolen oil is transported in barges to ships, know as “depot ships”, waiting offshore and then sold to illegal oil traders (who in turn sell it in other parts of West Africa and on the international oil market)*”. MURPHY, *Small Boats, Weak State, Dirty Money*, p. 117

¹⁹⁵ De aquí en adelante se emplearán estas siglas en inglés que provienen de *Joint Task Force* (en español FTC).

¹⁹⁶ El Teniente Coronel (Tte. Cnel.) Onyema Nwachukwu coordinador de los medios de comunicación de la JTF en declaraciones a Irin News 2013 en el artículo titulado: “*Rising Niger Delta oil theft threatens security*”, Warri/Dakar, 4 June 2013. Disponible en: <http://www.irinnews.org> (último acceso 6 de septiembre de 2013).

¹⁹⁷ *Ibidem*.

embarcaciones de madera (conocidas como ‘*Cotonou boats*’) ¹⁹⁸ utilizadas por los ladrones de petróleo, cinco de ellos fueron sorprendidos *in fraganti*. Aunque rara vez los juicios y condenas de los delincuentes (*bunkerers*) que han sido detenidos resultan ser eficaces ¹⁹⁹.

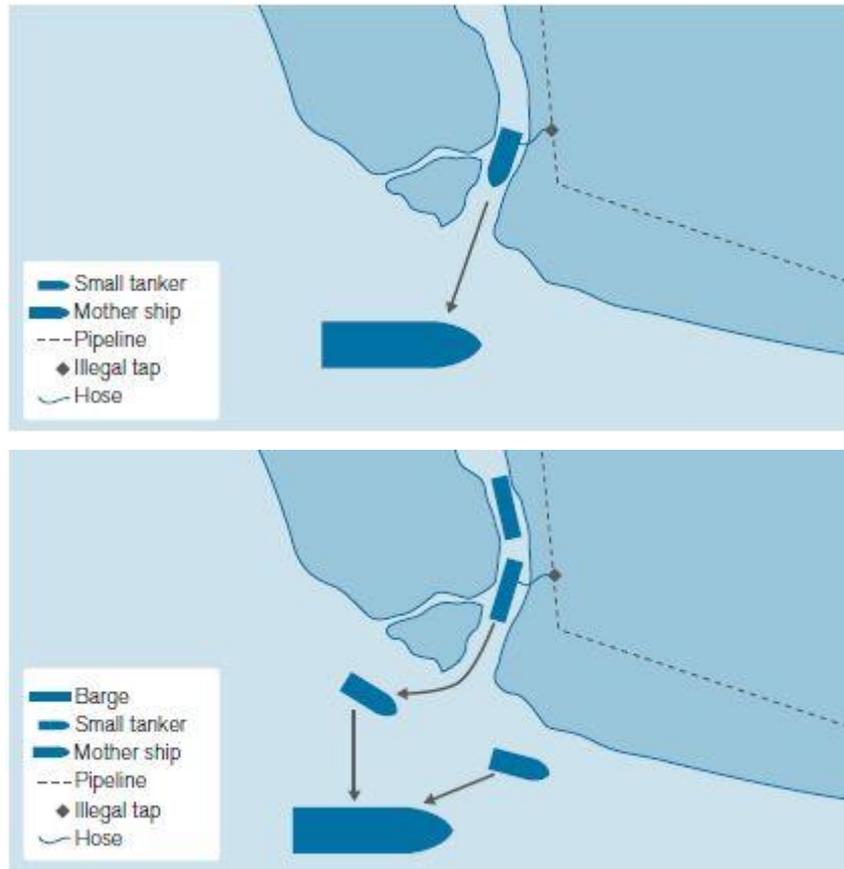


Figura 3.6 Robo de crudo o derivados mediante perforación en oleoducto y trasbordo a mercantes

Esta actividad delictiva proporciona enormes fondos para la compra de armas aunque también supone una ayuda económica para el desarrollo local. Se ha asociado con políticos y sus líderes, funcionarios gubernamentales estatales y casas de gobierno. La nueva formación de las milicias ha llevado a cabo operaciones al más alto nivel atacando formaciones militares e instalaciones de grandes petroleras tanto en tierra como en la mar. El robo de petróleo también se extiende a la piratería ²⁰⁰. Los piratas se utilizan para proteger y guiar operaciones en el laberinto de ríos y pantanos ²⁰¹.

¹⁹⁸ La *Pulo Shield Operation* llevada a cabo durante los días 10 y 23 de agosto de 2013 por las *Special Security Forces*. Sobre este asunto, ver Y.S. OYADONGHA, *Vanguard News* [en línea]. Disponible en: <http://www.vanguardngr.com> (último acceso 6 de septiembre de 2013).

¹⁹⁹ IKELEGBE, art. cit., p. 224.

²⁰⁰ En este sentido, según Raidt y Smith “*Indeed, cash, drugs, and weapons have all been traded in exchange for the illegal oil derived from piracy, thus linking these activities to wider patterns of organized crime*”. RAIDT y SMITH, cit., p. 24.

²⁰¹ *Ibid.*, p. 228.

La transformación hacia una nueva milicia criminalizada y oportunista se debe a *bunkerers*, empresas petroleras transnacionales (*Transnational Oil Companies: TNOCs*), políticos y funcionarios del Estado debido a los enormes beneficios que aporta el *bunkering*. Los nuevos integrantes de las milicias que fueron apareciendo, en su mayoría oportunistas impulsados por intereses egoístas, entraron en el grupo e incentivaron conductas piráticas, criminales y oportunistas²⁰².

También existe connivencia dentro de las agencias de seguridad. Estos sindicatos están involucrados en un *bunkering* sofisticado a un nivel comercial de gran escala. Además, los *bunkeres* a este nivel son pequeños empresarios y algunos lideran grupos de culto y milicias.

El flujo de armas fortalece a comunidades y milicias lo que propicia celeridad en la elaboración de conflictos violentos. Las organizaciones para robar petróleo alientan los conflictos entre los diferentes grupos a través de prácticas poco éticas. El robo de petróleo también se extiende a la piratería. Los piratas son utilizados para proteger y guiar operaciones en el laberinto de ríos (véanse las *figuras 3.6-3.8*) y pantanos²⁰³. A menudo, bandas de piratas y grupos insurgentes atacan petroleros y plataformas petrolíferas *offshore* con el objetivo de robar combustible²⁰⁴.

Las intensas luchas, entre los sindicatos del *bunkering* y sus bandas armadas, por el control y distribución del negocio junto a los beneficios que genera, acentúan la violencia y enaltece el valor para la lucha.

Esta práctica no solo garantiza que las milicias puedan contar con las herramientas necesarias para participar en actos de piratería sino que también adquieran la experiencia necesaria para operar en el ámbito marítimo, además de asegurarse fondos que podrían utilizar para ampliar sus operaciones.²⁰⁵ Cabe destacar que no siempre la participación de la milicia en el robo de petróleo se reduce meramente a una persecución lucrativa sino que es una opción más para sostener y financiar las acciones de los milicianos²⁰⁶ cuyos sentimientos reivindicativos afloran. A finotán y Ojakorotu entienden que tanto el *bunkering* como el vandalismo en los oleoductos y sus imperativos locales de contrabando de armas, la creación

²⁰² Siguiendo a Ikelegbe: "...arising from the immense resources from oil bunkering and bunkerers, TNOCs, politicians and state officials, the militia formation became largely criminalized and opportunistic, as all kinds of new entrants, largely opportunistic and driven by selfish interests came into the fold, raising piracy, criminality and opportunistic behavior to high levels". IKELEGBE, Augustine, *Oil, Resource Conflicts and the Post Conflict Transition in the Niger Delta Region: Beyond the Amnesty*, Benin City, Centre for Population and Environmental Development (CPED), 2010, Monograph Series, n.º 3, p. 37. ISBN 978-978-8400-76-9. Disponible en: <http://www.cpedngonline.org> (último acceso 28 de enero de 2013).

²⁰³ IKELEGBE, *op. cit.*, p. 228.

²⁰⁴ NODLAND, "Guns, Oil, and 'Cake'", p. 100. Cfr. WHITMAN y SAUREZ, *op. cit.*, p. 27.

²⁰⁵ PRINSLOO, *op. cit.*, p. 55.

²⁰⁶ WATTS, *op. cit.*, p. 23.

de bandas de culto y la militancia son mecanismos de defensa. Muchos jóvenes se enfrentan a la cruda realidad del desempleo en sus países de origen, incluso después de recibir formación en el extranjero. Parece que la única alternativa es robar y vender los recursos disponibles, directamente de los oleoductos si fuese necesario²⁰⁷.

Existe cierta desconfianza de que funcionarios y empleados de compañías petroleras pudiesen estar implicados en el latrocinio del crudo, pues si al referirse al *bunkering* a gran escala, es necesario disponer del conocimiento de embarque (el cual se falsifica) en aquellos buques que transporten carga robada, así como el refrendo de altos funcionarios gubernamentales que otorgan contratos de concesión por extracción de petróleo²⁰⁸; además, su transbordo requiere de la colaboración del personal de la compañía petrolera. También el transvase y refinado del crudo requieren de técnica profesional y equipos sofisticados que por lo general solo las élites (habitualmente funcionarios del gobierno) poseen la capacidad para suministrarlo, asimismo las conexiones políticas permiten que tales actividades pasen desapercibidas. De igual modo, estas élites corruptas suministran milicias armadas y embarcaciones necesarias para la extracción y transporte del combustible robado, que luego se vende en el mercado negro²⁰⁹. Algunos dirigentes y funcionarios de alto rango tienen incentivos para mantener tal situación dada su significativa inversión personal en las finanzas del *bunkering*.

La misión de evaluación enviada a Benín por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en relación al problema de la piratería en el Golfo de Guinea, declara en el punto nueve de su informe la escasa probabilidad que “*el combustible hurtado, que luego reaparece en el mercado negro en los principales puertos del Golfo de Guinea, sea robado y distribuido sin la complicidad de los funcionarios portuarios*”.

El aumento de la piratería en el Delta del Níger puede atribuirse en gran medida a funcionarios corruptos implicados en *bunkering*²¹⁰. Milicias y miembros de la comunidad no poseen los medios necesarios como barcos, gabarras, vehículos y armamento pesado. Es aquí donde la corruptela elitista puede reunir la logística con la intención de sustentar el negocio, también posee las conexiones necesarias con el gobierno y ejército para poder llevar a cabo la tarea²¹¹. Por otro lado, la corrupción administrativa le proporciona a los piratas protección política, generándose un escenario favorable para que el delito prospere, a cambio los

²⁰⁷ AFINOTAN y OJAKOROTU, *op. cit.*, p. 195.

²⁰⁸ RAIDT y SMITH, *cit.*, p. 24.

²⁰⁹ IKELEGBE, *art. cit.*, p. 226.

²¹⁰ PRINSLOO, *loc. cit.*

²¹¹ IKELEGBE, *loc. cit.*

funcionarios políticos acceden al mercado ilegal de dividendos²¹². En este escenario de inmoralidad el problema adquiere gran complejidad y su solución resulta tremendamente compleja. En 2012, este mercado negro llegó a calificarse como fuera de control, sugiriéndose que algunas de las operaciones aparentaban tener el apoyo de países extranjeros²¹³.

Por lo tanto, se puede decir que dentro de la criminalidad desplegada por las milicias, la piratería y el robo a mano armada es un recurso más como pueden serlo también el secuestro, la extorsión, el vandalismo y los asaltos a bancos²¹⁴. De la misma forma que involucrarse en actos de violencia electoral e intimidación política, puede generarse un “salario”. Estas actividades serán tratadas a continuación de manera algo más amplia dentro de otra causa de gran importancia como lo es la corrupción generalizada que permanece enquistada en muchos países del Golfo de Guinea y sobretodo en Nigeria con sus estados del sur como alumnos aventajados en la materia.

3.3.2.3 Causas propias de “Estados débiles”

La debilidad del estado y la infiltración de organizaciones criminales crea un fértil campo para la piratería²¹⁵. La mayoría de los observadores clasifican a Nigeria como Estado débil (*weak state*)²¹⁶. Sin embargo, el nivel de corrupción y la voluntad del partido gobernante, el Partido Democrático Popular (PDP)²¹⁷, de manipular las elecciones a su favor²¹⁸, sigue nutriendo la inestabilidad y el resentimiento hasta el punto que algunos sugieren que podría convertirse en un Estado fallido (*failed state*)²¹⁹.

Corrupción

La corrupción es síntoma evidente de un estado debilitado, aunque en el caso nigeriano nunca ha dejado de ser importante y se puede percibir desde el inicio del protectorado británico hasta la actualidad. Se manifiesta, pues, una causa tradicional, ya que en numerosas etapas de la historia en que la piratería ha florecido, siempre ha contado con el apoyo de diversos cargos

²¹² En este sentido, véase WHITMAN y SAUREZ, *op. cit.*, p. 28.

²¹³ MURPHY, “Petro-piracy”, p. 77.

²¹⁴ IBABA e IKELEGBE, “Militias, pirates and oil in the Niger Delta”, p. 230.

²¹⁵ Stefan MAIR, “Synopsis”, en Stefan MAIR (ed.), *Piracy and Maritime Security. Regional characteristics and political, military, legal and economic implications*, Berlin, German Institute for International and Security Affairs, 2011, SWP Research Paper, n.º 3, p. 7, ISSN 1863-1053. Disponible en: <https://www.files.ethz.chf> (último acceso 29 de enero de 2013).

²¹⁶ R.I. ROTBERG, “Nigeria: Elections and Continuing Challenges”, *Council on Foreign Relations*, 2002, n.º 27. En esta línea, ver IKELEGBE, art. cit., p. 230.

²¹⁷ De aquí en adelante se emplearán sus siglas aglosajonas que provienen de *People’s Democratic Party*.

²¹⁸ R. EBERLEIN, “On the road to the state's perdition? Authority and sovereignty in the Niger Delta, Nigeria”. *The Journal of Modern African Studies*, 2006, p. 584.

²¹⁹ MURPHY, “The Troubled Waters of Africa”.

del entramado gubernamental y escalafón militar. Se tiene constancia de una infinidad de casos en que las autoridades de diversos estados han prosperado con la piratería. En la década de los setenta la corrupción en el país contempla un incremento debido a la producción de las reservas de crudo²²⁰.

El legado de la colonización más resistente al paso del tiempo es la corrupción, que unida a las grandes ganancias que trajo consigo la industria extractiva petrolera provocó falta de voluntad desde la élite política para abordar las reclamaciones de la población, especialmente en los ricos estados petroleros del Delta del Níger²²¹.

El escenario político nigeriano se encuentra dominado por elites corruptas, codiciosas y desesperadas que no se detendrán ante nada en su búsqueda por adquirir el poder político. La **corrupción institucionalizada** instaurada por las elites gobernantes²²², persiste y se perpetúa en Nigeria. La disputa por el poder político para conseguir acceder a los fondos públicos procurando el lucro personal es una conducta que germina en la época colonial y florece tras la independencia.

El que fuera máximo responsable para asuntos de anticorrupción en el país, declaró: “*más de 380 billones de dólares han sido robados o simplemente se han desperdiciado por los sucesivos gobiernos desde 1960 (...) a menos que el problema de la corrupción se enfrente directamente, Nigeria no puede llegar a buen puerto, debido a la codicia del poder y sus élites políticas*”²²³.

Prinsloo concreta y asegura que los ataques de piratas en el Delta se incrementan después de la dictadura militar cuando el país retorna a un gobierno civil en 1999, tal aumento de actividad pirática la atribuye en gran medida a políticos corruptos que emplean milicias durante sus campañas electorales para intimidar a sus oponentes. Una vez los comicios concluyen las milicias ya no son necesarias, así pues libres del yugo patronal permanecen armadas y con capacidad para emprender otras empresas ilegales, tales como *bunkering*, el secuestro extorsivo y piratería abasteciendo sus necesidades financieras²²⁴.

²²⁰ MURPHY, “Petro-piracy”, p. 69.

²²¹ PRINSLOO, *op. cit.*, p. 76. Esta visión es compartida por Jamie Charlebois que además señala específicamente tal falta de voluntad política en el PDP. Ver CHARLEBOIS, *op. cit.*, p. 27.

²²² COURSON, *MEND*, *loc. cit.*

²²³ Entrevista concedida por Mallam Nuhu Ribadu -Jefe de la Economic and Financial Crimes Commission (EFCC)- a la BBC. Ver “Nigerian leaders 'stole' \$380bn”, *BBC* [en línea], October 20, 2006. Disponible en: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/6069230.stm> (último acceso 7 de junio de 2013).

²²⁴ PRINSLOO, *op. cit.*, p. 55.

Dos versiones, sobre un mismo caso de sustento por parte de políticos a paramilitares, pueden contemplarse en sendas entrevistas²²⁵; una al gobernador del estado de Rivers, el cual desmiente las acusaciones referentes al apoyo que su gobierno ha dado a Asari Alhaji Dokubo (quién se reconoce a sí mismo como *oil bunker*) del NDPVF y Tom Polo del NDV, mientras que en la otra, dichos líderes aseguran que siempre fueron apoyados por el gobierno estadual.

Dokubo y sus seguidores intimidaron al pueblo para que aceptasen el fraude electoral a gran escala de 2003, y por ello fueron recompensados con el control de las rutas de *bunkering*²²⁶.

La mayoría de las personas a lo largo y ancho de Nigeria han considerado los sucesivos gobiernos nacionales como corruptos, pero es la región del Delta la que de hecho ha sufragado tal corrupción y por ello grupos militantes han surgido para tomar por la fuerza lo que consideran legítimamente suyo²²⁷.

La corrupción gubernamental además de generar resentimiento, el cual se muestra un factor clave en el surgimiento de la piratería en la zona, también ha ayudado y facilitado tal actividad por otros motivos²²⁸.

Cuando representantes en los más altos niveles del gobierno responsables de aplicar la ley están mal pagados pueden verse tentados a entrar en negocios con delincuentes o hacer la vista gorda sobre las actividades de éstos²²⁹. A niveles inferiores la corrupción es generalizada, diversas ramas del estado como: agentes de policía, guardias de seguridad, miembros del ejército, políticos locales y funcionarios portuarios. Todos ellos juegan un papel directo en la piratería, los primeros dejan sobornarse más que contribuir a que se respete la ley. Aquellos que son contratados para proteger buques y terminales petroleras, como pueden ser vigilantes y militares, curiosamente desaparecen justo cuando un ataque pirata tiene lugar o no logran responder de manera contundente. De igual modo las autoridades portuarias aceptan bienes robados como parte de los beneficios. Por su parte los políticos se aseguran que las personas adecuadas sean sobornadas y miren para otro lado. Obtener pruebas de corrupción es difícil, de la misma forma que cuantificarla, pero es comúnmente aceptada por los expertos que los piratas más organizados, tales como los que operan en y alrededor del delta del Níger, disfrutan de la protección de los empleados públicos corruptos²³⁰.

²²⁵ Human Rights Watch, entrevistas con: el gobernador del estado de Rivers y con Asari Dukobo junto a Ateke Tom, el uno de diciembre y el veintiuno de noviembre respectivamente. Port Harcourt 2004

²²⁶ HRW, "Violence in Nigeria's Oil Rich Rivers State in 2004", *passim*.

²²⁷ MURPHY, "The Troubled Waters of Africa"

²²⁸ CHARLEBOIS, *op. cit.*, p. 28.

²²⁹ CHALK, *The Maritime Dimension of International Security*, p. 13.

²³⁰ MURPHY, art. cit.

Es poco probable que el enorme mercado negro tocante al *bunkering*, en los principales puertos del golfo donde reaparece el combustible sustraído, pudiese funcionar sin la complicidad de los funcionarios portuarios. La corrupción es una posibilidad reconocida por el funcionario beninés referentes a sus homólogos en el puerto de Cotonú y añaden que “*los ataques podrían ocurrir sin la complicidad de los nacionales de Benín que realizan operaciones en tierra*”²³¹.

Cabe resaltar un factor más que promueve un entorno político permisivo y se debe a que las ganancias obtenidas permanecen en Nigeria, aunque se trata de dinero negro se inyecta moneda dentro de la economía nigeriana. Por lo tanto, el gobierno tiene poco incentivo para detener la actividad, de lo contrario, tendrían que hacer frente a las demandas económicas y políticas de las personas en el Delta²³².

Un buen ejemplo de la corrupción existente, en este caso en filas de la marina de guerra nigeriana, fue la desaparición de de los petroleros *MV African Pride* y *MV Jimoh* con una carga de 30.000 barriles de crudo, mientras permanecían bajo vigilancia de la propia armada nigeriana y estaban pendientes de una investigación pues se sospechaba que su carga procediese del contrabando de crudo robado²³³.

El éxito proviene, a veces por mérito propio, otras veces por el apoyo de integrantes corruptos de la compañía, así como de agentes de las fuerzas de seguridad. Son numerosos los casos en que el personal de alto rango de la Marina de Nigeria ha coludido con los delincuentes²³⁴.

No solo se halla corrupción en diversos estamentos gubernamentales, también en el sector privado. Algunos de los miembros de organizaciones sindicales como NITOA (*Nigerian Trawler Owners Association*), que atesoran bastante influencia en la industria petrolera, se involucran en los ataques facilitando información a los piratas.

Alta criminalidad

Interlocutores nacionales e internacionales, en el *Informe de la misión de evaluación de las Naciones Unidas acerca de la cuestión de la piratería en el Golfo de Guinea*, opinan que las organizaciones delictivas que operan desde países próximos a Benín están detrás de muchos de

²³¹ UNSC, S/2012/45, *Report of the United Nations assessment mission on piracy in the Gulf of Guinea (7 to 24 November 2011)*, New York, UN, párr. 9.

²³² DUNN, *Oil Pirates of the Niger Delta*, p. 38.

²³³ Milan VESELY, “The vanishing oil tankers: When it comes to scams, believe the unbelievable”, *African Business* [en línea], 1 November, 2004. Disponible en: <http://www.thefreelibrary.com> (último acceso 19 de septiembre de 2013).

²³⁴ BRS, “Niger Delta”, cit., p. 8.

los ataques piratas, y afirman que la represión ejercida por la administración federal nigeriana, contra la piratería además del *bunkering* frente a su litoral, ha trasladado la actividad criminal a las aguas de Benín²³⁵.

La proliferación de **grupos criminales** nigerianos puede advertirse por la presencia en unos sesenta países, de actividades que van desde fraudes financieros al tráfico ilícito, mostrando cómo las redes flexibles²³⁶ (*fluid network*) pueden operar en varias jurisdicciones²³⁷.

Los grupos armados pronto olvidaron su objetivo de promover la justicia social y optaron por enriquecerse a través de la actividad criminal. En poco tiempo se sumaron a estas actividades ilícitas foráneos poderosos. El lucrativo tráfico de drogas centrado en Port Harcourt, la principal ciudad en el estado de Rivers, es eclipsado en magnitud por el *bunkering* que ofrece enormes beneficios, pero llevado a niveles de violencia sin precedentes y con una afluencia de armamento sofisticado²³⁸.

Las administraciones de Nigeria y Camerún han sido incapaces de establecer la gobernabilidad en el Delta y la península de Bakassi respectivamente. Ninguno de los gobiernos puede proporcionar con regularidad una presencia policial a escala local. Sin embargo, cada uno ha podido apostar un número reducido de fuerzas militares e incluso han sido capaces de llevar a cabo incursiones y ataques sobre las fuerzas rebeldes y capturar insurrectos. Dichas operaciones no han establecido gobernabilidad, además han sido temporales, arbitrarias y carentes de legitimidad local²³⁹.

Para mayor dificultad, ambos países tienen en litigio reivindicaciones territoriales y no cooperan en la vigilancia de la frontera o la persecución implacable de los criminales y piratas que se aprovechan de la situación, de la misma manera que hacen los rebeldes. De hecho, existen refugios en el litoral del Delta.

Otros inconvenientes entorpecen los intentos de frenar la piratería en el ámbito marítimo. Como puede ser la falta de atrevimiento de muchos miembros de las fuerzas militares para servir en el Delta del Níger debido a los altos niveles de violencia y las muertes de soldados y policías en la zona²⁴⁰. También, la ausencia de recursos financieros y voluntad política

²³⁵ UNSC, S/2012/45, cit., párr. 10, p. 4.

²³⁶ Acerca de esta traducción, véase, ONU, Asamblea General A/59/565 (2004), “Un mundo más seguro: la responsabilidad que compartimos”, *Informe del Grupo de alto nivel sobre las amenazas, los desafíos y el cambio*, p. 55. Seguimiento de los resultados de la Cumbre del Milenio, Quincuagésimo noveno período de sesiones, Tema 55 del programa,

²³⁷ S. PATRICK, *Weak Links: Fragile States, Global Threats, and International Security*, New York. Oxford University Press, 2011. p. 138. Cit. por R.S. KEEFE, *The Geography of Badness: Mapping the Hubs of the Illicit Global Economy*, 2010

²³⁸ ASUNI, art. cit., p. 6.

²³⁹ WHITENECK, *op. cit.*, p. 34.

²⁴⁰ NODLAND, “Guns, Oil, and ‘Cake’”, p. 196.

obstaculizan los esfuerzos de la lucha contra la piratería. Equipos sofisticados de radares y comunicaciones, así como una vigilancia aérea adecuada, son necesarios para desempeñar operaciones anti-piratería eficaces²⁴¹.



Figura 3.7 Vista de satélite de la península de Bakassi. Fuente: NASA World Wind screenshot (<https://es.wikipedia.org/wiki/Archivo:Bakassi.jpg>)

Aunque las cifras varían, las fuerzas navales nigerianas solo tienen un pequeño número de buques de guerra mal equipados, así como una capacidad limitada en aviación. A toda esta carencia se suma falta de mantenimiento en la mayor parte de su equipo²⁴². Lo mismo puede ser prescrito en gran medida para la seguridad terrestre²⁴³.

Seguridad ineficaz

Ninguno de los países de la región tiene la capacidad necesaria para hacer frente por sí solo al problema de la inseguridad marítima, teniendo en cuenta que muchos de los ataques de los piratas se producen fuera de las aguas territoriales nacionales y dentro de las zonas económicas

²⁴¹ DUNN, art. Cit., p. 35.

²⁴² NODLAND, art. cit., p. 201.

²⁴³ Raymond GILPIN, "Enhancing Maritime Security in the Gulf of Guinea", *Strategic Insights*, 2007, 6(1), p. 5. Disponible en: <http://calhoun.nps.edu> (último acceso 1 de mayo de 2013).

exclusivas²⁴⁴. Por ejemplo, en el caso de Benín se carece de capacidad para disuadir de forma contundente o incluso perseguir a los atacantes²⁴⁵.

Nigeria es un ejemplo de país en el que la seguridad está poco financiada y la existente es inadecuada, a pesar de su riqueza en recursos naturales se invierte poco en ella. Muchas de las milicias en el Delta del Níger rivalizan con la fuerza de los militares nigerianos. En 2006 el presupuesto militar de Nigeria constituía solo el 1% de su PIB. El resultado es que los militares a menudo carecen de los equipos necesarios para combatir adecuadamente a los insurgentes²⁴⁶

Llevar a cabo la aplicación de la ley marítima requiere un coste considerable para cualquier Estado: Armadas, guardia costera y policía deben ostentar una capacidad disuasoria y represiva adecuada, por ello es necesario una tecnología y preparación apropiadas (barcos equipados con radar, equipo de comunicaciones y tripulados por hombres de confianza con habilidades para ser buenos marinos, etc...). Para que los navíos sean eficaces en operaciones de patrullaje contra la piratería requieren mando en tierra, así como el control y la capacidad de la vigilancia aérea marítima.

El país carece de una guardia costera eficaz y el inmenso número de rutas de transporte fluvial está insuficientemente vigilado. El CSIS afirma en un informe de 2005, según los expertos navales de Estados Unidos, que la marina de guerra nigeriana carece del equipo de vigilancia y capacitación para detectar robos de petróleo, interceptar a los delincuentes, seguir a los buques, y mantener la seguridad en sus puertos. Dichos expertos estiman que disponer de una capacidad tal que pudiese neutralizar las maniobras criminales conllevaría una inversión que rondaría los 100 \$ millones, si bien es cierto que se conseguiría frenar pérdidas de por lo menos 10.000 veces el valor invertido²⁴⁷.

Además, la velocidad de disponibilidad operacional de la marina de guerra nigeriana es baja. A pesar de recibir la propuesta de cuatro balizas de los guardacostas estadounidenses y también de adquirir 17 *Defender class response boats* en 2007, con intención de aumentar la protección en el Delta, los intentos del gabinete nigeriano de cara a mejorar este aspecto han tenido poco éxito pues: “*la armada no está debidamente entrenada para utilizar estas embarcaciones (...) permanecen inactivos en el Delta*”²⁴⁸. Tampoco ayuda el conflicto religioso

²⁴⁴ UNSC, S/2012/45, cit., párr. 34.

²⁴⁵ *Ibid.*, párr. 9.

²⁴⁶ Library of Congress. 2008. Country Profile: Nigeria, p. 21

²⁴⁷ David L. GOLDWYN y J. Stephen MORRISON, “A Strategic U.S. Approach to Governance and Security in the Gulf of Guinea”, *Report by the Center for Strategic and International Studies (CSIS), Task Force on Gulf of Guinea Security*, Washington D.C., CSIS, 2005, p. 23.

²⁴⁸ Theresa Whalen, the U.S. Deputy Assistant Secretary of Defense en “U.S. Partners with Nigeria on Security for Oil-Rich Delta Region.”, US Department of state. Blaze News. Disponible en: <http://newsblaze.com/story/20070315155702sop.nb/topstory.html> (último acceso 19 septiembre de 2012).

en la región norte de Nigeria pues ha dividido la atención, así como la limitación de los recursos de las fuerzas militares.

La capacidad tanto a nivel nacional como regional además de ser diferente de un lugar a otro, en general era escasa. Aunque miembros de la CEEAC, en los últimos tres años, desarrollaron y desplegaron una estructura colectiva relativamente amplia contra la piratería, aún se mantiene limitado por alcance y eficacia, sin cubrir toda la región del Golfo de Guinea²⁴⁹.

Debilidad tanto legal como jurisdiccional

La mayor desmotivación para lidiar con milicias y piratas proviene de la falta de motivación política²⁵⁰. Benín necesita reformar su marco jurídico para no poseer limitación alguna en su derecho de combatir eficientemente el desafío pirático. Entre otras cuestiones la definición del delito de piratería se muestra disconforme con las nuevas formas que han adquirido los actos ilegales y violentos en la mar, además de incoherente con arreglo a la definición de UNCLOS que dispone la jurisdicción universal (respecto a la detención y el enjuiciamiento de los piratas) y que no se incorpora en el Código Marítimo de Benín²⁵¹, por consiguiente se presenta otra debilidad en la jurisdicción de este país ya que los actos de piratería perpetrados en alta mar se limitarían a los cometidos por sus ciudadanos o a bordo de los buques que enarbolan su pabellón.

3.3.2.4 Degradación del entorno natural

Debido al subdesarrollo en el Delta del Níger, la mayoría de los habitantes recurren a la pesca o agricultura como manera de sobrevivir obteniendo de esos trabajos y formas de vida los recursos básicos de subsistencia. A pesar de su importancia para muchos habitantes de la zona, tales tareas han sido marginadas en la región por una gestión económica enfocada a obtener grandes beneficios de los yacimientos de petróleo y gas. La riqueza energética se considera primordial y preferente a la hora de tomar decisiones económicas, aunque estas se encuentran influenciadas enormemente por los intereses empresariales de las multinacionales petroleras. Sirva de ejemplo la construcción de una red de oleoductos que atraviesan grandes extensiones denegando el acceso a tierras de cultivo locales²⁵². La pesca no ha obtenido un trato mejor, sector que se tratará en el siguiente epígrafe.

²⁴⁹ A pesar de la determinación y decisión de los países de la región para plantar cara a la creciente amenaza, según manifestó la misión de la UN, cit., párr. 63, p. 19.

²⁵⁰ IMB Director, Pottengal Mukundan en *International Maritime Bureau*. 2009. *IMB Reports Surge in Violent Attacks on Vessels off Nigeria*.

²⁵¹ UNSC, S/2012/45, *Report of the United Nations assessment mission on piracy in the Gulf of Guinea (7 to 24 November 2011)*, párr. 14.

²⁵² COURSON, *MEND*, p. 9.

Conexiones de miles de kilómetros de oleoductos atraviesan los manglares del Delta, interrumpido por columnas de gas en combustión (proceso mediante el cual se quema el exceso de gas de los pozos), lo que constituye otro daño adicional contra el medio natural que a menudo provoca la aparición de lluvia ácida, que a su vez destruye el suelo fértil, así como problemas respiratorios especialmente entre los niños²⁵³. Hay varias formas en que la industria de extracción de petróleo contribuye a la degradación del medio ambiente en el Delta. La degradación ambiental comienza con la exploración de petróleo, cuando se utilizan mecanismos explosivos, así como, productos químicos perjudiciales para el medio ambiente. Además, el transporte del petróleo ya extraído conduce a frecuentes vertidos debido a una infraestructura antigua y mal mantenida o que ha sido sabotada²⁵⁴. Grandes cantidades de crudo son derramadas en pantanos, manglares, ríos y afluentes, donde los habitantes autóctonos se ven obligados a migrar para vivir de la pesca y agricultura que generalmente conforman el sustento de su dieta²⁵⁵.

Algunos piratas aseguran estar luchando por una distribución más justa de la inmensa riqueza petrolera de Nigeria, y como protesta contra los daños causados por la producción de petróleo en el Delta²⁵⁶. De la misma forma, la degradación ambiental es una de las cuestiones que se denuncian en las reclamaciones básicas de grupos paramilitares, como por ejemplo el MEND. Los habitantes del Delta obtienen pocas indemnizaciones a pesar de que el sustento para su alimentación fue arruinado. De esta manera se localiza un escenario en que no solo las milicias utilizan la piratería y los secuestros para exigir un rescate –bien como herramientas políticas para promover su ideología, bien por pura ambición, o por compendio de ambas–. Cada vez más, pescadores y agricultores recurren a la piratería como fuente de financiación, debido a la destrucción de sus formas de vida originada por una extracción petrolera irresponsable y un estado corrupto cómplice de los continuos vertidos de crudo que han desembocado en **desastre medioambiental**²⁵⁷.

²⁵³ PRINSLOO, *op. cit.*, p. 6.

²⁵⁴ COURSON, *loc. cit.* En esta línea, BERGEN RISK SOLUTIONS, “Niger Delta”, *Maritime Security Quarterly Review*, July 2007, 1(1), p. 5.

²⁵⁵ AFINOTAN y OJAKOROTU, *art. cit.*, p. 194. Algunas de las actividades, en que los habitantes del Delta se benefician del lugar, son recolecta de hierbas medicinales, corteza, pescado, camarón, cangrejos y almejas, así como madera para energía y vivienda. *Ibid.*

²⁵⁶ WHITMAN, y SAUREZ, *op. cit.*, p. 54.

²⁵⁷ En 2006, WWF (*World Wildlife Fund*) denunció que más de 1,5 millones de toneladas de combustible se había vertido en el Delta durante más de medio siglo de explotación petrolera, el equivalente a un desastre de la magnitud del *Exxon Valdez* cada año. El derrame de petróleo del *Exxon Valdez* ocurrió en Alaska el 24 de marzo de 1989, cuando un buque petrolero derramó aproximadamente 500.000 barriles (80.000 m³) de petróleo crudo en Prince William Sound. En esta línea, véanse, entre otros, J. GHAZVINIAN, “Untapped: The Scramble for Africa’s Oil”, Orlando (US), Harcourt Books, 2007, p. 19, NODLAND, *art. cit.*, [del original: “*Studies have shown that the quantity of oil spilled over 50 years was a least 9-13 million barrels, which is equivalent to 50 Exxon Valdez spills*”],



Figura 3.8 Destastre ambiental en el delta del Níger. Fuente: Pius Utomi Ekpei (AFP) (<https://actualidad.rt.com>)

La contaminación alcanza tales proporciones que la región del Delta del Níger se incluye entre los cinco ecosistemas más duramente dañados por el petróleo en el mundo²⁵⁸. Como se ha descrito inicialmente, en el primer epígrafe del presente capítulo, el Delta se compone de un delicado ecosistema formado por bosques en terrenos pantanosos de agua dulce, de manglares, tropicales de tierras bajas, y en pantanos salobres²⁵⁹; junto a humedales, ríos y estuarios constituyen una naturaleza privilegiada, aunque permanecen en constante riesgo por daños que pudiesen provenir de vertidos o accidentes. Sobre este asunto, existe una acalorada discusión acerca del origen de los derrames entre las compañías petroleras y los grupos ambientalistas y de derechos humanos. Una parte señala al robo de petróleo, la otra al mantenimiento y envejecimiento de la infraestructura y/o fallas operacionales²⁶⁰.

KADAFA, art. cit., p. 38. También el *Prestige* se empleó como criterio comparativo: “La mayor petrolera que opera en Nigeria, Shell, ha derramado en los últimos 50 años en el país un millón y medio de toneladas de petróleo, lo que supera en 20 veces la carga del mayor desastre ambiental de España, el *Prestige* (77.000 toneladas)”. Ver “Shell provoca en Nigeria un desastre ambiental 20 veces peor que el *Prestige*”, RT [en línea], 23 agosto, 2013. Disponible en: <https://actualidad.rt.com> (último acceso 19 de septiembre de 2013). Se estima que hasta 13 millones de barriles de petróleo se han derramado en el delta del Níger en las últimas cinco décadas.

²⁵⁸ KADAFA, art. cit., p. 38. Sobre una cifra más reciente, véase Tunde O.T. IMOBE y Tanshi IRORO, “Ecological Restoration of Oil Spill Sites in the Niger Delta, Nigeria”, *Journal of Sustainable Development in Africa*, 2009, 11(2), p. 55, ISSN 1520-5509. Disponible en: <https://www.researchgate.net> (último acceso 29 de abril de 2013).

²⁵⁹ IMOBE y IRORO, art. cit., p. 56. Del original: “freshwater swamp forest, mangrove forest, brackish swamp forest and lowland rainforests”.

²⁶⁰ U.S. EIA, “Country Analysis Brief: Nigeria”, *U.S. Energy Information*, 2015, p. 8. Disponible en: <https://www.eia.gov> (último acceso 27 febrero de 2015).

La degradación ambiental, como causa que puede propiciar la piratería, concedía en un principio cierta justificación (como en el caso somalí donde al principio la piratería emergía como una forma de reclamación) aunque posteriormente será aprovechada por oportunistas para satisfacer su ambición²⁶¹.

La escasez de tierra complica los asentamientos y fuerza a varias comunidades a trabar batalla por la regeneración de la tierra. Existe un delicado equilibrio entre los habitantes del Delta y su frágil ecosistema. Hay una firme convicción de que el ritmo de impacto medioambiental que sufre la región los llevará al desastre ecológico²⁶².

No solo la contaminación repercute decisivamente en el modo de vida de los pescadores que subsisten en la zona, también la UUI²⁶³. Con un valor estimado que supera los \$30 millones anuales correspondiente a capturas explotadas²⁶⁴, aquella pesca abusiva e ilícita entraña una tremenda adversidad para el sector artesanal el cual se hace con un 70% de la producción pesquera del país, constituyéndose en el segmento principal de la actividad. También es una fuente de sustento importante para las comunidades rurales a lo largo de toda la costa y extensos estuarios²⁶⁵, más de 600.000 familias se dedican a este sector pesquero²⁶⁶, razón por la cual ciertos pescadores consideran legítimo recurrir a la piratería debido a que las capturas ilegales continúan reduciendo sus pesquerías. La sobreexplotación resulta complicada de erradicar pues mantiene el respaldo de funcionarios corruptos del gobierno que tienen como práctica la venta de licencias para pescar, lo que agrava el problema²⁶⁷.

La pugna entre piratería y pesca de subsistencia se mantiene en aguas nigerianas, las denuncias de ataques varían a lo largo de la costa de los estados de Bakassi, Cross-Rivers y Akwa Ibom. El problema se agudiza por inferencia del conflicto sobre la península de Bakassi en la frontera con Camerún²⁶⁸ y a prácticas corruptas acerca de la concesión de licencias a pesqueros, lo que dio lugar a disputas dentro del sector.

²⁶¹ PRINSLOO, *op. cit.*, p. 56.

²⁶² UNDP 2006, *cit.*, p. 74.

²⁶³ De aquí en adelante se emplearán sus siglas inglesas que provienen de *Illegal, Unreported and Unregulated fishing*. Para referirse a esta actividad pesquera al margen de la legalidad.

²⁶⁴ A.E., FALAYE, "Illegal Unreported Unregulated (IUU) Fishing in West Africa (Nigeria & Ghana)". *Informe de un estudio elaborado para Marine Resources Assessment Group Ltd. (MRAG)*, Londres, 2008, p. 2. Aunque Paterson, estima que son más de \$ 350 millones anuales lo que el país dejaría de ingresar. Ver J.P. PATERSON, "Maritime Security in the Gulf of Guinea", 2007, *Joint Force Quarterly*, **45**(2), p. 30. Cit. por PRINSLOO, *op. cit.*, p. 57.

²⁶⁵ FALAYE, *cit.*, p. 9.

²⁶⁶ *Ibid.*, pp. 6-7.

²⁶⁷ PRINSLOO, *op. cit.*, pp. 56-57.

²⁶⁸ Bakassi está situada en el extremo oriental del golfo de Guinea. La combinación de dos corrientes marinas, una cálida (Corriente de Guinea) y una fría (Corriente de Benguela) crea una gran cantidad de vida marina, que es a la vez la principal fuente de ingresos de la mayoría de sus habitantes, pero el verdadero potencial y origen de disputa es por las reservas de crudo que puede albergar. La Corte Internacional de Justicia, basándose

Pesqueros procedentes de Japón, Corea, Italia, Grecia, Camerún y Togo pescando ilegalmente en aguas nigerianas han sido denunciados y no fueron disuadidos. Estas actividades ilegales siguen sin tener respuesta, debido a la falta de supervisión adecuada y de capacidad coercitiva. Como resultado, en parte a los factores antes mencionados, la demanda anual de pescado en Nigeria es de aproximadamente 1,5 y debido a que la producción no sobrepasa el valor de 0,4 se obtiene un déficit de 1,1 (cifras en millones de toneladas). Para suplir este desequilibrio el país importa pescado, así se constituye en el mayor importador de pescado congelado del mundo²⁶⁹.

Según la NITOA, los piratas han tenido éxito en “*desolar el sector de la pesca*”, como respuesta la mayoría de la flota ha permanecido amarrada en puerto durante el año 2008 en protesta por la dejadez del gobierno²⁷⁰. Los pesqueros de pabellón nigeriano aunque de armador extranjero son el propósito principal de los delincuentes²⁷¹.

Aunque la ilegalidad de las capturas sea un procedimiento habitual en la zona del Delta del Níger, parece un motivo de queja menos frecuente por parte de milicias y piratas locales²⁷².

Por lo tanto, confluyen diversos motivos que originan la piratería en África occidental, pero algunos expertos denuncian que la indignación y falta de oportunidades, como resultado de la pesca furtiva, favorecen el preocupante fenómeno del asalto en la mar²⁷³.

3.3.2.5 *Otros factores generales importantes en la zona*

Orografía favorable

Los ataques generalmente ocurren a lo largo de los ríos del Delta y próximos a la costa²⁷⁴. Los llamados “*puntos calientes*” surgen cuando los buques se ven limitados por la geografía y por la condición de obligado tránsito para navegar cerca de la costa, frecuentemente con máquina más reducida que en condiciones normales²⁷⁵.

Es necesario bombear petróleo y gas a las terminales que se disponen a lo largo de las desembocaduras de ríos navegables. Con este escenario buques tanque deben aproximarse a

principalmente en acuerdos anglo-germanos, sentenció en 2002 que el territorio es de soberanía camerunesa, obligando así a que Nigeria lo entregase a Camerún. Esto ocurrió finalmente el 14 de agosto de 2008 en presencia de una misión de la ONU. Ver “Bakassi”, *Wikipedia, la enciclopedia libre* [en línea], Fundación Wikimedia [actualizado 12 de junio de 2015]. Disponible en: <https://es.wikipedia.org/wiki/Bakassi> (último acceso 1 de agosto de 2015). Otro de los conflictos fronterizos involucra a Gabón y Guinea Ecuatorial.

²⁶⁹ FALAYE, cit., pp. 5-6.

²⁷⁰ En esta línea, véanse MURPHY, “The Troubled Waters of Africa” y RAIDT y SMITH, cit., p. 21.

²⁷¹ RI, “Nigeria: Review of 2010 and Outlook for 2011”, *Risk Intelligence*, 2011, 1-5, p. 2. Disponible en: <http://www.morehod.ru> (último acceso 7 de mayo de 2013).

²⁷² En esta línea PRINSLOO, *op. cit.*, p. 56.

²⁷³ RAIDT y SMITH, cit., p. 21.

²⁷⁴ PHAM, “West African Piracy”.

²⁷⁵ CHALK, *op. cit.*, p. 11.

tales terminales donde se procesa la materia prima. Es evidente por tanto que la navegación se realiza en condiciones restringidas por el propio entorno natural, los buques con máquina reducida son presas fáciles de piratas que usan los numerosos bosques de manglares a orillas de las desembocaduras de ríos navegables para realizar el ataque por sorpresa. Un ejemplo de la ubicación de algunas terminales que limitan la operación de diversos barcos son Bonny Inshore y Focados en los estados de River y Delta respectivamente.



Figura 3.9 Vista de satélite del litoral del estado de Bayelsa (delta del Níger). Fuente: NASA Space Shuttle Overflight, 19 November 2005 (<https://en.wikipedia.org/wiki/File:STS61C-42-72.jpg>)

También otros barcos que trabajan en el mismo escenario sufren de igual forma la posibilidad de ser víctimas de un ataque, por ejemplo, los de suministro y remolcadores que

operan en dichas aguas interiores para prestar servicios a los buques tanque, deberán navegar en dichas aguas restringidas formando parte del cómodo objetivo de los criminales marítimos.

Aunque más vulnerable es el pequeño tráfico mercante interior que mantiene los puertos de las ciudades del Delta, como Lagos (Tin Can Island), Warri, Port Harcourt y Calabar, entre otros, recorriendo los numerosos ríos entre sus puertos interiores²⁷⁶. Las corrientes y el desplazamiento de los bancos de cieno de los estuarios complican la navegación, lo que requiere reducir la velocidad con escaso margen para maniobrar. Condiciones tales que tornan a estos barcos en una presa fácil²⁷⁷.

Si bien es cierto, también se ha señalado que la costa de Nigeria (entre otras zonas, como el mar de Java, mar de la China meridional y Somalia) no cuenta con terrenos en la costa apropiados para la piratería tales como islas y bahías arboladas, donde en este caso puedan esconderse de la vigilancia marítima y aérea²⁷⁸.

Aceptación social

Cuando en el Delta aumenta cierto sentimiento de ilegitimidad sobre el Estado y a ello se une la ruptura del contrato social, se entrevé un incremento de milicias así como de piratas²⁷⁹. Por lo tanto, dado que las elecciones son casi siempre erróneas y el Estado ya no cumple sus tres funciones básicas con el pueblo del delta, –a saber: mantener la ley y el orden, facilitar el desarrollo y progreso social y promover la previsión social y condiciones de vida²⁸⁰–, quienes sondean representantes alternativos como poder legítimo. Numerosas milicias han asumido las funciones que se asocian generalmente con la administración de sus respectivas comunidades; la obtención de medicamentos para hospitales, el pago de personal médico y docente, el suministro de energía a través de generadores, la concesión de becas y pago de tasas escolares, el suministro de agua potable a los ciudadanos y la prestación de asistencia financiera a los empresarios²⁸¹.

Aunque, en general, puede que los lugareños no aprueben los altos niveles de violencia así como los métodos con los que operan tales milicias, las toleran y en muchos casos las apoyan.

²⁷⁶ “Ports in Nigeria” [en línea], *Maritime-Database.com*. Disponible en: <http://www.maritimedatabase.com> (último acceso 16 de octubre de 2013).

²⁷⁷ DUNN, *Oil Pirates of the Niger Delta*, p. 32.

²⁷⁸ Julio ALBERT FERRERO, “Piratería y Terrorismo Marítimo”, *XXVII Semana de estudios del mar*, 336-376, p. 349. Disponible en: <http://www.asesmar.org> (último acceso 2 de enero de 2016).

²⁷⁹ PRINSLOO, *op. cit.*, p. 57.

²⁸⁰ Ibaba Samuel IBABA, *The environment and sustainable development in the Niger Delta: The Bayelsa State experience*, (tesis doctoral [no publicada]), Port Harcourt, University of Port Harcourt, 2004. Cit. por IBABA e IKELEGBE, art. cit., n. 57, p. 241.

²⁸¹ IBABA e IKELEGBE, *op. cit.*, pp. 23-24. Cfr. IKELEGBE, “Oil, Resource Conflicts and the Post Conflict Transition in the Niger Delta Region”, p. 90.

Se reivindican como revolucionarios que luchan por la libertad política y económica del Delta del Níger, además de inyectar capital en las olvidadas comunidades permitiendo la estimulación de sus industrias locales y generándoles oportunidades de empleo. Es por ello que los lugareños ofrecen protección y proporcionan refugios a los paramilitares lejos de las fuerzas militares²⁸².

Aparte del apoyo de las comunidades locales, organizaciones como MEND también han sido capaces de atraer la atención internacional en defensa de sus objetivos contra el Estado y los MNOC. Lo han hecho a través del uso generalizado de Internet, así como la comunicación con los medios de comunicación internacionales mediante periodistas que son atendidos en sus propios campamentos del Delta. A pesar de que han ganado algo de simpatía por parte de los actores internacionales, algunas milicias se han vuelto famosas por las amenazas de destrucción de la industria petrolera en la zona²⁸³.

En las regiones más afectadas del Delta, la complicidad de sus habitantes con los piratas se puede sonsacar de las actividades que ciertos miembros de estas comunidades realizan como peristas del botín obtenido por el asalto a buques, otros sirven de logística para aparejamiento de sus embarcaciones y en definitiva como puertos también para el necesario descanso de las tripulaciones criminales²⁸⁴. Aunque, no solo sirven de apoyo a los criminales, en algunos pasan directamente a la acción.

En Nigeria la piratería no solo es aceptada por el marginado pueblo del Delta del Níger también gana adeptos de él. Entre los perfiles de futuros piratas se puede hallar a pescadores artesanales afectados económicamente por la contaminación del petróleo y la disminución de las pesquerías que optan por la actividad pirática como medio de ganarse la vida²⁸⁵. Muchos jóvenes descontentos son tentados por las organizaciones criminales²⁸⁶.

Las milicias y los piratas asumen funciones básicas del gobierno que en diferentes niveles son incapaces o reacios a cumplir. Se sienten obligados a proveer fondos para el desarrollo de la comunidad, práctica común entre militantes establecidos en comunidades Ijaw de los estados de Bayelsa y Rivers. Por consiguiente, algunas comunidades y poblaciones locales se identifican con los grupos de milicias, pues tales actividades cosechan respaldo. Además, no solo son vistos como benefactores también como alternativa de gobierno²⁸⁷. Por otro lado,

²⁸² ASUNI, art. cit., p. 12.

²⁸³ OBI, "Nigeria's Niger Delta", p. 122.

²⁸⁴ DUNN, *op. cit.*, p. 39.

²⁸⁵ HANSON, "MEND".

²⁸⁶ WHITENECK, *op. cit.*, pp. 41-42.

²⁸⁷ IBABA e IKELEGBE, *op. cit.*, p. 242.

piratas distribuyen dinero en el lugar con la intención de ganar apoyo popular²⁸⁸, y también emprenden capital dentro de la economía de la región²⁸⁹.

Los piratas requieren de cierta logística para ejecutar con éxito sus fechorías, necesitan de un lugar seguro para las mercancías u objetos capturados, descansar y hacer reparaciones si fuese el caso²⁹⁰. La respuesta que estos criminales recogen de las poblaciones paupérrimas en forma de apoyo y simpatía se debe a las inversiones que en ellas inyectan.

Junto con los funcionarios corruptos del gobierno y la protección de los habitantes del Delta del Níger, la piratería prospera debido a la incapacidad de las fuerzas armadas de Nigeria para luchar eficazmente contra la insurgencia, tanto en tierra como en la mar. Esta incapacidad, junto con los numerosos ríos, arroyos, pantanos y bosques ha permitido a las milicias llevar a cabo con éxito los ataques piratas en la región²⁹¹.

Incremento del tráfico marítimo

La importancia de Nigeria en el sector energético es notable²⁹². Dado que la mayoría de las reservas de petróleo y gas se encuentran en el Delta del Níger, el tráfico marítimo de la región es considerable, sobretodo en petroleros y gaseros, además de buques frigoríficos para abastecer al mayor importador de pescado congelado del mundo.

Debido a la que economía nigeriana es enormemente dependiente de los ingresos que recibe por la venta de sus recursos naturales y la administración del país no ha desarrollado las industrias locales, se ve obligada a importar la mayoría de productos. Esta situación asegura un alto nivel de comercio marítimo que se manifiesta en diferentes rutas marítimas con escalas de numerosos buques en los puertos nigerianos, lo que plantea no pocas oportunidades para los piratas²⁹³.

El aumento de interés en las reservas de petróleo nigerianas supone un plus en el incremento del tráfico mercante. Muchos países han comenzado a diversificar sus suministros de petróleo a fin de evitar grandes fluctuaciones en sus precios, debido también a la inestabilidad en los países productores de petróleo –más recientemente la “*primavera árabe*” de 2010/2011

²⁸⁸ RAIDT y SMITH, cit., p. 21.

²⁸⁹ DUNN, *op. cit.*, p. 39.

²⁹⁰ *Ibidem*.

²⁹¹ PRINSLOO, *op. cit.*, p. 58.

²⁹² Nigeria es el mayor productor de petróleo en África, posee las mayores reservas de gas natural del continente situándose entre los diez primeros exportadores mundiales de gas natural licuado (LNG). U.S. EIA, “Country Analysis Brief: Nigeria”, *U.S. Energy Information*, 2015, p. 1. Disponible en: <https://www.eia.gov> (último acceso 27 febrero de 2015). Además el país ocupa la doceava posición a nivel mundial entre los países productores de crudo. OPEC, “Tabla 3.7: World crude oil production by country” en *Annual Statistical Bulletin*, 2014, p. 29 [actualizado a 1 de enero 2014].

²⁹³ PRINSLOO, *op. cit.*, p. 59.

en el Medio Oriente y África del Norte—. También en las importaciones energéticas se pretende disminuir que haya tanta dependencia de una sola región, como el caso de EE. UU.²⁹⁴. Países desarrollados y emergentes (como China e India) han mostrado un creciente interés en las reservas de petróleo de los países del golfo de Guinea²⁹⁵. Como se ha constatado, la mayoría de las reservas de petróleo se encuentran en el delta del Níger, por lo tanto, es consecuente esperar una tendencia al alza en el transporte por mar²⁹⁶.

Rescate y promesa de retribución

Milicias del Delta del Níger secuestran trabajadores con intención de rescate, principalmente de compañías petroleras, e implícitamente en algunos casos como acto de protesta y mecanismo para costear la lucha armada reivindicativa. Si bien es cierto que los piratas nigerianos secuestran buques, la intención difiere del fin respecto a los piratas somalíes pues su objetivo no es pedir un pago por la liberación de la embarcación y su tripulación, como sí lo es el robo de su carga para *bunkering*.

Los objetivos más destacados son empleados extranjeros de las MNOC que puedan secuestrar con más facilidad. Este objetivo facilita su justificación de cara a las comunidades locales en el Delta por la reivindicación que mantienen contra las multinacionales petroleras, aunque también en algunos casos busquen solamente las ganancias de un negocio muy lucrativo. Según el MEND los secuestros no pretenden el beneficio económico, según la organización paramilitar, secuestran a la gente con el fin de ejercer presión política sobre el gobierno y las MNOC para que cedan a sus demandas. Sin embargo, dentro del propio MEND, puesto que es una organización con varias facciones diferentes, es posible que algunos de sus militantes recurran a los secuestros con exigencia de rescate por puro enriquecimiento personal²⁹⁷. Por otra parte, distinguir entre codicia o queja, cuando son secuestradas personas no relacionadas con MNOC²⁹⁸, proporciona una identificación más comprensible de las auténticas motivaciones.

²⁹⁴ El 6,88% del crudo y productos derivados del petróleo importados por EE. UU. proceden de Nigeria. El porcentaje se obtiene de la media desde 1993 hasta 2014, no obstante las importaciones de tales productos han disminuido este último año hasta el 1%. Ver U.S. EIA [en línea], “U.S. Total Crude Oil and Products Imports” > “U.S. Imports from Nigeria of Crude Oil and Petroleum Products” [actualizado, enero 2015]. Disponible en: <http://www.eia.gov> (último acceso 29 de abril de 2015). Tres de los siete buques atacados bajo la bandera de este país están relacionados con la producción de petróleo, se trata de barcos de suministro o apoyo (ver *figura 5.15*).

²⁹⁵ NODLAND, art. cit., p. 192.

²⁹⁶ IBABA E IKELEGBE, art. cit., p. 27.

²⁹⁷ E.G. BISCHOFF, *Regional Political Risk Analysis: The Conflict in the Niger Delta and its Impact on the Political Risk of the Gulf of Guinea* [tesis de maestría], Stellenbosch (CA), Stellenbosch University, 2010, p. 3.

²⁹⁸ Extranjeros no vinculados a las élites MNOC y políticos también han sido tomados como rehenes.

Hay muchos grupos armados en la región del Delta que aprovechan la delincuencia marítima como una empresa lucrativa. En un país donde la mayoría de la población vive con menos de un dólar al día, el secuestro extorsivo se ha convertido en un negocio lucrativo²⁹⁹. Por lo tanto, ha surgido un activo mercado de rescates, pues más de 100 empleados (entre enero de 2006 y marzo de 2007) del sector petrolero fueron secuestrados, operaciones que han aportado a dichos grupos considerables recursos financieros³⁰⁰.

La **promesa de retribución** es otro aliciente al que sucumben jóvenes desempleados sin oportunidades de trabajo que admiten dejarse seducir por las riquezas prometidas, coches de lujo, bienes de consumo de lujo y armas³⁰¹. Sin lugar a dudas la piratería supone un negocio muy lucrativo, especialmente en la deprimida hacienda del Delta. En una sola noche de piratería se podría recaudar como beneficio medio y por lo bajo unos 5.000\$, e incluso dividiendo la cantidad entre diez piratas cada uno se embolsaría una suma tal que equivaldría al salario promedio anual de un trabajador en Nigeria³⁰².

²⁹⁹ Donna NINCIC, "Nigeria: the 'other' maritime piracy hotbed", art. cit.

³⁰⁰ A. IANACCONE, "Toward a Reform Agenda for the Niger Delta", *A Report of the Africa Program Center for Strategic and International Studies-CSIS* (Washington DC), April 2007.

³⁰¹ NINCIC, "Maritime piracy in Africa", p. 7.

³⁰² DUNN, *op. cit.*, p. 39.

CAPÍTULO IV: ANÁLISIS DE LOS DATOS ESTADÍSTICOS SOBRE ATAQUES DE PIRATERÍA Y ROBO ARMADO EN EL GOLFO DE GUINEA. COMPARATIVA CON OTRAS LOCALIZACIONES

4.1 INTRODUCCIÓN

Antes de obtener conclusiones por medio del análisis de los datos estadísticos sobre actos de piratería y/o robos a mano armada perpetrados contra los buques, tanto de aquellos que han sido meras tentativas como los efectivamente consumados, es necesario conocer las particularidades que delimitan los delitos en cuestión –basadas en la definición empleada por diferentes informes periódicos que tratan el asunto– y principalmente cual de ellas posee identidad legal. De otro modo, se podría caer en el error de interpretar los datos de los incidentes mencionados, desviándose del argumento particular que los define y/o que no se corresponden con la norma reconocida por el derecho internacional.

Las denuncias sobre este tipo de ataques se distribuyen en forma de cifras y datos por las secciones de los informes elaborados por diversos organismos atendiendo precisamente a la definición elegida por cada uno. De esta manera, la clasificación de los delitos dentro de tablas o figuras bajo un determinado título viene prescrita por las características del acto delictivo en la mar conforme a las particularidades del concepto adoptado. Por consiguiente, cuando se observen las cifras de los ataques divulgados por una determinada organización se debe discernir en que definición se basa y que interés representa.

Para analizar la actividad criminal de los piratas se necesita, entre otros aspectos, información y datos sobre sus ataques, principalmente cuantos se han producido, en donde han tenido lugar y como se han desarrollado (*modus operandi*). La tarea de elaborar informes sobre esta cuestión se lleva a cabo por instituciones tanto públicas como privadas. De esta manera los sucesos divulgados, y de igual modo las estadísticas correspondientes, reflejan perspectivas diferentes del problema en función del interés que persiga la propia organización que los registra.

Por consiguiente, la referencia principal para analizar datos sobre piratería y robo armado en la mar serán aquellos informes que adoptan las definiciones legales o reconocidas por el mayor número de países. De esta manera, siempre que la información esté disponible se adoptará en primer lugar aquella conforme con la pauta consuetudinaria para analizar un problema que alcanza dimensión global. Del mismo modo, se tratará de forma somera otros registros cuyos números provienen de conceptos piráticos menos ligados al derecho internacional y más a otro tipo de intereses, que pueden comprometer la publicación de algún ataque en concreto. Por otro lado, la ausencia de ataques en los informes puede deberse a que las víctimas simplemente no los han denunciado (*under-reporting*).

Por todo ello, solo se pueden interpretar los datos de los diversos informes como “lecturas” de hechos reales, teniendo en cuenta que no todos los incidentes son comunicados a las organizaciones que los elaboran –se supone que la omisión de informes acerca de los ataques alcance una cifra considerable, en algunas zonas del planeta–, en caso contrario, se podría llegar a conclusiones que no se corresponden íntegramente con la realidad del problema.

4.2 INFORMES SOBRE ATAQUES DE PIRATERÍA Y ROBO A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA BUQUES

4.2.1 INTRODUCCIÓN

Los piratas dañan directamente los intereses comerciales privados de las navieras. Este perjuicio propicia la defensa del capital invertido por parte de las empresas de transporte marítimo que, gozando de substanciales recursos a su disposición, consideran el seguimiento de la piratería una prioridad¹.

Debido a la importancia global que este asunto adquirió, varias organizaciones siguieron las tendencias que el problema ha ido adoptando en todo el mundo, aunque dos de ellas se distinguen sobre las demás por el tiempo que a tal menester se han dedicado. La Organización Marítima Internacional (IMO)² y la Oficina Marítima Internacional llevan recopilando numerosos datos sobre ataques de piratería y robos armados en la mar, de manera constante durante las últimas décadas, como un servicio a la industria del transporte marítimo y a otras partes interesadas³. Recientemente también ha desempeñado este trabajo la Oficina de Inteligencia Naval de los EE. UU (ONI)⁴, mediante el Departamento de Análisis Civil Marítimo (*Civil Maritime Analysis Department*).

¹ Eugene KONTOROVICH y Steven ART, “The Limits of Judicial Altruism: An Empirical Examination of Universal Jurisdiction for Piracy”, *Public Law and Legal Theory Series*, 2010, n.º 09-26, Northwestern University School of Law, 1-57, p. 7. Del original: “*pirates directly injure the private commercial interests of shippers who have considerable resources at their disposal, these maritime interests have made tracking piracy a priority*”.

² De aquí en adelante se empleará el acrónimo anglosajón que proviene de *Internacional Maritime Organisation* (en español OMI, así, se evitará cualquier posible confusión con Oficina Marítima Internacional, a pesar de que el acrónimo respectivo es IMB que, a su vez, proviene de *Internacional Maritime Bureau*). En todo caso, dada la numerosa bibliografía en inglés sobre el objeto de estudio de esta tesis se ha considerado más conveniente emplear, también, de manera generalizada, los acrónimos en este idioma, como ya se había adelantado en la sección correspondiente “*Lista de acrónimos*”. La IMO es un organismo especializado de las Naciones Unidas que se estableció en 1948.

³ KONTOROVICH y ART, *loc. cit.*

⁴ De aquí en adelante se empleará este acrónimo anglosajón que proviene de: U.S. *Navy Office of Naval Intelligence's (ONI)*. Ostenta la condición de ser la agencia de inteligencia de mayor antigüedad de los EE. UU., establecida en 1882. Véase la p. web: <http://www.oni.navy.mil/> (último acceso 14 de febrero de 2014).

Las dos instituciones principales publican exhaustivos informes periódicos. Básicamente los incidentes que han sido denunciados se registran y ordenan por secciones así, para cualquier estudio sobre piratería, es necesario recurrir a las diferentes publicaciones que divulgan datos regularmente. La ICC-IMB emite informes trimestrales y anuales, de igual modo, la IMO también los confecciona referentes a estos períodos y además mensualmente.

Por otro lado, la ONI se destaca por una narración pormenorizada sobre los acaecimientos, es decir, relata una completa descripción de los ataques con más detalle que cualquiera de las otras dos, sin embargo no provee ningún dato numérico o cuantifica los incidentes⁵. Sus informes WTS (*Worldwide Threats to Shipping Report*) y PAWW (*Piracy Analysis and Warning Weekly Report*) están disponibles mediante publicaciones semanales desde el 12 de mayo de 1999, aportando un resumen de los últimos 30 días sobre actos de piratería y acciones hostiles contra la navegación comercial en todo el mundo. El contenido se divide por regiones geográficas y no solo acompañan ataques actuales, también incluyen las últimas novedades en los esfuerzos para prevenir la piratería y procesar a los agresores⁶, por lo que los procesos de piratas de meses o años anteriores son de igual modo divulgados.

Como ejemplo de otro grupo de organizaciones que recopilan información sobre amenazas de piratería se podría incluir a *Risk Intelligence (RI)*⁷ y *Bergen Risk Solutions (BRS)*⁸.

Así pues, dada la variedad de informes e independientemente de elegir como fuente principal a la IMO, se confrontarán (los datos y números sobre el problema) de unos con otros, ya que empleando información variada –teniendo en cuenta que las diversas organizaciones se fundamentan en definiciones con puntos de vista diferentes– se pretende obtener un análisis más completo.

⁵ KONTOROVICH y ART, art. cit., p. 23.

⁶ National Geospatial-Intelligence Agency. *Worldwide Threats to Shipping Reports*, 2014. Disponible en: <http://msi.nga.mil> (último acceso 15 de febrero de 2014).

⁷ K. WARDIN y D. DUDA, “Characteristics of Piracy in the Gulf of Guinea and its Influence on International Maritime Transport in the Region”, en Adam WEINTRIT y Tomasz NEUMANN (eds.), *Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, Leiden, CRC Press/Balkema, 2013, 177-184, p. 181, ISBN978-1-1138-00104-6. Los autores pertenecen a la *Polish Naval Academy* de Gdynia, Polonia. Del original: “*other organizations that collect information on threats against piracy as the Risk Intelligence*”. Por su parte, RI es una empresa de inteligencia en protección marítima con base en Dinamarca. En este sentido, véase “Maritime crime in Nigeria is alive and well”, *Risk Intelligence* [en línea], Vedbaek, 9 January 2012. Disponible en: <http://www.riskintelligence.eu> (último acceso 15 de febrero de 2014).

⁸ Se trata de una consultoría noruega de gestión del riesgo que publica informes, entre otros, mensuales sobre la seguridad del Delta del Níger (*Niger Delta Security Report*) y trimestrales sobre la seguridad, concretamente marítima, de Nigeria (*Nigeria Maritime Security Review*). Ver Bruce A. ELLEMAN, Andrew FORBES y David ROSENBERG (eds.), *Piracy and Maritime Crime: Historical and Modern Case Studies*, Naval War College Newport Papers 35, Naval War College Press, Newport, Rhode Island, 2010, p. 251, ISSN 1544-6824. Disponible en: <https://www.hsdl.org/?view&did=26819> (último acceso 2 de January 2015).

Principalmente, para hacer frente al fraude marítimo, el IMB publicó informes de ataques piratas que venían presentándose desde 1970 y no se mostraba interés alguno por solucionarlo⁹. Un informe elaborado en junio de 1983 por esa misma institución y dirigido al Comité de Seguridad Marítima (MSC)¹⁰ de la IMO, llamaba la atención sobre la creciente incidencia de la piratería y su proliferación desde unas aguas, con tradición en acoger este tipo de crimen, hacia otras¹¹. Precisamente, uno de los ejemplos que mencionaba era la difusión pirática desde aguas situadas frente a la costa nigeriana hacia el litoral de otros lugares del África occidental¹².

En respuesta, la Asamblea de la IMO adoptó su primera resolución para prevenir la piratería y el robo a mano armada cometido en la mar¹³, donde observaba con gran preocupación un incremento en el número de tales delitos, además, reconocía el grave peligro que representaba para la navegación, la vida de los hombres de mar, y los riesgos ambientales¹⁴. Principalmente en Nigeria este riesgo es mayor debido al mayor número de buques atacados relacionados con la industria petrolífera y al problema asociado del gran negocio clandestino del *bunkering*.

4.2.2 LA IMO

La IMO desempeña un papel fundamental y debe permanecer como referencia cuando se trata de combatir la piratería y los robos marítimos, cuestión que lleva afrontando desde 1983 cuando la vuelve a introducir en la agenda internacional¹⁵. Desde entonces varios de sus comités¹⁶ han tomado medidas para abordar el problema, entre ellos el MSC, que pasó a priorizar el asunto debido a la relevancia adquirida y comenzó a considerar los acontecimientos como un problema aparte y permanente de su programa de trabajo.

⁹ Juan Pablo PEZZANO MARTÍNEZ, [Trabajo que aborda el fenómeno de la piratería marítima a través de un enfoque histórico hasta la situación actual], [s.f.], 1-30, p. 21.

¹⁰ De aquí en adelante se emplearán sus siglas inglesas que provienen de *Maritime Safety Committee* (en español CSM).

¹¹ IMO, MSC 50/19/Add.1, *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Note by the Secretary*, 15 October 1984, p. 11. Disponible en: <http://www.imo.org> (último acceso 29 de diciembre de 2013).

¹² *Ibidem*.

¹³ Adoptada el 27 de noviembre de 1983, en la 13ª Sesión de la Asamblea en su punto 10.b). Resolución A. 545(13), *Measures to prevent acts of piracy and armed robbery against ships*, IMO, 29 February 1984.

¹⁴ En esta línea, Santiago IGLESIAS BANIOLA, "Piracy at Sea: Somalia an Area of Great Concern", *Journal of Navigation*, 2010, **63**, 191-206, p. 193.

¹⁵ Marie JACOBSSON, "Piracy at Sea" en *EU statement in discussion panel B: Combating Piracy and Armed Robbery at Sea* [en línea], May 10, New York, 2001. EU Presidency Statement. Alternate head of delegation of Sweden on behalf of the EU. Disponible en: <http://www.eu-un.europa.eu> (último acceso 28 de diciembre de 2013). EU Presidency Statement. Alternate head of delegation of Sweden on behalf of the EU.

¹⁶ Valga de ejemplo: *Maritime Safety Committee (MSC)*, *Marine Environment Protection Committee (MEPC)* y *Legal Committee*.

En aquel momento los gobiernos iniciaban el envío de información detallada y relacionada con este tipo de incidentes. Al mismo tiempo, el MSC ha mantenido encuentros regulares y debates a un nivel internacional usando la información reunida por IMO la que, desde la década de los 80, ha sido instruída por el propio Comité para investigar el problema. Así, en el año 1984 nacen los dos primeros informes¹⁷ y desde entonces la organización marítima ha recopilado información y elaborado estadísticas sobre incidentes piráticos.

Una década más tarde, en sesión del MSC¹⁸, se decide que la IMO además de publicar informes trimestrales lo haga también de manera regular cada mes. De esta manera, se divulgarán periódicamente todos los actos de piratería y robo a mano armada contra barcos notificados a la organización, acompañados de un análisis de la situación y una indicación sobre la frecuencia de incidentes –tanto si es creciente como decreciente–, e informando también sobre cualquier nueva característica o patrón significativo¹⁹. Dos años después, en una nueva sesión del Comité²⁰, se establece la elaboración de un resumen anual que ha de divulgarse, después de marzo de cada año, con todos aquellos delitos acaecidos durante el año previo²¹. Por consiguiente, se han publicado resúmenes anuales desde entonces, siendo el informe de 1996 el primero de la nueva serie.

Posteriormente, casi un sexenio después, la distribución mantenida en los informes acerca del lugar donde ocurrían los ataques se enmienda. Tras ciertos debates, el Comité observó que la propuesta de Brasil relativa a la clasificación por separado de los sucesos de piratería y robos armados –tanto en la mar como en puerto– gozaba de apoyo general²².

En consecuencia, el Comité le pidió a la Secretaría que comenzase a clasificar por separado los sucesos de piratería y robos a mano armada cometidos contra los buques en la mar y en los puertos, así como los intentos de tales robos, en sus informes mensuales sobre dichos actos, con efectos a partir del 1 de julio de 2002²³. Aunque seis meses más tarde se enmienda por: “*los sucesos de piratería y robos a mano armada cometidos en el mar (tanto en aguas internacionales como territoriales) vis-à-vis, los robos a mano armada perpetrados en los puertos, así como las tentativas de robos a mano armada*”²⁴.

¹⁷ IMO, MSC 50/19/Add.1, cit.

¹⁸ Sesión sesenta y cinco del MSC en mayo de 1995.

¹⁹ IMO, MSC/Circ.785, *Report on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual report*, London, 17 March 1997, párr. 1.

²⁰ Sesión sesenta y seis del MSC en junio de 1996.

²¹ IMO, MSC/Circ.785, cit., párr. 2.

²² IMO, MSC 75/24, *Report of the MSC on its seventy-fifth session*, 29 May 2002, párr. 18.40.

²³ *Ibid.*, párr. 18.41.

²⁴ IMO, MSC 76/23, *Report of the MSC on its seventy-sixth session*, 16 December 2002, 76-80, párr. 16.2.

Además el propio Comité toma nota de que desde junio de 2001 y de conformidad con las instrucciones del MSC 74, las circulares (MSC) donde se notifican los actos de piratería y robos armados en la mar establecen ahora una diferencia (anexos separados) que segrega estos mismos actos en dos grupos, los que han sido efectivamente cometidos y aquellos meramente tentativos²⁵.

En resumen, a partir de entonces, el modelo de informe de contenido mensual comenzó a distinguir, en sus anexos, otra sección más dentro de la localización de los ataques, de tal modo que se registrarán desglosados los ataques que se despliegan en aguas internacionales de aquellos que lo hacen en territoriales y/o portuarias. Además, el “*anexo 1*” refleja los ataques cometidos y el “*anexo 2*”, en caso que fuese necesario²⁶, está reservado para los intentos de ataque²⁷. De igual modo, los informes anuales (desde 2001²⁸) crearon dos cuadros diferentes para su resumen numérico: uno correspondiente a los ataques perpetrados y otro para las tentativas²⁹. Sin embargo, respecto a los incidentes acaecidos conjuntamente durante un año siempre se habían distinguido tres posibilidades respecto al lugar³⁰ donde el delito podía acontecer.

Tales clasificaciones resultan muy útiles a la hora de analizar las informaciones sobre ataques. De este modo, si se sabe qué incidentes han fracasado, entre otras cuestiones, se puede comprobar la eficacia de las medidas tomadas por la tripulación. O simplemente, desde el punto de vista estadístico, la opción de disponer del número de ataques perpetrados, así como de

²⁵ MSC 75/24, *op. cit.*, párr. 18.2.

²⁶ No siempre en un mes concreto suceden intentos de ataque. Como es el caso del año 2013, pues a pesar de ser el curso donde más tentativas se registraron (20) desde que comenzó la distribución por separado –entre ataques cometidos e intentos–, ninguno acaeció en septiembre. Ver IMO, MCS.4/Circ.202, *Reports on acts of Piracy and armed robbery against ships, Issued monthly – Acts reported during September 2013*, London, 25 October 2013.

²⁷ Valga de ejemplo, IMO, MCS.4/Circ.206, *Reports on acts of Piracy and armed robbery against ships: Issued monthly, Acts reported during January 2014*, London, 7 March 2014, an. 1 (“Acts of piracy and armed robbery allegedly committed against ships reported by Member States or international organizations in consultative status”) y an. 2 (“Acts of piracy and armed robbery allegedly attempted against ships reported by Member States or international organizations in consultative status”).

²⁸ Razón por la cual se ha elegido 2001 como año de inicio de la muestra que se refleja en la *figura 4.2*. La elaboración del cuadro ha sido con intención de reunir en una única tabla aquellas que aparecen en el resumen anual de los informes de la IMO con todos los ataques de piratería y robos a mano armada contra buques, tanto cometidos como tentativas, para la franja del África Occidental. También se muestran las cantidades a nivel mundial por lo que se pueden comparar ambos totales.

²⁹ IMO, MSC.4/Circ.16, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report – 2001*, London, 31 March 2002, an. 2.

³⁰ En la primera sección titulada: localización del incidente (*location of incident*), dentro del ‘anexo 2’, ya se aprecian tres divisiones mediante filas diferentes con la cantidad de incidentes registrados; una para aguas internacionales (*in international waters*), otra para las territoriales (*in territorial waters*) y una última para áreas portuarias (*in port areas*). Valga de ejemplo, MSC/Circ. 785, *cit.*, an. 2.

aquellos que no han pasado de mero intento, proporciona una visión más reveladora del problema permitiendo distinguir el desenlace del delito marítimo. Por otro lado, la distribución del ataque atendiendo al límite marítimo donde ha ocurrido, descubre de inmediato la identificación del delito al que enfrentarse. Así permite clasificarlo como piratería cuando el ataque se presenta en aguas internacionales o como robo a mano armada contra buques, si lo hace en aguas bajo jurisdicción nacional, tanto en aguas territoriales como en áreas portuarias.

El compendio de datos sobre piratería y robo a mano armada contra buques proviene de una combinación de fuentes, basado en las informaciones presentadas por gobiernos y organizaciones internacionales³¹, incluyendo comunicaciones directas de buques, autoridades locales u otras organizaciones como puede ser la oficina marítima³². Los informes de la IMO sobre tales crímenes, concretamente los mensuales, reúnen información de cada ataque denunciado que ha sido recopilado por la organización y proporcionan, entre otros detalles reveladores, una breve narrativa de los acaecimientos.

De igual modo, el ICC-IMB hace lo propio en sus informes, tanto trimestrales como anuales, ofreciendo también relatos de la totalidad de delitos por ellos mismos recopilados. A continuación, se describirán algunos aspectos de esta organización y los informes que elabora.

4.2.3 EL ICC-IMB

La Oficina Marítima Internacional es una organización no gubernamental, una división de la Cámara de Comercio Internacional, establecida en 1981 como una organización privada sin ánimo de lucro que “*actúa como centro de coordinación en la lucha contra todo tipo de mala praxis y delincuencia marítima*”³³. Desde comienzos de los ochenta ha estado envuelta en investigaciones sobre la problemática de la piratería. En 1987 presenta un seminario sobre piratería en la mar junto con el *Marine Policy Centre*, del *Woods Hole Oceanographic Institute*, y dos años más tarde publica el libro *Piracy at Sea* mostrando abundantes detalles sobre incidentes de piratería que han sido denunciados³⁴.

³¹ MSC 75/24, cit., párr. 18.1.

³² En este sentido, véase KONTOROVICH y ART, “An Empirical Examination of Universal Jurisdiction for Piracy”, pp. 15-18. Los datos sobre acaecimientos que constan en los informes divulgados por el IMB se han incorporado en los mensuales que publica la IMO desde el primer informe mensual en 1995. *Ibid.*, p. 15.

³³ ICC-IMB, *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Report for the period 1 January-31 December 2013*, London, January 2014, p. 2. Disponible en: <https://icc-ccs.org> (último acceso 21 de marzo de 2014).

³⁴ Mark BRUYNEEL, “Current reports on piracy by IMO and the IMB – a comparison” en *People and the Sea II Confererece* organised by the Centre for Maritime Research (MARE) and the Institute for Asian Studies (IIAS), 4-6 September 2003, Amsterdam. Disponible en: <http://home.wanadoo.nl> (último acceso 4 de junio de 2013).

Sin embargo, la organización no comienza a recopilar y divulgar información de forma sistemática hasta 1992, año de inauguración del Centro de Información sobre Piratería (PRC)³⁵ del IMB con sede en Kuala Lumpur, permaneciendo operativo las 24 horas del día y manteniendo actualizada semanalmente una base de datos sobre ataques piratas a buques. El objetivo principal del centro es ser el primer punto de contacto para un capitán cuando toma la decisión de informar sobre un ataque o tentativa³⁶. Algunos de los consejos que recomienda a los buques son mantener guardias contra la piratería y comunicar ataques piratas (tanto cometidos como meras tentativas) o simplemente movimientos sospechosos de embarcaciones³⁷.

El PRC recibe denuncias de incidentes cometidos en Nigeria mediante capitanes, armadores y otras organizaciones que informan de riesgos³⁸. Una parte importante de los esfuerzos del Centro es la producción de informes trimestrales y anuales³⁹. En los primeros, también engloba todos los ataques acaecidos anteriormente durante un mismo año, es decir, proporciona el total de incidentes a mitad de año y a los nueve meses⁴⁰, estableciendo una comparación del número de ataques ocurridos hasta el momento con los mismos períodos de cuatro años anteriores.

³⁵ De aquí en adelante se emplearán sus siglas inglesas que provienen de *Piracy Reporting Centre*.

³⁶ NATO, "The Growing Threat of Piracy to Regional and Global Security", *NATO-Annual Session Reports* [en línea], 2009. Lord Jopling (UK), General Rapporteur, Parliamentary Assembly. Disponible en: <http://www.nato-pa.int> (último acceso 25 de mayo de 2014).

³⁷ Valga de ejemplo, ICC-IMB, *Piracy Report 2013*, cit., p. 23. Del original: "Ships are advised to maintain strict anti-piracy watches and report all piratical attacks (actual and attempted) and suspicious sightings to the IMB PRC".

³⁸ ICC-IMB, *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report 1 January - 31 December 2008*, London, January 2009, p. 26. Del original: "... confirmed incidents in Nigeria have been reported to the PRC via masters, owners and other risk intelligence gathering organisations".

³⁹ En estos informes periódicos, la sección denominada *Narrations of attacks* presenta datos, sobre los buques que han sufrido ataques a manos de piratas, dispuestos por regiones específicas (cuya superficie depende del criterio de la institución) y en formato de tabla. De esta manera la primera columna corresponde a la referencia, esto es un número para cada ataque que parte desde 'uno' con cada nueva región y ordenados por día y hora (generalmente hora local aunque también puede figurar la UTC) del suceso. En la segunda se muestran los datos del buque: nombre, tipo, bandera, tonelaje bruto y número IMO. La tercera hace referencia a la posición en coordenadas y además especifica el lugar donde se ha producido el percance, por ejemplo, puede aparecer el país, la ciudad, si fue en puerto o fondeadero, distancia y demora aproximada a un lugar, el nombre del accidente geográfico (estrecho, estuario, etc.). Ya en la cuarta y última columna se relata brevemente el incidente en particular.

⁴⁰ Valgan de ejemplo, entre otros, ICC-IMB, *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Report for the period 1 January-31 March 2013*, London, April 2013, ICC-IMB, *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Report for the period 1 January-30 June 2013*, London, July 2013, ICC-IMB, *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Report for the period 1 January-30 September 2013*, London, October 2013.

Los informes anuales del IMB publicados antes de 2002, no separaban los incidentes que ocurrían en aguas internacionales de aquellos que se producían en aguas territoriales. Aunque debido a la narrativa, profusa en detalles que este tipo de informes proporciona, se puede discernir la jurisdicción del lugar del delito⁴¹. Además, según el mánager del IMB, incidentes en los que un buque permanece atracado o fondeado estarían dentro de los límites del puerto o aguas territoriales, mientras que todos los demás se considerarían en aguas internacionales⁴². Si bien es cierto que en tal interpretación se descarta la posibilidad de que buques atacados en navegación pudieran encontrarse dentro del mar territorial e incluso en áreas portuarias –por ejemplo, tras la entrada “*entre puntas*” en aproximación o maniobra de atraque–, ni tampoco aquellos buques fondeados más allá de las doce millas que delimitan la jurisdicción del estado ribereño. Por tanto, la “*aclaración*” del gerente del IMB debe interpretarse de manera general porque en los diferentes límites marítimos pueden encontrarse buques en condiciones distintas.

A continuación se muestran las direcciones pertinentes, dependiendo de la vía de aviso, para establecer contacto con el Centro en Malasia:

ICC IMB (Asia Regional Office),
PO Box 12559,
Kuala Lumpur,
50782,
Malaysia.
Tel: + 60 3 2078 5763
Fax: + 60 3 2078 5769
Telex: MA 34199 IMBPCI
E-mail: imbkl@icc-ccs.org / piracy@icc-ccs.org
24 Hours Anti Piracy HELPLINE Tel: + 60 3 2031 0014

4.3 DIFERENCIAS Y PROBLEMAS DE LOS INFORMES

4.3.1 DIVERGENCIAS EN LAS DEFINICIONES DE PIRATERÍA

Los requisitos que deben cumplir los delitos de piratería y robo a mano armada contra buques para que sean reconocidos como tales por la IMO y la ICC-IMB son diferentes. Estas

⁴¹ KONTOROVICH y ART, art. cit., p. 29.

⁴² Según Cyrus MOODY: “*incidents in which a vessel was at berth or at anchor would be within port limits or territorial waters. All other incidents would be deemed to be in International waters*” (énfasis añadido). Cit. por KONTOROVICH y ART, *loc. cit.*, n. 51.

discrepancias, que se desprenden del análisis de los requisitos contemplados en las definiciones de cada una, reflejan distintos cometidos o propósitos⁴³ y también influyen a la hora de publicar o no ciertos ataques en sus respectivos informes.

Las definiciones de piratería que emplean ambas organizaciones se consideran de modo unánime por la doctrina como las más importantes y comúnmente utilizadas en la actualidad⁴⁴. La organización marítima como parte integrante de la ONU está consolidada como una referencia en asuntos marítimos y marca la pauta en diferentes ámbitos para establecer la regulación del sector a nivel internacional. Por lo tanto, la propia naturaleza de la organización constituye en sí el motivo fundamental por el cual adopta una definición de piratería acorde a los cánones del Derecho Internacional Marítimo.

Sin embargo, la oficina marítima emplea una definición⁴⁵ más incluyente⁴⁶ obedeciendo a “*propósitos estadísticos*”⁴⁷. En ella se englobarían aquellos ataques que tienen lugar en el MT cuando un buque está atracado en puerto, fondeado o navegando, situado en este último caso, tanto en aguas jurisdiccionales de cualquier nación o en el alta mar⁴⁸. Puesto que la piratería costera representa la mayor parte de los ataques, es comprensible que los intereses comerciales de compañías navieras, a los cuales la ICC-IMB atiende, se preocupen más por el acto delictivo en sí que por como es llamado⁴⁹. Es evidente que las víctimas padecen el ataque de igual modo independientemente del lugar donde sucede y el propósito que lo motiva⁵⁰.

Un aspecto que refuerza la intención estadística de los informes de la ICC-IMB (sobre la basada en la legalidad internacional de la IMO), en relación a los ataques de piratería ocurridos en la ZEE, se refleja en el hecho de que la institución atribuye a un país ribereño el incidente. Cabe recordar que si el delito se localiza en dicha zona (considerada alta mar a efectos de

⁴³ KONTOROVICH y ART, p. 18.

⁴⁴ Carolin LISS, *Oceans of Crime: Maritime Piracy and Transnational Security in Southeast Asia and Bangladesh*, Singapore, Institute of Southeast Asian Studies (ISEAS), 2011, p. 24.

⁴⁵ Define piratería y robo armado como: “*un acto de abordar o intentar abordar cualquier buque con la intención de cometer robo o cualquier otro acto delictivo y con la intención o capacidad para emplear la fuerza en apoyo de tal acto*”. ICC-IMB, *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Report for the period 1 January-31 December 2009*. London, January 2010, p. 3.

⁴⁶ Del original: “... *definition of piracy is the more inclusive version of the IMB*”. LISS, *op. cit.*, p. 25. En esta línea, véase también, BENTO, “*Toward an International Law of Piracy Sui Generis*”, art. cit., p. 123.

⁴⁷ ICC-IMB, *loc. cit.*, del original: “*for statistical purposes*”.

⁴⁸ IGLESIAS BANIOLA, “*Piracy at Sea*”, art. cit., p. 198.

⁴⁹ KONTOROVICH y ART, art. cit., p. 18.

⁵⁰ De acuerdo con esta definición se desprende lo siguiente: se consideran actos de piratería también a los que se produzcan en aguas territoriales de cualquier país ya esté el buque navegando, fondeado o atracado en puerto, no habiendo distinción en este caso; no exige la presencia de dos buques, lo que significa que están incluidos también los actos llevados a cabo en puerto; tampoco exige que el acto de piratería se cometa con fines privados, lo que quiere decir que los ataques a un buque por razones políticas o medioambientales tienen la consideración de actos de piratería.

piratería) no se encuentra bajo la soberanía de ningún estado⁵¹ y, por consiguiente, se considera adscrito a las aguas internacionales. Por ejemplo, la mayor parte de los ataques durante 2011 contra buques trabajando en operaciones de trasbordo de carga (*STS*), acaecieron en la ZEE de Benín⁵², no obstante son “*adjudicados*” por la ICC-IMB directamente a Benín e incluso a su puerto principal.

En este sentido la IMO dota a su clasificación de mayor coherencia con el derecho internacional⁵³ porque agrupa los ataques por franjas marítimas. Además su distribución posibilita distinguir inmediatamente los delitos bien como robos a mano armada contra buques en la mar, al ser clasificados dentro de “*áreas portuarias*” o “*aguas territoriales*”, bien como actos de piratería por haberse producido en “*aguas internacionales*”⁵⁴.

Aunque, según la opinión del director ejecutivo de la Asociación de Navieros de Singapur, detrás de la variedad de ataques que la definición alberga se esconde la intención de exagerar el problema para mantener la financiación del PRC⁵⁵ y evitar que su existencia se vea amenazada⁵⁶. Sin embargo, los datos reflejan otra situación, durante un período de dos décadas, solo en dos años (2005 y 2009) los números publicados por la IMO son superados por los

⁵¹ Si bien en su momento hubo debate sobre el asunto actualmente el consenso es generalizado. Ver MURPHY, *Small Boats, Weak State, Dirty Money*, pp. 15-16.

⁵² De acuerdo con un informe del SC: “*La mayoría de estos ataques se producen durante la noche y tienen como blanco los buques con cargamentos de petróleo y productos químicos que están atracados mientras realizan operaciones de trasbordo, por lo general a una distancia de más de 40 millas náuticas de la costa*”. UN, S/2012/45, cit., p. 4.

⁵³ Cabe recordar que la IMO es la parte de las Naciones Unidas que se ocupa de los asuntos marítimos. Por otra parte el Derecho Marítimo Internacional tiene su máximo referente en el UNCLOS.

⁵⁴ La IMO, en los informes anuales, resume los ataques en cifras y los divide por zonas geográficas extensas (distinguiendo los “*robos a mano armada contra buques en la mar*” de los ataques de piratería). Si bien el ICC-IMB también distribuye por regiones (ambos delitos en conjunto), estas son divididas a su vez por países. La IMO incluye la región a estudio dentro de una denominación más amplia: *West Africa*. El inconveniente de los informes del ICC-IMB se presenta a la hora de analizar ataques dentro de la ZEE de algún país o región específica porque no señala diferencia entre límites marítimos. Debido a las carencias que presentan los informes de las dos instituciones por separado, se emplearán ambos conjuntamente con el fin de anular los inconvenientes y potenciar las ventajas, abarcando así más conceptos en la investigación.

⁵⁵ Entrevista de Carolin Liss con Daniel Tan, executive director of the Singapore Shipping Association, el 11 de octubre de 2002. Ver LISS, *op. cit.*, p. 25.

⁵⁶ Financiado exclusivamente con donaciones que contribuyen a que el centro en Malasia se mantenga operativo las 24 horas del día. Las empresas que en un determinado momento han contribuido voluntariamente con la financiación del IMB se muestran en la sección “*fundring*” de cualquiera de sus informes. En tal apartado se puede advertir que una amplia mayoría de las compañías pertenece al sector del transporte y seguros marítimos.

registros de la institución privada. Es decir, generalmente la IMO divulga más ataques que la ICC-IMB⁵⁷ y en total la primera acumula 428 ataques más en sus informes.

INFORME	AÑO																				TOTAL
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	1996-15
IMO	228	252	210	309	471	370	383	452	330	266	240	282	306	406	489	544	341	298	291	303	6771
IMB	228	248	202	300	469	335	370	445	329	276	239	263	293	410	445	439	297	264	245	246	6343
DIFERENCIA IMO - IMB	0	4	8	9	2	35	13	7	1	-10	1	19	13	-4	44	105	44	34	46	57	428

Figura 4.1 Diferencias numéricas anuales entre la IMO y el ICC-IMB sobre ataques de piratería y robos armados contra buques a nivel mundial durante dos décadas (1996-2015). Fuente: IMO e ICC-IMB. Elaboración propia

Obsérvese la figura 4.1 que compara los números anuales sobre ataques a nivel mundial recopilados por las dos instituciones en base a sus respectivas definiciones; en la que se puede apreciar que doce años presentan una diferencia igual o menor a trece ataques. Se evidencia que las mayores divergencias se constatan a partir de 2010 (44), observándose en 2011 la mayor desproporción (105).

A pesar de que los informes de la IMO hayan incorporado sistemáticamente datos de la ICC-IMB, las agencias, coincidiendo en parte, confían en fuentes distintas. Además, utilizan para la elaboración de informes definiciones diferentes y algunos ataques pueden ser denunciados a una en vez de a la otra. Esto lleva a divergencias menores en el número de incidentes de piratería y robo divulgados por cada agencia⁵⁸. Aparte de estas diferencias numéricas, el resto de información publicada por cada una es muy parecida.

Posiblemente, la desconfianza por parte de la víctima (acerca de la eficacia de las medidas para capturar a los piratas o recuperar lo robado y los inconvenientes asociados a la denuncia del propio ataque de piratería o robo) para optar por no informar de un incidente pirático sufrido, constituya cierta intensificación en las discrepancias entre las cifras del IMB y de la IMO. Incluyendo a todas las agencias u organizaciones, se estima que el número de ataques publicados por las mismas se quedan cortos respecto a lo que realmente sucede en el escenario pirático mundial. Más adelante se abordará específicamente esta cuestión exponiendo, entre otras cuestiones, la razón por la cual esas voces achacan la falta de aproximación con la realidad a la práctica extendida de no denunciar los ataques.

⁵⁷ Según Alessi y Hanson: “Statistics on pirate attacks by the IMO is usually higher than those captured by the IMB”. Christopher ALESSI y Stephanie HANSON, “Combating Maritime Piracy”, Council on Foreign Relations [en línea], 23 March 2012. Disponible en: <http://www.cfr.org/.../p18376> (último acceso 22 de septiembre de 2015).

⁵⁸ Siguiendo a Kontorovich y Art: “Despite the fact that IMO piracy reports have consistently incorporated IMB data, they rely on overlapping but different sources, use someone different definitions for reporting, and some attacks may be reported to one rather than the other. This leads to some minor discrepancies in the number of incidents of piracy reported by each agency”. KONTOROVICH y ART, art. cit., p. 16.

4.3.2 ATAQUES EXCLUIDOS DE LOS INFORMES

Un problema que afecta directamente al contenido de los diferentes informes sobre piratería y robo a mano armada contra buques, es la proporción entre los ataques que serán divulgados y aquellos otros que nunca formarán parte de las estadísticas. Los números sobre delitos acaecidos procedentes de las denuncias emitidas se desmenuzará en un conjunto de datos (distribuidos en una u otra sección dependiendo de las características del ataque), tablas y gráficas que integrarán dichos informes con el objetivo de analizar y reflejar el escenario pirático en todo el globo.

Cuando la estima acerca del número de ataques no revelados es alta y consecuentemente se aproxima a las denuncias publicadas (de ataques cometidos o tentativas), más se dudará de la credibilidad de los propios informes respecto a la auténtica realidad del problema. Es decir, las denuncias propician la elaboración de informes más consistentes y reales, de forma inversa la omisión de la denuncia por parte de la víctima perjudica a todas las fuentes que abastecen informes.

El motivo de que un delito de piratería o robo no trascienda puede encontrarse en la propia omisión de la denuncia por parte de los perjudicados, o sencillamente, las organizaciones que elaboran el tipo de informe mencionado no los han incluido en su publicación aún sabiendo de su ocurrencia. En este último caso, un argumento que explica tal ausencia radica en la propia esencia de la organización que se reserva la divulgación de un ataque en concreto. La ICC-IMB está vinculada a las mayores compañías de transporte marítimo, razón por la cual sus datos respecto a Nigeria se centran en la industria petrolífera dejando de lado a pequeños pescadores, sin embargo éstos representan las primeras víctimas de piratas en términos de homicidios⁵⁹. Por lo tanto, la publicación de un acto cometido por piratas dependerá del interés que el propio ataque represente y de este modo formará, o no, parte de las estadísticas.

La IMO insta a los gobiernos para que recomienden a los buques, registrados bajo su pabellón, informar inmediatamente todo ataque o tentativa de piratería o robo armado al Centro Coordinador de Búsqueda y Salvamento (RCC)⁶⁰ más cercano u otro conveniente, y si es posible al estado costero además del propio estado de abanderamiento. Pide también a los gobiernos que requirieran al RCC nacional u otros organismos implicados en la recepción de la denuncia del ataque, el inmediato aviso de advertencia a los buques que se encuentren en las

⁵⁹ MONTCLOS, "A Pirataria Marítima na Nigéria", p. 81.

⁶⁰ De aquí en adelante se emplearán estas siglas en inglés que provienen de *Research Coordination Center* (en español CCS).

inmediaciones del área donde se produjo el incidente⁶¹. Sin embargo, la propia organización marítima estima que solamente la mitad de los actos de piratería y robo armado realmente acaecidos se informan⁶². La Unión Europea también expresó su preocupación sobre el silencio de los afectados a la hora de informar sobre crímenes de piratas⁶³.

Las razones que posee una víctima de piratería para optar por mantener el anonimato son variadas⁶⁴, entre ellas se incluye el temor de que un ataque exitoso podría hacer reflexionar sobre la competencia del capitán⁶⁵, o dicho de otro modo, el miedo de todo capitán en reconocer dichos ilícitos bajo su mando⁶⁶. Otra de las razones se basa en el convencimiento de que el buque atacado deba poner rumbo al área portuaria para permanecer al servicio de las autoridades competentes mientras el suceso es investigado, lo que ocasionaría retrasos afectando al plan de navegación del buque⁶⁷ y, consecuentemente, al negocio del transporte marítimo pues “*tiempo*” significa dinero⁶⁸. De esta manera los gestores de las empresas ligadas al sector buscan cierta practicidad para que el flete no entre en demoras. Las reclamaciones, interrogatorios y demás acciones llevadas a cabo en las indagaciones pueden suponer pérdidas

⁶¹ IMO, Res. A. 738 (18), *Measures to prevent and suppress Piracy and Armed Robbery Against Ships*, 17 November 1993. Adoptada por Asamblea de la IMO el 4 de noviembre de 1993 en su décimo octavo período de sesiones, punto 11 del orden del día (publicada el 17 de noviembre de 1993). Disponible en: <http://www.imo.org> (último acceso 3 de diciembre de 2009).

⁶² Según la IMO, “... *estimates that incidents of piracy and armed robbery against ships are **under-reported by a factor of two***” (énfasis añadido). IMO, *Focus on IMO - “Piracy and armed robbery at sea”*, January 2000, p. 2. Disponible en: <http://www.imo.org> (último acceso 17 de febrero de 2014). En esta línea, siguiendo a Baniela: “*The IMO, in a conservative estimate according to many experts, considers that **only one out of two incidents is officially checked***” (énfasis añadido). BANIELA, “Piracy at sea”, p. 191. También según la CSS: “*A conservative estimate is that the actual number of attacks is **half as much again as the reported number***”. GUY WILSON-ROBERTS (ed.), “Piracy in Southeast Asia”, *CSS-Strategic Briefing Papers*, 2000, 3(2), p. 2, ISSN 1175-1452, Victoria University of Wellington. Disponible [en PDF] en: <http://www.victoria.ac.nz> (último acceso 18 de mayo de 2014). Además según Pollak: “*The IMB estimates **that more than half of attacks go unreported***”. RICHARD POLLAK, “The Cost of Doing Business on the Open Sea”, *The Nation* [en línea], April 22, 2009. Disponible en: <http://www.thenation.com/doc/20090511/pollak> (último acceso 18 de abril de 2014). En este sentido, ver también DENIS M. TULL, “West African”, en STEFAN MAIR (ed.), *Piracy and Maritime Security. Regional characteristics and political, military, legal and economic implications*, Berlin, German Institute for International and Security Affairs, 2011, 28-33, p. 28, SWP Research Paper, n.º 3, ISSN 1863-1053. Disponible en: <https://www.files.ethz.ch> (último acceso 29 de enero de 2013).

⁶³ NATO, “The Growing Threat of Piracy...”, cit.

⁶⁴ Tanto el ICC-IMB (mediante Noel Choong, manager regional del PRC) como la IMO ofrecen algunas explicaciones del problema. Ver LISS, *op. cit.*, p. 25.

⁶⁵ IMO, *Focus on IMO*, p. 2. Del original: “*Several reasons have been suggested, including fear that a successful act of piracy will reflect on the master's competence*”.

⁶⁶ Luis Guillermo INCIARTE, *Piratería Marítima en Venezuela: “Un delito en secreto”* [power point], Organización Nacional de Salvamento y Seguridad Marítima de los espacios Acuáticos de Venezuela (ONSA), julio de 2009, 1-31, Disponible en: <http://www.onsa.org.ve> (último acceso 22 de febrero de 2010).

⁶⁷ IMO, *Focus on IMO*, p. 2.

⁶⁸ Tom GJELTEN, “As Piracy Insurance Gets Pricier, Owners Try Guards”, *NPR News* [en línea], Washington, May 8, 2009. Disponible en: <http://www.npr.org> (último acceso 25 de noviembre de 2013).

importantísimas en concepto de lucro cesante y costes fijos de la nave. Todos estos posibles inconvenientes son suficientes para que algunos navieros se muestren reticentes a la hora de revelar un ataque, porque una investigación requeriría que barco y su dotación tengan que mantenerse un tiempo sin poder operar, situación que repercutiría en su explotación causando costes adicionales⁶⁹.

No cabe duda que es corriente para las compañías navieras cuyos buques han sido atacados el no denunciar los hechos a las aseguradoras y propietarios de la carga⁷⁰. Además, los propios fletadores obtienen incentivos para no denunciar⁷¹ pues casi todas las compañías navieras pagan seguros de piratería cuyas altas primas se pueden incrementar⁷², aún más⁷³, si el buque es atacado.

Por todos los medios se trata de evitar consecuencias negativas y la parcela publicitaria no iba a ser menos. Algunas navieras y capitanes cuyos barcos han sido objetivo consumado de piratas son reacios a la denuncia, también por la preocupación que ante ellos despierta una posible investigación que, tal vez, suponga publicidad adversa⁷⁴. Tal circunstancia conllevaría una imagen de riesgo asociada, evidenciando que los bienes a su cargo podrían no estar del todo seguros⁷⁵.

Existe otro motivo relevante para que las víctimas de piratería o robo armado muestren sus reticencias a la hora de informar sobre algunos ataques cual es la preocupación de poner en un aprieto al estado en cuya jurisdicción se ha producido el ataque⁷⁶. Ciertas naciones tratan de mantener en secreto los ataques porque pretenden preservar su reputación como vigilantes del cumplimiento de la ley o como lugares seguros con los que se puede comerciar o transitar por sus aguas con seguridad. Conscientes de esto, algunos armadores y capitanes intentan evitar la posibilidad de crear un incidente diplomático con el país destino de su flete⁷⁷.

⁶⁹ LISS, *op. cit.*, pp. 25-26. En esta línea, véanse, entre otros, JOHN S. BURNETT, *Dangerous Waters: Modern Piracy and Terror on the High Seas*, New York, Plume, 2002 [2003 reimpr.], p. 181, CHALK, *op. cit.*, p. 7.

⁷⁰ Andrew PALMER, *The New Pirates: Modern Global Piracy from Somalia to the South China Sea*, I.B. Tauris, London, 2014, p. 156, ISBN 978-1-84885-633-2, eISBN 978-0-85773-493-8.

⁷¹ Según Kontorovich: "... shippers have incentives to underreport". KONTOROVICH y ART, *op. cit.*, p. 19.

⁷² Siguiendo a la IMO, "... and the possibility that shipowners' insurance would increase...". IMO, *Focus on IMO*, p. 2. En esta línea, Palmer: "as there is no wish to pay increased premiums". PALMER, *loc. cit.*

⁷³ En año y medio (de 2007 a 2009) se incrementaron diez veces su valor. Ver GJELTEN, *loc. cit.*

⁷⁴ Siguiendo a Bateman, "... that any investigation (...) the adverse publicity possibly involved...". SAM BATEMAN, "Outlook: The New Threat of Maritime Terrorism", en LEHR (ed.), *op. cit.*, 251-258, p. 245. En esta línea, Palmer "... and there is a fear of losing existing business". PALMER, *loc. cit.*

⁷⁵ Según el CSS, "... as unreliable carriers of freight...". WILSON-ROBERTS (ed.), *op. cit.*, p. 1.

⁷⁶ Según la IMO, "... concern that such a report would embarrass the State in whose territorial waters the act occurred (the coastal State) ...". IMO, *Focus on IMO*, p. 24.

⁷⁷ Guy WILSON-ROBERTS (ed.), "Piracy in Southeast Asia", *CSS Strategic Briefing Papers*, 2000, 3(2), pp. 1-2, ISSN 1175-1452, Victoria University of Wellington. Disponible en: <http://www.victoria.ac.nz> (último acceso

Además, el naviero es perfectamente consciente de que para cuando las autoridades capturen a los sospechosos, esto en el caso de lograrlo, los bienes robados posiblemente sean del todo ilocalizables⁷⁸. Por consiguiente, ciertos ataques sufridos por tripulaciones de un buque nunca serán declarados por medio de sus gestores con la intención de evitar mayores perjuicios. Tal forma de actuar se debe en gran medida a la aplicación de un criterio meramente pragmático que dictamina la posibilidad de resultar contraproducente que un suceso pirático salga a la luz, pues a veces supone más pérdidas que beneficios, sobre todo cuando el valor de lo apresado por los asaltantes no alcanza una cifra considerable en comparación con los posibles trastornos. En consecuencia, los ataques tildados de “golpe y fuga” (*hit-and-run*)⁷⁹ o los intentos de ataque son los más silenciados por sus víctimas y constituyen ejemplos típicos donde el damnificado prefiere pasar desapercibido, porque hacen de la revelación del suceso una práctica poco recomendable para el negocio⁸⁰.

En este sentido, la OMI alienta a los estados (ribereños en caso de robo) a que cooperen en la medida de lo posible en la investigación de los sucesos o tentativas de piratería y robo a mano armada con otros estados interesados, tales como el estado de abanderamiento (o también el estado ribereño en caso de piratería), y cuando proceda firmen acuerdos bilaterales o multilaterales con el fin de facilitar dichas investigaciones y el enjuiciamiento de los autores⁸¹.

Desde el punto de vista del funcionamiento de las dos instituciones más importantes en registrar las agresiones de los piratas, Kontorovich y Art apuntan como primer motivo del *under-reporting* una cuestión técnica. La desconfianza para revelar un ataque fue mayor durante los años en que se iniciaba la elaboración de informes. Ya que, tanto el IMB como la IMO, se basan primordialmente en el autoinforme (*self-reporting*) de incidentes mediante una red que engloba a capitanes, compañías navieras y autoridades locales. Las organizaciones precisaron de un cierto tiempo para que cada organismo ganase la confianza y comunicación de aquellos que podrían notificar ataques⁸². Aunque el conjunto de datos del IMB, al estar gestionados por

18 de mayo de 2014). Del original: “*Some ship-owners and captains are reluctant to report attacks. [...], or are concerned about the possibility of creating a diplomatic incident with the country with which the trade is being conducted. Some countries seek to keep secret the number of attacks because they want to preserve their reputation as a vigilant law-enforcer or as a safe country with which to trade or through whose waters it is safe to transit*”.

⁷⁸ Borja ALONSO, (s.f.), “Moderna piratería marítima en el océano Índico: una perspectiva”, *Ponencias de los participantes en los debates jurídicos: piratas, abordajes y rescates en el siglo XXI*. Disponible en: <http://www.saladeprensa.deusto.es> (último acceso 7 de marzo de 2011).

⁷⁹ Para saber más véase el epígrafe del siguiente capítulo 5.5 *Tipos de modus operandi*.

⁸⁰ KONTOROVICH y ART, art. cit., pp. 19-20. Otros ataques que apenas se denuncian son los robos armados con un bajo nivel de violencia –uno los tres *modus operandi* que distingue la IMO (ver pp. 219, 273)–.

⁸¹ IMO, A.1025(26), cit., párrs. 3.4.1-3.4.2.

⁸² Siguiendo a Eugene Kontorovich y Steven Art: “*The first reason for underreporting is technical. The IMB and IMO rely primarily on self-reporting of incidents by a network of shipmasters, shipping companies, and local*

intereses privados tuvo un problema más grande de autoinforme que la IMO en el período inicial. Parece que las denuncias se notificaron con más regularidad cuando la institución privada ganó la confianza de los navieros⁸³. Por otra parte, los avances tecnológicos en equipos de navegación han favorecido la presentación de informes más exactos y también el desarrollo de las comunicaciones han ayudado en la recepción de información, contribuyendo de modo significativo a una distribución de la redundancia de la misma⁸⁴.

La tendencia a evitar la denuncia es una postura frecuente que se repite en cualquier lugar, sin embargo, la dimensión que puede alcanzar varía dependiendo de la zona. Así, navieros han admitido libremente que no denuncian todos los ataques. Este problema aumenta frente a la fachada occidental del continente africano⁸⁵. El golfo de Guinea se presenta como una de las superficies del planeta donde el desinterés a la hora de comunicar el incidente pirático se antoja considerable y donde Nigeria ostenta la condición de “*magno*” representante porque la mayoría de los ataques sucedidos en su jurisdicción no se reportan⁸⁶ (al menos la mitad –la mayoría de compañías petroleras–, razón por la cual el país sigue siendo otra área de gran preocupación)⁸⁷.

Algunos observadores sugieren que entre el 50% y 80% de los casos acontecidos frente al litoral nigeriano puedan no reportarse, con el número de muertos y heridos de igual forma tergiversados⁸⁸. Otros estiman que aproximadamente el 60% de ataques ocurridos en aquellas

authorities. There was greater underreporting at first because it took a number of years for each agency to gain the confidence and contacts of those who could report attacks”. KONTOROVICH y ART, *op. cit.*, pp. 18-19.

⁸³ Carta de Cyrus Mody (mánager del IMB), enviada (el 26 de enero de 2009) a Eugene Kontorovich y Steven Art. Ver *ibid.*, p. 19.

⁸⁴ *Ibidem*.

⁸⁵ PALMER, *op. cit.*, p. 14.

⁸⁶ Siguiendo a Onuoha: “*even as most attacks in Nigerian waters go unreported*”. Freedom C. ONUOHA, “Piracy and Maritime Security in the Gulf of Guinea: Nigeria as a Microcosm”, 12 June 2012, *Al Jazeera Centre for Studies*, pp. 1-12, p. 6. Disponible en: <http://studies.aljazeera.net> (último acceso 19 de diciembre de 2013). En esta línea WARDIN y DUDA, “Characteristics of Piracy in the Gulf of Guinea...”, p. 182.

⁸⁷ Según la Oficina Marítima: “*Nigeria remains another area of high concern. (...) information received from external sources indicates that at least 50% of attacks on vessels, mostly related to the oil industry, have gone unreported*” (énfasis añadido). ICC-IMB, “*Unprecedented increase in Somali pirate activity*” [Press release], ICC-IMB [en línea], London and Kuala Lumpur, 21 October, p. 1. También disponible en PDF en: <http://www.steamshipmutual.com/loss-prevention/iccimbq31009.pdf> (último acceso 30 de noviembre de 2009). El problema afecta especialmente a uno de los sectores del transporte marítimo, así los armadores independientes de petroleros mediante su asociación internacional INTERTANKO (sus siglas provienen del Inglés: *The International Association of Independent Tanker Owners*) consideran que podrían denunciarse el doble de los incidentes que se denuncian actualmente, lo cual ofrecería un panorama más realista sobre lo que está ocurriendo en esta zona. Ver Peter M. SWIFT, “Letter to the secretary-general of the IMO”, 18 February 2009. Disponible en: <http://www.intertanko.com> (último acceso 27 de noviembre de 2014). Peter M. Swift es director general de la asociación y el destinatario de sus preocupaciones era Efthimios Mitropoulos secretario general de la IMO.

⁸⁸ Según Murphy: “... *whereas off Nigeria it may be considerable; some observers suggest that between 50 and 80 percent of cases may go unreported with the numbers for those killed and injured similarly distorted ...*”

aguas permanecen sin declarar⁸⁹. Por ejemplo, el PRC está al tanto de que en Nigeria, durante 2008, aproximadamente más de cien incidentes han ocurrido pero no han sido confirmados – solo le fueron reportados cuarenta–, así el problema en aguas nigerianas le sigue suscitando gran inquietud⁹⁰. Años más tarde, continúa siendo motivo de preocupación⁹¹.

Por consiguiente, las estimativas porcentuales del problema en Nigeria superan a las expuestas anteriormente para el asunto en general. Además de las de las razones mencionadas, otra que explicaría la mayor incidencia del *under-reporting* en ataques acaecidos sobre aguas territoriales, se asienta en la responsabilidad legal para enfrentar y perseguir a los delincuentes que, en este caso, pertenecerá al Estado nigeriano. Puesto que el país carece de medios, constante común en las naciones ribereñas del golfo de Guinea, la opción de denunciar el ataque, como en cualquier otro crimen, posiblemente sea rechazada por las víctimas si desconfían de la iniciativa emprendida para perseguir y procesar a los asaltantes⁹². Precisamente para evitar más inconvenientes, los afectados optan por no complicar más su situación porque sospechan que la denuncia se quede en papel mojado. Además, se desconfía de las autoridades pues muchos creen que están asociados con los atacantes⁹³.

Por otra parte, la propia esencia del ataque que se produce en aguas territoriales o portuarias tiene un impacto, en general, más leve sobre las víctimas, tanto desde el punto de vista material (básicamente son robos de objetos de valor de los tripulantes, caja del buque, pertrechos de los pañoles) como moral (pues no llegan a emplear mucha violencia) sobre todo porque suceden con rapidez⁹⁴. Si además, el ataque no llega a perpetrarse, las consecuencias serían incluso menores⁹⁵ y, por ello, la denuncia del intento de ataque se omitirá más fácilmente que la de un ataque efectivamente cometido.

(énfasis añadido). MURPHY, “Petro-piracy”, p. 78. En esta línea, Andrew Palmer: “*The level of actual attacks may be four or five times the reported levels*”. PALMER, *op. cit.*, p. 156.

⁸⁹ Según John Drake: “*In Nigeria it is estimated that approximately 60 percent of pirate attacks go unreported*”. Asesor principal de la empresa de protección AKE, cit. por Jonathan SAUL y Mark JOHN, “Analysis: Pirates eye share of Gulf of Guinea riches” [World News], *Reuters* [en línea], London/Dakar, July 29, 2011. Disponible en: <http://www.reuters.com> (último acceso 22 de febrero de 2013).

⁹⁰ Según el ICC-IMB, “*Forty confirmed incidents in Nigeria have been reported to the PRC [...] is also aware of approximately a further 100 incidents which have occurred but have not been confirmed. Under-reporting from vessels involved in incidents in the Nigerian Waters remains a great concern for the PRC*”. ICC-IMB, *Piracy Report 2008*, p. 26.

⁹¹ ICC-IMB, *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report 1 January - 31 December 2011*, London, January 2012, p. 24.

⁹² MURPHY, “Petro-piracy”, p. 80.

⁹³ PALMER, *op. cit.*, p. 14.

⁹⁴ Para ampliar información véase 5.2.5 *Tipos de modus operandi*.

⁹⁵ Aunque existen excepciones debido a la gran violencia utilizada por los piratas nigerianos, por ejemplo, la única muerte de un tripulante que figura en las estadísticas de 2013 (tanto en los informes de la IMO como del

A tenor de lo expuesto hasta ahora, si se presta atención a los informes anuales de la IMO⁹⁶, se distinguirá un escenario proclive para que los ataques no sean denunciados. Con intención de facilitar la consulta, se ha seleccionado una muestra (*figura 4.2*) donde se reflejan por separado actos piratas y robos a mano armada contra buques –así como las tentativas y ataques cometidos– acaecidos en la franja occidental africana. Obsérvese que casi cuatro de cada cinco ataques, exactamente el 77,6 % –incluyendo cometidos y tentativas–, ocurren dentro de la jurisdicción nacional (por lo tanto, son considerados robos) de los cuales solo el 16,3 % corresponden a tentativas. Sin embargo, el porcentaje de tentativas en ataques de piratería (es decir, en aguas internacionales) asciende al 41,3 %. De esta manera, si se comparan los intentos de ataque y los ataques cometidos en las tres localizaciones diferentes que dichos informes contemplan (aguas internacionales, territoriales y portuarias) se observa que la desproporción existente en los robos resulta enorme, sobre todo aquellos que suceden en áreas portuarias –con solo un 13,3 % de tentativas–. Tan bajo porcentaje podría confirmar el gran alcance que adquiere el *under-reporting* en dichas áreas. Tales desigualdades generan desconfianza sobre los datos publicados, por consiguiente, se puede considerar una de las razones que conduce a las propias organizaciones, que elaboran los informes sobre piratería y robos a mano armada contra buques, como a ciertos estudiosos del asunto, a ofrecer estimativas mayores –respecto a la estimación media a nivel internacional– acerca de la cantidad de ataques que no se denuncian.

ICC-IMB), fue precisamente en una tentativa de robo (según criterio del ICC-IMB pues en el informe mensual de la IMO figura cometido) en el fondeadero de Lagos contra el quimiquero *Pyxis Delta*: el equipo de seguridad naval abordó contestó a los disparos de piratas que se aproximaban al buque mientras permanecía fondeado durante operaciones STS y en el tiroteo un tripulante resultó herido y posteriormente durante su evacuación perdió la vida. Véanse ICC-IMB, *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report 1 January -31 December 2013*, London, January 2014, p. 68, IMO, MSC.4/Circ.195, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during February 2013*, London, 21 March 2013. Disponible en: <http://www.imo.org> (último acceso 10 de mayo de 2014). Otro ejemplo de tentativa de ataque pirata donde hubo una muerte y dos heridos, en este caso del equipo de seguridad abordó, fue en el *PM Salem* (Buque de apoyo o suministro según IMB-ICC, Ro-ro según IMO) aproximadamente a veinticinco millas náuticas al Suroeste de Bayelsa, debido al intercambio de disparos entre dicho equipo y los piratas. Véanse ICC-IMB, “*Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report 1 January -31 December 2012*”, London, January 2013, p. 83, IMO, MSC.4/Circ.192, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during December 2013*, London, 24 January 2014. Disponible en: <http://www.imo.org> (último acceso 14 de agosto de 2014).

⁹⁶ Designación que la IMO da en sus informes para la parte occidental del continente africano, que incluye su litoral atlántico, y a pesar de no reflejar los números de ataques ocurridos específicamente en el Golfo de Guinea, me decanto por las cifras que dichos informes ofrecen porque separan los ataques por localización, es decir, se puede saber si el incidente ha sucedido en aguas internacionales (se recordará que los ataques cometidos en la ZEE también son considerados como piratería), territoriales y/o áreas portuarias. Por lo tanto, se puede designar al incidente como acto de piratería o de robo y también contemplar las diferencias entre tentativas y ataques cometidos de cada delito, lo que nos facilitará un mejor entendimiento de la incidencia del *under-reporting*.

AFRICA OCCIDENTAL	AÑO																				2001-2015													
	2001		2002		2003		2004		2005		2006		2007		2008		2009		2010		2011		2012		2013		2014		2015		TOTAL		%	
	int	com	int	com	int	com	int	com	int	com	int	com	int	com	int	com	int	com	int	com	int	com	int	com	int	com	int	com	int	com	int	com		
Aguas internacionales	2	3	3	0	2	4	1	3	0	1	5	5	3	9	4	2	6	7	4	6	9	10	8	17	14	13	7	9	1	9	69	98	41,3	58,7
TOTAL PIRATERÍA	5	3	3	0	6	4	4	3	1	1	10	5	12	9	6	2	13	7	10	10	19	25	27	16	16	10	167	98	22,4	78,7				
Aguas territoriales	5	14	2	8	2	10	2	10	1	4	0	8	5	26	1	17	4	19	4	15	5	15	6	9	1	5	6	9	2	1	46	170	21,3	78,7
Total aguas territoriales	19	10	12	12	5	8	31	18	23	19	15	6	15	6	15	3	216	29,0																
Áreas portuarias	0	34	3	31	4	45	11	30	1	16	0	13	0	17	3	23	2	8	2	16	3	19	5	19	5	16	4	10	5	17	48	314	13,3	86,7
Total áreas portuarias	34	34	49	41	17	13	17	26	10	18	22	24	21	14	22	22	362	48,6																
Territoriales y portuarias	5	48	5	39	6	55	13	40	2	20	0	21	5	43	4	40	6	27	6	31	8	34	11	28	6	21	10	19	7	18	94	484	16,3	83,7
TOTAL ROBOS	53	44	61	53	22	21	48	44	33	37	42	39	27	29	25	578	77,6																	
PIRATERÍA Y ROBOS	7	51	8	39	8	59	14	43	2	21	5	26	8	52	8	42	12	34	10	37	17	44	19	45	20	34	17	28	8	27	163	582	21,9	78,1
GRAN TOTAL	58	47	67	57	23	31	60	50	46	47	61	64	54	45	35	745	100																	
Porcentaje de robos	91,4	93,6	91,0	93,0	95,7	67,7	80,0	88,0	71,7	78,7	68,9	60,9	50,0	64,4	71,4	77,6																		
Porcentaje de piratería	8,6	6,4	9,0	7,0	4,3	32,3	20,0	12,0	28,3	21,3	31,1	39,1	50,0	35,6	28,6	22,4																		
Porcentaje intentos	12,1	17,0	11,9	24,6	8,7	16,1	13,3	16,0	26,1	21,3	27,9	29,7	37,0	37,8	22,9	21,9																		
Porcentaje cometidos	87,9	83,0	88,1	75,4	91,3	83,9	86,7	84,0	73,9	78,7	72,1	70,3	63,0	62,2	77,1	78,1																		
MUNDIAL																																		
PIRATERÍA Y ROBOS	107	263	89	294	114	338	88	242	69	197	67	173	76	206	100	206	196	210	213	276	274	270	115	226	53	245	49	242	36	267	1646	3655	31,1	68,9
GRAN TOTAL	370	383	452	330	266	240	282	306	406	489	544	341	298	291	303	5301																		
Porcentaje intentos	28,9	23,2	25,2	26,7	25,9	27,9	27,0	32,7	48,3	43,6	50,4	33,7	17,8	16,8	11,9	31,1																		
Porcentaje cometidos	71,1	76,8	74,8	73,3	74,1	72,1	73,0	67,3	51,7	56,4	49,6	66,3	82,2	83,2	88,1	68,9																		
	int: intento de ataque o tentativa com: ataque cometido																																	

Figura 4.2 Ataques cometidos y tentativas contra buques en África occidental por franjas marítimas y comparación con el total mundial durante década y media (2001-2015). Fuente: IMO. Elaboración propia

En caso contrario, suponiendo que los datos de intentos de ataque se encuentren próximos a la realidad, revelaría una eficacia enorme respecto a la culminación del delito, pues de cien ataques llevados a cabo en las inmediaciones de un puerto –situado en la parte occidental del continente africano–, casi ochenta y siete acabarían en éxito. Y el mismo argumento se podría aplicar a los robos que ocurren en la jurisdicción nacional –excluyendo ahora los sucedidos en áreas portuarias–, siendo el 78,7 % los efectivamente perpetrados. Tal índice de acierto resulta exagerado y en cierto modo explica la considerable existencia de tentativas que no se denuncian o registran en los informes, sobre todo cuando se trata de robos a mano armada contra buques.

Se establece a continuación la relación anterior, pero con los actos de piratería y robo en conjunto. De esta manera, sumando los intentos de ataque de las tres localizaciones, se obtiene un 21,9 %. Si dicha adición se amplía a un plano mundial, revela que el 31,1 % de los ataques son meras tentativas. Por consiguiente, el porcentaje de intentos de ataques en África Occidental es 9,2 puntos porcentuales menor que la media mundial (durante el período referenciado). Consecuentemente, con lo mostrado hasta aquí, se puede aseverar que el litoral atlántico de África está más afectado por el *under-reporting*⁹⁷ que lo considerado normal para el patrón global.

Lo cierto es que los números sobre ataques, en esta parte del continente africano, muestran que las aguas territoriales son las preferidas por los piratas para cometer sus fechorías pues el 77,6 % acaecen dentro de este límite marítimo. Si a esto se añade que casi uno de cada dos ataques ocurridos en el África occidental lo hace en áreas portuarias, se propicia un escenario favorable (por todo lo expuesto anteriormente) para que los incidentes no sean reportados⁹⁸.

Por consiguiente, a medida que los intentos de ataque sobrepasan las doce millas, a partir de la línea base del litoral occidental africano, su número se incrementa. La desidia de la víctima, para reportar un delito en esta parte del continente, aumenta si el ataque ha sucedido en aguas territoriales y/o además se ha quedado en mera tentativa. Lógicamente se dejarán de reportar más ataques allí donde más se produzcan. De esta manera el golfo de Guinea en general y Nigeria en particular, serán las regiones –dentro de la sección *West Africa* en los informes anuales de la IMO– más afectadas por omisión de denuncias.

Sin embargo, en esta mitad del continente africano, la corriente de los tres últimos años fluye hacia cierta aproximación entre el número de intentos de ataque y ataques cometidos, así

⁹⁷ En esta línea, Andrew Palmer: “*There is evidence that on occasions up to 80 per cent of West African attacks are unreported, although the incidence of unreported attacks off Somalia is much lower, ...*”. PALMER, *op. cit.*, p. 14.

⁹⁸ Los ataques en áreas portuarias del GoG suelen ser menos violentos y más rápidos que los acaecidos en el resto del mar territorial. Para saber más véase el epígrafe del siguiente capítulo 5.2.5 *Tipos de modus operandi*.

como un acercamiento en las cifras sobre piratería y robo. La situación evidencia una inversión en la tendencia de la región, esto es, la piratería aumenta y los robos disminuyen. Curiosamente en 2013 se registró el mismo número de ataques de piratería (27) que de robos, además, por primera vez el número de tentativas (14) superó a los ataques cometidos (13), novedad que aconteció en aguas internacionales (ver figura 4.2). Por tanto, hubo más incidentes de piratería que no pasaron de meras tentativas que aquellos efectivamente perpetrados. No obstante, en el último año de la muestra las cifras se aproximan de nuevo a la tendencia anterior, sobre todo muy cercanas al bienio 2009-2010 (concretamente los robos y actos de piratería en el primer año y los ataques cometidos y tentativas en el segundo).

Por otro lado, cada vez resulta más complicado ocultar un ataque, sobre todo en aquellas situaciones en que el “blanco” se encuentra navegando y ha variado la condición en la que se encuentra o el rumbo (sin estar programado en el propio “plan de viaje”), porque el seguimiento de un buque es posible casi en tiempo real dado el avance tecnológico actual. Cualquier derrota o maniobra que no estuviese prevista supondría una pista sobre un posible incidente de piratería o robo. Más difícil sería identificar un ataque en caso de que el buque estuviese amarrado o fondeado y no alterase su posición tras el incidente, del mismo resultaría complicado tener indicios de un acto realizado por piratas si la embarcación abordada continuase con la derrota prevista.

Consecuencias de la omisión de denuncias (*under-reporting*)

Para el sector del transporte marítimo en general, dejar de denunciar un acto de piratería o robo a mano armada contra buques limita la acumulación de información y pruebas sobre los delincuentes, lo que repercute en una mayor dificultad a la hora de obtener una visión real del alcance del problema, y también restringe el conocimiento completo que debería poseerse sobre el *modus operandi* de los piratas. Por lo tanto, la omisión de la denuncia dificultará el estudio de este crimen marítimo, pues se trata de obtener un diagnóstico sobre los ataques que sea lo más certero posible. Si, entre otros motivos, se carece del número real de incidentes o, en su defecto, de una buena aproximación a las cifras exactas, la tarea se complica. De este modo, cabe interpretar los datos del análisis de las estadísticas con cierta precaución porque pueden ser menos fiables de lo que en un principio parece⁹⁹, pudiendo incluso conducir a

⁹⁹ Además de la omisión de denuncias, existen razones para pensar que las estadísticas revelan solo parte de la realidad. Primero, ellas pueden abarcar solo aquellos incidentes que son denunciados por las compañías navieras (intereses que, por ejemplo, el propio ICC-IMB atiende), así las denuncias de armadores de pesqueros son especialmente susceptibles de que no terminen reflejándose en los informes. En segundo lugar, aquellos actos que evidencian falta de protección marítima, como por ejemplo ataques armados contra instalaciones y plantas

interpretaciones erróneas sobre los acontecimientos. Aunque, por otro lado, las cifras y datos disponibles sobre los ataques ofrecen una buena ayuda para vislumbrar las tendencias del fenómeno y el alcance de la amenaza.

La omisión de la denuncia de un ataque evita una significativa reacción por parte de las autoridades y pone en peligro a otros barcos que navegando por la zona no podrían ser informados sobre la existencia de la amenaza¹⁰⁰. Cuando no se informa de un acto pirata, en cierto modo, también se contribuye a alentar potenciales piratas, que son conocedores de las probabilidades que su crimen (o la tentativa) ni tan siquiera llegue a oídos de las autoridades competentes.

4.3.3 OTROS ASPECTOS NEGATIVOS

También puede acontecer lo opuesto al problema anterior, esto es, que se informe de actos que realmente no han ocurrido. Las acciones piratas perpetradas en Nigeria son reportadas al PRC, aunque el propio Centro es consciente del hecho que no todas las denuncias sobre ataques son confirmadas¹⁰¹. Así el “*sobre-registro*” en el número de incidentes es también posible. Alguno de los incidentes son simplemente pequeños robos (de pertrechos como pueden ser amarras, motores fueraborda o material de mantenimiento como por ejemplo pinturas) u ocurren cuando el buque se encuentra amarrado en puerto o fondeado¹⁰².

Sin embargo, una de las cuestiones más polémicas de la definición que emplea la institución privada es la de incluir actos de terrorismo marítimo, lo cual podría incrementar el número de ataques piratas e, incluso más, el número de víctimas, ya que los terroristas a menudo

petrolíferas (incluyendo plataformas petrolíferas fijas) o contra buques desde los muelles, no pueden aparecer en las estadísticas de piratería si se atiende estrictamente a la definición adoptada por el derecho internacional porque no se cumple el requisito de los “*dos buques*”. Asimismo, los robos armados, que generalmente sí se reflejan en las estadísticas no deberían hacerlo porque tampoco constituyen actos de piratería pues no se producen en “*alta mar*”. Si bien es cierto, los casos mencionados pueden ser considerados como una amenaza para la protección marítima. Otro aspecto a tener en cuenta sobre el “*robo armado contra buques en la mar*”, que adquiere relevancia especial en el delta del Níger debido a su geografía particular, es la distinción entre tierra y mar para considerar como tal un ataque. En esta línea, ver TULL, art.cit., p. 28.

¹⁰⁰ Según el capitán Pottengal Mukundan (director en la época del IMB): “*There continues to be significant under-reporting of attacks – a phenomenon highlighted by the IMB year on year. This prevents meaningful response by the authorities and endangers other vessels sailing into the area unaware of the precise nature of the threat*” (énfasis añadido). ICC, “IMB Piracy Report highlights violence in West Africa”, *ICC News* [en línea], 15 July 2013, London. Disponible en: <http://www.iccwbo.org/> (último acceso 4 de agosto de 2013).

¹⁰¹ WARDIN y DUDA, “Characteristics of Piracy in the Gulf of Guinea...”, p. 181. Del original: “... *the PRC is aware of the fact that some of reports attacks are not confirmed*” (énfasis añadido).

¹⁰² Según Sam Bateman: “*But on the other hand, over reporting of the number of incidents is also possible. Many of the incidents are really just petty theft (of small items such as paint, mooring ropes, or outboard motors), or occur when a ship is alongside in port or at anchor*”. BATEMAN, loc. cit.

tienen como objetivo matar o herir a un gran número de personas en sus ataques¹⁰³. Por tanto, en las estadísticas del IMB, posiblemente el número de muertos esté más ligado a ataques terroristas que a cualquier otro crimen cometido en la mar. En todo caso, existe un serio riesgo para los marinos de resultar heridos o asesinados a manos de piratas.

De acuerdo con Montclos, la metodología del IMB presenta ciertos puntos débiles, pese a ser un sistema con informaciones casi inmediatas y presentar cobertura mundial sobre actividades de piratas, se trata de una empresa comercial y no científica. Además, su base de datos no es del todo abierta al público (no permite nuevos análisis y validar informaciones) y, como ya se ha mencionado, deja de lado a pequeños pescadores pues está ligada a las mayores compañías de transporte marítimo. Por consiguiente, no puede tener pretensiones de ser exhaustiva y corre el riesgo permanente de divulgar datos arbitrarios sobre el estado real de la situación¹⁰⁴.

Las tablas de los informes que reflejan mayor número de ataques en el golfo de Adén frente a los registrados en el golfo de Guinea, según Pham, se debe a que en la zona del Índico la mayor parte de los ataques ocurre en alta mar, y puntualiza: *“hay embarcaciones de pesca atacadas en puerto o próximas a la costa, las cuales no se encuentran dentro de la definición de piratería en alta mar, y si se contasen todos esos casos, el número de ataques ciertamente podría ser igual a aquellos frente a Somalia”*¹⁰⁵. Está bien que se aclare una de las particularidades del concepto de piratería, en este caso la que hace referencia al lugar donde el delito acaece, sin embargo los buques mercantes, que han sufrido ataques dentro del mar territorial, sí forman parte de las estadísticas de tales informes que no hacen distinción alguna entre ataques de piratería o de robo a mano armada en la mar¹⁰⁶. Los ataques a pequeños pesqueros no se publican, independientemente del límite marítimo donde hayan acaecido, salvo raras excepciones, ni en los informes de la ICC-IMB ni en los de la IMO.

¹⁰³ LISS, *op. cit.*, p. 26. Del original: “... and somewhat controversially, certain acts of maritime terrorism. (...) including terrorist attacks one would arguably increase the number of pirate attacks, and even more so, the number of casualties, as terrorists often aim at killing or injuring a large number of people in their attacks. (...) The IMB’s definition of piracy and its data are not only controversial because they include terrorist attacks”.

¹⁰⁴ MONTCLOS, “A Pirataria Marítima na Nigéria”, pp. 76-77.

¹⁰⁵ Palabras de J. Peter Pham, director del programa para África del Comité Nacional del *American Foreign Policy*, Departamento de Estudios de Nueva York. Cit. por Scott BALDAUF, “Pirates take new territory: West African Gulf of Guinea”, *The Christian Science Monitor* [en línea], 15 January 2010. Disponible en: <http://www.csmonitor.com> (último acceso 1 de enero de 2014).

¹⁰⁶ Al menos se trata de una distinción de forma directa en las cantidades numéricas exhibidas en las diversas tablas. Si se observan los datos en las narraciones de los ataques se puede averiguar de qué delito se trata, comprobando las coordenadas o la distancia a un punto de referencia donde se produjo el ataque.

La manera en que el IMB registra sus ataques es también un problema por su dependencia de buques grandes que tienen instalado el SSAS (*Ship Security Alert System*). Por consiguiente, su ‘tabla’ no es exhaustiva ni representativa. En efecto, el GMDSS (*Global Maritime Distress Safety System*) no es obligatorio para buques pequeños, de ahí que no puedan pedir ayuda cuando son atacados siendo, simplemente, invisibles en las estadísticas¹⁰⁷.

Aunque más importante que todo lo anterior es que los indicadores fijados por el IMB se muestran insuficientes, la elección del ataque como unidad de medida no es particularmente pertinente (en un contexto donde no son respetadas las características diferenciadas de los ataques porque cuenta lo mismo abordar un buque mercante de considerable tamaño que una simple trainera, o la masacre de toda una tripulación con un ataque que no causa heridos). Así la mayoría de especialistas en el estudio de conflictos¹⁰⁸ trabaja a partir del número de muertos y no del número de ataques. Las diversas formas de violencia tienen intensidades variables y como tal no son comparables entre sí. En contrapartida, el cálculo del número de muertos (*body count*) es una unidad de medida reconocida que permite identificar tendencias y prepara una especie de “*pedagogía de los cadáveres*”¹⁰⁹.

4.4 ESTUDIO DEL NÚMERO DE ATAQUES EN LOS PAÍSES DEL GOLFO DE GUINEA Y COMPARATIVA CON OTROS ESCENARIOS AFRICANOS Y MUNDIALES

4.4.1 INTRODUCCIÓN

A pesar de los inconvenientes mencionados, la única posibilidad para acercarse¹¹⁰ al número y evolución de los ataques de piratería y robo a mano armada contra buques es precisamente recurrir a los informes que divulgan tales datos. Para tener una noción sobre la cantidad de incidentes anuales que acontecen en el golfo de Guinea se considerarán las cifras divulgadas por la ICC-IMB, desde 1993¹¹¹. Sin embargo, cuando se trate de ataques sucedidos

¹⁰⁷ MONTCLOS, “Maritime Piracy in Nigeria”, p. 532.

¹⁰⁸ Valgan de ejemplo Stockholm International Peace Research Institute (SIPRI) o Human Security Centre (CA). Cit. por MONTCLOS, “A Pirataria Marítima na Nigéria”, p. 77.

¹⁰⁹ *Ibidem*.

¹¹⁰ Siguiendo a Kontorovich y Art, “... we can use IMO and IMB records to determine the underlying number of piracies, but they give no idea as to the total number of pirates involved these attacks” (énfasis añadido). KONTOROVICH y ART, *op. cit.*, p. 30.

¹¹¹ Año en que se crea el PRC y la publicación periódica de informes. La ICC-IMB divulga las cifras relativas sobre ataques distribuyéndolas por países, mares (sur de la China, Arábigo, Caspio, Rojo, Mediterráneo) o golfos (Omán), dentro de sus secciones geográficas correspondientes –por ejemplo, establece una sección única para África–. Lo práctico de dicha distribución, que se puede visualizar en la “Tabla 1” de todos los informes, es que

en el GoG respecto aquellos que lo hacen en cualquier otra superficie, con la intención de representar otras zonas concretas dentro del escenario pirático mundial, se utilizarán además los reportes publicados por la IMO desde 1996¹¹².

Con una disposición diferente, los informes anuales y trimestrales de la Oficina Marítima Internacional brindan la posibilidad de conocer el número de ataques registrados en cada país. Tal distribución permite seleccionar aquellas naciones que forman parte del Golfo (para ello se seguirá la definición del IHO que delimita esta superficie) y sumar los ataques de cada una para obtener el total de la región. Por consiguiente, siempre que sea necesario trabajar con las cifras de piratería y/o robo armado correspondientes a un determinado país se recurrirá a estos últimos.

Pese a las discrepancias, también en el reparto del contenido, que los informes de las instituciones anteriores proponen, no existe una diferencia significativa entre el resultado anual de los ataques ocurridos en la parte occidental del continente africano (procedentes de los informes de la IMO) y los acaecidos en el golfo de Guinea (obtenidos por una selección de países en los reportes de la ICC-IMB). Vease a continuación la *figura 4.3*, donde se comparan las cantidades correspondientes a las áreas mencionadas.

INFORME	AÑO																				TOTAL 1996-15
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
IMO África Occidental	21	30	22	36	33	58	47	67	57	23	31	60	50	46	47	61	64	54	45	35	887
IMB Golfo de Guinea*	10	18	15	25	22	43	37	49	43	24	18	44	55	39	29	39	52	45	31	20	658
DIFERENCIA IMO - IMB	11	12	7	11	11	15	10	18	14	-1	13	16	-5	7	18	22	12	9	14	15	229

Figura 4.3 Diferencias numéricas anuales entre la IMO y el ICC-IMB para África occidental y el golfo de Guinea respectivamente sobre ataques de piratería y robos armados contra buques durante dos décadas (1996-2015). Fuente: IMO e ICC-IMB. Elaboración propia

permite seleccionar solo aquellas naciones que se encuadran dentro del golfo de Guinea obedeciendo al criterio del IHO. Sobre esta cuestión ver capítulo III, n. 1.

¹¹² Año en que la IMO comienza a publicar informes de forma periódica, aunque la organización haya estado siguiendo incidentes de ataques en la mar por lo menos desde 1983, se descartarán los primeros informes que son menos completos que los actuales y por ello no constituirán una fuente importante en este análisis. La distribución que ofrece la organización, tanto en sus informes trimestrales como anuales, en su “Anexo 2” y concretamente para el continente africano, divide dos bloques: uno oriental (*East África*) y otro occidental (*West África*). La razón por la cual no se recurre a estos informes para obtener las cifras de ataques en el golfo de Guinea se debe precisamente a que carecen de una sección exclusiva para representar los números sobre ataques acaecidos en esa región – aunque sus cifras atienden a diversas zonas ninguna lo hace específicamente para la superficie a estudio. Además, dichos informes no separan por países las cantidades anuales de los delitos, imposibilitando seleccionar las naciones pertenecientes a una superficie geográfica en concreto. Con esta distribución las cifras divulgadas por la IMO sobre piratería y/o robo que también incluyen los ataques en el Golfo se encuentran bajo la denominación *West Africa*, o sea África occidental.

Debido a las razones expuestas en el párrafo anterior, resulta posible cotejar los resultados con los incidentes donde se evidencia una falta de protección marítima¹¹³ registrados por *Risk Intelligence*, buscando de esta manera otra perspectiva del problema, a pesar de que este organismo solo se refiere a aguas interiores y costeras registra significativamente más ataques¹¹⁴ que los mostrados.

4.4.2 NIGERIA Y OTROS PAÍSES RIBEREÑOS DESDE LA PERSPECTIVA DEL GOLFO

La *figura 4.4* muestra las cifras del problema en todos los países de la región y su evolución durante el citado período. Siguiendo los informes de la institución privada, se puede afirmar que Nigeria constituye el país más relevante del golfo de Guinea, como en otros aspectos¹¹⁵, también en actos de piratería y robo, destacándose con 433 ataques registrados durante casi dos décadas y media. Esta cantidad resulta preocupante.

¹¹³ Los términos ingleses “*security*” y “*safety*” se traducen al español como “seguridad”. No obstante para evitar confusión se emplean “*protección*” y “*seguridad*” respectivamente. Desde un punto de vista conceptual, el término “*security*” se emplea, por ejemplo, para designar la protección contra un delito, principalmente, para la prevención de ataques, sabotaje o robo a través de medidas tanto activas como pasivas; y “*safety*” para la seguridad física y profesional u otros tipos o consecuencias de fallos, daños, errores, accidentes, o cualquier otro evento que pueda considerarse no deseable. Santiago IGLESIAS BANIOLA, “Piracy at Sea: Somalia an Area of Great Concern”, *Journal of Navigation*, 2010, **63**, 191-206, en n. 1, p. 191.

¹¹⁴ Solo en Nigeria, sin contar varios ataques más frente a la costa de otros países del GoG, valga de ejemplo, en 2008 (114), 2009 (91), 2010 (58), 2011 (116), 2012 (89), 2015 (57) y 2016 (84). Ver “*Risk Intelligence recorded 58 piracy-related maritime security incidents in Nigerian inshore and coastal waters in 2010. This compares with 91 incidents for 2009 and 114 incidents for 2008 recorded by Risk Intelligence*”. Ver RISK INTELLIGENCE, “Nigeria: Review of 2010 and Outlook for 2011”, *Risk Intelligence* [en línea], 2010, p. 1. También disponible [en PDF] en: <http://www.morehod.ru> (último acceso 8 de julio de 2013). Ver también *idem*, “Nigerian criminals most innovative pirates in 2013” [Press release], *Risk Intelligence* [en línea], 09 January 2013 (disponible en: <http://www.riskintelligence.eu> [último acceso 12 de septiembre de 2014]), *idem*, “Nigeria – maritime security forecast 2017”, January 2017 (disponible en: <http://www.riskintelligence.eu> [último acceso 12 de febrero de 2017]).

¹¹⁵ No solo es el país más poblado como también el mayor productor de petróleo africano. El sector petrolero en Nigeria supone el 80% de los recursos del gobierno, el 95% de las exportaciones (*foreign exchange earnings*), 40% del PIB y 4% del empleo. ONUOHA, *op. cit.*, p. 8. Siguiendo a Onuoha: “*Un gigante económico comparado a sus vecinos*”. *Ibidem*. En algunos asuntos, Nigeria es un microcosmos dentro del golfo de Guinea e incluso dentro del continente africano en sí mismo. J.P. PATERSON, “Maritime Security in the Gulf of Guinea”, *Joint Force Quarterly*, **45**(2), 28-33, p. 30. Cit. por ONUOHA, *loc. cit.*

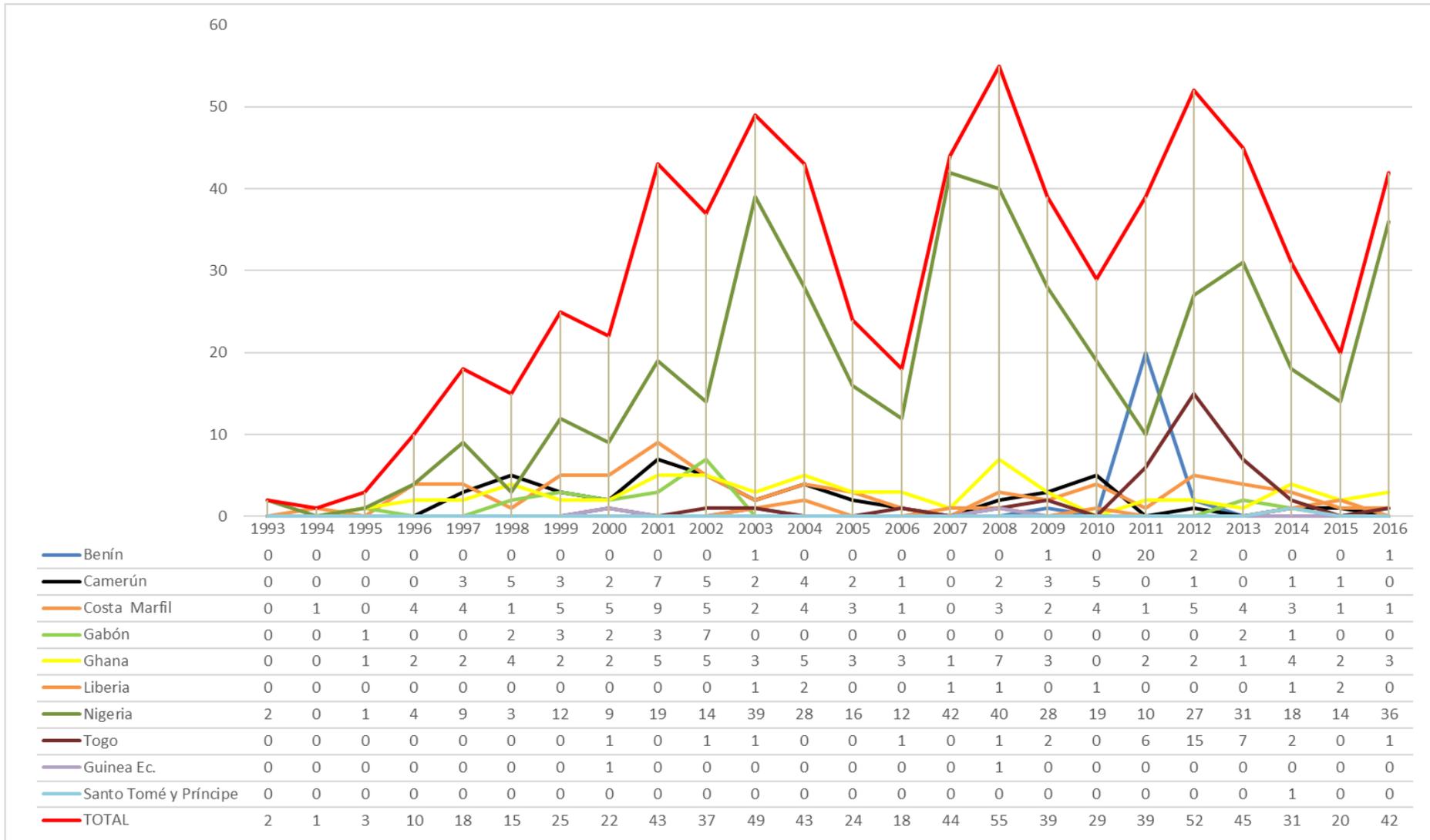


Figura 4.4 Evolución anual de los ataques de piratería y robo a mano armada contra buques registrados en los países del golfo de Guinea (1993-2016). Fuente: ICC-IMB. Elaboración propia

El primer aumento significativo de ataques y tentativas se produce en 1999 (12), posteriormente los actos delictivos muestran cierta continuidad durante el trienio siguiente. A partir de aquí comienzan las oscilaciones, apreciándose un aumento significativo en 2003 (39) para disminuir gradualmente durante otro trienio (hasta bajar a 12 ataques), registrándose un brusco incremento en 2007¹¹⁶ (42) que representa el “*pico*” de ataques del periodo analizado en Nigeria (línea verde), manteniéndose prácticamente igual al año siguiente.

La actividad pirática repite nuevamente su tendencia gradual disminuyendo aproximadamente en una decena de ataques cada año (llegando a 10) durante otro trienio. Así en 2012 (27) se produce un incremento, aunque no tan significativo como los anteriores, que se consolida un año después (32). A continuación, los ataques denunciados vuelven a descender para cerrar el periodo con un nuevo incremento en 2016 (36).

En el golfo de Guinea la distribución anual de ataques tampoco ha sido uniforme. La variación, que se contempla en el total de ataques sucedidos en la región (respectivamente representados por una línea roja) parece seguir la senda de los incidentes denunciados en Nigeria (línea verde). La similitud no es casual, ya que este país es responsable del 61,6% de los incidentes que se registran en toda la región (ver *figura 4.5*).

Por consiguiente, la representación gráfica del total de ataques muestra cinco máximos considerables. El primero en 2001 (43) es más prominente que el nigeriano por la aportación de los ataques ocurridos en Costa de Marfil (9) y Ghana (5). En 2008 (55), la explicación se debe a dos factores: a) Nigeria solo disminuye la cantidad de dos delitos (respecto al año anterior cuando alcanza su máximo); b) otros países que no habían registrado ningún ataque el año previo lo hicieron precisamente en 2008 –con la salvedad de Ghana (7) que ya había presentado uno y asciende a siete–. Ya en 2012 (52) sobresale la contribución de Togo (15), alcanzando su peor cifra ese año, situándose tercero del continente en número de ataques, solo detrás de Nigeria y Somalia. En el último año de la muestra (42) el aporte nigeriano (36) es contundente, pero incluso la contribución al cómputo total de la zona (44) es mayor en 2007.

Así, la influencia pirática de Nigeria en la región queda patente con la cuantía del número de agresiones. Aunque el predominio también se muestra por una probable extensión de la piratería hacia países vecinos que algún año se imputaron a piratas de aquella nacionalidad¹¹⁷.

¹¹⁶ En 2007, Nigeria registró el segundo más alto número de incidentes denunciados a nivel mundial (42) solo uno por debajo de Indonesia. A tal respecto, los ataques y secuestros están justificados, según el IMB, “*under the umbrella of political change. From the shippings industries point of view this is nothing short of being criminal*” (énfasis añadido). ICC-IMB, *Piracy Report 2007*, cit., p. 24.

¹¹⁷ Según la IBM: “*2011 has also witnessed a probable extension of Nigerian piracy into neighbouring Benin waters*”. ICC-IMB, *Piracy Report 2011*, cit., p. 24.

Por ejemplo, Benín en 2011 y Togo, un año después, registraron un alarmante incremento de ataques, veinte y quince respectivamente, cuando apenas los estaban sufriendo. En el primero solo se habían denunciado dos incidentes desde 1993, esto supone que el 80% de todos los ataques registrados desde la fecha en el país se perpetraron en aquel año fatídico en cuanto a piratería se refiere. Tal incremento sobresale gráficamente como un triángulo isósceles (línea azul oscuro) que incluso acaba sobrepasando la trayectoria de los ataques sufridos por Nigeria¹¹⁸, a su vez representados por una depresión significativa¹¹⁹ –momento en que se registra el número más bajo de ataques desde 2000–. De igual manera, la evolución de Togo (con línea marrón) experimenta un pico al final de la trayectoria, aunque en este caso, con una pendiente más suave que la de su vecino oriental debido a los ataques denunciados tanto en el año inmediatamente anterior como posterior.

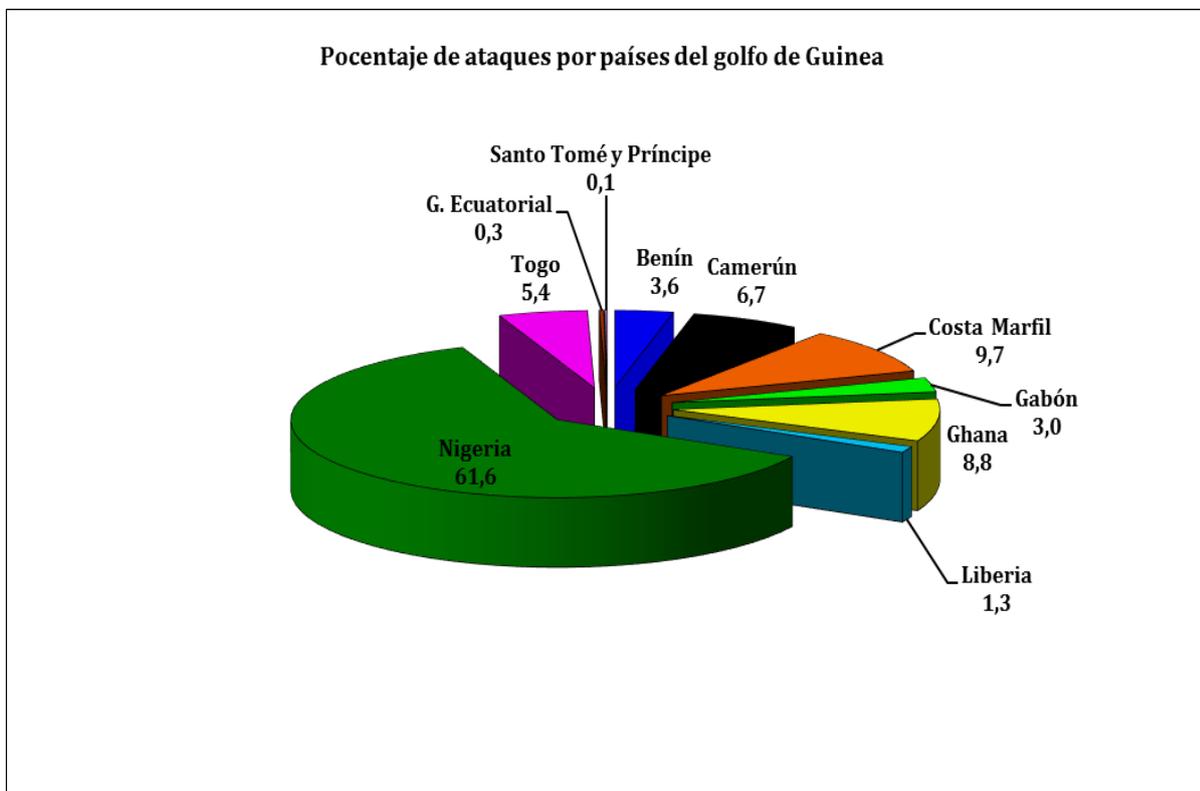


Figura 4.5 Distribución porcentual del total de ataques de piratería y robo a mano armada contra buques registrados en los países del golfo de Guinea (1993-2016). Fuente: ICC-IMB. Elaboración propia

¹¹⁸ Solo superada en otros dos años por Costa de Marfil (1) en 1994 y por Camerún (5) y Ghana (4) en 1998. También en dos años obtiene el mismo número de ataques que otros países, así en 1995 iguala a Ghana y Gabón con un ataque, y alcanza la misma cifra que Costa de Marfil (4) en 1996.

¹¹⁹ “Como resultado de la intensa lucha contra la piratería iniciada por este país, uno de los principales objetivos de los piratas, el problema se ha trasladado a países más vulnerables, como el vecino Benín, cuyo puerto Cotonú se encuentra a 19 millas náuticas de la franja costera nigeriana”. IMO, S/2012/45, cit., párr. 5.

Otro dato, que da idea de la supremacía de Nigeria en actos de piratería y robo dentro del Golfo es el de casi sextuplicar los ataques sobre Costa de Marfil (68), el segundo país de la región en este sentido, que manifiesta una evolución (representada por la línea naranja) bastante constante, pues la diferencia más amplia de ataques en años consecutivos no sobrepasa la cifra de cuatro.

Además de Nigeria y Costa de Marfil (9,7%), otros países que se destacan por un alto número de incidentes piráticos son Ghana, Camerún y Togo cuya aportación al cómputo global de ataques en la región se representa en la *figura 4.5*.

Para finalizar este epígrafe se deben destacar ciertos aspectos. Por una parte, la falta de protección marítima en Nigeria se ha visto afectada de modo relevante por los acontecimientos en el Delta del Níger. El renacer de la insurgencia regional en 2006 con el MEND a la cabeza se traduce en un incremento del número de incidentes¹²⁰. Asimismo, la disminución de la piratería en el GoG, que siguió al máximo de la muestra (55), ha sido relacionada con el programa de amnistía promovida por el gobierno nigeriano, siendo ofrecido a los insurgentes del Delta en 2009 y aceptado por la mayoría de los milicianos¹²¹. No obstante, cuando la amnistía fracasa se produce el efecto inverso. La falta de credibilidad del citado programa¹²² y el rechazo de una facción del MEND puede explicar en parte el aumento de ataques al comienzo de 2011¹²³. En este sentido, también se ha sugerido que los ex-milicianos, motivados por su creciente frustración con la amnistía nacional, se han involucrado en la piratería pero esto es difícil de probar con datos tangibles. El caso es que el programa fallido les incitó a buscar nuevamente medios alternativos de obtener ingresos, frecuentemente, de manera ilícita¹²⁴.

¹²⁰ En esta línea, véanse, entre otros, Thomas Horn HANSEN y Dirk STEFFEN, “The Lull Before the Storm: Maritime Piracy and Election Violence in the Niger Delta”, *Journal of Energy Security* [en línea], 15 March 2011 (disponible en: <http://www.ensec.org> [último acceso 1 de julio de 2013]) y Martin N. MURPHY, “Petro-piracy: Predation and Counter-Predation in Nigerian Waters”, en Douglas GUILFOYLE (ed.), *Modern Piracy: Legal challenges and Responses*, Cheltenham (UK), Edward Elgar, 2013, 61-90, p. 73, ISBN 978-1-84980-484-4.

¹²¹ El gobierno nigeriano implementó un programa nacional de amnistía en el cual pretendía alentar a los milicianos del Delta a que entregasen las armas y comenzasen programas de reinserción y formación. Las deficiencias de estos programas han limitado la sostenibilidad de la amnistía. WHITMAN y SAUREZ, *op. cit.*, p. 23.

¹²² Según RI: “*little has been done to enhance the credibility of the amnesty programme. The programme has been a lucrative opportunity for enrichment for its administrators and top-ranking ‘ex-militants’*”. RISK INTELLIGENCE, “Nigeria: Review of 2010 and Outlook for 2011”, p. 2.

¹²³ Siguiendo a Hansen y Steffen: “*The amnesty program led to a reduction in the number of pirate attacks in mid-2009 as ‘ex-militants’ were now funded directly, but since then mid-ranking insurgents have become increasingly discontent with their share of amnesty proceeds. Some thus turned to piracy in late 2010. The fracturing of insurgency is likely to continue to drive piracy off the Niger Delta in 2011*”. HANSEN y STEFFEN, *loc. cit.* En este sentido, estos autores ya relacionaban la inseguridad marítima con los acontecimientos en el Delta del Níger “*que depende en gran medida de las elecciones de abril de 2011 y de la evolución de la insurgencia regional*”. HANSEN y STEFFEN, *cit.*

¹²⁴ WHITMAN y SAUREZ, *loc. cit.*

Por otra parte, también es importante señalar que, desde la última apertura de Nigeria hacia un nuevo período democrático en 1999¹²⁵ actualmente vigente, los “picos” más prominentes de violencia pirática representados en la gráfica coinciden con años electorales o post-electorales. Principalmente, la coyuntura se aprecia de forma directa y significativa en comicios de 2003 y 2007 (aunque la cifra se mantenga casi invariable al año siguiente). Pero, también indirectamente en los comicios de 2011 (año en el que confluye además el previo fracaso del programa de amnistía y la vuelta a la lucha armada) aunque a primera vista los ataques disminuyen en Nigeria, desde la perspectiva del Golfo en su conjunto, la cantidad registrada no se traduce en una mejora de la situación debido al desplazamiento de los ataques desde este país a otros. En este contexto, Benín, estado ribereño y fronterizo de Nigeria, sufre una incursión de piratas¹²⁶ histórica este mismo año. A su vez, Togo, país vecino de aquel, presenta una situación semejante. Por consiguiente, puede afirmarse que la actividad delictiva, al menos la atribuida a piratas de nacionalidad nigeriana, se ha mantenido más o menos pareja desde 2011 a 2013.

Una de las razones de los ataques después de las elecciones se debe a que las armas compradas por los mecenas de grupos de jóvenes no se recuperan y, por tanto, están disponibles para movilizaciones y operaciones futuras. Esto explica por qué los incidentes de la militancia y la milicia (caracterizadas por la violencia de sus crímenes) tienden a incrementarse a veces,

¹²⁵ Año en que Nigeria elige su primer presidente tras décadas de dictaduras militares, aunque, siguiendo a Montanyà: “no hubo ningún cambio ya que el elegido fue el militar Olegun Obansajo, ahora travestido de civil, que había sido el jefe del gobierno militar en el período 1976-1979”. Xavier MONTANYÀ, *El oro negro de la muerte*, Barcelona, Icaria, 2011, p. 34, col. Más Madera, ISBN 978-84-9888-342-8. Antes ya se había abierto “un breve período democrático, al menos nominal” que propició la redacción de una Constitución (1977) debiendo favorecer la celebración de comicios dos años después. Esto sucedió tras un golpe de estado que, liderado precisamente por Obansajo en 1975 (Jefe del Estado Mayor del ejército nigeriano en aquel momento), derrocó y asesinó a Murtala Rammad Mohamed. Ver MARTÍNEZ PEÑAS, art. cit., p. 72. Este último había sido colocado en el poder pocas semanas antes por el golpe de estado que a su vez derrocó al gobierno de Yakubu Gowon -quien representando al norte del país había respondido con un contragolpe militar en julio de 1966 al golpe del general Aguiyi Ironsi, perteneciente a la étnia igbo del sur, en enero de ese mismo año-. Ver ORTUÑO, art. cit., p. 175. Sin embargo “las esperanzas de democratización quedaron truncadas en 1983 por el quinto golpe exitoso de la historia moderna nigeriana, que entregó el gobierno a un nuevo Consejo Militar liderado por Muhammadu Buhari”. MARTÍNEZ PEÑAS, loc. cit. Curiosamente, Buhari es el actual ganador de las presentes elecciones de 2015, “a tenor de su victoria, todo indica que la mayoría de los nigerianos han pasado página respecto al anterior gobierno de Buhari o, al menos, han preferido confiar en su nueva faceta de ‘reconvertido demócrata’, como él mismo se define”. Jesús Díez ALCALDE, “Elecciones en Nigeria: El triunfo de Buhari y sus retos de futuro”, IIEE-Documento de Análisis (IIEE), 9 de abril de 2015, n.º 20, Instituto Español de Estudios Estratégicos (de aquí en adelante IIEE), p. 9. Disponible en: <http://www.ieee.es> (último acceso 18 de septiembre de 2015).

¹²⁶ Analistas atribuyen el recrudecimiento del problema frente a las costas beninesas a una mayor extensión del radio de acción de piratas nigerianos. Según el IMB: “...2011 has also witnessed a probable extension of Nigerian piracy into neighbouring Benin Waters”. ICC-IMB, *Piracy Report 2011*, p. 24. Siguiendo también a Onuoha: “Analysts attributed the upsurge in piracy off the coast of Benin to Nigerian pirates who are now extending their attacks further out at sea”. ONUOHA, art. cit., p. 7.

también, después de las elecciones de 1999, 2003, 2007 y 2015¹²⁷. Véase que los ataques prácticamente se mantienen en años post-electorales con excepción de 2004 que presenta una disminución un poco más acentuada, aún así los ataques son notables (*figura 4.4*).

Asimismo, la intensificación de actividad pirata podría estar relacionada con la mayor disponibilidad de armamento en años de llamada a las urnas y la necesidad de una fuente de financiación por parte de los candidatos. De esta manera, piratas y mafiosos son utilizados, frecuentemente, por políticos corruptos contra sus oponentes especialmente durante las elecciones. Un ejemplo de ello lo muestra el hecho de que piratas fueron contratados para inquietar la industria petrolera y así mostrar la incapacidad del gobierno estadual de Rivers para mantener la ley y el orden¹²⁸. Asimismo, exmilitarios han trabajado para gobiernos estatales. Otro ejemplo que demuestra el vínculo entre política y violencia¹²⁹.

La relación entre los períodos electorales y la piratería en Nigeria “*es una especie de sistema feudal*”¹³⁰. Algunos políticos son acusados de encubrir y proteger a los piratas a cambio de una parte del botín que luego se utiliza para financiar las campañas electorales. A tal respecto, existe una interpretación similar de las estadísticas sobre este fenómeno¹³¹. Además habría que investigar más a fondo “*el uso del robo de petróleo como mecanismo de financiación de campañas*”¹³². Respecto a esta cuestión debería tenerse en cuenta también el fenómeno del *bunkering* relacionado con el secuestro de buques tanque.

El aumento de incidentes que cabría esperar en Nigeria, durante el año electoral de 2011¹³³, queda disimulado por el desplazamiento de los ataques a Benín, que se representan en el único aunque prominente “*pico*” de la insignificante tendencia pirática que ha sufrido el país (línea azul oscuro), si bien es cierto la “*firma*” nigeriana se encuentra detrás. Del mismo modo, en 2015 no se presenta un incremento de ataques, pero este se produce en el año post-electoral.

Resumiendo, la representación gráfica del período refleja unos máximos que se repiten aproximadamente cada cuatro años, coincidiendo con los comicios federales nigerianos,

¹²⁷ En esta línea, IBABA e IKELEGBE, art. cit., p. 232.

¹²⁸ MONTCLOS, “Maritime Piracy in Nigeria”, p. 536.

¹²⁹ En este sentido, según RI: “*Several of these top-ranking ‘ex-militants’ also began working closely with state governors in preparation for the 2011 elections*”. RISK INTELLIGENCE, *loc. cit.*

¹³⁰ Según Hans Tino Hansen, director general de *Risk Intelligence*, cit. por Rick NOACK, “Why Nigeria’s election year may see a spike in pirate attacks”, October 14, 2014. Disponible en: <https://www.washingtonpost.com> (último acceso 3 de marzo de 2015).

¹³¹ NOACK, art. cit.

¹³² Opinión de Alex Vines que lidera el programa de África de la Chatham House (Londres), cit. por Rick NOACK, *loc. cit.*

¹³³ Sin embargo, los ataques denunciados al IMB en 2011 (10) divergen notablemente de los recopilados por otras organizaciones. Por ejemplo, al menos 34 incidentes suministrados por *Bergen Risk Solutions* no han sido denunciados al IMB. Ver ICC-IMB, *Piracy Report 2011*, cit., p. 24.

generándose así una tendencia oscilante que, afectando notablemente al devenir general del entorno, también moldea con forma de sierra el perfil característico del Golfo que, a su vez, refleja las cifras sobre piratería y robo armado respectivas a Nigeria. Esta semejanza plasma la incidencia del país sobre la región.

Teniendo ahora en cuenta los “puertos o fondeaderos” de la región más castigados por los piratas, en relación a la totalidad de ataques sufridos por cada país, sobresale Abiyán (44) el cual concentra el 91,7 % de los ataques denunciados en Costa de Marfil (45)¹³⁴. También, los mencionados Cotunú (21), con el 84 % y Lomé (34), con el 91,9 %, centralizan un alto número de robos respecto al total de ataques correspondientes registrados en Benín (25) y Togo (38) respectivamente. De esta manera, los citados puertos y fondeaderos constituyen el objetivo principal de los piratas del Golfo más que cualquier otro lugar vinculado a los propios países. También, cabe destacar a Ghana (42) como segundo país del GoG que sufre mayor porcentaje de robos en sus puertos y radas, Tema reúne el 61,2 % y Takoradi 24,5 %. A pesar de que, individualmente, los puertos ghaneses presenten una importancia bastante menor respecto al contexto del propio GoG. Otros países que también tienen puertos afectados, aunque con menos ataques son Gabón (8) –correspondiendo la mayor cuota a Owendo (7) con el 53,8 %– y Monrovia (9) que supone el 100 % de los ataques en Liberia (ver figura 4.6).

El mayor puerto nigeriano también es uno de los blancos favoritos dentro del país pues, aproximadamente, de cada dos ataques sucedidos en todo el país al menos uno se relaciona con su principal puerto –el puerto camerunés de Douala también muestra una relación parecida–. Pero se encuentra lejos de la importancia que suponen los ataques en puertos y fondeaderos dentro del contexto de cada país en los Estados ribereños del Golfo. Precisamente, el hecho de que una importante cantidad de ataques ocurridos en Nigeria no se concentren en Lagos, le dota de cierta particularidad respecto a la tendencia mostrada por otros países de la región. Esta característica se afianza, cada vez más, debido al aumento de actos de piratería ocurridos lejos del litoral nigeriano. No obstante, cabe señalar un dato que refleja la importancia de Lagos en la región debido al gran número de incidentes acumulados (189), siendo responsable de casi la mitad (47,3 %) de todos los ataques adjudicados a “puertos y fondeaderos” del GoG. En este sentido el segundo puerto que más porcentaje de incidentes reúne en el contexto regional es Abiyán con el 11 %.

¹³⁴ A pesar de que el informe sobre el año 2012 del ICC-IMB registra cinco ataques, según la IMO uno de ellos se clasifica en aguas territoriales (5 de octubre ataque cometido contra el tanquero Orfeas aproximadamente a 3’ al sur de Abiyán).

ATAQUES EN PUERTOS Y FONDEADEROS DEL GOLFO DE GUINEA																						
PAÍS	PUERTO	AÑO																PUERTO			PAÍS	
		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL	% GoG	Media	Total	%
Benín	Cotonú	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19	1	-	-	-	1	21	5,3	1,4	25	84,0
Camerún	Douala	-	-	-	3	1	1	-	1	3	4	-	1	-	1	1	-	16	4,0	1,1	34	47,1
Costa de Marfil	Abiyán	9	5	2	4	3	-	-	3	2	4	1	5	3	1	1	1	44	11,0	2,9	48	91,7
	San Pedro	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	0,3	0,1	48	2,1
Gabón	Owendo	3	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	1,8	0,5	13	53,8
	Port Gentil	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	0,3	0,1	13	7,7
Ghana	Tema	5	4	2	5	2	3	1	6	2	-	-	-	-	-	-	-	30	7,5	2,0	49	61,2
	Takoradi	-	-	1	-	1	-	-	1	1	-	2	1	1	1	-	3	12	3,0	0,8	49	24,5
Guinea Ecuatorial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0	0,0	1	0,0
Liberia	Monrovia Port	-	-	-	2	-	-	1	1	-	1	-	-	-	1	2	1	9	2,3	0,6	9	100,0
Nigeria	Lagos	18	12	21	19	11	6	25	22	15	11	4	7	5	3	4	6	189	47,3	12,6	393	48,1
	Escravos anchorage	-	-	-	1	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	3	0,8	0,2	393	0,8
	Warri	-	-	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	1,5	0,4	393	1,5
	Qua Iboe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	0,3	0,1	393	0,3
	Bonny River	-	-	-	-	1	-	4	6	2	-	-	-	-	-	-	-	13	3,3	0,9	393	3,3
	Onne Port	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	0,5	0,1	393	0,5
	Port Harcourt	-	-	2	-	-	1	3	-	2	1	-	1	-	1	-	-	11	2,8	0,7	393	2,8
Sto. Tomé y Príncipe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0	0,0	1	0,0
Togo	Lomé	-	1	1	-	-	1	-	1	2	-	5	14	6	2	-	1	34	8,5	2,3	37	91,9
TOTAL GOLFO DE GUINEA		35	26	33	38	20	13	34	41	30	21	31	30	16	10	8	14	400	100,0	26,7	610	65,6

Figura 4.6 Evolución de los ataques en puertos y fondeaderos del golfo de Guinea y distribución porcentual de cada uno dentro de su propio país y dentro del Golfo durante dieciséis años (2001-2016). Fuente: ICC-IMB e IMO¹³⁵. Elaboración propia

¹³⁵ Comprende las cifras presentadas en la “tabla 3: puertos y fondeaderos con tres o más incidentes denunciados” (de los informes anuales del ICC-IMB) más las localizaciones que no alcanzaban el baremo referido en el propio título y, por lo tanto, no aparecían en la citada tabla de un año determinado. El número de ataques correspondientes a estas localizaciones (que no sobrepasan los 3 incidentes) se pueden encontrar en la sección, dentro de los propios informes, dedicada a narración de los ataques. Los números sobre ataques en países (para establecer la comparativa y porcentajes correspondientes) se extraen de la “tabla 1” de los citados informes. Los ataques acaecidos antes de 2004, que no alcanzan el baremo de 3 ataques anuales, se han extraído de los informes mensuales de la IMO correspondientes a las “áreas portuarias”. Es importante recordar que la denominación de la “tabla 3” del ICC-IMB no se ajusta estrictamente a la realidad (para esto habría que recurrir a los datos de la IMO respecto a los ataques en “áreas portuarias”), por ejemplo, la mayor parte de los ataques durante 2011 que se computan a Benín tuvieron lugar en su ZEE y, curiosamente, se atribuyen a su puerto principal.

Finalizando este epígrafe, cabe recordar que detrás del incremento repentino de los ataques en Togo y Benín (en los cuales se esconde la firma de los piratas nigerianos –se deduce que, entre otros aspectos ya comentados, por la proximidad de Lagos y un traslado de las actividades delictivas de este puerto hacia aquellos–); mientras que el repunte solo ha sido exclusivo de un año en Cotonú; en Lomé una cantidad de ataques significativa se extiende durante el citado trienio.

4.4.3 NIGERIA Y EL GOLFO EN EL CONTEXTO AFRICANO Y MUNDIAL

En África, el escenario predilecto de piratas se refleja en la *figura 4.7*, pues de todos los delitos (tanto de piratería como robo) divulgados por la IMO, durante el período 2001-2015 para el continente, casi el 49 % tuvo lugar en áreas portuarias de África occidental.

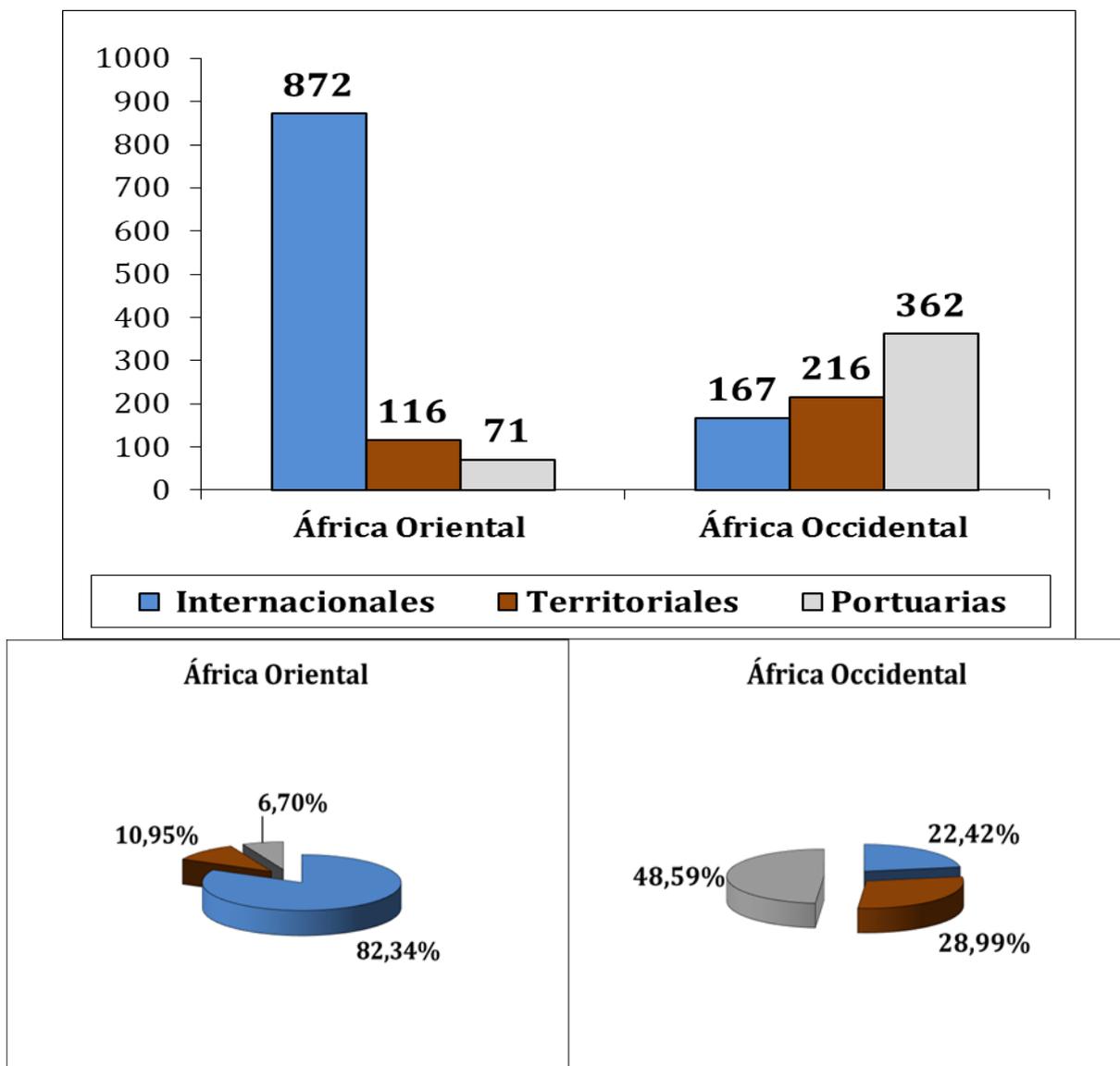


Figura 4.7 Número total y distribución porcentual de ataques en África oriental y occidental durante década y media (2001-2015) según franjas marítimas. Fuente: IMO. Elaboración propia

Solo el 6,7 % sucedió en la parte oriental del continente.

Por otro lado, estableciendo relación con los ataques recopilados por la ICC-IMB para ese mismo período, la característica acerca del elevado número de sucesos denunciados en “*puertos y fondeaderos*” del golfo de Guinea se acentúa¹³⁶. Se registraron 400 incidentes; en comparación con los 610 registrados en todas las superficies del Golfo (ver *figura 4.6*).

Comparando la evolución del problema exclusivamente en los dos países africanos con más ataques de piratería y robo armado contra buques, se verifica que antes del aumento considerable de incidentes sufrido por Somalia en 2009¹³⁷ –es decir, en un período previo que comprende dieciséis años–, Nigeria registra más ataques (80)¹³⁸ e incluso después del repunte pirático en Somalia, si se atiende al último lustro de la muestra, en Nigeria continúan registrándose más ataques (66). Sin embargo, en el cómputo general de la muestra seleccionada, el país bañado por las aguas del Índico supera en 176 al de la ribera atlántica¹³⁹ (ver *figura 4.8*).

Ahora se tratará el problema de la región relacionándolo dentro del continente africano, sobre todo, con el que fue hasta hace poco el mayor “*punto caliente*” pirático a nivel mundial. Los actos de piratería y robo a mano armada en el GoG han aumentado de manera significativa desde 2001 (ver *figura 4.4*). Por otro lado, tanto los ataques ocurridos en Somalia, en particular (ver *figura 4.8*), como los atribuidos a sus piratas, en general (ver *figura 4.9*), han descendido considerablemente desde 2012 en relación a los cuatro años previos, cuando se habían incrementado alarmantemente como nunca antes lo habían hecho en mar alguno (desde la publicación de informes periódicos).

En la *figura 4.9* se muestran los ataques atribuidos a piratas somalíes en diferentes regiones, destacándose el ascenso y actual descenso de su actividad criminal. Los números alcanzados por estos piratas suponen cifras escalofriantes, la primera intensificación considerable de su actividad data de 2005 (46) –disminuyendo al año siguiente (20)– y de nuevo alcanza una cifra similar en 2007 (44). Entonces se produce un recrudecimiento de la piratería con un incremento en los ataques del 2,52 % en 2008 (111) y del 1,96 % un año después (218), que se mantiene

¹³⁶ Para una sencilla explicación del por qué una zona más pequeña como el golfo de Guinea presenta más ataques en “*puertos y fondeaderos*” (según los datos del ICC-IMB) que una franja mayor como África occidental (según las cifras de la IMO referidas a “áreas portuarias”) véase la n. 135.

¹³⁷ Aunque un año antes los ataques atribuidos a piratas de ese país ya se habían disparado en el golfo de Adén/Mar Rojo produciéndose noventa y dos cuando en 2007 se registraron trece (ver *figura 4.9*).

¹³⁸ Cabe señalar que, desde 1993 hasta 2008 inclusive, Somalia y Nigeria sufrieron en 1996 (4) y 2000 (9) el mismo número de incidentes.

¹³⁹ Estableciendo una media de los ataques ocurridos durante el período 1993-2016, Nigeria sufriría 18 actos de piratería y/o robo de media al año, mientras que Somalia registraría casi 25 y medio (ver *figura 4.8*).

durante el siguiente bienio (con 219 y 237 ataques respectivamente) pero descendieron rápidamente a cifras insignificantes en la actualidad.

Los incidentes, registrados oficialmente y periódicamente por el IMB desde 1993, no dan tregua y sus números anuales continúan incrementándose a nivel mundial, no en vano, hasta enero de 2017 habían alcanzado la cifra de 6.915 ataques.

Por otro lado, si se relacionan los ataques ejecutados por tales piratas con los producidos por piratas de otras partes del mundo durante el período de mayor actividad (2008-2011) de aquellos, se obtiene que casi uno de cada dos incidentes es de “*autoría*” somalí. Tal diferencia explica la magnitud de la piratería desplegada en el país durante este cuatrienio.

Teniendo en cuenta los veinticuatro años de toda la muestra, los delitos asociados a su radio de acción ascenderían a 1.101¹⁴⁰. De esta manera, la media de incidentes anuales causados por piratas somalíes ascendería a 45,8 (ver *figura 4.8*).

Por otra parte, los ataques que salpican a Sudamérica y Asia se producen, generalmente, en aguas jurisdiccionales de distintos países, destacando Brasil (142) y Perú (99). Como puede observarse las cifras de los países americanos se encuentran alejadas de los asiáticos con cifras mayores. El siguiente país que acumula una cantidad de incidentes notable se encuentra de nuevo en África, aunque muy por debajo de los dos últimos países mencionados del continente: Tanzania (88). Muy próximos a este en número de ataques recibidos se encuentran Ecuador (85), Tailandia (82) y China (81). Habrá que saltar a la fachada caribeña para hallar países con ataques por debajo de los anteriores, así se encuentran Colombia (77) y Venezuela (76), localizaciones que tradicionalmente también han tenido mucha relación con el fenómeno a estudio (ver *figura 4.8*).

¹⁴⁰ Achacados por el ICC-IMB a criminales de aquella nacionalidad aunque los ataques sucedieron en diversos lugares. Somalia y Yibuti aparecen juntos en la primera tabla del informe de 2004 (p. 4) y por consiguiente el número de ataques de cada uno desde 1993, sin embargo, en el cuadro análogo del informe de 2005 aparece solo Somalia (Djibuti no vuelve aparecer en ningún informe posterior). Por lo tanto, se utilizan las cifras del informe de este último año considerando que los ataques son perpetrados por piratas somalíes. Además, desde 2000 el Mar Rojo y el Golfo de Adén también muestran números conjuntos como se observa en el informe de 2008 –posteriormente lo hacen por separado–, sin embargo dicho informe solo le atribuye a piratas somalíes los ataques desde 2003. Otras zonas y países que presentaron ataques de tales piratas (según informes del período 2009-2016) son: Omán, Mar Árabe y Océano Índico. Ver ICC-IMB *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Reports* (2004-2016), London, pp. 5-6. Sobre esta cuestión véase también *figura 4.7*.

LOCALIZACIÓN	AÑO																				1993-2016					
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL	MEDIA
Indonesia	10	22	33	57	47	60	115	119	91	103	121	94	79	50	43	28	15	40	46	81	106	100	108	49	1617	67,4
Somalia	0	1	14	4	5	9	14	9	8	6	3	2	35	10	31	19	80	139	160	49	7	3	-	1	609	25,4
Bangladesh	-	2	2	4	9	9	25	55	25	32	58	17	21	47	15	12	18	23	10	11	12	21	11	3	442	18,4
Nigeria	2	0	1	4	9	3	12	9	19	14	39	28	16	12	42	40	28	19	10	27	31	18	14	36	433	18,0
India	1	-	8	11	15	12	14	35	27	18	27	15	15	5	11	10	12	5	6	8	14	13	13	14	309	12,9
Malasia	-	4	5	5	4	10	18	21	19	14	5	9	3	10	9	10	16	18	16	12	9	24	13	7	261	10,9
Filipinas	-	5	24	39	16	15	6	9	8	10	12	4	-	6	6	7	1	5	5	3	3	6	11	10	211	8,8
Vietnam	-	2	4	-	4	-	2	6	8	12	15	4	10	3	5	11	9	12	8	4	9	7	27	9	171	7,1
Brasil	4	7	17	16	15	10	8	8	3	6	7	7	2	7	4	1	5	9	3	1	1	1	-	-	142	5,9
Peru	-	-	1	2	1	1	2	4	1	6	7	5	6	9	6	5	13	10	2	3	4	-	-	11	99	4,1
Tanzania	2	1	2	3	4	3	3	2	7	3	5	2	7	9	11	14	5	1	-	2	1	1	-	-	88	3,7
Ecuador	-	3	-	3	10	10	2	13	8	12	2	1	-	1	-	2	2	3	6	4	3	-	-	-	85	3,5
Tailandia	-	-	4	16	17	2	5	8	8	5	2	4	1	1	2	-	2	2	-	-	-	2	1	-	82	3,4
China	1	6	31	9	5	2	-	2	-	-	1	3	4	1	-	-	1	1	1	2	-	-	4	7	81	3,4
Colombia	1	-	1	3	-	4	4	1	1	7	10	5	2	2	-	1	5	3	4	5	7	2	5	4	77	3,2
Venezuela	-	-	-	1	3	1	6	3	1	8	13	7	2	4	1	3	5	7	4	-	-	1	1	5	76	3,2
Costa de Marfil	-	1	-	4	4	1	5	5	9	5	2	4	3	1	-	3	2	4	1	5	4	3	1	1	68	2,8
Guinea Conakry	-	1	1	2	3	2	6	6	3	2	4	4	1	4	2	-	5	6	5	3	1	-	3	3	67	2,8
Ghana	-	-	1	2	2	4	2	2	5	5	3	5	3	3	1	7	3	-	2	2	1	4	2	3	62	2,6
Hong Kong	27	12	7	4	1	-	-	1	2	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	55	2,3

Figura 4.8 Evolución de los veinte países más castigados por piratería y robos a mano armada contra buques en todo el mundo durante veinticuatro años (1993-2016).
Fuente: ICC-IMB. Elaboración propia

LOCALIZACIÓN	AÑO																					1993-2016		2008-2011					
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL	MEDIA	Total	%	
G. Adén / Mar Rojo**	-	-	-	-	-	-	-	13	11	11	18	8	10	10	13	92	-	-	-	-	-	-	-	-	-	186	7,75	92	
Golfo de Adén***	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	117	53	37	13	6	4	-	1	231	9,625	207		
Mar Árabe***	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	2	-	-	-	-	-	-	3	0,125	3		
Mar Rojo***	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15	25	39	13	2	4	-	-	98	4,08333	79		
Oceano Índico***	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	2	0,08333	1		
Omán***	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	1	-	-	2	-	-	7	0,29167	5		
Somalia*	-	1	14	4	5	9	14	9	8	6	3	2	35	10	31	19	80	139	160	49	7	3	-	1	609	25,375	398		
PIRATAS SOMALÍES	0	1	14	4	5	9	14	9	8	6	21	10	46	20	44	111	218	219	237	75	15	13	0	2	1101	45,875	785	49,46	
TOTAL MUNDO	103	90	188	228	248	202	300	469	335	370	445	329	276	239	263	293	410	445	439	297	264	245	246	191	6915	288,125	1587		

* En el informe de 2005 aparece solo Somalia desde 1993 (sin embargo, en el informe de 2004 Somalia aparece junto a Yibuti desde 1993). Ante tal presentación de las cifras, se tomará el criterio del último informe, por lo tanto, toda la secuencia de los ataques desde 1993 que aporta el informe de 2005. Véanse ICC-IMB, Piracy Report 2004-2005, p. 4

** A partir de 2003 atribuido a piratas somalíes (ver ICC-IMB, Piracy Report 2008, pp. 5-6) y, a partir, de 2009 las dos zonas por separado (ver ICC-IMB, Piracy Report 2009, pp. 5-6)

*** Además de los ataques específicamente en Somalia, otros también son atribuidos a piratas somalíes. Ver ICC-IMB, Piracy Report 2009-2016, pp. 5-6

Figura 4.9 Evolución de los ataques de piratería y robos armados contra buques atribuidos a piratas somalíes durante veinticuatro años (1993-2016). Fuente: ICC-IMB. Elaboración propia

Continuando con los ataques contra países a nivel mundial se ha seleccionado otra clasificación, ahora con los diez más azotados por los piratas (ver *figura 4.10*). Se trata de seguir la evolución de los escenarios predilectos durante una muestra de dos décadas (desde 1997, año en que comenzaron a publicarse periódicamente los informes de la ICC-IMB, hasta 2016) y en diversos períodos de esta (comprendiendo los últimos 15, 10 y 5 años). Así, se puede observar el problema pirático nigeriano dentro del contexto mundial.

Indonesia se muestra como el país que más actos de piratería y robos armados contra buques recibe en todos los períodos de la muestra, seguido siempre por Somalia excepto en el último lustro. A su vez, Nigeria sería el tercero exceptuando el primer periodo –en el que Bangladés presenta ocho ataques más que el país del golfo de Guinea– y el último cuando se convierte en el segundo escenario predilecto de los piratas para llevar a cabo sus delitos.

Otros países asiáticos que cabe destacar, por orden de gravedad, son: India, Malasia, Vietnam y Filipinas; adquiriendo relevancia Vietnam, sobre todo, por los ataques sufridos en los últimos periodos que lo sitúan muy a la par de los dos primeros mencionados.

Colombia es el país que menos ataques recibe dentro del *ranking* en el último lustro. Así, este país representa el más atacado del continente americano en sustitución de Brasil y Perú (que por su parte figurarían como los países menos atacados si el período se ampliase a dos décadas).

Resumiendo, Indonesia lidera las estadísticas a nivel mundial como el país donde se producen más ataques, también para un periodo de veinticuatro años (1.617). A este le sigue Somalia con bastantes menos incidentes (609). Sin embargo, si se tienen en cuenta los ataques atribuidos a piratas somalíes, la cantidad casi se duplica pero todavía se muestra distante del país asiático (ver *figuras 4.8 y 4.9*).

Volviendo a los ataques registrados en “*puertos y fondeaderos con tres o más ataques*”¹⁴¹ pero ahora con una perspectiva mundial, véase en la *figura 4.11* la evolución de los actos de piratería y robo a mano armada contra buques durante dieciséis años; Lagos (189) es el primer puerto de África y el segundo del mundo, y, no solo por números, también por “*tradición*”¹⁴². Si bien es cierto que, en el último lustro, ha mejorado siendo superado por diez puertos asiáticos.

¹⁴¹ En este caso se seguirán exactamente los datos de la “*tabla 3*” de los informes del ICC-IMB que como el propio título indica solo presenta aquellos puertos o fondeaderos que han computado más de dos incidentes durante un año. Por tanto, como se desprecian algunos ataques, las cifras de estas localizaciones pueden ser aún mayores.

¹⁴² Ya en la década de los ochenta comenzaban a denunciarse robos a mano armada contra buques en el puerto nigeriano de Lagos. Sobre este asunto véase 3.2.1 *Tradición pirática y su desarrollo en el golfo de Guinea*.

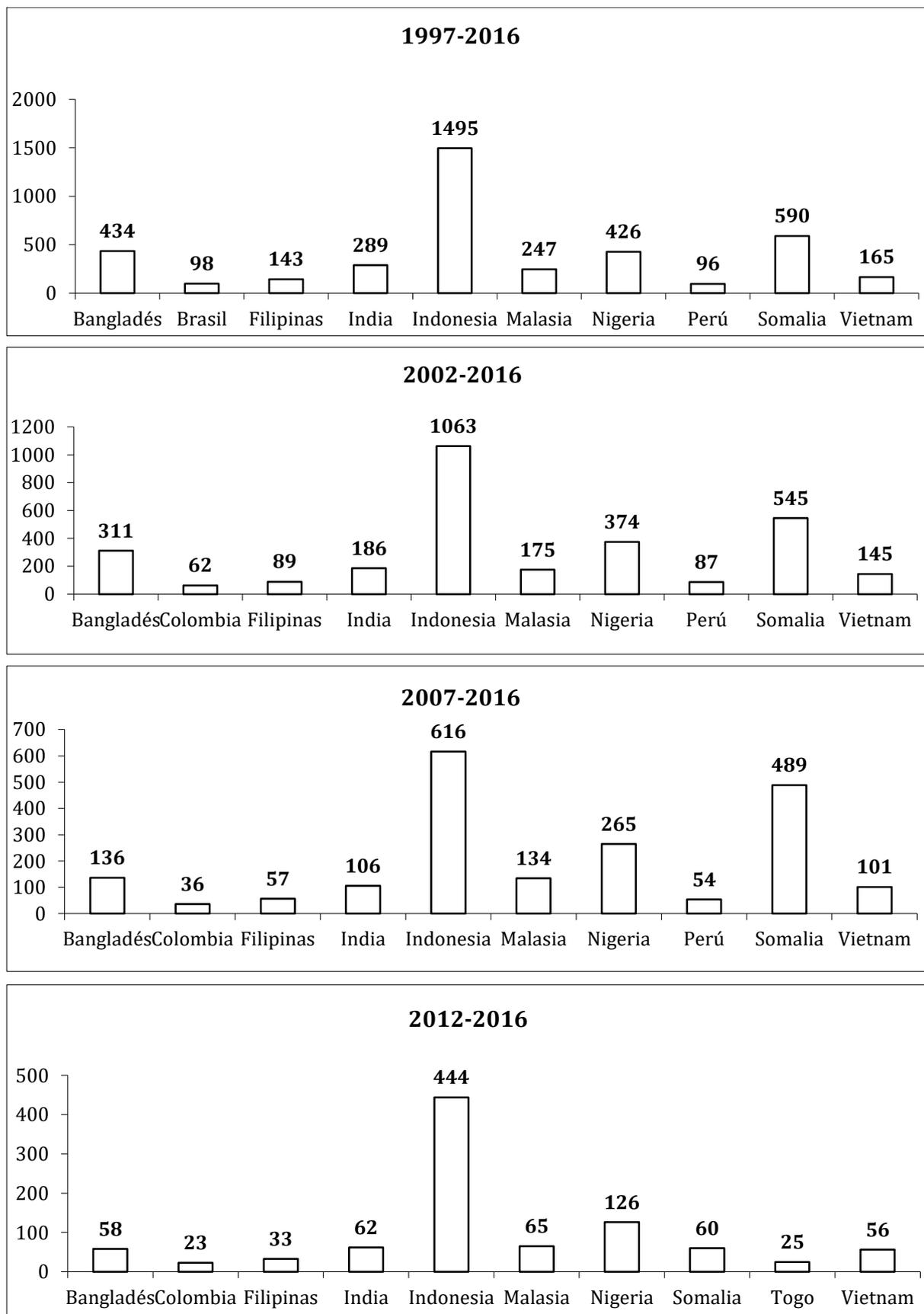


Figura 4.10 Los diez países más afectados mundialmente por piratería y robos armados contra buques durante dos décadas (1997-2016) y en diversos intervalos de tiempo de esta muestra. Fuente: ICC-IMB. Elaboración propia.

En el mayor intervalo de tiempo de la figura, Chittagong se destaca como el puerto con más ataques recibidos (282), siendo sustituido en el otro período por el puerto indonesio de Belawan (56) –aunque solo por un par de incidentes–. Si este registro se compara con los ataques sufridos por Bangladés (336) durante los mismos dieciséis años (ver *figura 4.8*) se puede contemplar claramente cuál es la localización predilecta del pirata que ataca en este escenario. En este período también se encontraría Abiyán, Lomé, Tema y Cotunú dentro de los veinticinco puertos y fondeaderos más atacados a nivel mundial (o más exactamente como localizaciones que valen de referencia para situar el ataque, sobre todo en el caso del puerto beninés)¹⁴³, además mostrando cifras muy parejas entre sí.

En el último lustro, solo se presentan tres puertos del Golfo: Lagos, Lomé y Abiyán; ya todos ellos con un número de incidentes parecidos, sobre todo los primeros.

También, volviendo al golfo de Guinea (ver *figura 4.6*), el puerto de la capital económica nigeriana ya fue superado por Cotonú como el que más ataques recibió en 2011 (19) pero también por Lomé (5). Además, al año siguiente, el puerto togolés denunció catorce ataques –precisamente el doble que el puerto nigeriano–, representando la mayor cifra en dichas superficies, tanto a nivel africano como mundial (en este último caso, conjuntamente con el puerto indonesio de Belawan¹⁴⁴). En 2013, Lomé registra seis incidentes, cifra también superior a la alcanzada por Lagos, aunque solo por un incidente. En todo caso, la importancia del puerto togolés en los ataques sufridos por todo el país es enorme, recuérdese que es la localización del Golfo (según el criterio del IMB para ataques en “*puertos y fondeaderos*”) que más ataques sufre respecto al total acumulado por cada Estado ribereño (ver *figura 4.6*).

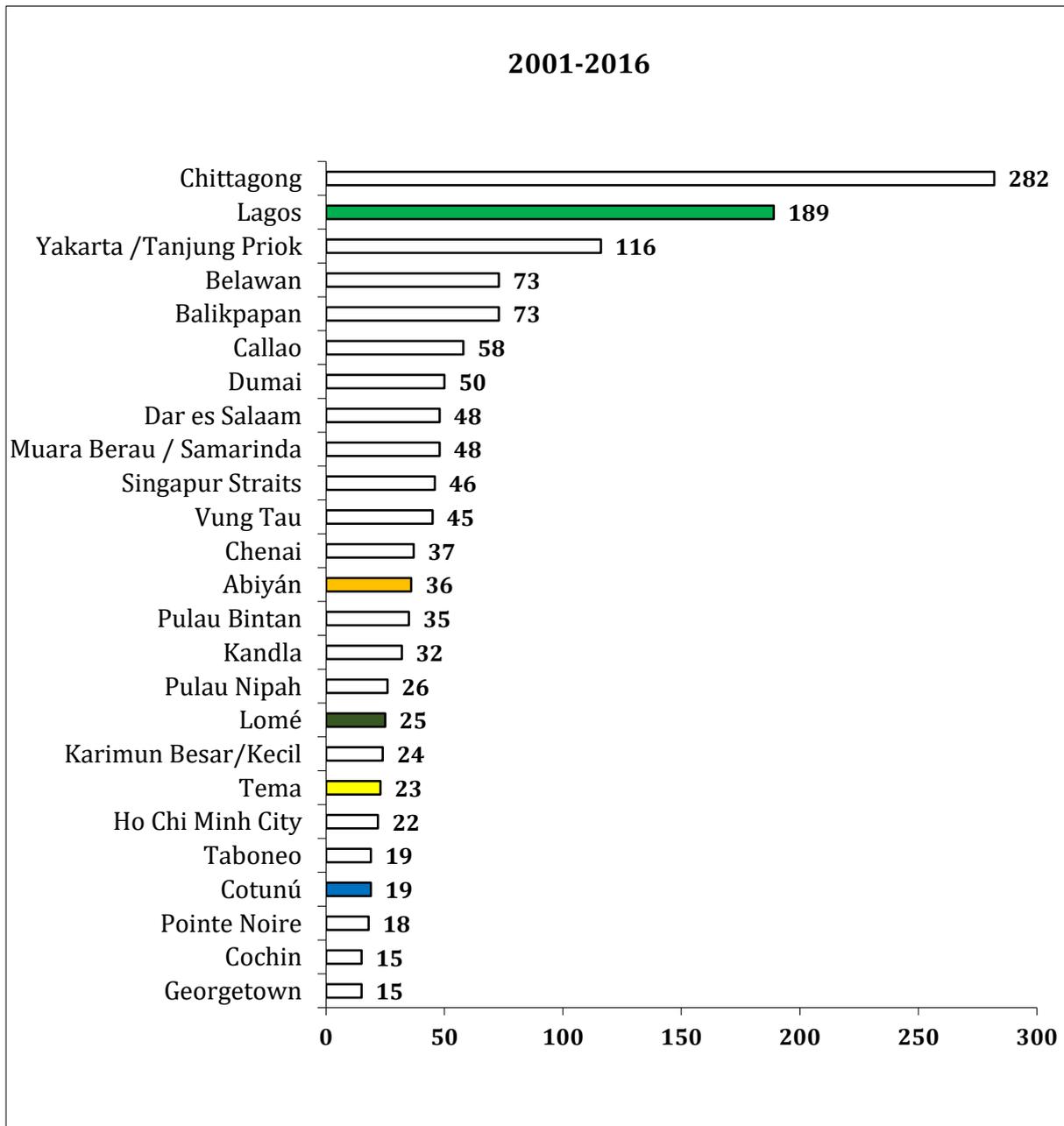
Finalizando este epígrafe, si se comparan las zonas geográficas que más han sufrido con la piratería y robos armados en la mar a nivel mundial (*figura 4.13*), se observará la hegemonía del golfo de Guinea en todos los periodos de la muestra. De esta manera, ni siquiera los ataques del golfo de Adén y Mar Rojo (506) sumados durante veinticuatro años superan al golfo de la región occidental de África (706). Si bien es cierto que en ninguna de las zonas anteriores se incluyen países, al contrario que en el Golfo a estudio¹⁴⁵.

¹⁴³ Recuérdese que, al seguir el criterio del ICC-IMB, algunos ataques pueden ser actos de piratería porque se produjeron en la ZEE de los países cuyos puertos se han tomado como referencia. Consecuentemente, en este caso, no debe asociarse la localización de “*puertos y fondeaderos*” con el tipo delictivo “*robo a mano armada contra buques en la mar*”.

¹⁴⁴ Ver *ICC-IMB Piracy Report*, p. 9.

¹⁴⁵ En el presente estudio se han reunido los números de ataques de los países que conforman el golfo de Guinea para poseer una referencia de la región en cifras –ya que en los informes del ICC-IMB no figura dicho Golfo–. Lo cual ha permitido una comparación con otras regiones del globo extraídas de los mismos informes.

La otra zona que se destaca es el Estrecho de Malaca (236) –alcanzando casi la mitad de ataques de las regiones asiático-africanas mencionadas, cuyos números se muestran conjuntos– los incidentes en él registrados alcanzaron su apogeo en el año 2000 (74) y en un lustro (2000-2004) registraron el 75,6% de su total¹⁴⁶, esto significa que tras ese período hubo una disminución considerable de ataques. Por último, hay que nombrar la parte Sur del mar de la China (153) y al estrecho de Singapur (132).



¹⁴⁶ Véase ICC-IMB Piracy Report 2004, cit., p. 4.

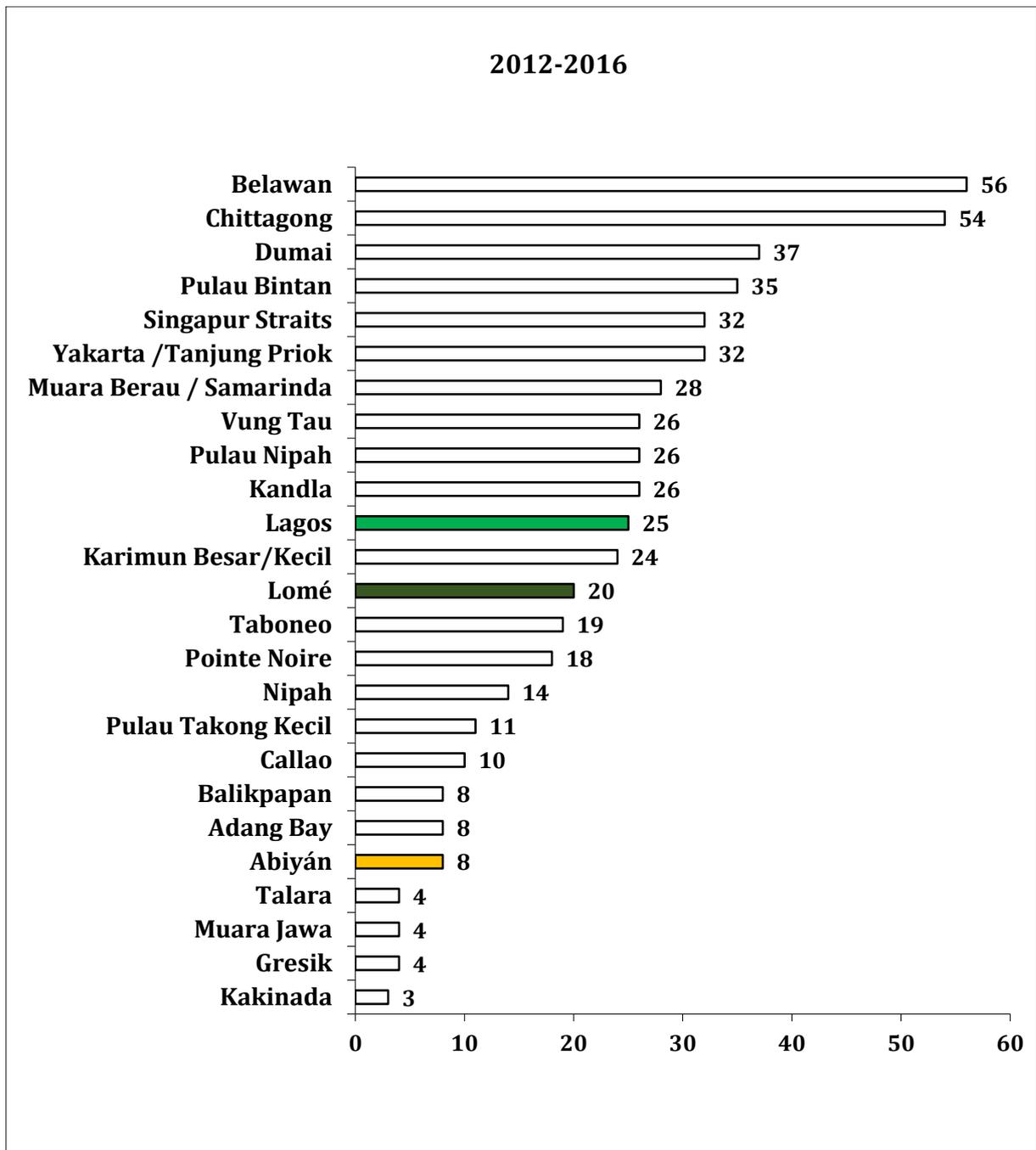


Figura 4.11 Los veinticinco puertos y fondeaderos (con 3 o más ataques anuales) más azotados por ataques en todo el mundo durante dieciséis años (2001-2016) y en el último lustro de esta muestra. Fuente: ICC-IMB. Elaboración propia.

El análisis de los datos estadísticos relativo a las zonas más azotadas por la piratería y los robos a mano armada contra buques en la mar no estaría completo sin incluir los ataques efectuados por piratas somalíes¹⁴⁷. Por este motivo se ha elaborado la *figura 4.14*, facilitando de esta manera la comparación de los ataques acaecidos en las regiones mencionadas anteriormente con los llevados a cabo por aquellos criminales. Así, se constata gráficamente su

¹⁴⁷ Ver también *figura 4.6*.

tremendo impacto dentro del panorama global, sobre todo en el período que abarca veinticuatro años. Aunque, en el último lustro, la actividad de los piratas somalíes (105) se encuentra por debajo de la llevada a cabo por sus homólogos en el golfo de Guinea (109). También la disminución de la piratería en el “Cuerno de África” queda reflejada en el último cuatrienio de la muestra de la *figura 4.12*, hasta el punto de estar presenciando cierta erradicación.

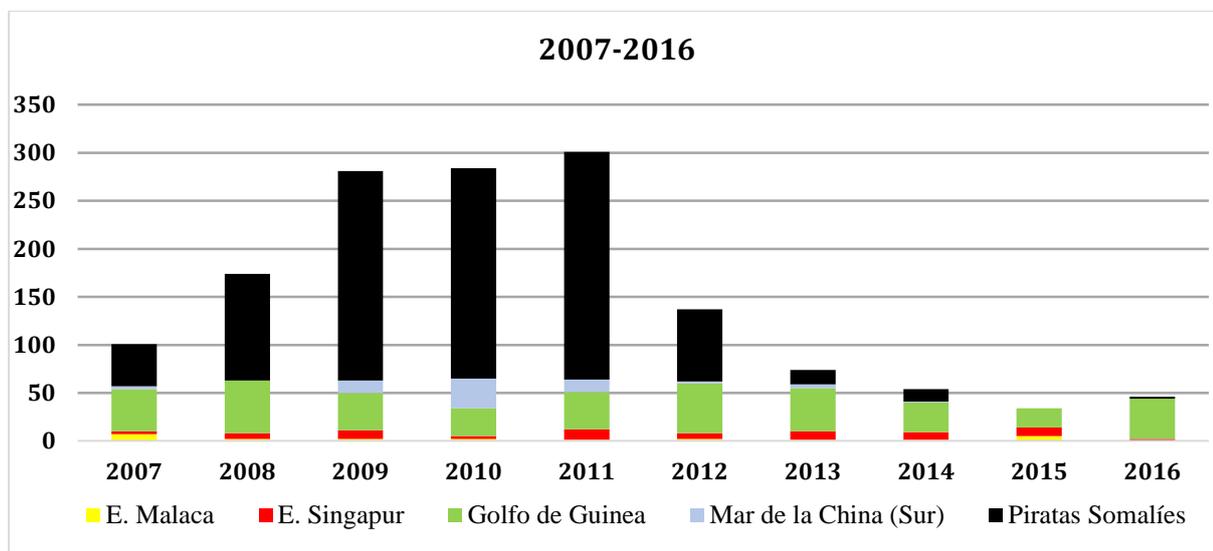
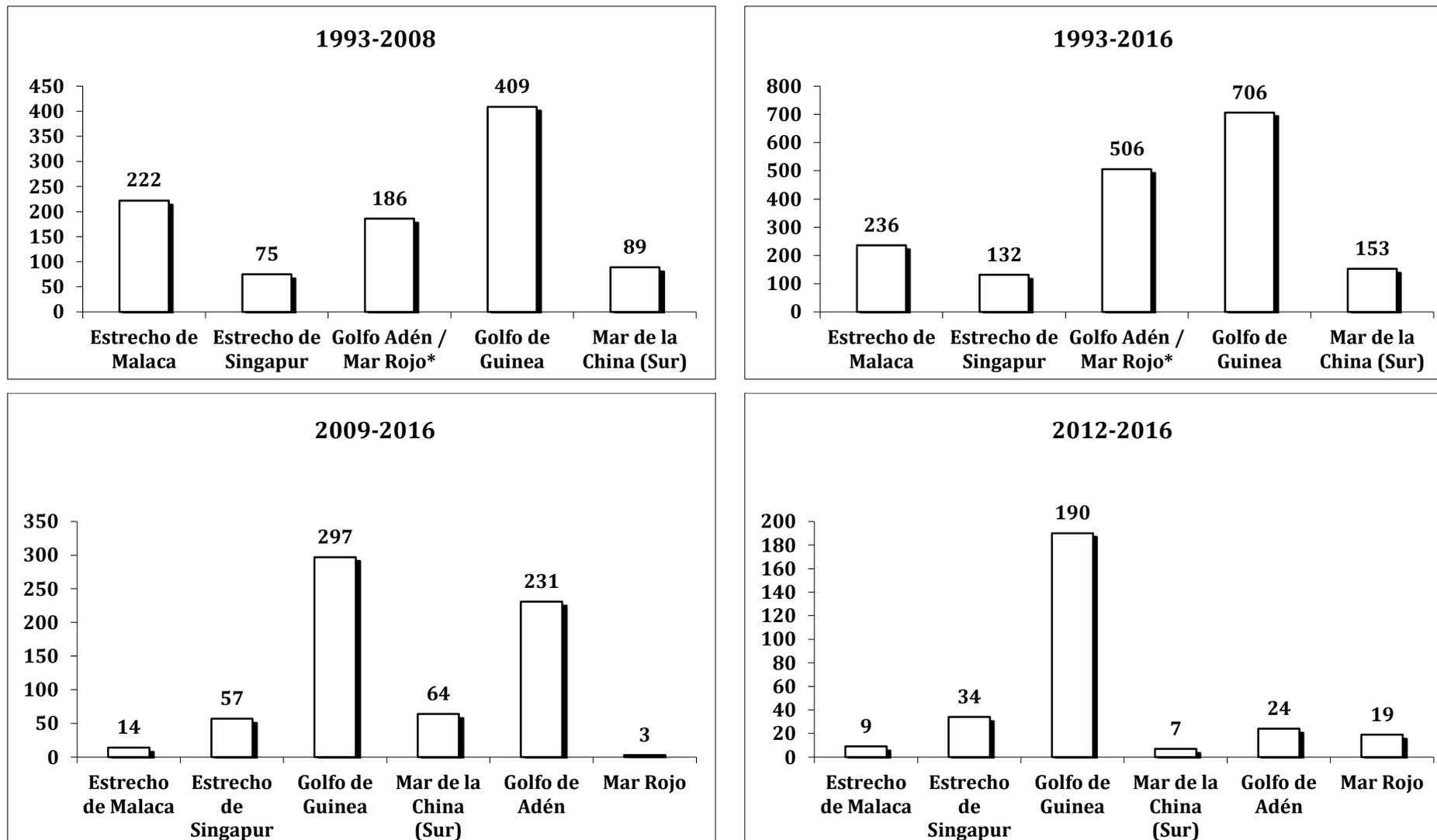


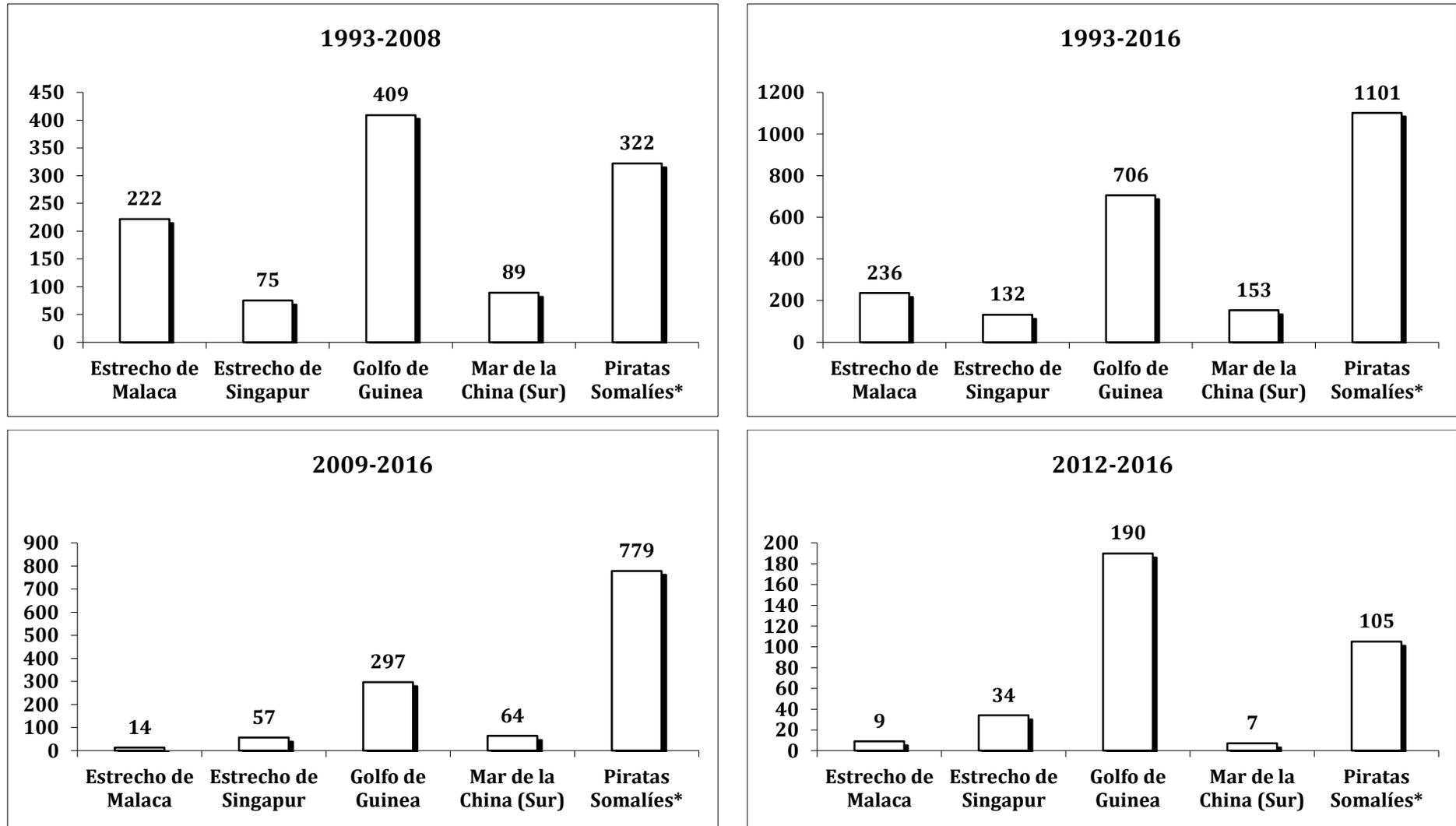
Figura 4.12 Variación de los ataques de piratería y robos a mano armada contra buques en las regiones más afectadas a nivel mundial en comparación con los ataques atribuidos a piratas somalíes durante una década (2007-2016). Fuente: ICC-IMB. Elaboración propia

Por consiguiente, se presenta un nuevo escenario pirático en el continente africano que tiene como actores principales a los piratas nigerianos, erigiéndose el mayor problema de esta índole, no solo a nivel continental, sino también mundialmente. Aunque existan otras regiones que sobrepasen a esta en número de ataques, la zona del golfo de Guinea se caracteriza por ser especialmente peligrosa y responsable por daños de mayor envergadura, tanto físicos como económicos y materiales (pero este aspecto se analizará en los siguientes capítulos de esta Tesis). Por tanto, el relevo ha sido tomado notablemente por el golfo de Guinea.



*Los informes del IMB reúnen las cifras de los ataques del Golfo de Adén y Mar Rojo hasta 2008, entonces para el periodo (1993-16) se han sumado las cifras de cada zona

Figura 4. 13 Variación de los ataques de piratería y robos a mano armada contra buques en las regiones más afectadas mundialmente durante veinticuatro años (1993-2016) y en diferentes intervalos de tiempo de esta muestra. Fuente: ICC-IMB. Elaboración propia



* Las cifras que se atribuyen a piratas somalíes se extraen de la figura 4.9

Figura 4. 14 Variación de los ataques de piratería y robo armado en las regiones más afectadas a nivel mundial comparativamente con aquellos atribuidos a piratas somalíes durante veinticuatro años (1993-2016) y en diferentes intervalos de tiempo de esta muestra. Fuente: ICC-IMB. Elaboración propia

**CAPÍTULO V: CARACTERÍSTICAS, *MODUS OPERANDI*,
OBJETIVOS Y LÍMITES MARÍTIMOS DE
LOS ATAQUES ACAECIDOS EN EL
GOLFO DE GUINEA: ESTUDIO DE LOS
INFORMES REFERENTES A ESTOS
ASPECTOS**

5.1 INTRODUCCIÓN

Para obtener el arquetipo del pirata del Golfo de Guinea y su *modus operandi* se llevará a cabo una amplia búsqueda en la bibliografía disponible sobre el asunto, incluyendo informes de la ONU, artículos académicos, informes de gobiernos y agencias internacionales. Principalmente se emplearán informes relativos a ataques de piratería y robo armado en la mar de la ICC-IMB y la IMO¹, pero cuando resulte conveniente, también de otros organismos².

¹ Concretamente los anuales o trimestrales de la ICC-IMB y los mensuales de la IMO. De esta manera, en caso de que las dos publiquen el mismo acto delictivo, se cotejarán entre si los datos presentes en las narraciones sobre los acaecimientos de los ataques que cada institución ofrece (aunque frecuentemente se trata de la misma información puede haber detalles que el informe de una institución aporta y la otra no) con la intención de obtener la descripción del acto pirático o robo armado en la mar más completa posible.

² Existen diversos ataques contra barcos que aparecen en unos informes y en otros no. Por lo tanto, si fuese necesario tomar como ejemplo un caso real (generalmente que la ICC-IMB divulga y la IMO no, o viceversa), se recurrirá, lógicamente, a los informes que lo hayan publicado. Del mismo modo se cotejarán informes diferentes cuando existan discrepancias en la manera de clasificar los ataques (por ejemplo, el mismo incidente figura como ‘cometido’ en un informe y en otro se etiqueta como ‘intento de ataque’) o, simplemente, errores (pues en algún episodio la fecha u hora del ataque no coinciden) que, en tal caso, no se producen por diferencia de criterios. Sobre todo se emplearán terceros informes, priorizando los semanales del ONI, entre otros de RI, BRS y OBP para casos que no hayan sido divulgados por la ICC-IMB y/o la IMO o, sencillamente, cuando añadan algún detalle más sobre los acaecimientos de un ataque en concreto que corrobore algún dato discordante o esclarezcan incoherencias constatando cualquier hecho.

Según Kontorovich y Art “la *IMB* incluye en sus informes anuales relatos que proporcionan cierta riqueza de detalles³ que a veces se echan de menos en los informes de la *IMO*^{4,5}”.

Las características de los ladrones/piratas de la región son fundamentales para entender quienes son y como ejercen la delincuencia. Su éxito dependerá de la experiencia de aquellos que planifican y/o ejecutan el latrocinio marítimo así como de la logística disponible para ello (armamento, embarcaciones, pertrechos, conexiones en tierra, información acerca de sus ‘presas’, etcétera). En este capítulo, también se detallarán los principales objetivos de los ladrones en los diversos países del Golfo de Guinea y las aguas internacionales adyacentes. Asimismo, se describirán los diversos procedimientos empleados para desplegar el ataque y cual es la condición predominante en la que se encuentra el buque atacado. También se

³ Los informes trimestrales o anuales contemplan una sección (*narrations of attacks*) que se distribuye en dos bloques principales: uno con los ataques cometidos (*actual attacks*) y otro con las tentativas (*attempted attacks*), a su vez, cada uno se distribuye por zonas geográficas diferentes y mediante cinco columnas ofrecen la información relativa al buque que ha sido objeto de robo armado o acto de piratería. En la primera columna (*Ref.*) se numeran los ataques comenzando de nuevo en cada zona. En la segunda (*Date/Time*) la fecha y hora, el estatus o condición en la que se encuentra el buque atacado –atrancado (*berthed*), fondeado (*anchored*), navegando (*steaming*) o se desconoce (*not stated*)– y tipo de ataque sufrido –para cometidos: abordado (*boarded*) o secuestrado (*hijacked*); para tentativas: fuego armado (*fired upon*) o intento de abordaje (*attempted*)–. La tercera columna (*Name of ship/Type/Flag/Grt/IMO Number*) se dedica a datos del buque como nombre, tipo, bandera, tonelaje y número IMO. En la cuarta (*Position*) pueden aparecer las coordenadas de la posición y/o el lugar (muelle, puerto –interior o exterior–, terminal, rada, fondeadero –interior o exterior–, boya, canal, isla, plataforma, etcétera; también puede darse una referencia desde un lugar concreto mediante una dirección y una distancia) dentro del país correspondiente. Ya la última columna (*Narration*) engloba información acerca de los acaecimientos y pueden aparecer informaciones como el número de integrantes que forman el grupo asaltante, tipo y cantidad de embarcaciones utilizadas y el *modus operandi* empleado para acercarse a la víctima y abordarla o el mero intento, así como, las medidas tomadas por la tripulación para hacerles frente y si se produjeron daños en la dotación y su buque, también, si hubo comunicación con la autoridad competente y medidas por ella adoptadas, entre otros hechos.

⁴ Los informes mensuales ofrecen dos anexos uno para ataques cometidos (*annex 1*) y el otro para tentativas (*annex 2*), cada uno distribuye la información sobre los ataques en tres secciones, aquellos producidos en: aguas internacionales (*in international waters*), aguas territoriales (*in territorial waters*) y áreas portuarias (*in port area*) –por consiguiente, de modo diferente a la distribución del buró marítimo, a primera vista (es decir, sin tener que ver las coordenadas de la posición, o situación por dirección y distancia, donde acaeció el ataque) se puede saber si se trata de robo a mano armada o acto de piratería–. Así, mediante el formato de cuadro o tabla, primero numeran el ataque (columna 1: *n*^o) y adjuntan datos sobre la identificación del buque víctima (columna 2: *Ship Name/Type of Ship/Flag/Gross Tonnage/IMO Number*) –lo que corresponde a quién sufre el ataque–. A continuación le sigue la fecha, hora (columna 3: *Date/Time*) y coordenadas de la posición (columna 4: *Position of the incident*) del percance con los piratas –información que esclarece el cuando y el dónde–. Luego, acompañando a los datos anteriores, la columna 5 (*details of the incident*) realiza una breve narración de los acaecimientos y, ya en la columna 6 (*Consequences for crew, ship, cargo*), si hubo consecuencias para la tripulación y la carga, seguido de las acciones tomadas por el capitán y su tripulación (columna 7: *Action taken by the master and the crew*). Las dos columnas previas a la concluyente muestran si el incidente se ha denunciado a la autoridad costera y en ese caso a cuál (columna 8: *Was the incident reported to the coastal authority? Which one?*), así como, a que estado u organización internacional (columna 9: *Reporting State or International organization*). Cierra el cuadro la columna 10 (*Coastal State/Action Taken*) destinada a las medidas adoptadas por parte de los estados costeros.

⁵ KONTOROVICH y ART, “The Limits of Judicial Altruism”, p. 29.

compararán similitudes y diferencias entre las diversas áreas portuarias y el resto de las aguas territoriales de los países de la región, así como las aguas internacionales adyacentes⁶.

5.2 CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES

El pirata del Golfo de Guinea tiene una edad que ronda los 25 años, procede por término medio del Delta del Níger (así como de otras regiones paupérrimas de la costa) está versado en el manejo de armas (experiencia que ha ido adquiriendo durante décadas de innumerables conflictos tanto locales como regionales) y es miembro de pequeñas bandas de criminales en cuya jerarquía el líder pirata ocuparía la cúspide, de manera similar a la posición que ostentaría cualquier líder de una banda del crimen organizado. Esta es la perspectiva de Whiteneck⁷ que además no los identifica con líderes del MEND ni con alguna de las numerosas agrupaciones de bandas piratas en particular, simplemente los denomina como líderes de bandas callejeras que, participando en actos de robo/piratería han acumulado riqueza y sobrevivido a numerosos ataques, gozan de estatus dentro del mundo criminal.

Precisamente, el éxito adquirido y eficacia en el liderazgo de antiguas operaciones les dota de un lugar privilegiado en la toma de decisiones sobre diferentes aspectos que esculpen la idiosincrasia del grupo como la elección de objetivos que serán atacados, el procedimiento a seguir para repartir el botín e incluso el beneplácito para integrarse en la propia banda -aquellos que consiguen ser reclutados deben portar sus propias armas-⁸.

5.2.1 ALTO GRADO DE VIOLENCIA

Finalizando la década de los setenta, las aguas frente a la costa nigeriana se reflejaban en los informes del IMB como las segundas más peligrosas de todo el mundo en términos de ataques piratas⁹. El país mantendría ese estatus tres décadas más tarde pero ahora detrás de otro país del mismo continente que mostraría al mundo sus dos caras piráticas¹⁰. Inevitablemente surge la comparación entre ambas, así, “*algunos expertos afirman que las aguas del golfo de*

⁶ Recuerdese que en la normativa internacional vigente a efectos de piratería la ZC y ZEE se consideran “alta mar”.

⁷ WHITENECK, *op. cit.*, p. 41.

⁸ *Ibidem*.

⁹ Del original: “According to the International Maritime Bureau (IMB), during the first three quarters of this year 1979, the waters off Nigeria ranked as the second most dangerous in the world in terms of attacks”. Peter J. Pham, “Africa’s Other Dangerous Waters: Piracy in the Gulf of Guinea”, *World Defense Review* [en línea], 3 December 2009. Disponible en: <http://worlddefensereview.com/pham120309.shtml> (último acceso 18 de noviembre 2014).

¹⁰ Ver *figura 4.8*. Incluso en 2008 Nigeria es el país con más ataques (40) en todo el mundo por delante de Indonesia (28). En 2009, Somalia (80) ya es el primero seguido por Nigeria (28).

Guinea son al menos tan peligrosas como las que se encuentran frente a la costa somalí, si es que no lo son más”¹¹. En esa época el por entonces Director Mánager de la INTERTANKO¹² comunicaba por carta al Secretario General de la IMO la profunda preocupación de los armadores del sector acerca de la violencia de los ataques que se producen actualmente en la región contra los navíos mercantes a manos de piratas armados operando en una red de más de 3000 ríos solo en Nigeria¹³.

También se comienza a destacar el olvido al que ha sido relegado el delito en dicho golfo. Siguiendo el informe publicado por el IMB, OBP y MPHRP: “a pesar del creciente número de marinos afectados por la violencia en la región el área todavía no ha recibido la atención que trajo Somalia”¹⁴. Eichstaedt señala que la piratería, concretamente, del Delta del Níger es comparable (cuando no peor) a la practicada en Somalia y, de igual forma que las organizaciones anteriores, destaca su menor repercusión¹⁵. Por su parte, Pham advierte: “es frecuente olvidar que la piratería en el Golfo de Guinea y aguas aledañas de la costa occidental africana puede representar una grave amenaza, cuando no mayor (a la representada por piratas somalíes)”¹⁶.

Atraer la atención de los medios de comunicación y llegar a la opinión pública internacional es una de las intenciones de la lucha, tanto pacífica como armada en el Delta del Níger¹⁷. Los

¹¹ Scott BALDAUF, “Pirates take new territory: West African Gulf of Guinea”, *The Christian Science Monitor* [en línea], 15 January 2010. Disponible en: <http://www.csmonitor.com> (último acceso 1 de enero de 2014). En esta línea, Pham: “the bulk of the resources for combating piracy off the coasts of Africa focused on the challenges posed by Somali pirates, is a reminder that the Gulf of Guinea on the opposite side of Africa can be equally dangerous –if not more so–” (énfasis añadido). Peter J. PHAM, “Africa’s Other Dangerous Waters: Piracy in the Gulf of Guinea”, *World Defense Review* [en línea], 3 December 2009. Disponible en: <http://worlddefensereview.com/pham120309.shtml> (último acceso 18 de noviembre de 2014).

¹² Sus siglas del Inglés: *The International Association of Independent Tanker Owners*.

¹³ P.M. SWIFT, “Letter of Managing Director INTERTANKO (Peter M. Swift) to the secretary-general of the International Maritime Organization (Efthimios Mitropoulos)”, 18 February, 2009. Disponible en: <http://www.intertanko.com> (última consulta 27 de noviembre de 2014).

¹⁴ IMB, OBP y MPHRP, *The Human Cost of Maritime Piracy 2012*, p. iii.

¹⁵ Según el autor: “Robbing, looting, and kidnapping for ransom are **comparable to if not worse than what is occurring in Somalia but command far less attention**” (énfasis añadido). Peter EICHSTAEDT, *Pirate State: Inside Somalia’s Terrorism at Sea*, Chicago, Lawrence Hill Books, 2010, “Nightmare on the Delta”, 79-92, p. 80, ISBN 978-1-56976-311-7.

¹⁶ J. Peter PHAM, “West African Piracy: Symptoms, Causes, and Responses”, Stephen BRANNON y Taufi RAHIM (eds.), *Conference on Global Challenge, Regional Responses: Forging a Common Approach to Maritime Piracy: Selected Briefing Papers*, Dubai (AE), Dubai School of Government, 18-19 April 2011, 29-33, p. 29. Disponible en: <http://www.mbrsg.ae> (último acceso 10 de mayo de 2013).

¹⁷ Uno de los símbolos de la disidencia fue el intelectual Kenule B. Saro Wiwa (premio medioambiental Goldman y candidato al premio Nobel de la Paz) encabezó al pueblo indígena Ogoni en una campaña masiva de protestas contra la compañía Royal Dutch Shell a través del MOSOP. El 10 de noviembre de 1995 fue ejecutado tras un juicio militar sin garantías (en febrero del mismo año) y ahorcado junto a ocho compañeros por la dictadura militar del General Abacha. Amnistía Internacional aclara en su campaña que nunca habían hecho uso ni apología

ataques de piratas perpetrados con intenciones políticas¹⁸ adquieren mayor repercusión que aquellos actos promovidos para el lucro personal¹⁹. Por consiguiente, la práctica del “*doble rasero*” mediático resulta cuanto menos curiosa²⁰.

En el delta del Níger, tanto en sus aguas interiores y frente a su litoral (MT y alta mar), los ataques se ejecutan con más agresividad, empleando un mejor equipamiento y armas de mayor calibre. Esta manera de operar puede achacarse a la participación de milicias y su carácter reivindicativo²¹, aunque detrás también pueden encontrarse los “*sindicatos*” que controlan el negocio del robo de combustible para su posterior venta en el mercado negro y que poseen cierta logística.

Durante algunos años, la diferencia entre los ataques perpetrados en Lagos y la zona de extracción petrolífera del sur era considerable, particularmente en lo que atañe al nivel de violencia. Sin embargo, desde finales de 2008 esa semejanza es más atenuada porque los piratas de la mayor ciudad portuaria nigeriana han echado mano de la brutalidad y comienzan a ser tan crueles como sus homólogos del sur²². Por consiguiente, cada vez se denuncian más

de la violencia. Para una breve biografía del líder, véase Lorenzo RIBADAVIA GARCÍA, “Combustible de Occidente: Ken Saro-Wiwa”, *Revista de Heterodoxos* [en línea], 2004-II. Disponible en: <http://www.grupotortuga.com/Combustible-de-Occidente-Ken-Saro.html> (último acceso 11 de diciembre de 2012). Según Oruwani: “*desde que el conflicto atrajo la atención internacional, el control de los recursos ha sido un asunto que ha provocado la militancia de los jóvenes en todo el Delta del Níger*”. Yomi ORUWANI, “Youth in Urban Violence in Nigeria: A Case Study of Urban Gangs from Port Harcourt”, *Niger Delta: Economies of Violence-Working Paper*, 2006, n.º 14, p. 7. IIS, Berkeley, Universidad de California. Disponible en: <http://geog.berkeley.edu> (último acceso 11 de junio de 2013). Sobre este asunto ver también, ASUNI, “Understanding ...”, art. cit., p. 5, OBI, “Understanding ...” art. cit., p. 119.

¹⁸ Es fundamental señalar que tal propósito transforma la calificación de los propios ataques, siendo más correcto tildarlos de terrorismo marítimo. En el cap. III ya se avanzaba que las particularidades de este concepto serán tratadas a fondo en el cap. VI.

¹⁹ Siguiendo a Pham: “*Mientras el móvil ‘político’ ha recibido considerable atención, la prestada a propósitos criminales y organizaciones que apoyan alguno de los asaltos contra el transporte marítimo internacional ha sido menor*”. PHAM, *loc. cit.*, p. 30.

²⁰ Montayà cita el concepto apadrinado por Noam Chomsky, acerca de la “*fabricación del consenso*” de los grandes medios (*manufacturing consent*), como una de las muchas grandes cuestiones que confluyen en el Delta del Níger, siendo “*uno de los focos de conflicto más paradigmático del mundo*”. Por ejemplo, los diversos calificativos empleados por los medios de comunicación contra aquellos que perforaron un oleoducto para robar combustible en un barrio de Lagos, provocando una explosión que causó la muerte de más de 300 personas, se producen “*al amparo de la impunidad que concede el silencio y la desinformación*”. El autor califica al problema en Nigeria como “*un conflicto muy complejo que es necesario analizar con perspectiva, intentando conocer y estudiar todos los factores que intervienen*”. MONTAYÀ, *op. cit.*, pp. 13-14.

²¹ Concretamente aquellos ataques contra refinerías, plataformas petrolíferas o buques que transportan crudo o sus derivados.

²² Siguiendo a Wardin y Duda: “*A few years ago the difference between those incidents in Lagos and Niger Delta was significant, particularly in regard to the level of violence. However, from the end of 2008, this difference has become less pronounced, because pirates of the Lagos became much more brutal and started to be as cruel as Nigerians*”. WARDIN y DUDA, art. cit., 181-182. En esta línea, Hansen y Steffen: “*Más recientemente, sin*

casos en el entorno de la rada de Lagos, donde ladrones están mostrando **gran agresividad** en el abordaje de buques fondeados o amarrados. Aunque esta característica no debe atribuirse exclusivamente a los nuevos tiempos pues en los primeros años²³ (*early years*²⁴), a finales de los setenta (1979) tuvo lugar un incidente aterrador a tan sólo tres millas náuticas de la boya del canal de entrada a Lagos cuando el Capitán del pequeño carguero danés MV *Lindinga Ivory* fue herido con arma de fuego y arrojado por la borda, además los catorce miembros de la dotación resultaron heridos y las bodegas terminaron descargadas²⁵. En este episodio, además de la excesiva violencia desplegada por los criminales, el saqueo de la carga anticipaba una de las particularidades que identificará décadas más tarde los robos armados y piratería desplegada en la zona, se trata del trasbordo de una parte de los productos derivados del petróleo a bordo de buques tanque. Los criminales no dudan en recurrir a crueles amenazas, por ejemplo, cuando pretenden acceder al control de carga de algún buque tanque²⁶.

Actualmente el área representa la hegemonía del delito en el contexto africano, tanto desde el punto de vista estadístico, pues los delitos de piratería y robo a mano armada contra buques frente a la costa occidental del continente ya superan a los propios actos ejecutados por somalíes (ver *figuras 4.12 y 4.13*), como por la violencia empleada para intimidar a las dotaciones que hasta los piratas más jóvenes manifiestan²⁷.

embargo, parece que estos grupos se han vuelto más organizados y violentos –hasta cierto punto, copiando las tácticas de la piratería del Delta del Níger–”. HANSEN y STEFFEN, art. cit.

²³ Sobre este asunto, véase 3.2.1 *Tradición pirática y su desarrollo en el golfo de Guinea*, donde se describe brevemente como resurge el problema en nuestra época contemporánea.

²⁴ Ver MURPHY, “Petro-piracy”, pp. 68-69.

²⁵ VILLAR, *Piracy Today*, pp. 12, 16-17.

²⁶ En el caso del *Torm Estrid* (buque danés de productos petrolíferos que permanecía fondeado en la rada de Lagos realizando operaciones STS de descarga el día ocho del primer mes de 2007) los ladrones portando armas blancas y de fuego amenazaron al contramaestre con cortarles sus orejas sino les revelaba el código que abría el control de carga y cuanto dinero había a bordo (además sufrió heridas en su pierna izquierda, fue inmovilizado y desposeído de sus efectos personales). El oficial de guardia se dio cuenta de que habían abordado el buque tanque y disparó la alarma ocasionando la fuga de los intrusos que se llevaron efectos personales de la tripulación y provisiones del buque. ICC-IMB, *Piracy Report 2007*, cit., pp. 26, 63.

²⁷ Tal agresividad se muestra por ejemplo en el secuestro del *Adour* cuando se encontraba en el fondeado de Lome (Togo) el día 13 de junio de 2013. Piratas armados accedieron a bordo sobre las dos de la madrugada (hora local) y tomaron rehén al oficial de guardia que llevaron al camarote del Capitán, cuando éste abrió la puerta le pegaron en la cara y ordenaron que reuniese su dotación en el puente. Una vez allí reunida, uno de los más jóvenes fue muy violento con ella, golpeándola y rompiendo un vaso en un tripulante. Los delincuentes preguntaron al Capitán y Primer Oficial acerca de la carga en los tanques del quimiquero, cuando el primero de ellos contestó que estaban en lastre sus interlocutores lo golpearon de nuevo pidiéndole que levase el ancla y procediese hacia el sur. Poco más de una hora después, la banda pirata aumentó sus miembros que llegaron mediante una embarcación rápida y pasadas dos horas, aproximadamente, arrumbaron hacia Lagos dando la impresión que negociaban por el teléfono satelital. Entonces ordenaron un rumbo de aproximación hacia otros barcos en la zona y a construir una escala con intención de facilitar la subida a bordo. Al cabo de tres días los delincuentes desembarcaron con el bote de rescate llevando consigo: dos tripulantes (liberados poco después), caja del buque y tripulación así como los

Este nuevo escenario ha suscitado un aumento de “*voces*”, destacando la **reputación más violenta** de los piratas nigerianos o, en general, del Golfo de Guinea frente a sus homólogos somalíes²⁸ y también haciéndose eco de una **brutalidad única** de los primeros en comparación a ese tipo de sucesos en otras regiones del mundo, incluyendo a los segundos lo que permite hacer una distinción entre las dos actividades ilegales²⁹. Además, organizaciones y medios de comunicación ya informan de la mudanza pirática desde una parte del continente a la opuesta³⁰.

En cuanto al **tipo de violencia** empleada por los piratas/ladrones en los ataques de piratería y robo armado contra las tripulaciones, el buró marítimo internacional diferencia siete clases y las distribuye, aportando las cantidades correspondientes, según los tripulantes y pasajeros³¹ de los buques atacados hayan sido tomados como rehén, amenazados, asaltados, heridos, muertos, desaparecidos y secuestrados (por orden de presentación en las tablas de los informes³²). Para analizar estadísticamente las víctimas, según la forma en fueron damnificadas, se empleará una

efectos personales de esta. Tres tripulantes resultaron heridos durante el incidente. IMB-ICC, *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Report for the period 1 January-31 December 2003*, London, January 2014, pp. 29, 60. IMO, MSC.4/Circ.199, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during June 2009*, 13 de agosto de 2013, an. 1, p. 2/5.

²⁸ Según Tull: “*Nigeria’s pirates have a considerably more violent reputation than their Somali counterparts*” TULL, art. cit., p. 30. En esta línea y englobando toda la región, Ghosh: “*The pirates of the Gulf of Guinea have proven to be significantly more violent than their Somali counterparts*”. GHOSH, P.K., *Waiting to Explode: Piracy in the Gulf of Guinea*, Observer Research Foundation (ORF), September 2013, p. 14, Occasional Paper, n.º 46. Disponible en: <http://www.orfonline.org> (último acceso 19 de diciembre de 2013). Ver también “*Maritime Security in the Gulf of Guinea*”, *Report of the conference held at Chatham House*, 1-16, London, 2013, p. 16. Disponible en: <http://www.chathamhouse.org> (último acceso 12 de diciembre de 2014). Según el Capitán Pottengal Mukundan (director del IMB): “*En Nigeria, ellos disparan a matar. Es más peligrosa en Nigeria*”. Cit. por EICHSTAEDT, *op. cit.*, p. 80.

²⁹ WARDIN y DUDA, art. cit. p. 182.

³⁰ ICC-IMB, “*IMB Piracy Report Highlights Violence in West Africa*”, *IMB News* [en línea], 15 de julio de 2013. Disponible en: <http://www.iccwbo.org> (última consulta 12 de marzo de 2014). Daniele BELMIRO, “*La piratería africana se desplaza de Somalia a Nigeria*”, *El País* [en línea], 4 de septiembre de 2013. Disponible en: <http://internacional.elpais.com> (último acceso el 7 de octubre de 2014).

³¹ Hasta el informe de 2006 inclusive, la tabla titulada “*Types of violence to crew and passengers*” (numerada con el ‘siete’ en el informe de 2004 y con el ‘ocho’ en informes posteriores) en la cual se resumen los totales por año a nivel mundial (comparándolos durante un cierto período), incluiría también a los pasajeros que han sufrido algún tipo de violencia, sin embargo, a partir de ese informe la tabla será titulada como “*Types of violence to crew*” y, curiosamente, las cifras bajo el nuevo título muestran, en años anteriores a 2007, los mismos números que bajo el título anterior sin aclarar nada a tal respecto. Por lo tanto, a la hora de interpretar dichas tablas (sabiendo de tal cambio en el criterio, o al menos del cambio en el título de la tabla de los informes del ICC-IMB, en la forma de presentar las víctimas) se tendrá en cuenta que en informes anteriores a 2007 se incluían también pasajeros y a partir de ese año no.

³² Ver Anexo A respecto a las cifras por países del golfo de Guinea y totales, acerca del tipo de violencia empleado en ataques de robo/piratería contra las tripulaciones, también el gran total mundial (relacionando porcentajes anuales de cada uno de esos tipos –en escenarios diferentes– dentro del Golfo, del mundo y del primero frente al segundo). El an. se basa en la tabla, de los correspondientes informes anuales, titulada: “*Type of violence to crew by location*” (numerada con el ‘ocho’ en el informe de 2004 y con el ‘nueve’ en informes posteriores).

muestra lo suficientemente significativa (desde 2004 hasta 2013³³) con intención de que pueda aportar tendencias seguidas por los delincuentes respecto a los recursos mencionados que han sido empleados para intimidar a las tripulaciones como medio de alcanzar los diversos propósitos que han motivado los ataques.

Durante esos años el porcentaje de tripulantes heridos en la región objeto de este estudio (13,2 %) es considerablemente superior que el obtenido mundialmente (5 %). Estos porcentajes son extraídos del cómputo total de tripulantes que han sido víctima de alguno de los siete tipos de violencia en el golfo de Guinea y en el mundo respectivamente (ver *Anexo A*). Dicho de otro modo, relacionando el mismo recurso violento entre sí, de los 375 tripulantes heridos en todos los ataques cometidos o tentativas en cualquier parte del globo, 172 se produjeron en el Golfo que, por tanto, aportan un 45,9 % al total mundial de heridos, sólo superados por los tripulantes secuestrados (227) con un aporte del 57,6 % al total de secuestrados a nivel mundial (394). Los terceros son muertos (27) que significan el 27 % de las bajas por ataques piratas en todo el mundo (100). Mientras el total de desaparecidos alcanzó el par, precisamente, en el país nigeriano en el primer año. A partir de aquí no se volvieron a denunciar víctimas de este tipo.

Queda patente el alto grado de violencia, así miembros de tripulaciones son frecuentemente asesinados³⁴. Resulta evidente que “*los piratas del golfo tienden a no considerar valiosas las vidas de las tripulaciones*”³⁵ y también de los pasajeros, pues el 9 de enero de 2004 un transbordador navegando con pasaje hacia un mercado próximo de Warri (Estado de Delta del Níger) fue víctima de piratas con un resultado de al menos diez (pasajeros) muertos³⁶. Precisamente ese año se erigió el peor, respecto a **tripulantes y pasajeros asesinados** a manos de piratas, tanto mundialmente como en la superficie a estudio, atendiendo a las cifras divulgadas por el ICC-IMB. Afortunadamente, la fatídica marca no ha sido rebasada en ambos escenarios desde entonces³⁷, en aquella ocasión de los muertos registrados a nivel global (32),

³³ Mientras no se especifique otro intervalo de tiempo este será la referencia para el epígrafe actual.

³⁴ GHOSH, art. cit., p.14.

³⁵ Adjoa ANYIMADU, “Maritime Security in the Gulf of Guinea Lessons: Learned from the Indian Ocean”, *Africa 2013/02-Chatham House*, July 2013, 1-20, p. 11. Disponible en: <http://www.chathamhouse.org> (último acceso 29 de noviembre de 2014).

³⁶ Véanse, entre otros, IMO, MSC.4/Circ.47. *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during January 2004*, London, 6 February 2004, an. 1, p. 8, IMB-ICC, *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Report for the period 1 January-31 December 2004*, London, 7 February 2005, p. 54, Disponible [en PDF] en: <https://icc-ccs.org> (último acceso 21 de marzo de 2014).

³⁷ Pero si se aumenta la muestra desde 1993, se observa que los muertos a nivel mundial fueron superiores en 1997 (51), al siguiente año (78) y en 2000 (72). Ver “Table 7: Types of violence to crew and passengers”, en ICC-IMB, *Report Piracy 2004*, cit., p. 9.

15³⁸ lo fueron a manos de piratas nigerianos. De una forma más notable, en los tres últimos años, los tripulantes fallecidos por ataques de robo/piratería en el Golfo representan una parte considerable de las muertes por la misma causa en aguas de todo el planeta, exactamente seis de once (ver *figura 5.1*).

Las muertes del GoG siempre se han atribuido a Nigeria con excepción de uno, precisamente el único registrado en la región durante 2009 tuvo lugar en aguas territoriales de Benín, se trataba del Primer Oficial del *MT Cancale Star*³⁹. Aunque, los piratas procedían de la

³⁸ Sin embargo, en el informe mensual de la IMO, en enero 2007, se publican dos ataques en dos días consecutivos donde se alcanza el mismo número de bajas que el informe anual de la ICC-IMB para 2004. El día 15 un ferri fue atacado en las proximidades de Kula (sur del Delta del Níger) cuando compañías petroleras occidentales evacuaban personal de tres campos petrolíferos, entonces hombres armados abrieron fuego en el ferri que transportaba 14 pasajeros, matando doce miembros de la tripulación e hiriendo de bala a dos. Al día siguiente un barco fue atacado y robado en las inmediaciones de la Isla de Bonny (Estado de Rivers, Nigeria) por hombres armados, tres personas perdieron la vida y seis resultaron gravemente heridas, también robaron enseres de valor durante el incidente. Véanse, entre otros, IMO, MSC.4/Circ.99, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during January 2007*, London, 16 May 2007, an., p. 2/6 y ONI, *Worldwide Threat to shipping*, 17 de January 2007. Sin lugar a dudas esos dos días son los peores en cuanto a muertes entre los incidentes publicados por la IMO que además acaecen en aguas territoriales y por tanto no serían actos de piratería.

³⁹ Al ser la alarma accionada (por el tercer oficial –así como la alerta SSAS–), el pánico se apoderó de los piratas y mientras escapaban dispararon al tripulante de nacionalidad ucraniana. El petrolero de bandera liberiana permanecía fondeado el 24 de noviembre cuando fue abordado por la cubierta de toldilla por un grupo considerable de piratas armados (de ocho a nueve) con cuchillos y pistolas que resultaron agresivos y violentos (además del fallecido, el tripulante de guardia en toldilla había sido atacado y obligado a dirigirse al puente, el Segundo Oficial también fue tomado como rehén a punta de pistola), de esta manera golpearon al Capitán y a otros miembros de su tripulación (algunos también fueron atados de manos con cabos y forzados a tumbarse en la cubierta) exigiendo la caja del buque, de la tripulación y los efectos personales, finalmente, cuatro resultaron heridos. Ver IMB-ICC, *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Report for the period 1 January-31 December 2009*, London, January 2010, p. 27, 71-72. Además fueron robados efectos personales de la dotación y cuatro de sus miembros resultaron heridos. Ver IMO, MSC.4/Circ.146, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during November 2009*, London, 14 December 2009, an. 1, p. 3/4. El buque de 230 metros de eslora con 24 tripulantes filipinos, ucranianos, rusos y letones o lituanos, procedía de la región meridional nigeriana del Delta de Níger. Ver EFE, “Piratas asaltan un petrolero alemán ante las costas de Benin y matan a un marino”, *La Voz de Galicia* [en línea], 25 de noviembre de 2009. Disponible en: <http://www.lavozdeg Galicia.es> (último acceso 19 de marzo 2014).

Según Salvatierra, el capitán del barco contó a la agencia France Presse: “Llegaron al puente del navío, pusieron una pistola en la sien de uno de mis marineros y lo llevaron a la cabina de mando [...] Otro marinero quiso interponerse y lo mataron. Luego me pidieron que abriera la caja fuerte y se apoderaron de todo el dinero [...]”. Miguel SALVATIERRA, *El próspero negocio de la piratería en África*, Madrid, Catarata/Casa África, Madrid, 2010, p. 37, col. Los Libros de la Catarata, ISBN: 978-848319-511-6.

ciudad nigeriana de Badagry (Nigeria) en la frontera con Benín (a 70 km. al oeste de Lagos)⁴⁰, “al menos uno de los siete secuestradores era nigeriano”⁴¹.

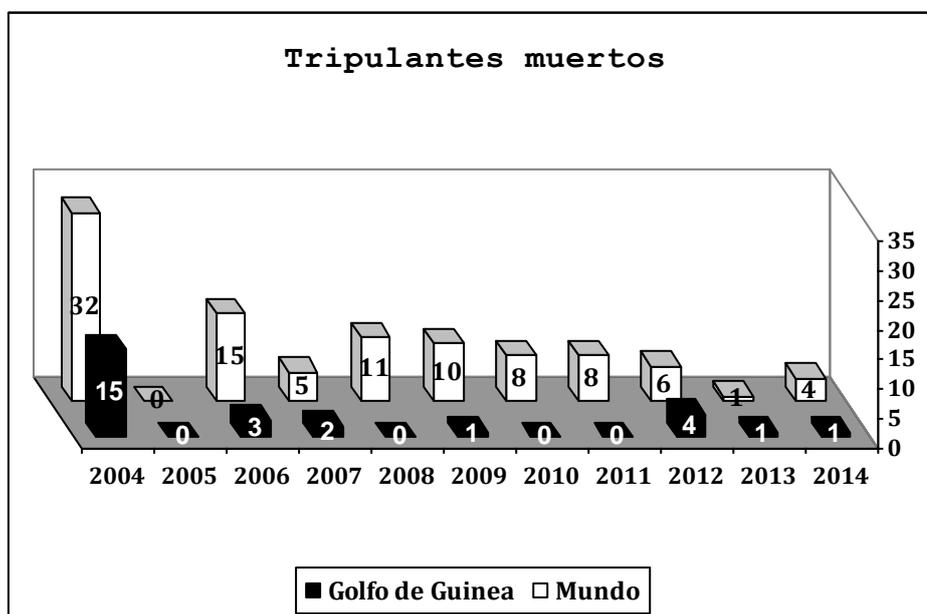


Figura 5.1 Tripulantes muertos en ataques de piratería y robo armado en el golfo de Guinea comparativamente al total mundial durante once años (2004-2014). Fuente: ICC-IMB. Elaboración propia.

Este incidente sería el preludio de una oleada de ataques que asolarían el país en 2011, representando una nueva expansión del alcance de los piratas nigerianos⁴². Durante ese año se denunciaron el doble de ataques (20) respecto a Nigeria (10), resultando un par de heridos frente a 32 respectivamente. Por consiguiente, el pirata nigeriano que opera en Benín no lo hace de forma tan agresiva⁴³ como en su propio país. Sobre todo, esta condición resulta apreciable en Togo pues, con 6 ataques denunciados, no registró ningún tipo de violencia, si bien es cierto que la media docena de incidentes se compone de meras tentativas (ver *Anexos A y B*).

Aunque, por otro lado, los intentos de ataque no siempre resultan inofensivos y pueden saldarse con algún muerto como ha ocurrido en un episodio de 2013, además supuso el único

⁴⁰ Ver Peter J. PHAM, “Africa’s Other Dangerous Waters: Piracy in the Gulf of Guinea”, *World Defense Review* [en línea], 3 December 2009. Disponible en: <http://worlddefensereview.com/pham120309.shtml> (última consulta 18 de noviembre 2014).

⁴¹ PALMER, *op. cit.*, p. 191. El autor considera este ataque un secuestro aunque no aparezca como tal ni en los informes de la ICC-IMB ni de la IMO.

⁴² Ver PHAM, *loc. cit.*

⁴³ Bajo la salvedad de los tripulantes tomados rehenes pues, en este tipo de violencia, son 140 las víctimas en Benín frente a 45 en Nigeria. De igual modo en el primer país se registran 16 amenazados por ninguno en el segundo (ver *Anexo A*). Por lo tanto, en este estudio se está dando más importancia al número de muertos, heridos, secuestrados y desaparecidos que a otro tipo de violencia como pueden ser los tomados rehenes, amenazados y asaltados.

muerto registrado en todo el globo, concretamente localizado en el fondeadero de Lagos pasada la medianoche del 4 de febrero. Entonces, un equipo de seguridad naval a bordo del *Pyxis Delta* respondió a los disparos de hombres armados acercándose al quimiquero, que realizaba operaciones de trasbordo de carga ‘buque a buque’, provocando la huída de los delincuentes. Debido a la forma en que los hechos sobrevinieron, el robo a mano armada fue registrado como tentativa, no obstante, un tripulante perdió la vida durante su evacuación debido a las graves heridas sufridas en el tiroteo⁴⁴.

En la figura siguiente se puede contemplar que los **heridos** aumentan y disminuyen de un año para otro, casi constantemente, tanto en el Golfo como en el mundo percibiéndose un incremento notable en 2009. En ese momento se alcanza el tope: 53 víctimas –si se relacionasen con el registro global de heridos (69)⁴⁵ representarían el 76,8%– número no superado dentro de los respectivos escenarios durante el período seleccionado. Aunque la proporción de heridos que el Golfo aporta al total mundial tiene su máximo en 2011 con el 81%.

Posteriormente el número de heridos disminuye en los dos ámbitos (regional y mundial) hasta alcanzar los niveles más bajos de la muestra en 2014. De esta manera, la parte de los tripulantes heridos en la región en relación al total mundial, disminuyen desde su máximo en 2011 (81%), hasta el 32,1% un año más tarde. En 2013 aumentarían representando poco más de la mitad, bajando bruscamente a una representación del 7,7% en el penúltimo año.

La fama que los piratas nigerianos se han ganado no es por casualidad, faceta en la cual destacan ante sus homólogos de cualquier otro “*punto caliente*” del globo⁴⁶. Actualmente “*los riesgos para buques mercantes que naveguen en aguas nigerianas son altos y los ataques están caracterizados por una violencia extrema*”⁴⁷. Aunque el IMB, un lustro antes, ya advertía: “*los incidentes en Nigeria, a menudo, son bastante violentos y, frecuentemente, los tripulantes resultan heridos o secuestrados*”⁴⁸. En cuanto a estos dos tipos de víctimas cabe destacar un cambio pues hasta 2011 se mantenían parejos y a partir de ese año se distancian (ver *figura 5.3*).

⁴⁴ Véanse IMB-ICC, *Piracy Report 2013*, p. 27, 68, IMO, MSC.4/Circ.195, *op. cit.*, an. 1, p. 2/5.

⁴⁵ Pero, desde 1993, se observa que los heridos en todo el globo fueron más en un par de ocasiones, en 2000 (99) y 2003 (88).

⁴⁶ BALDAUF, art. cit.

⁴⁷ A. PALMER, *The New Pirates. Modern Global Piracy from Somalia to the South China Sea*, London, I.B. Tauris, 2014, p. 157.

⁴⁸ ICC-IMB, *Piracy Report 2008*, p. 26.

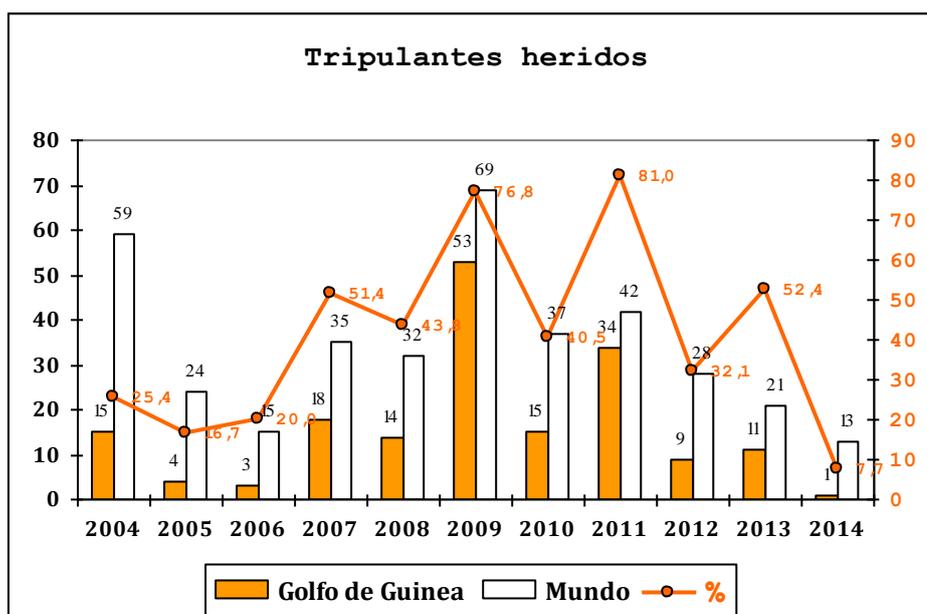


Figura 5.2 Tripulantes heridos en ataques de piratería y robo armado en el golfo de Guinea comparativamente al total mundial y porcentaje correspondiente durante once años (2004-2014). Fuente: ICC-IMB. Elaboración propia.

5.2.2 TOMA DE REHENES Y SECUESTRO DE TRIPULANTES CON INTENCIÓN DE RESCATE (KIDNAP-FOR-RANSOM)

Para llevar a cabo sus intenciones los piratas del golfo de Guinea no dudan en recurrir a la **toma de rehenes**, una práctica violenta que nunca ha dejado de ser usada en el período seleccionado y se extiende hasta nuestros días cobrando fuerza en la actualidad, lo que se traduce en más víctimas. Aunque el peor año data de 2005, pero no por número de tripulantes damnificados (51 –de los cuales 48 en Nigeria–) sino por su representación (86,4%) dentro del conjunto de los diversos modos violentos (ver *Anexo A*)⁴⁹. Como puede contemplarse en la figura anterior, los piratas disminuyen la toma de rehenes, registrándose un solo caso en 2006, optando ahora por el secuestro de tripulantes (49), que sufre un incremento considerable respecto a las dos anualidades anteriores. En 2009 los piratas de la zona recurren nuevamente a la toma de rehenes (49,6%) más que a cualquier otro tipo de violencia con 64 víctimas (la mayor cantidad registrada esa anualidad por tipo de violencia), seguido de cerca por los heridos (53), ya analizados previamente. Un año más tarde se produce una disminución en el número de tripulantes retenidos, poco menos de la mitad del anterior (31). No obstante, la preferencia de los piratas por ese recurso se mantiene. Aunque el número de víctimas es considerablemente

⁴⁹ Los porcentajes de cada tipo de violencia (distribuidos por países) respecto al total del golfo de Guinea o bien de este total respecto al global mundial se presentan en el *Anexo A*. Además, también se refleja la importancia que tiene cada cada tipo de violencia dentro del total mundial.

menor, su relación con el número de víctimas resultantes de otros procedimientos solo disminuye 4,7 puntos porcentuales.

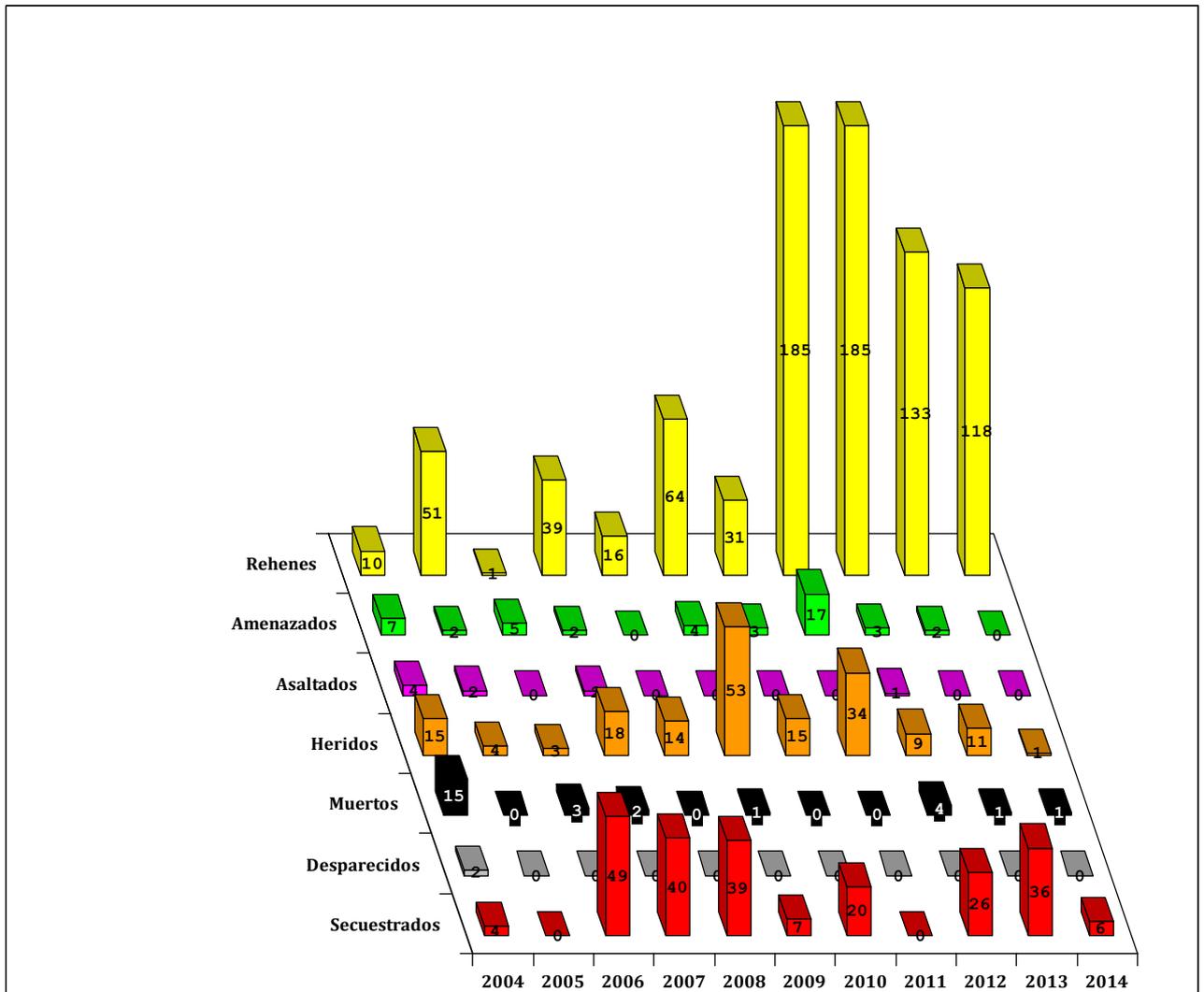


Figura 5.3 Tipo de violencia en ataques de piratería y robo armado contra las tripulaciones en el golfo de Guinea durante once años (2004-2014). Fuente: ICC-IMB. Elaboración propia

Resumiendo, siguiendo los datos de la figura 5.3 la toma de rehenes afecta al 63,4% de todas las víctimas que han sufrido algún tipo de violencia en la región. Sobre todo en los últimos años queda patente su predominio como modalidad criminal frente a las demás (ver Anexo A).

Por consiguiente, esta modalidad delictiva se consagra como el recurso más adoptado por los delincuentes marinos del GoG en la actualidad. Pero cabe matizar que las grandes cantidades de tripulantes tomados como rehenes, destacándose por encima de otros tipos de violencia (presente tanto en la zona como en el conjunto global), se debe sobre todo a un aspecto inherente

a los episodios de secuestro de buques y al criterio de la ICC-IMB⁵⁰. Pues aunque la duración del secuestro del buque comprenda algunas horas, los informes del IMB pueden incluir en su cómputo de rehenes a la totalidad o a una gran parte de la tripulación (la que permanece a bordo, excluyendo cuando sea el caso a los miembros que han sido desembarcados por secuestro).

Ahora bien si se efectúan proporciones anuales acerca de los tripulantes que han sido tomados como rehenes en el Golfo respecto a las mismas víctimas en todo el mundo, generalmente se obtienen pequeños porcentajes. Se puede inferir que la repercusión de este procedimiento violento en un contexto mundial no resulta tan significativa como pudiera parecer a primera vista, pues se entiende que aquella práctica criminal es ampliamente utilizada por los piratas de otras zonas del globo, sobre todo por somalíes durante el quinquenio de mayor actividad pirática en el “*Cuerno de África*” (2008-2011).

De esta manera, este tipo de víctima en el GoG (828) respecto a aquellas que lo han sido en todo el mundo (6321) representan el 13,1 % del total. Sin embargo se vislumbra un cambio durante 2013 porque entre los damnificados mundialmente por dicha forma violenta (304) el 43,1 % proceden del GoG, lo que supuso la mayor representación de la muestra. Por consiguiente, se puede comprobar que dicho recurso violento es empleado, más que nunca, por los piratas de la región.

La repercusión adquirida dentro del contexto mundial podría explicarse por la considerable disminución de la piratería en la otra cara del continente si no fuese porque en las mismas condiciones, esto es, con la piratería somalí prácticamente controlada, la representación cayó al 26,5% en 2014.

Véase a continuación, en la *figura 5.4*, como se distribuye este tipo de violencia por los diferentes países del golfo. Así destacan los 140 tripulantes tomados como rehenes en Benín durante 2011⁵¹ cuando nunca antes (por lo menos, desde 2004) se había registrado caso alguno de este tipo⁵². Por tanto, se trata de un incremento repentino, sin duda relacionado con los veinte ataques que asolaron ese año al país, entre los cuales ocho acabaron en el secuestro del buque y, en algunos, parte de su carga robada. Este procedimiento delata la autoría de piratas

⁵⁰ Comparando los informes anuales del ICC-IMB (exclusivamente el golfo de Guinea) con los propios de la IMO (África occidental) se puede observar, por ejemplo, que en los años con más rehenes registrados por la primera organización 2011 y 2012 (185); la segunda recuenta menos (ver *figura 5.28*) incluso para una franja costera mucho mayor, así, divulga: 68 (2011), 112 (2012), 93 (2013) y 66 (2014).

⁵¹ Para una distribución del tipo de violencia por años y países del Golfo de Guinea véase también el *anexo A. ICC-IMB, Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Reports (2004-2015)*, “Type of violence to crew by location” (en la Tabla 8 del informe de 2004 y en la Tabla 9 de informes posteriores).

⁵² Hasta 2011 el número de tripulantes retenidos nunca fue superior a 4 en los demás países de la región, con la salvedad de 48 tripulantes tomados rehenes durante 2005 en Gabón.

nigerianos que, hasta la fecha era practicado casi exclusivamente en aguas del propio país o su ZEE y, ahora se ha extendido a los países vecinos⁵³ (este *modus operandi* será tratado en el punto siguiente). Como se ha comentado son precisamente tales secuestros los que acrecientan el número de tripulantes hechos rehenes⁵⁴. Este mismo planteamiento se puede extrapolar a Togo donde se registraron 79 retenciones de tripulantes en ataques durante 2012 (6 ataques cometidos de los cuales 4 buques resultaron secuestrados⁵⁵), disminuyendo a 33 al siguiente año⁵⁶ cuando tampoco antes se había mostrado este tipo de violencia en el país. De modo

⁵³ Véase, por ejemplo, el episodio del **Duzgit Venture**. ICC-IMB, *Piracy Report 2011*, cit., pp. 26, 69, IMO, MSC.4/Circ.170, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during March 2011*, 11 April 2011, an. 1, p. 3/5. Disponible en: <http://www.imo.org> (último acceso 2 de noviembre de 2014). A tal respecto, según la ICC-IMB: “...2011 has also witnessed a probable extension of Nigerian piracy into neighbouring Benin Waters”. ICC-IMB, *Piracy Report 2011*, cit., p. 24. Siguiendo a Onuoha: “Analysts attributed the upsurge in piracy off the coast of Benin to Nigerian pirates who are now extending their attacks further out at sea”. ONUOHA, art. cit., p. 7. Otro ataque que representa esta realidad se cometió contra el **Cancale Star** mientras permanecía en aguas de jurisdicción beninesa. Sobre este caso, Salvatierra ya adelantaba: “el petrolero sufrió un ataque pirata que se ajusta a los patrones de actuación en estas aguas”. SALVATIERRA, *op. cit.*, p. 37. Pero la práctica del secuestro de buques continúa produciéndose en Nigeria, aunque en menor cantidad. Por ejemplo, uno de los seis secuestros durante 2013 acaeció en Nigeria, el caso del **SP Atlanta** secuestrado en el fondeadero de Lagos –área portuaria (**PA: Port Area**)–. Otro secuestro que se le atribuye a piratas de aquel país fue el del **Armada Tugas 1** situado en aguas internacionales (**IW: International Waters**).

⁵⁴ Por ejemplo en el año 2011 cuando en Benín se registró un aumento histórico de tripulantes hechos rehenes, la mayoría procedía de los quimiqueros secuestrados: **Eagle Miri** (toda la tripulación pero no se especifica el número de sus miembros) [ver IMO, MSC.4/Circ.172, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during May 2011*, London, 8 June 2011, an. 1, p. 1/6], **Aristofanis** (toda la tripulación pero no se especifica el número de sus miembros) [ver IMO, MSC.4/Circ.173, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during June 2011*, London, 11 July 2011, an. 1, p. 2/4], **New Ranger** (no se hace mención alguna sobre rehenes) [ICC-IMB, *Report Piracy 2011*, cit., pp. 26, 71, IMO, MSC.4/Circ.173, cit., p. 1/4], **Paterna** (toda la tripulación, pero no se especifica el número de sus miembros) [IMO, MSC.4/Circ.173, cit., p. 1/4]. **MT Emocan** (no se hace mención alguna sobre rehenes) [ICC-IMB, *Piracy Report 2011*, cit., pp. 27, 73. IMO, MSC.4/Circ.175. *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during August 2011*, 20 de septiembre de 2011, an. 1, p. 2/4] y los buques tanque de productos derivados: **MT RBD Anema e Core** (los 23 miembros de la tripulación) [ICC-IMB, *Piracy Report 2011*, cit., pp. 27, 72] y **MT Mattheos I** (los 23 miembros de la tripulación) [ICC-IMB, *Piracy Report 2011*, cit., pp. 27, 73].

⁵⁵ Los rehenes de los buques secuestrados se encuentran en los buques tanque de productos derivados: **BW Rhine** (los 24 miembros de la tripulación), **Anuket Emerald** (los 18 miembros de la tripulación), **Energy Centurion** (los 24 miembros de la tripulación). Ver ICC-IMB, *Piracy Report 2012*, cit., pp. 32-33, 61, 65. También en el quimiquero **Wappen Von Hainburg** (toda la tripulación pero no se especifica el número de sus miembros). Ver IMO, MSC.4/Circ.190, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during October 2012*, London, 21 de January 2013, an. 1, p. 1/4.

⁵⁶ Tres ataques cometidos de los cuales dos buques fueron secuestrados. Los rehenes de los buques secuestrados proceden del quimiquero **Adour** (solo especifica como rehén al oficial de guardia mientras permanecen a bordo y después se llevan dos tripulantes cuando desembarcan, liberándolos más tarde) y del buque tanque de productos derivados **Ocean Centurion** (los 25 miembros de la tripulación). Ver ICC-IMB, *Piracy Report 2013*, cit., pp. 29-30, 60-61. Por tanto, los buques secuestrados aportaron 28 rehenes del total (33) asignados a Togo.

parecido, ha ocurrido en Ghana con 86 casos registrados durante 2014⁵⁷, cuando solo se registraron 8 en el período 2006-2013.

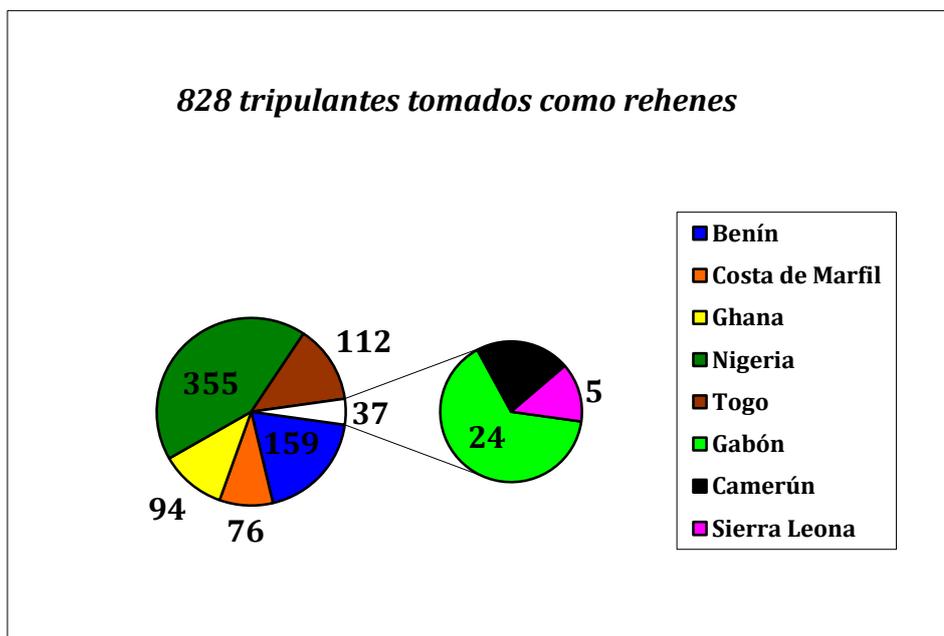


Figura 5.4 Distribución de los tripulantes tomados como rehenes por países del golfo de Guinea durante once años (2004-2014). Fuente: ICC-IMB. Elaboración propia.

Continuando con otros países que han registrado este tipo de víctima, también llama la atención Costa de Marfil con 25 y 31 rehenes, en 2012 y 2013 respectivamente, aunque la autoría del pirata nigeriano en ataques trasladados hasta la ZEE de ese país no resulta tan evidente por la dificultad que entraña navegar tantas millas náuticas para cometer los delitos. Por tanto, simplemente podría ser un recurso cada vez más utilizado por el pirata marfileño. No obstante si se tiene en cuenta el aumento en el uso de buques nodriza por parte de los criminales nigerianos, la ZEE marfileña también estaría a su alcance⁵⁸, acaparando una porción de los ataques atribuidos a Costa de Marfil y, por consiguiente, también parte de los rehenes⁵⁹. En

⁵⁷ Cuatro ataques cometidos de los cuales tres buques terminaron secuestrados. Los rehenes proceden del buque tanque de productos petrolíferos: *Fair Artemis* (toda la tripulación pero no se especifica el número de sus miembros) [ver IMO, MSC.4/Circ.212, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during June 2014*, 12 November 2014, an. 1, p. 1/7], del pesquero *Marine 711* (los 41 miembros de la tripulación) [*ibid.*, an. 1, p. 4/7] y del buque tanque *Hai Soon 6* (los 21 miembros de la tripulación) [ICC-IMB, *Piracy Report 2014*, pp. 23, 61].

⁵⁸ Respecto a la autoría nigeriana en los secuestros de buques del GoG: “Of the seven vessels hijacked in this region –off Gabon, Ivory Coast, Nigeria and Togo in 2013 – Nigerian connections were reported in at least five cases showing the Nigerian pirates capability to carry out successful attacks at greater distances from their coast”. ICC-IMB, *Piracy Report 2013*, cit., p. 24.

⁵⁹ De todos los tripulantes tomados como rehén (25) denunciados en Costa de Marfil durante 2012, 24 pertenecen al buque tanque de productos derivados *Orfeas* secuestrado a 3 millas al sur del fondeadero del puerto de Abidjan. El procedimiento mediante el que fue secuestrado es idéntico al llevado a cabo en Nigeria. Los piratas

definitiva e independientemente de la nacionalidad del delincuente, la toma de rehenes es el recurso criminal más empleado, durante los últimos doce años, contra las dotaciones que surcan las aguas del GoG, seguido por el **secuestro de tripulantes** para pedir rescate (227) que en este caso representa el 17,4 % de las víctimas que han sufrido algún tipo de violencia a manos de piratas. Sin embargo, en el escenario global los afectados por este último estilo violento ascienden a 394, así en este contexto la región aporta un 57,6% (ver *Anexo A*). Incluso en varios años (2010, 2012 y 2013) los tripulantes secuestrados en el Golfo fueron los únicos a nivel mundial (ver *figura 5.5*).

La situación en el Delta del Níger ha propiciado el origen de varios grupos violentos anti-petróleo. Uno de los últimos en crearse fue el MEND que inició sus ataques a comienzos de 2006 dañando la infraestructura productora de compañías petroleras extranjeras mediante el sabotaje de oleoductos y secuestrando trabajadores de aquellas industrias (más de 200 extranjeros desde que el grupo comenzó a operar, aunque muchos han sido rescatados y liberados)⁶⁰. En este escenario “*los piratas simplemente extendieron su modelo de negocio criminal mediante secuestros –ampliamente usado en tierra– a marinos*”⁶¹.

A pesar de que los secuestros para solicitar un rescate es un objetivo secundario, con el tiempo las bandas del África Occidental han secuestrado personal extranjero para obtener cuantiosos rescates⁶². Los raptos han tenido lugar desde buques o plataformas, sin la captura o

dañan el equipo de comunicación y navegan hacia un lugar desconocido donde trasbordaran parte de la carga a otro buque, antes de liberar el buque 4 días después roban dinero en efectivo y objetos personales de la tripulación. Ver IMO, MSC.4/Circ.190, cit., an. 1, p. 2/4. Otro ejemplo que en este caso supone más de la mitad de los (31) rehenes denunciados en Costa de Marfil durante 2013 corresponden al secuestro del petrolero *Gascogne* (17 tripulantes), mientras navegaba a 70 millas náuticas al sur de Abijan en el tercer día de febrero de 2013, que probablemente fue ‘firmado’ por doce piratas nigerianos (fuertemente equipados con armas de fuego que lo abordaron 27 minutos después de nacer el sol sirviéndose de un equipo de escala plegable con ganchos) ya que navegaron hasta permanecer cerca de la costa de Nigeria donde robaron el crudo y también saquearon el buque, robando los enseres de valor de este buque y los de sus tripulantes. El quinto día de ese mes los piratas liberaron tanto el buque como los miembros de la dotación que procedieron a un puerto seguro. Ver ICC-IMB, *Piracy Report 2012*, cit., pp. 25, 57, IMO, MSC.4/Circ.195, cit., an. 1, p. 1/5. Pero los números no cuadran pues si se tiene en cuenta que el resto de rehenes en Costa de Marfil procedentes del buque de productos derivados *Itri* (los 16 miembros de la tripulación), el total de rehenes en el país durante 2013 alcanzaría la cifra de 33, es decir dos más de los que aparecen en el informe del buró para ese año. Además la relación con una posible autoría de nigerianos se contempla en que el buque prodece al puerto de Lagos para más investigaciones. Ver ICC-IMB, *Piracy Report 2013*, cit., pp. 11, 25.

⁶⁰ Ver EICHSTAEDT, *op. cit.*, en pp. 79-80.

⁶¹ PALMER, *op. cit.*, p. 191.

⁶² Ver GHOSH, *op. cit.*, p. 14.

tenencia de los buques como ha sido el caso en Somalia⁶³. No obstante, si los piratas del golfo secuestran un barco lo liberan con la dotación restante cuando raptan alguno/s tripulantes⁶⁴.

El secuestro de tripulantes con intención de rescate es casi exclusivo de Nigeria (222), solo cinco secuestros se adjudican a otros dos países (tres a Camerún⁶⁵ y dos a Togo) –como puede observarse en el Anexo A–. Aunque este tipo de violencia no ocurre en todo el país “*mientras en el delta es común y corriente, en Lagos es prácticamente inexistente*”⁶⁶. Por tanto, las demandas de rescate son típicas el Delta del Níger e incluyen la liberación de algunos prisioneros, “*indemnizaciones*” por ingresos de petróleo no pagados y garantías de que nadie de las actuales administraciones estatales del Delta y Rivers será designado por el *Peoples Democratic Party (PDP)* citando conductas criminales o corruptas⁶⁷. La agresividad de los piratas nigerianos también se demuestra en la forma de tratar a los secuestrados, “*frecuentemente brutal: ejecuciones simuladas, abuso físico y mental están a la orden del día, algunos de los liberados regresan de los ríos locos o muy angustiados*”⁶⁸.

Usualmente, los delincuentes secuestran entre dos y cuatro tripulantes. En bastantes casos se trata de los jefes de cada sección a bordo (Jefe de Máquinas y Primer Oficial), resto de

⁶³ *Ibidem*. En este sentido, véase también WHITENECK, *op cit.*, p. 32.

⁶⁴ Un ejemplo real que muestra este procedimiento acaeció en la tarde del día 24 de julio de 2008 cuando el remolcador de pabellón portugués navegaba por el río Sambreiro (Nigeria) –aunque el buró lo sitúa en ‘Sambreiro River’ las coordenadas corresponden a un punto a unas 21 millas al sursudoeste de la boca de dicho río (comprobado en carta inglesa nº 1357)– piratas se le aproximaron en dos embarcaciones rápidas y lo secuestraron, liberándolo más tarde cuando raptaron a cinco tripulantes. ICC-IMB, *Piracy Report 2008*, cit., p. 67. Otro caso de este tipo aconteció el 18 de febrero de 2006 cuando militantes abordaron una gabarra de alta mar durante la noche y secuestraron nueve trabajadores, también dañaron el equipo de la plataforma petrolífera. ICC-IMB, *Piracy Report 2006*, cit., p. 45.

⁶⁵ Curiosamente durante dos jornadas consecutivas de mayo en 2010, fuera del fondeadero de Douala, el día 16, el Capitán del frigorífico *Argo* fue secuestrado por 10 ladrones que abrieron fuego con sus armas automáticas. Un día después otro Capitán, ahora junto al Jefe de Máquinas del carguero *North Spirit* fueron secuestrados por unos 23 ladrones armados que abordaron el carguero. En ambos casos se cree que un rescate fue pagado por una liberación segura. Ver ICC-IMB, *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Report for the period 1 January-31 December 2010*, London, January 2011, pp. 24, 66, IMO, MSC.4/Circ.155, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during May 2010*, London, 3 June 2010, an. 1, p. 3/3.

⁶⁶ NODLAND, “Guns, Oil and ‘Cake’”, p. 196.

⁶⁷ Siguiendo el episodio del secuestro (20 de enero de 2007) del *Baco Liner 2*: “*Reports on who perpetrated this hijacking vary between the Movement for Emancipation of the Niger-Delta (MEND) and the Niger Delta People’s Volunteer Front (NDPVF) while other reports claim no involvement by these organizations. Ransom demands reported are typical for the region and include the release of certain prisoners, compensation for unpaid oil revenues, and assurances that no one from the current Rivers and Delta state administrations be nominated by the Peoples Democratic Party citing criminal and corrupt behavior of the two administrations*”. ONI, *Worldwide Threat to Shipping (WTS) Report*, 24 January, 2007. Disponible en: <http://msi.nga.mil> (último acceso 21 de abril de 2015)

⁶⁸ Según una de las fuentes de Bergen Risk Solutions en el Delta del Níger: “*Treatment of kidnap victims is often brutal: Mock executions, physical and mental abuse is the order of the day. Many freed hostages return from the creeks as ‘basket cases’*”. Cit. por NODLAND, “Niger Delta Maritime Security”, p. 8.

oficiales e incluso el Capitán⁶⁹, “sin embargo, son casos en que suele llegarse a un acuerdo con prontitud por relativamente pequeñas cantidades de dinero”⁷⁰. Uno de los episodios con más tripulantes secuestrados de un mismo buque ocurrió en la tarde del 2 de julio de 2010 en las proximidades del puerto de Bonny cuando doce piratas mediante dos embarcaciones y provistos de armas de fuego atacaron y abordaron con éxito el **BBC Polonia**. Entonces robaron las propiedades personales de los tripulantes y llevaron doce de ellos a tierra para liberarlos dos días después (se cree que mediante el pago de un rescate para obtener una liberación segura). Entre los tripulantes dejados a bordo se encontraba uno que resultó herido. Posteriormente, la armada nigeriana llevó el buque de carga general hacia un puerto seguro⁷¹.

La peor “ola” de secuestros se genera entre 2006 y 2008 (128)⁷², precisamente tras el surgimiento un año antes de algunos grupos armados en el Delta. Tras este trienio se produce una disminución importante (7), que se ha relacionado con el programa de amnistía⁷³ de 2009. Del mismo modo, a medida que el programa fracasa, cada vez más, los militantes de rango

⁶⁹ Un buen ejemplo de ello lo constituye el año 2010, en la tarde del 11 de agosto, siete piratas armados con ametralladoras secuestraron al Capitán y Primer Oficial de la lancha de desembarco **UAL Tycoon**, navegando a 2,5 millas náuticas frente a la boya de entrada al canal del río Bonny (Nigeria), precisamente, porque permanecieron en el puente mientras ordenaron al resto de la tripulación que se encerrase en un compartimento seguro (después de unas horas salieron del escondrijo y encontraron el puente abandonado; bajo práctico fueron atracar a Bonny). Se cree que un rescate fue pagado por su segura liberación. Ver ICC-IMB, *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Report for the period 1 January-31 December 2010*, London, January 2011, pp. 27, 67. Ver también IMO, MSC.4/Circ.159, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during August 2010*, London, 1 September 2010, an. 1, p. 3/5. Continuando con el mismo año pasada la medianoche del 1 de octubre, aproximadamente veinte ladrones con armas de fuego y RPGs en tres pequeñas embarcaciones de alta velocidad abordaron con éxito el también buque tanque **Eckhardt** fondeado en área portuaria robando su caja, objetos de valor y secuestrando a su Jefe de Máquinas, Segundo Oficial y muchacho de cámara antes de escapar. Ver ICC-IMB, *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Report for the period 1 January-31 December 2010*, London, January 2011, pp. 27, 68. Ver también IMO, MSC.4/Circ.161. *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during October 2010*. London, 4 November 2010, an. 1, p. 4/5. También en 2010 acaecieron dos ataques en menos de 24 horas en el fondeadero exterior de Douala (Camerún) que se saldaron con el secuestro de dos Capitanes y un Jefe de Máquinas. Ver ICC-IMB, *Piracy Report 2010*, cit.

⁷⁰ PALMER, *op. cit.*, p. 191.

⁷¹ ICC-IMB, *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Report for the period 1 January-31 December 2010*. London, January 2011, pp. 27, 67. IMO, MSC.4/Circ.157, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during July 2010*, London, 1 August 2010, an. 1, p. 2/3.

⁷² Las cifras correspondientes del *Bergen Risk Solutions* son más significativas, solo los dos primeros años (2006 y 2007) 237 extranjeros y docenas de nigerianos fueron secuestrados en 67 incidentes en los estados costeros del delta (los cuatro estados más afectados son Delta, Bayelsa, Rivers – el peor con diferencia – y Akwa Ibom). BRS, *Niger Delta Security: Monthly Report*, January 2008. Entre las víctimas anteriores 98 fueron marinos o trabajadores, de plataformas petrolíferas, extranjeros. BRS, *Maritime Security in Nigeria: Quarterly Review*, **1**, July 2007, p. 14. BRS, *Maritime Security in Nigeria. Quarterly Review*, **3**, January 2008, p. 11. Entre el 1 de January 2006 y 30 de junio de 2007, 216 trabajadores extranjeros fueron secuestrados en tierra o mar. BRS, “Niger Delta”, p. 8.

⁷³ Ver epígrafe 4.4.2 *Nigeria y otros países ribereños desde la perspectiva del Golfo*.

medio recurren a los secuestros en alta mar con intención de cobrar un rescate⁷⁴. Así, en 2010, tal tipo de violencia casi se triplica (20)⁷⁵ respecto al año precedente. Curiosamente uno después, el IMB no registra ninguna víctima aunque si lo hace en 2012 (26), además significativamente, acentuándose de nuevo un año más tarde (36).

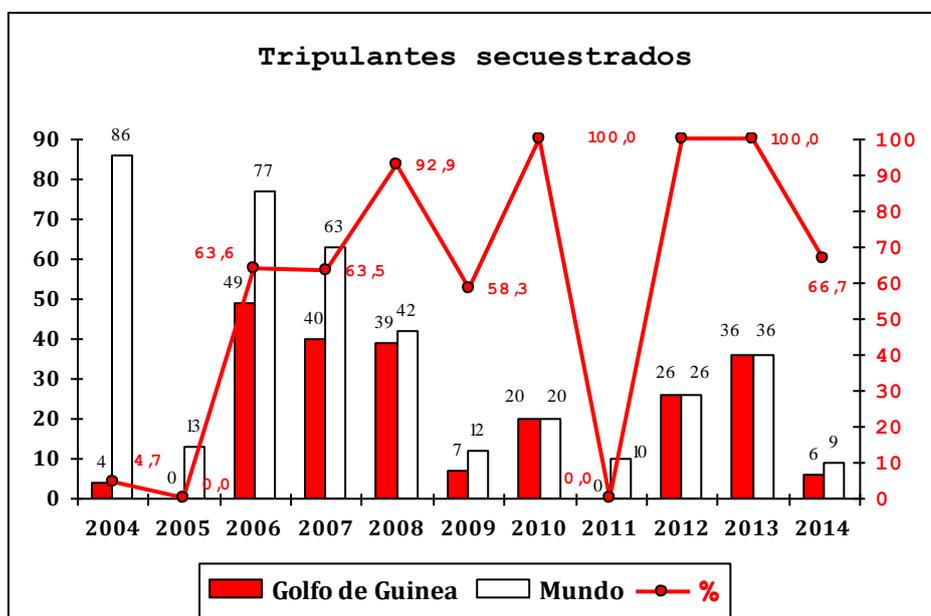


Figura 5.5 Tripulantes secuestrados en ataques de piratería y robo armado en el golfo de Guinea comparativamente al total mundial y porcentaje correspondiente durante once años (2004-2014). Fuente: ICC-IMB. Elaboración propia.

El golfo de Guinea supone un referente mundial en este tipo de violencia. La importancia que adquiere en 2010, 2012 y 2013 es absoluta porque los tripulantes allí secuestrados significaron el cien por cien de las víctimas a nivel mundial. Otro año en que la región constituye un alto porcentaje de tripulantes secuestrados dentro del registro global es 2008, con el 92,9% (ver figura 5.5).

Los piratas del Golfo son conscientes del potencial de negocio que el crudo trae consigo, generando muchos empleos en plataformas y refinerías petrolíferas e instalaciones portuarias. Precisamente los trabajadores del sector son objetivos prioritarios de los secuestradores que saben de la capacidad económica de los empresarios o compañías del ramo para pagar los

⁷⁴ RI, cit., p. 1. En este sentido, ver también, *ibid.*, “Nigerian criminals most innovative pirates in 2013” [press release], *Risk Intelligence* [en línea], January 9, 2013. Disponible en: <http://www.riskintelligence.eu> (último acceso 12 de septiembre de 2014).

⁷⁵ Risk Intelligence (2011) lo expone así: dieciocho ataques involucraron ese tipo de violencia, resultando más del doble que en los dos años anteriores (ocho secuestrados procedentes de buques, en 2008, y los mismos un año después pero en este caso desde plataformas). Del original: “18 attacks in 2010 involved kidnap-for-ransom, which compares to 8 kidnappings from rigs and ships for 2009 and 2008 respectively”.

rescates. Además el interés de los medios de comunicación puede emplearse para ejercer presión en el desembolso y liberación⁷⁶.

Nodland (Director de BRS) adelantaba: “*es probable que grupos criminales, movidos por un beneficio económico personal, y grupos locales continúen atacando la navegación e instalaciones en alta mar y secuestrando extranjeros para pedir un rescate*”⁷⁷. El tiempo le ha dado la razón, así lo corrobora el capitán Pottengal Mukundan (Director del IMB): “*se ha producido una tendencia preocupante en el secuestro de tripulantes de buques bastante alejados del mar territorial de los estados ribereños del Golfo de Guinea*”⁷⁸. Por otro lado Murphy hace referencia a la facilidad que presentan las pequeñas y aisladas plataformas petrolíferas alejadas de la costa, proporcionando un blanco fácil para el secuestro de los trabajadores con intención de solicitar el correspondiente pago por su liberación⁷⁹.

Pero este procedimiento violento típico de la región debe distinguirse de otro prácticamente exclusivo. Así, una de las formas de secuestro que mejor identifican a la región dentro del escenario pirático mundial es el de buques sin otra intención que la de robar parte de su propio cargamento. Los criminales priorizan el contenido de naves que transportan, generalmente, crudo o sus derivados⁸⁰ y gas natural licuado. Aunque no hacen ascos a los pertrechos para maniobras o mantenimiento, dinero y otros objetos de valor que puedan rapiñar de abordó, suponiendo una alternativa para no irse de manos vacías si el trasbordo del combustible no tiene éxito. De cualquier modo también puede ser un complemento a su objetivo principal, el que atenta directamente contra el transporte de los recursos naturales extraídos del Delta del Níger, independientemente de que se produzca el trasbordo de la carga. Por tanto este *modus operandi* tan particular del golfo de Guinea será tratado a continuación.

5.2.3 SECUESTRO DEL BUQUE PARA ROBO DE SU CARGA

El secuestro de buques (MCHJ)⁸¹ es uno de los tres *modus operandi* que distingue la IMO⁸². Se trata de operaciones con mayor grado de organización y planificación, en las que los piratas

⁷⁶ WHITENECK, *op. cit.*, p. 33.

⁷⁷ BRS, “Niger Delta”, *cit.*, p. 13.

⁷⁸ ICC-IMB, *Piracy Report 2012*, *cit.*,

⁷⁹ MURPHY, “Petro-piracy”, *art. cit.*, p. 81.

⁸⁰ Ver Mark DOYLE, “Nigeria's piracy - another form of oil theft”, *BBC News* [en línea], 18 June 2013. Disponible en: <http://www.bbc.co.uk/news/world-22956865> (último acceso 13 de noviembre de 2013).

⁸¹ A partir de aquí se emplearán estas siglas inglesas que provienen de *Major Criminal Hijack*.

⁸² Junto con los dos tipos de robos a mano armada, según el nivel de violencia (bajo o medio), en estos ataques la intensidad resulta más grave. Ver IMO, MSC/Circ.622, “Piracy And Armed Robbery Against Ships: Recommendations to Governments for combating piracy and armed robbery against ships”, London, 22 June 1993, Annex: Extracts from the Report of the IMO Working Group on the Malacca Strait Area, párr. 4-8. Véase también

generalmente recurren a la violencia, no solo para robar el dinero o la carga a bordo de un buque sino también el propio buque con la posibilidad de emplearlo como “*buque fantasma*” para llevar a cabo otros ataques⁸³.

“*En el golfo de Guinea, la piratería y robo armado en la mar podrían encajarse bajo las categorías de secuestro del buque y robo de su carga asociados a un alto grado de violencia*”⁸⁴. Aunque realmente el secuestro quedaría relegado a un segundo plano porque conformaría el medio para conseguir parte del contenido de las bodegas (generalmente se traspasa parcialmente la carga de los buques tanque) y no como un fin en sí mismo. El delito se caracteriza por centrarse en el robo, especialmente cargamentos de petróleo, en lugar de los secuestros de buques⁸⁵ como ocurre frente a la costa de Somalia donde los piratas empleando un bajo nivel de violencia pretenden exigir un rescate por la liberación del buque (siendo secundario en este caso el robo de la carga)⁸⁶ –conocido como el modelo *Kidnap-and-Ransom (K&R)*⁸⁷–.

Entre otros aspectos, el *modus operandi* de estos últimos parece ser diferente al de otras regiones como el Estrecho de Malaca o Nigeria donde los buques son abordados para robar la propia nave o su contenido⁸⁸. Además en el occidente africano no tienen la capacidad para retener al buque y sus tripulaciones por un largo período de tiempo (capacidad que sí tienen en el Índico), parecen carentes de la sofisticada infraestructura que poseen los completos grupos de piratas somalíes⁸⁹ porque entre otros mecanismos cuentan con refugios y el apoyo de poblados ribereños⁹⁰.

No obstante, los piratas nigerianos también cuentan con el apoyo de algunos habitantes de las regiones paupérrimas del Delta. Existen episodios en que los criminales dispusieron de

p. 273. Incluso esta clasificación también es empleada por el ICC-IMB. En este sentido véase CHALK, *The Maritime Dimension of International Security*, pp. 5-6.

⁸³ En esta línea, véanse, entre otros, VIJAY SAKHUJA, “Sea Piracy in South Asia”, en LEHR (ed.), *op. cit.*, 23-36, p. 24 y LÓPEZ LORCA, *op. cit.*, pp. 68-69.

⁸⁴ GHOSH, *op. cit.*, p. 4. Del original: “*Piracy in the Gulf of Guinea would fall under 'Cargo Hijacking' and 'Vessel Hijacking' categories—with an associated high degree of violence*” (énfasis añadido).

⁸⁵ Ver Henrik PERSSON, “Nigeria - An Overview of Challenges to Peace and Security”, *FOI Report*, February 2014, p. 39. Disponible en: <http://foi.se> (último acceso 13 de noviembre de 2013).

⁸⁶ GHOSH, *op. cit.*, p. 14. En esta línea DOYLE, *opus citato*.

⁸⁷ Ver informe de Chatham House, *op. cit.*, p. 16.

⁸⁸ Véanse, entre otros, BANIOLA, “Piracy at Sea”, p. 198 y SALVATIERRA, *op. cit.*, p. 36.

⁸⁹ PALMER, *op. cit.*, p. 191.

⁹⁰ IGLESIAS BANIOLA y VINAGRE RÍOS, “Piracy in Somalia”, art. cit., p. 696. En esta línea, Whiteneck: “*The absence of a safe haven with good anchorages for larger boats may make the Somali model inapplicable to the Gulf. With few places to anchor or maintain large ships in the Niger Delta, the pirates may be able to secure a safe haven for themselves and their skiffs, but more elaborate operations on the Somali model may be impossible*”. WHITENECK, *op. cit.*, p. 40.

refugios para retener los buques secuestrados⁹¹ y en otros casos para trasladar parte de la dotación del buque atacado a tierra⁹². De acuerdo con Whiteneck, estos lugares son esenciales para el éxito de la piratería porque un lugar seguro en tierra les permite llevarse los rehenes, esperar mientras se negocia la liberación, efectuar el mantenimiento de las embarcaciones y vivir con la familia⁹³.

Aunque el secuestro de buques para recibir el pago de un rescate siempre se relacionó con los piratas somalíes, ataques similares han sido denunciados en otros lugares alrededor del mundo. En el pasado, grupos secesionistas y terroristas, en Indonesia y Filipinas, han sido conocidos por este *modus operandi* que proporcionaba un suplemento a su circulación de ingresos⁹⁴. También, en el pasado, el Estrecho de Malaca fue objetivo de numerosos casos con tal procedimiento⁹⁵.

La forma de operar de los piratas somalíes en lo que atañe al empleo de ‘bases’ y la petición de un rescate por la liberación del buque, aunque de manera ocasional, también ha sido practicada por los piratas nigerianos pero bajo el matiz del conflicto del Delta del Níger, así, por detrás de algunos secuestros de buques se vislumbra la autoría de la insurgencia o grupos rebeldes.

Un episodio representativo de esta manera de operar data del 20 de enero de 2007 cuando una barcaza porta-contenedores de bandera liberiana resultó secuestrada mientras navegaba por el río Chanomi (Nigeria) hacia Warri, con práctico a bordo (posteriormente liberado). En este escenario, piratas/milicianos equipados con sofisticado armamento pesado bloquearon el canal con sus botes. De esta manera forzaron al Capitán a parar la máquina, fondear y arriar la escala de portalón. Entonces raptaron y trasladaron a tierra una parte de la tripulación (17) de los 24 miembros de nacionalidad filipina⁹⁶ que la integraban, el resto fueron tomados como rehenes y forzados a permanecer en el ***Baco-Liner 2*** que continuó secuestrado⁹⁷, además hacían la comida

⁹¹ Valga de ejemplo el episodio del *Baco Liner 2* ICC-IMB, *Piracy Report 2007*, cit., pp. 26, 64.

⁹² El 13 de junio de 2013, 8 piratas armados con pistolas y rifles AK47 abordan el remolcador *MDPL Continental One 30'* al sur de Kwa Ibo y trasladan a tierra cuatro de sus tripulantes. Pasada una semana (el día 21) los secuestrados son liberados. Se cree que un rescate fue pagado por su liberación. Ver ICC-IMB, *Piracy Report 2013*, p. 28, 60.

⁹³ WHITENECK, *op. cit.*, p. 47.

⁹⁴ MEJIA y otros, “Piracy in Shipping”, p. 358.

⁹⁵ ICC-IMB, *Piracy Report 2004*, cit., p. 15. Del original: “Numerous violent attacks and ‘kidnap and ransom’ cases had been reported in the past”.

⁹⁶ Gloria Arroyo (presidenta de Filipinas en la época) ordenó una suspensión temporal en la tramitación de contratos y el despliegue de trabajadores filipinos con destino a Nigeria. REUTERS, BBC, etc., cit. por ONI, *Worldwide Threat to shipping*, 24 de January 2007. Disponible en: <http://msi.nga.mil> (último acceso el 27 de febrero de 2015).

⁹⁷ ICC-IMB, *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Report for the period 1 January-31 December 2007*, London, January 2008, pp. 26, 64.

que era llevada para los retenidos en una aldea próxima. Informaciones acerca de quién estaba detrás de los ataques varían entre atribuirlos al MEND y al NDPVF, mientras otras fuentes sostienen que esos grupos no estaban involucrados⁹⁸. La embarcación y los miembros de la tripulación fueron liberados el 13 de febrero una vez concluyeron con éxito las negociaciones entre autoridades nigerianas y ancianos de la localidad (o milicianos)⁹⁹. Curiosamente siquiera se menciona la sospecha del pago de un rescate.

Otro ejemplo puede hallarse el 16 de noviembre de 2008 cuando el *Thor Galaxy* navegando, como el caso anterior con práctico a bordo, a través del río Warri fue sorprendido por varias embarcaciones rápidas con ladrones fuertemente armados, así bajo fuego de aviso le ordenaron que parase y demandaron el arriado de la plancha; acto seguido abordaron el buque de carga general con pabellón de Hong Kong y navegaron hacia su base rebelde donde fondearon y, ahora sí, la tripulación en su totalidad (19) fue llevada a tierra. Nunca se confirmó el pago de un rescate por la posterior y segura liberación del buque junto a su dotación¹⁰⁰.

En otros casos se señala al armador como interesado en efectuar el desembolso del rescate¹⁰¹. De todos modos, esta gestión para liberar el buque es minoritaria porque los propios secuestradores lo dejan en libertad cuando satisfacen el principal interés que los incita a secuestrarlo y que reside en el robo de una parte de su cargamento (sobre todo de productos derivados del petróleo que son más fáciles de vender en el mercado negro). Por consiguiente, un ejemplo que mejor representa al procedimiento llevado a cabo en un “refugio” de la costa consistirá en el trasbordo de combustible del buque tanque secuestrado¹⁰². No obstante, independientemente de las ventajas geográficas que favorecen a las “bases” piratas localizadas

⁹⁸ ONI, *loc. cit.*

⁹⁹ En la narración de los ataques también se denomina a los ancianos locales como milicianos. Ver ICC-IMB, *Piracy Report 2007*, cit., p. 64.

¹⁰⁰ Véanse, entre otros, ICC-IMB, *Piracy Report 2008*, cit., pp. 35, 69 e IMO, MSC.4/Circ.128, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during November 2008*, London, IMO, 20 March 2009, an. 1, p. 5/7.

¹⁰¹ Véase el episodio de secuestro más largo contra el *Lourdes Tide*, en ICC-IMB, *Piracy Report 2008*, pp. 35, 65.

¹⁰² Un episodio de este tipo acaeció en el Cawthorne Channel (Estado de Rivers-NG) el 2 de octubre de 2006 cuando 25 trabajadores nigerianos fueron secuestrados así como las gabarras cargadas de fuel que fueron descargadas en Billie donde también se retuvo a los trabajadores. ICC-IMB, *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Report for the period 1 January-31 December 2006*, London, January 2007, pp. 22, 48. Este Canal se encuentra en el “catálogo” de las rutas del bunkering. Siguiendo un informe de HRW: “Asari and Tom were most likely interested in manipulating a local dispute to gain control of Tombia and Bukuma because of their proximity to lucrative bunkering routes in the Cawthorne Channel”. HRW, “Violence in Nigeria’s Oil Rich Rivers State in 2004”, p. 11.

en el delta y consideradas como refugios seguros¹⁰³, el robo de la carga es el que más adeptos tiene entre los delincuentes bien sean calificados como piratas, milicianos o *bunkerers* de la región.

De esta manera los períodos de captura tienden a ser de corta duración, fiel reflejo de dicha prioridad, diferentemente a los secuestros de piratas somalíes que buscan la negociación para conseguir un suculento rescate y donde la espera puede demorarse bastante. “*El tiempo en cautividad cerca de Nigeria y Benín suele durar sobre diez días, comparados con la media de seis meses para los secuestros en Somalia, a pesar de que los ataques del golfo occidental africano resultan más violentos*”¹⁰⁴.

Según la media extraída de nuestra propia investigación¹⁰⁵ el secuestro de un buque en el golfo de Guinea rondaría los seis días de duración (*ver figura 5.7*) incluidos los de mayor duración. El que más se prolongó en el tiempo alcanzó 44 días¹⁰⁶, al cual le siguió otro de 23 días¹⁰⁷. En ambos casos, aunque oficialmente no se haya reconocido, se cree que se llevó a cabo el pago de un rescate (como ocurre en aguas somalíes). De un modo diferente, pero más fiel al *modus operandi* seguido en la región, se produjo la liberación del tercer secuestro más prolongado hasta la fecha¹⁰⁸ cuando los piratas decidieron terminar con las operaciones de trasbordo de la carga al conseguir una parte de ella durante los once días de cautiverio¹⁰⁹. Cabría

¹⁰³ Siguiendo a Daniel J. Whiteneck: “*Safe havens can be geographic-based (the Niger Delta...*”. WHITENECK, *op. cit.*, p. 47.

¹⁰⁴ Ver, entre otros, ICC-IMB, *Piracy Report 2012*, cit., p. 24, ONUOHA, *op. cit.*, p. 6. Ver también *Anexo A*.

¹⁰⁵ Basada en los secuestros de buques divulgados por el IMB, desde 2004 hasta 2015, y en los cuales no consta la hora de liberación, pero en su lugar se han elegido aquellos en los que aparece el día de liberación o un período determinado o se puede interpretar una duración aproximada. Por lo tanto, a efectos de calcular la duración media, se contarán los días que hayan pasado teniendo en cuenta la fecha de captura y la de liberación. De esta forma, si esta última coincide en el mismo día o al siguiente se supondrá un día de duración, igualmente serán considerados aquellos secuestros de menos de 24 horas (asimismo mencionados en las narraciones de los ataques). De igual modo, los secuestros cuyas narraciones utilicen el término “*más tarde*” (*later*) haciendo referencia a la liberación se contarán como transcurridos en un día (en la tabla de la *figura 5.7*, en la columna correspondiente se indicará entre paréntesis ese término para aclarar que la duración procede del mismo) y, también, se hará lo propio con los secuestros de cuyas informaciones se interprete un corto período de duración (estos casos se representarán con un ‘uno’ seguido del signo de interrogación en la tabla de la *figura 5.7*).

¹⁰⁶ Se trata del secuestro del *Lourdes Tide* de pabellón estadounidense, capturado el 13 de mayo de 2008 mientras navegaba hacia la boya de canal en el área de Rivers State. El buque de suministro y sus once tripulantes fueron liberados el 26 de junio, se cree que de la naviera pagó el rescate para una liberación segura. A día de hoy constituye el secuestro de más duración en la región. ICC-IMB, *Piracy Report 2008*, cit., pp. 35, 65.

¹⁰⁷ Véase el secuestro del *Thor Galaxy* en ICC-IMB, *Piracy Report 2008*, cit., pp. 35, 69 e IMO, MSC.4/Circ.128, cit., an. 1, p. 5/7.

¹⁰⁸ Incluido 2015 y según ICC-IMB y IMO.

¹⁰⁹ Valga de ejemplo la captura del buque de productos petrolíferos *Mattheos I* de bandera chipriota, pero con cinco tripulantes españoles (tres gallegos). Cabe señalar que este ejemplo conforma el caso típico de secuestro en la región, siendo el procedimiento que cuenta con más adeptos entre los piratas.

señalar que este último caso representaría el ejemplo típico de este delito en el Golfo si no fuese por su duración. Cuanto más se extienda un secuestro en el tiempo, aumenta la probabilidad de que el buque sea descubierto.

Donald ya denominaba como antigua la práctica, en el Delta del Níger, de secuestros de gabarras cargadas de petróleo para robar su carga¹¹⁰, ahora extendida al resto del Golfo especialmente a las aguas beninesas, afectando a buques comerciales (en gran parte petroleros o buques cisterna) capturados con sus tripulaciones y obligados a navegar hasta un punto de encuentro donde son despojados de gran parte del cargamento, momento en que abandonan al buque con su dotación¹¹¹.

Un poco más recientes y frecuentes si cabe son los buques capturados con intención de usarlos como nodriza para ampliar el radio de acción de los criminales marítimos, posibilitando ataques más alejados de la costa y/o buscando sorprender a las víctimas; en algunos casos con intención de secuestrar a su vez otros buques¹¹², aunque existen episodios en que no se sabe ciertamente cuál será la futura tarea del buque secuestrado¹¹³.

Cuando Benín sufrió la escalada de ataques durante 2011 (solo figuraban en su historial dos precedentes) también se intensificaron los secuestros de buques para robo de una parte del cargamento, representando el 40% de todos ataques de ese año en el país. Los blancos predilectos posicionados, generalmente, en el fondeadero de Cotonú o próximos a éste (puerto clave de la economía beninesa a tan solo 19 millas náuticas de la franja costera de Nigeria¹¹⁴)

¹¹⁰ Un episodio de este tipo acaeció en el *Cawthorne Channel* (Estado de Rivers-NG) el 2 de octubre de 2006 cuando hombres armados y en rápidas embarcaciones atacaron varias gabarras.

¹¹¹ D. DONALD, "Sanctuary, Shipowners and Paying Ransoms", *RUSI Journal*, 2011, p. 14.

¹¹² Valga de ejemplo el episodio del *Prime Lady*, cuando siete piratas en una embarcación rápida se aproximaron al buque de apoyo de alta mar que permanecía en aguas internacionales a la deriva en ese momento y, tomando como rehén a su tripulación, lo utilizaron para localizar "presas" potenciales con intención de secuestro pero como no las encontraron, se dispusieron a robar las propiedades (tanto de la tripulación como del barco capturado) y escaparon. Algunos tripulantes también fueron asaltados. Ver ICC-IMB. *Piracy Report 2014*, pp. 26, 60 e IMO, MSC.4/Circ.209, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during March 2014*, 29 May 2014, an. 1, p. 1/3.

¹¹³ Un episodio acaecido en Liberia que no se asemeja a ningún otro en la región fue el del frigorífico *Tahoma Reefer*, el cual constituía una presa fácil pues estaba fondeado mientras esperaba para ser reparado debido a un incendio a bordo días antes del 17 de mayo de 2007, fecha en que fue abordado por 25 ladrones distribuidos en dos pesqueros y armados con machetes. La tripulación recibió heridas graves y fueron obligados a desembarcar, posteriormente los delincuentes secuestraron el buque y lo remolcaron hasta el país vecino (Costa de Marfil). Ver ICC-IMB, *Piracy Report 2004*, cit., pp. 67-68. Ver también IMO, MSC.4/Circ.103, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during May 2007*, London, 09 July 2007, an. 1, p. 5/5. Además, en ambos informes nada se comenta acerca de la posibilidad de su empleo como nodriza para atacar otros buques.

¹¹⁴ SC, S/2012/45, *Report of the United Nations assessment mission on piracy in the Gulf of Guinea (7 to 24 November 2011)*, UN, 19 January 2012, párr. 5.

fueron quimiqueros (10), buques tanque de productos petrolíferos (6) y petroleros (4); de todos ellos casi la mitad (45%) realizaba operaciones de trasbordo de carga (9).

La autoría nigeriana queda patente en el secuestro del *Duzgit Venture*, cuando catorce piratas abordaron el quimiquero navegando en aguas territoriales de Benín y después ordenaron arrumbar a 60 millas náuticas de Gabón para encontrarse con una gabarra cuyos tanques recibirían la carga. A pesar de que el Capitán informó sobre un remanente insuficiente de combustible para efectuar la travesía, se dirigieron hacia el lugar pero el encuentro nunca se produjo. Entonces los delincuentes ordenaron una navegación hasta Warri (Nigeria) pero como en el puente se estaban recibiendo varios SATCOMS del armador y de otro buque para hacer consumo, entraron en pánico y arrumbaron el quimiquero hacia Lagos, contactaron con embarcaciones de gran velocidad y abandonaron sus planes de robar la carga pero no ‘perdonaron’ las propiedades del buque y efectos personales de tripulantes. Los secuestradores dejaron a la víctima a tres millas náuticas de Badagri, llevándose consigo al Capitán y al primer oficial de máquinas (2/E) en dos embarcaciones, para más tarde permitirles regresar a bordo¹¹⁵.

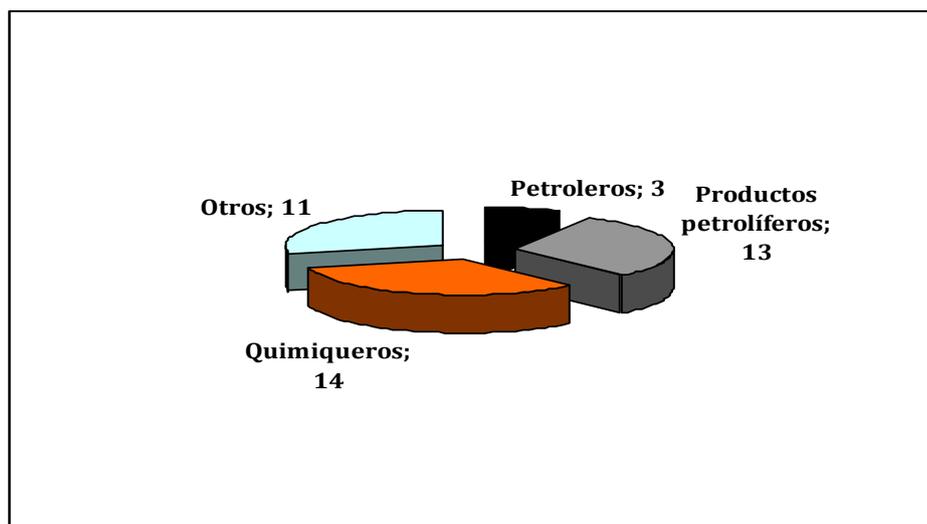


Figura 5.6 Tipo de buque secuestrado en el golfo de Guinea durante once años (2004-2014). Fuente: ICC-IMB e IMO. Elaboración propia.

Extendiendo el asunto al golfo de Guinea se obtiene que, desde 2004 hasta 2014, **41** buques fueron capturados durante once años (ver figura 5.7), entre los cuales catorce eran quimiqueros, trece de productos petrolíferos y tres petroleros¹¹⁶. Entre los once restantes se encuentra una

¹¹⁵ Véanse ICC-IMB, *Piracy Report 2011*, pp. 26, 69, IMO, MSC.4/Circ.170, cit., an. 1, p. 3/5.

¹¹⁶ También representan el tipo de buque más atacado por los piratas o que “intentaron” atacar (véase figura 5.12).

cierta variedad¹¹⁷ en el tipo de buque –carga general (1), frigoríficos (1), gabarra (1), barcaza portacontenedores (1) pesqueros (1), remolcador (2) y de soporte o suministro (4)– (ver *figura 5.6*).

Los secuestradores tienen buenos conocimientos de como operar buques especializados (quimiqueros y buques tanque con petróleo refinado) además de información exacta de la posición y tipo de carga que transportan¹¹⁸. Sin embargo, en ciertos casos, se ha dañado el casco del buque secuestrado al traspordar la carga¹¹⁹, en otros, los piratas necesitan de los conocimientos de la tripulación y de esta manera los obligan a traspordar la carga para otra embarcación¹²⁰, (aunque en otras ocasiones no se permite siquiera ver las operaciones de

¹¹⁷ Como los siguientes: frigorífico (*Refrigerated Cargo*), provisionista (*Supply*), remolcador (*Tug*), barcaza portacontenedores (*Barge Container Carrier*), gabarra (*Barge*), de carga general (*General Cargo*), suministro offshore (*Offshore Supply*) y pesquero (*Fishing Vessel*). Generalmente también son los más atacados o que intentaron atacar (véase *figura 5.12*).

¹¹⁸ Ver ANYIMADU, art. cit., p. 4.

¹¹⁹ El día 18 de agosto de 2012, alrededor de dieciséis piratas armados con metralletas abordaron y secuestraron el buque de productos petrolíferos *Anuket Emerald* que se encontraba a la deriva en el fondeadero de Lomé (Ghana). Navegaron hasta un lugar que se desconoce y dañaron el equipo de comunicación, botes fueraborda y de rescate, y el computador de carga. La chimenea del buque fue repintada, el nombre cambiado y el número IMO borrado. Además, los secuestradores tomaron como rehenes a los dieciocho tripulantes y robaron parte de la carga mediante el trasbordo a una embarcación pirata que **durante las operaciones dañaron el casco del buque tanque** y, antes de partir, los piratas robaron la caja del buque y efectos personales conjuntamente con radios portátiles, impresoras, escáneres, equipo anti-piratería y de seguridad – incluidos chalecos anti-balas de la tripulación –. Ver IMO, MSC. 4/Circ. 188, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during August 2012*, October 29, an. 1, p. 3/4. Ver también ICC-IMB, *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Report for the period 1 January-31 December 2012*, London, January 2013, pp. 32, 65. Respecto al caso de un quimiquero con bandera de Bahamas secuestrado en el fondeadero de Lagos el 16 de January 2012 y llevado a otro lugar para trasbordo de su carga, donde las operaciones resultaron con daños considerables, véase *ibid.*, pp. 58-59.

¹²⁰ El marino pontevedrés Damián Aguín, tercer oficial del *Mattheos I* (Buque de productos petrolíferos secuestrado a 62 millas náuticas al suroeste de Cotunú, siendo el tercero de más duración en el golfo de Guinea hasta el momento con once días de cautiverio) declaró a los medios a su llegada al aeropuerto de Peinador, en Vigo: “No se está cómodo, no trabajas para un capitán o un armador, sino para once piratas que van armados. Ni descansas, ni comes”. También ha dicho que no salía del puente de mando del barco y que dormía y se aseaba allí. Ver EFE, “Aguín: ‘Cuando trabajas para once piratas armados ni descansas ni comes’”, *La Voz de Galicia* [en línea], 29 de septiembre de 2011. Disponible en: <http://www.lavozdeg Galicia.es> (último acceso 10 de enero 2013). De nuevo Aguín, responde que fueron obligados por los secuestradores –once, de los cuales ocho o nueve irían armados– a traspordar el gasoil –unas 7.500 toneladas de las 46.000 que transportaban en sus tanques– bajo amenazas. Ver C. SAAVEDRA y S. ACOSTA, “No sabían traspordar el gasoil y tuvimos que hacerlo nosotros”, *Noticial* [en línea], 1 de octubre de 2011. Disponible en: <http://www.buscavoz.es> (último acceso 10 de enero de 2013).

Otro secuestro, donde la tripulación fue forzada a utilizar sus conocimientos técnicos u operativos para el correcto funcionamiento, se produjo contra un quimiquero de bandera italiana cuando los piratas abordaron el *Valle di Cordoba*, mientras permanecía fondeado aproximadamente a 60 millas náuticas al suroeste de Lagos, siendo muy violentos con la dotación (cuando, probablemente, se encontraba celebrando la cena de Nochebuena de 2010) que reunieron en la camareta. Entonces cortaron todos los equipos de comunicación (incluida la alerta SSAS), amenazando al Capitán y Jefe de Máquinas (amenazados con una pistola) para que navegasen hacia una

descarga¹²¹) o preparar las defensas para que ésta pueda abarloadse y permanecer con seguridad durante tales operaciones¹²².

Con frecuencia los piratas disponen de un petrolero en lastre listo para recibir el combustible del buque secuestrado. En caso de que la “víctima” esté transportando carga, bien pueden transferir ésta (la cual es difícil de manejar) a un buque o embarcación menor, o más probablemente, capturar la nave en su totalidad¹²³. Por otro lado, de todos los buques secuestrados (ver *figura 5.7*), 16 sufrieron robo de carga (un 39% de los casos). Ahora bien, si solo se tiene en cuenta aquellos buques que transportan crudo o sus derivados –como gabarras, petroleros, buques de productos derivados y quimiqueros (32)–, la finalidad principal se materializa en más de la mitad de los casos (51,6%). El procedimiento empleado por los secuestradores consiste en obligar al Capitán a navegar hasta un lugar de su interés y pocos días más tarde –normalmente entre uno y cinco– liberan el buque cuando han logrado descargar parte de los tanques¹²⁴.

posición donde la tripulación sería obligada a trasbordar la carga a otro barco más pequeño (el cual carecía de nombre). Las operaciones STS se completaron dos días después, al tercero abandonaron el buque. Véanse, entre otros, ICC-IMB, *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Report for the period 1 January-31 December 2010*, London, January 2013, pp. 27, 70 e IMO, MSC.4/Circ.165, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during December 2010*, London, 14 de January 2011, an. 1, p. 2/4. En esta línea, ver también el episodio del *MCT Almak* en ICC-IMB, *Piracy Report 2004*, London, January 2005, pp. 18, 55-56 e IMO, MSC.4/Circ.49, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during March 2004*, London, 7 April 2004, an. 1, p. 7.

¹²¹ Un ejemplo donde nadie de la la tripulación ve como se trasborda la carga de un quimiquero (cuyo nombre no es revelado) ocurrió el 16 de January 2012 en Lagos. P. 28, 58, 59.

¹²² Cuando transcurrían las 20:30 UTC del 4 de octubre de 2012, aproximadamente a 80 millas náuticas al sur de Lomé en el área para operaciones STS, los piratas (con armas automáticas) secuestraron el quimiquero *Wappen Von Hamburg* a la deriva (*drifting*) para robar su carga e hicieron rehenes a todos los tripulantes. IMO, MSC.4/Circ.190, an. 1, p. 1/4. Continuando con el mismo caso, los piratas retuvieron a los tripulantes en el puente mientras esperaban una gabarra de suministro de combustible (*bunker barge*), cuando ésta llegó los **obligaron a preparar las defensas para que pudiera abarloadse**. Después de robar la carga encerraron a la dotación en el camarote del Capitán y dañaron equipos de navegación, además robaron: la caja del buque, pertenencias de los tripulantes, provisiones, ‘sello’ (*bonded store*) y artículos electrónicos. A primeras horas de la mañana del siguiente día abandonaron el buque y su dotación permaneció a salvo, exceptuando algunas lesiones físicas. Ver ICC-IMB, *Piracy Report 2012*, pp. 33, 66 e IMO, MSC.4/Circ.190, cit., an. 1, p. 1/4.

¹²³ Ver GHOSH, art. cit., p. 14. Véanse episodios de secuestros de buques llevados a un lugar donde se trasborda parte de su carga a otro buque, a veces no se especifica el tipo, por ejemplo: *Valle di Cordoba*, (a un pequeño barco sin nombre), *Aristofanis*, *Halifax* (a una gabarra), *Anuket Emerald* (barco pirata), *Wappen Von Hamburg*, *Orfeas*, *Hai Soon 6* (a otro barco).

¹²⁴ Valgan de ejemplo los episodios de una gabarra cargada de fuel *Cawthorne Channel* (2 de octubre de 2006); los quimiqueros: *Valle di Cordoba*, *Eagle Miri*, *Aristofanis*, *MT RBD Anema e Core*, más otro quimiquero que no se desvela el nombre (2012) y *Wappen Von Hamburg*; los buques tanque de productos petrolíferos: *MT Mattheos I*, *Halifax*, *Cape Bird*, *Anuket Emerald*, *Orfeas*, *Itri*, *Gascogne*, *Fair Artemis*, *Mariam*; los petroleros: *Cotton* y *Hai Soon 6*.

Pero si no trasbordan la carga (por ejemplo por encontrarse en lastre¹²⁵) suelen abandonar más rápido la presa aunque en raras excepciones dejan escapar la ocasión de robar las pertenencias personales de la tripulación u objetos de valor de ésta, así como el equipo y propiedades del buque. De esta manera robos de menor calibre conforman una tónica en este tipo de secuestro. Además, en algunos casos consiguen llevarse la “caja” del buque y dinero en efectivo de los tripulantes, también pueden emprender el registro o saqueo generalizado del buque, pasando por locales casi siempre pretendidos como provisiones del buque o pertrechos, pañol del contramaestre e incluso el sello. Por consiguiente, los objetos más buscados por los piratas cuando han secuestrado un buque son los mismos que en los incidentes donde no existe la captura de la nave. De esta manera, hayan o no trasbordado parte del cargamento, generalmente no renuncian a otros robos. Antes de escapar o incluso poco después de abordar a la víctima pueden dañar o inutilizar el equipo de comunicaciones del buque¹²⁶. Pueden también escapar tomando como rehenes a algunos miembros de la dotación que posteriormente liberan.

No se podría terminar el presente apartado sin antes señalar una mayor tendencia en el secuestro de buques durante el periodo 2011-2016; 38 víctimas que representan el 82,6 % de todos los buques secuestrados durante trece años (2004-2016) cifra ciertamente relevante (ver *Anexo C*).

También resulta importante referirse a aquellos supuestos de buques secuestrados en los que no se ha encontrado ninguna predilección especial por aquellos que se encontraban realizando operaciones de aligeramiento en la mar generalmente de trasbordo de hidrocarburos; más allá, claro está, de la propia propensión de los piratas por buques tanque. Las cifras son concluyentes pues de los 27 buques atacados, que se disponían a realizar o ya estaban inmersos en tales operaciones, solo 6 terminan siendo secuestrados, curiosamente todos se encontraban en aguas internacionales¹²⁷.

¹²⁵ Valga de ejemplo el secuestro del *Adour*. Ver IMB-ICC, *Piracy Report 2003*, pp. 29, 60. IMO, MSC.4/Circ.199, cit., an. 1, p. 2/5.

¹²⁶ Por ejemplo en los secuestros del *Valle di Cordoba*, *Emocean* y *Anuket Emerald*.

¹²⁷ En 2010 el único secuestro lo constituyó el *Valle di Cordoba* atribuido a Nigeria (60 millas náuticas al suroeste de Lagos). Curiosamente, de los once secuestros de buques registrados durante 2011, cinco se encontraban en Benín cuando realizaban operaciones de trasbordo de carga (*MT Emocean*, *MT Mattheos I*, *MT RBD Anema E Core* –el primero en la rada los dos siguientes en aguas internacionales–), o preparándose para ello frente a Cotunú (*Eagle Miri*, *Paterna* –en aguas internacionales–). De forma distinta sucedió en 2012, solo uno entre diez secuestros denunciados (*Wappen Von Hainburg*) se encontraba realizando este tipo de operación, concretamente a unas 80 millas náuticas al sur de Lomé. ICC-IMB, *Piracy Reports 2004–2015*.

BUQUES SECUESTRADOS EN EL GOLFO DE GUINEA																		
					ELEMENTOS ROBADOS								OTRA			VIOLENCIA		
					BUQUE				TRIP.				INFORM.			PI	TRIP.	
Nº	AÑO	NOMBRE	TIPO	DÍAS	CR	CJ	PB	SG	EB	OV	D	F	L	STS		R	S	
1	2006	SD	Barge	-	X	-	-	-	-	-	-	-	SD	-	-	-	25	
2	2007	BACO -LINER 2	B. Container Carrier	23	-	-	-	-	-	-	-	-	SD	-	-	7	17	
3	2007	TAHOMA REEFER	Refrigerated Cargo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	PA	-	25	-	-	
4	2008	LOURDES TIDE	Supply	44	-	-	-	-	-	-	-	-	SD	-	-	-	-	
5	2008	NAME WITHHELD	Tug	-	-	-	-	-	-	-	-	-	SD	-	-	-	5	
6	2008	THOR GALAXY	General Cargo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	TW	-	-	-	19	
7	2009	JASCON 40	Tug	24H	-	-	-	-	-	X	-	X	IW	-	9	-	-	
8	2010	VALLE DI CORDOBA	Chemical Tanker	3	X	-	-	X	OFF	X	X	-	IW	-	15	-	-	
9	2011	CHASSIRON	Chemical Tanker	-	-	-	-	-	-	X	-	-	TW	-	25	-	-	
10	2011	DUZGIT VENTURE	Chemical Tanker	-	-	-	X	-	-	X	-	-	TW	-	14	2	-	
11	2011	EAGLE MIRI	Chemical Tanker	1	X	-	X	X	-	X	-	-	IW	X		T	-	
12	2011	ARISTOFANIS	Chemical Tanker	1(?)	X	-	X	X	-	-	-	-	PA	-		T	-	
13	2011	NEW RANGER	Chemical Tanker	LATER	-	-	X	X	-	-	-	-	TW	-		T	-	
14	2011	PATERNA	Chemical Tanker	LATER	-	X	X	-	-	X	-	-	IW	X	12		-	
15	2011	MT RBD ANEMA E CORE	Product Tanker	4	X	-	X	X	-	X	-	-	IW	X		23	-	
16	2011	MT EMOCEAN	Chemical Tanker	5	-	X	X	-	X	X	-	-	IW	X	12		-	
17	2011	SD	Product Tanker	11	X	-	-	X	-	-	-	-	IW	X		23	-	
18	2011	HALIFAX	Product Tanker	5	X	-	-	-	-	X	-	-	TW	-		25	-	
19	2011	CAPE BIRB	Product Tanker	5	X	-	-	-	-	-	-	-	IW	-	14	20	-	
20	2012	NAME WITHHELD	Chemical Tanker	5	X	-	X	-	-	X	X	-	SD	X	12		-	
21	2012	SAPHINA	Product Tanker	1(?)	-	-	-	-	-	-	-	-	IW	-			-	
22	2012	BW RHINE	Product Tanker	4	-	-	-	-	-	-	-	-	IW	-		24	-	
23	2012	ARK CHARLY	Offshore Supply	12H	-	-	X	-	-	X	-	-	TW	-	6	17	-	
24	2012	NAME WITHHELD	Chemical Tanker	2	-	X		-	-	X	X	-	IW	-	12		-	
25	2012	ANUKET EMERALD	Product Tanker	5	X		X	-	X	X	X	-	PA	X	16	18	-	
26	2012	ENERGY CENTURION	Product Tanker	2	-	-	-	-	-	-	-	-	PA	-		24	-	
27	2012	ABU DHABI STAR	Chemical Tanker	1(?)	-	-	-	-	-	-	-	-	TW	-	26		-	
28	2012	WAPPEN VON HAINBURG	Chemical Tanker	1	X	X	SL/PB	-	X	X	-	-	IW	X	12	T	-	
29	2012	ORFEAS	Product Tanker	4	X	-	-	X	X	X	X	-	TW	-	14		-	
30	2013	ITRI	Product Tanker	6	X	-	V	-	-	X	-	-	IW	-		16	-	
31	2013	GASCOGNE	Tanker	2	X	-	V	X	-	X	-	-	IW	-	12	17	-	
32	2013	ARMADA TUGAS 1	Offshore Supply	4	-	-	PB/EB	-	-	-	-	X	IW	-	17	11	-	
33	2013	ADOUR	Chemical Tanker	-	-	X	-	-	-	X	X	X	TW	-		1+2	-	
34	2013	COTTON	Tanker	6	?	-	-	-	-	-	-	-	IW	-		24	-	
35	2013	OCEAN CENTURION	Product Tanker	24H	-	-	-	-	-	-	X	-	IW	-		25	-	
36	2013	SP ATLANTA	Chemical Tanker	1	-	-	-	-	-	-	X	-	PA	-	11	18	-	
37	2014	PRIME LADY	Supply	24H	-	-	-	-	-	-	-	X	IW	-	7		-	
38	2014	FAIR ARTEMIS	Product Tanker	7	X	-	X	-	-	-	X	-	IW	X			-	
39	2014	MARINE 711	Fishing Vessel	24H		X	-	-	-	-	X	X	PA	-	9	41	-	
40	2014	HAI SOON 6	Tanker	9	X	-	-	-	-	-	-	-	IW	X	10	21	-	
41	2014	SP BOSTON	Product Tanker	-	-	X	X	-	-	X	X	-	IW	-	12		-	

CR: CARGAMENTO | CJ: CAJA | PB: PROPIEDADES BUQUE | SG: SAQUEO GRAL. | EB: EQUIPO BUQUE | OV: OBJETOS VALOR
D: DINERO | F: FANTASMA | L: LUGAR (PA: PORT AREA, TW: TERRITORIAL WATERS, IW: INTERNATIONAL WATERS, SD: SIN DATOS
STS: OP. ALIGERAMIENTO | SLL: SELLO | OFF: APAGAN EQUIPO | PI: PIRATAS Nº | R: REHENES | S: SECUESTRADOS | ?: POSIBLE

Figura 5.7 Lista de los buques secuestrados en el golfo de Guinea durante once años (2004-2014), daños recibidos y otras informaciones. Fuente: ICC-IMB e IMO. Elaboración propia.

5.2.4 OTROS RASGOS DESTACABLES

Diversos ataques ocurridos a lo largo y ancho del golfo de Guinea muestran otros rasgos de los piratas que deben tenerse en cuenta. Entre ellos sobresale la **persistencia** pues en un mismo lugar existen ocasiones donde se han sucedido ataques contra el mismo objetivo durante

un corto período de tiempo¹²⁸ (incluso en menos de una hora¹²⁹ o dos horas¹³⁰), también en recaladas diferentes¹³¹ (lógicamente en un intervalo de tiempo mayor).

¹²⁸ En la rada de Lagos (Nigeria) durante diciembre de 2004 el *Snowmass* fue ‘blanco’ un par de ocasiones, la primera acaeció el día 13 en plena maniobra de fondeo (a las 04:20 UTC) cuando la tripulación del frigorífico sorprendió a cuatro ladrones en un bote a motor sin luz los cuales al verse descubiertos desistieron del intento. Sin embargo, tres días más tarde los ladrones atacaron de nuevo (transcurrida poco más de media hora respecto a la hora del incidente anterior) y ahora sí, uno de ellos consiguió subir a bordo mediante un cabo anudado a un rezón pero al escuchar la sirena del buque saltó por la borda y se escabulló en la oscuridad de la noche con sus compinches. Véanse ICC-IMB, *Piracy Report 2004*, pp. 61, 73, IMO, MSC.4/Circ.62, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during December 2004*, London, 20 de January 2005, an. 1, p. 3/4 y an. 2, p. 2/2. El número del grupo y la embarcación empleada indica que pudiera tratarse de los mismos delincuentes.

¹²⁹ Continuando en 2004, en el fondeadero de Tema (Ghana) el *Hachinohe Bay* sufrió dos intentos de ataque, el primero cuando transcurrían las 02:55 LT, siete ladrones en un bote intentaron abordarlo pero fueron descubiertos por la tripulación que alertada acudió al “punto de reunión” y prepararon las mangueras contraincendios, ante esta situación defensiva los asaltantes desistieron. **Una hora más tarde** (03:50 LT), veinte ladrones en dos lanchas rápidas intentaron nuevamente subir a bordo del frigorífico fondeado, de igual forma abandonaron al ser sorprendidos por la tripulación. Véanse ICC-IMB, *Piracy Report 2004*, p. 71, IMO, MSC.4/Circ.47, cit., an. 2, pp. 1-2. Otro episodio que muestra la persistencia de los ladrones ante una misma víctima para ejecutar de nuevo un ataque tras un primer intento fallido (como en el caso anterior, en menos de una hora) es el del *Lake Aru* en el fondeadero de Lomé (Camerún) cuando a las 01:45 UTC, del 15 de January 2007, siete ladrones armados en un bote a motor intentaron abordar el granelero. El oficial de guardia accionó la alarma y la tripulación preparó las mangueras contraincendios; una vez que vieron a estos en alerta abortaron el intento. **Sólo transcurrieron 35 minutos** y cuatro delincuentes lo intentaron de nuevo, las mismas medidas fueron tomadas con idéntico resultado aunque en esta ocasión el Capitán decidió salir a mar abierto para permanecer al gareté. Véanse ICC-IMB *Piracy Report 2009*, p. 100, IMO, MSC.4/Circ.130, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during January 2009*, London, 16 March 2009, an. 2, p. 4/4. También en Camerún, ahora en aguas territoriales, el 26 de marzo de 2011 a las 21:20 HL tuvo lugar un caso curioso pues el petrolero *Irene Theresa* fue atosigado hasta tres veces en una hora por ladrones que se acercaron en un pesquero y embarcaciones rápidas. El Capitán accionó la alarma y su dotación empleó mangueras contraincendios, notificando los hechos a Port Control y navegando a una posición a 70 millas frente a la costa. Los ladrones desistieron en su empeño. Ver IMO, MSC.4/Circ.170, *op. cit.*, an. 2, p. 8/8.

¹³⁰ Por ejemplo el caso del *Clipper Ipanema* robado a las 04:00 y 05:40 HL del 13 de julio de 2004 mientras estaba atracado al muelle 8/9 de Douala (Camerún). El primer acto delictivo contra el buque de carga general fue descubierto *in fraganti* por la tripulación de guardia en ronda de seguridad cuando un estibador estaba arrojando pertrechos por la borda. Más tarde dos ladrones abordaron por la popa mediante cabos pero también fueron sorprendidos por los de guardia que dieron la voz de alarma provocando su huída. En el mismo momento, otros tres abordaron directamente por la plancha portando cuchillos y amenazando al vigilante para que abriese la puerta de la acomodación aunque él y la tripulación la mantuvieron cerrada, así, los delincuentes desembarcaron más tarde. Ver ICC-IMB, *Piracy Report 2004*, p. 57. Ver también IMO, MSC.4/Circ.54, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during June 2004*, London, 13 July 2004, an. 1, p. 3.

¹³¹ Una víctima que sufrió sobremanera ataques fue el *Sophie Schulte*, siendo objetivo durante el primer cuatrimestre de 2004 **hasta en cuatro ocasiones** mientras permanecía atracado, dos en el puerto de Abidjan (Costa de Marfil) y otras tantas en el de Monrovia (Liberia). En el primero, acaeció el 4 de febrero en plena maniobra de atraque con práctico a bordo cuando un par de personas desde una embarcación usando pértigas de bambú anudadas a un garfio (*bamboo poles attached to hook*) – objeto empleado en diversos lugares del golfo para subir a bordo – intentaron abordar el portacontenedores aunque fueron descubiertos por su tripulación y ahuyentados. Meses después, el 20 de abril, cuando estaba amarrado en la terminal de contenedores, un pirata logra por fin abordarlo aunque no consigue llevarse nada ya que de inmediato salta al agua cuando escucha la voz de

Asimismo puede ocurrir que en un mismo escenario se presenten ataques a diferentes blancos en intervalo de pocas horas, de esta manera los piratas optan por otro buque situado cerca del que han intentado abordar¹³², o incluso lo han conseguido¹³³ (de ahí la importancia de denunciar siempre, pues se puede evitar un ataque a otro buque próximo).

alarma dada por el tripulante de guardia. Precisamente en el mes intermedio de esos ataques el buque sufre **dos tentativas durante 24 horas** en el puerto liberiano y también sin éxito, curiosamente a la misma hora de la madrugada (02:00 UTC de los días 15 y 16), empleando el mismo utensilio para subir a bordo. Por tanto, tres de los ataques figuran como meras tentativas, y a pesar de que uno se etiqueta como perpetrado el ladrón se va con las manos vacías. Véanse ICC-IMB, *Piracy Report 2004*, pp. 56, 71-72, IMO, MSC.4/Circ.51, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during April 2004*, London, 10 May 2004, an. 1, p. 6/12. Todo parece indicar que se trata de una tripulación con buena formación en cuanto a la prevención de la piratería se refiere. Otro caso real de buque atacado en lugares diferentes lo constituye el *Althea* cuando padeció ataques **en tres noches durante once días**. El día 24 de diciembre del año 2007, el carguero a granel permanecía atracado en el muelle número veinte del puerto Apapa en Lagos (Nigeria), entonces cuatro ladrones lo abordaron y retuvieron a un tripulante a punta de cuchillo mientras intentaron abrir el pañol del conremaestre. El segundo oficial de guardia en ese momento (03:10 UTC) realizaba las rutinarias rondas de seguridad y dio la voz de alarma, viendo la situación los delincuentes escaparon con las manos vacías (se informó que había veinte en dos botes). Idéntico resultado obtuvieron una semana después durante la madrugada (04:30 UTC) del último día de ese año, de nuevo cuatro intentaron abordar el buque, que permanecía en el mismo muelle, usando un arpeo o rezón cabo anudado a un cabo pero los tripulantes de guardia alertaron al resto de la dotación que se reunió y posteriormente los ladrones escaparon. Por último, al año siguiente el día 4 de enero, ahora, en el fondeado de Lagos a 7,5 millas náuticas frente a la costa lo intentaron de nuevo (01:40 UTC) con el mismo final de la última tentativa. Véanse ICC-IMB, *Piracy Report 2007*, pp. 74-75, ICC-IMB, *Piracy Report 2008*, p. 85, IMO, MSC.4/Circ.113, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during December 2007*, London, 18 January 2008, an., p. 4/4, IMO, MSC.4/Circ.116, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during January 2008*, London, 2 April 2008, an. 2, p. 1/2.

¹³² Un ejemplo de ello ocurrió el 14 de septiembre de 2007 con los buques tanque *Overseas Capemar* y *Overseas Allenmar* situados en el fondeadero de Lagos (Nigeria) a tan solo dos millas náuticas uno del otro. En este escenario, el vigilante de cubierta del primero avisa de la aproximación por la popa de un bote rápido con tres o cuatro ladrones (uno de ellos fue visto con una pértiga anudada a un garfio, transcurridos 45 minutos, la tripulación de cubierta del segundo mientras atiende operaciones de trasbordo de carga avisa de la existencia de dos pequeños botes en las proximidades, uno de los cuales se acerca con tres individuos. En ambos intentos el oficial de guardia (*Officer on Watch-OOW*) es informado y hace sonar la alarma, a continuación, la dotación se reúne y los ladrones abortan el ataque. Véanse, entre otros, IMB-ICC *Piracy Report 2004*, cit., pp.88-89 e IMO, MSC.4/Circ.109, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during September 2007*, London, 16 October 2007, an. 2, p. 1. Probablemente se trata de los mismos ladrones porque sus fechorías coinciden en el espacio y prácticamente el mismo momento, tampoco hay noticias de que porten armas.

¹³³ Un caso real en que a un ataque con éxito le sucede otro con una hora escasa de diferencia, tuvo como escenario el fondeadero de Douala (Camerún) el 9 de junio de 2009 contra el B/T *Anuket Ivory* y el B/F *Sevastopolkaya Bukhta*, a tan solo una milla náutica uno del otro. Una vez más, las características coinciden – ladrones armados dañan el equipo de comunicaciones y roban dinero en efectivo a pesar de que en el segundo caso los piratas se muestran más violentos, resultando heridos: capitán, primer oficial y dos tripulantes más. IMB-ICC, *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Report for the period 1 January-31 December 2009*, London, January 2008, p. 69. IMO (2009). MSC.4/Circ.138. *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during June 2009*, London, 7 July 2009, an. 1, p. 2/3.

Swift es consciente de las características de los piratas de la región cuando opina que le resulta familiar un incidente particularmente violento y persistente con ataques reiterados¹³⁴. Por consiguiente, también puede apreciarse la faceta de la persistencia dentro de un mismo ataque.

Además, la **tenacidad** también hace acto de presencia; así los piratas porfían en los ataques, es decir, cuando hallan resistencia continúan insistentemente en su intento de alcanzar sus planes. Exceptuando al ladrón oportunista, que frecuentemente intenta evitar una confrontación directa¹³⁵, el que pertenece a grupos organizados **no se deja atemorizar** tan fácilmente incluso ante la presencia de personal de seguridad de empresas privadas y miembros de la armada a bordo¹³⁶ o, también estos últimos, proporcionando servicio de escolta a uno o varios barcos en convoy¹³⁷.

La mayoría de los ataques ocurren cerca del Delta del Níger de manera que resulta difícil neutralizar las actividades de los perpetradores. Principalmente grupos criminales, que han establecido campamentos ocultos en los bosques de manglares del delta, se aprovechan del laberinto de pantanos y arroyos al tiempo que lanzan sus ataques fluviales o marítimos, refugiándose en el dédalo de canales una vez finalizada la operación¹³⁸. De este modo los piratas adquieren la capacidad de conseguir un cierto **mimetismo con el entorno**.

Por otro lado, los piratas poseen otra particularidad que es su adaptación o **capacidad de mejora**, es decir, modifican constantemente sus tácticas en base al aprendizaje de sus éxitos y fracasos. Cuando un grupo ha obtenido éxito transmite sus conocimientos a otro, en caso contrario aprenden de los fallos cometidos, pues los fracasos les instruyen acerca de las maniobras efectuadas por las armadas para inhibirles, reflexionando cuál podrá ser su mejor recurso para evitarlas en un próximo encuentro. Así, demuestran que pueden cambiar de

¹³⁴ Siguiendo al director de INTERTANKO: “*One recent attack off Nigeria’s Brass River, with I believe you are familiar, was particularly violent and persistent, with repeated attacks...*”. SWIFT, cit.

¹³⁵ Ver DUNN, *op. cit.*, p. 90. Cfr. VILLAR, *op. cit.*, p. 12.

¹³⁶ El 11 de January 2006 unos cuarenta piratas divididos en tres canoas, portando armas de fuego, atacan y abordan al buque de anti-contaminación **Liberty Service** (pabellón de Vanuatu) mientras navegaba con catorce miembros de la armada nigeriana a bordo a quienes se le había sido asignado un papel de protección. Dañan los equipos del buque y secuestran cuatro exiliados, liberados 19 días después tras las negociaciones. Otro episodio en que se encontraban a bordo miembros de la armada acaeció en pleno muelle de Apapa (puerto de Lagos) cuando ladrones forzaron la puerta del castillo y robaron pertrechos del buque de carga general **Happy River**. Ver ICC-IMB, *Report Piracy 2008*, p. 63.

¹³⁷ Como sucedió en el Cawthorne Channel (Estado de Rivers- Nigeria) el 2 de octubre de 2006 cuando hombres armados y en rápidas embarcaciones atacaron varias gabarras, falleciendo tres soldados que protegían el convoy. IMB-ICC, *Piracy Report 2006*, cit., pp. 22, 48.

¹³⁸ Giordina NICOLL, “Combating Piracy and Oil Theft in Nigeria”, *BC Shipping News* [en línea], June 2012, 50-52, p. 51. Disponible en: <https://issuu.com/janemci/.../bcns-june-2012> (último acceso 19 de diciembre de 2013).

blancos, desarrollar procedimientos de evasión, y ocultar armas y equipo. También han variado la manera en que obtienen y gastan dinero¹³⁹.

5.3 LOGÍSTICA Y ARMAMENTO

La manera en que un pirata opera se transforma con el tiempo, “*al principio sus pertrechos se reducían a simples botes y armas blancas, posteriormente en Nigeria la piratería se ha vuelto más profesional*”¹⁴⁰, y más sofisticada desde los años noventa. Técnicamente, la difusión de la telefonía móvil ha facilitado la organización de los ataques, ejecutados ahora por piratas que han modernizado su armamento y embarcaciones. En este sentido la politización de grupos rebeldes y criminales jugó un papel importante¹⁴¹ (hecho que explica el traslado de la piratería de Lagos al Delta del Níger¹⁴²), y también la criminalización de la política. Por consiguiente, ambas han contribuido a la modernización de la piratería del Delta del Níger¹⁴³.

Rápidamente la actividad pirata se organiza y los delincuentes comienzan a operar en bandas de 20 a 30 miembros¹⁴⁴. No obstante, Kontorovich señala la dificultad que tienen los informes de la ICC-IMB e IMO para hacerse una idea sobre la cifra total de individuos involucrados en los ataques¹⁴⁵.

Los piratas del Golfo de Guinea despliegan armas sofisticadas y otras como el **AK-47s**¹⁴⁶. así las más avanzadas conviven con las tradicionales y de carácter personal (cuchillos y revólveres) fácilmente disponibles. Incluso alguna autora destaca la mayor sofisticación del armamento que portan los secuestradores nigerianos respecto al empleado por los piratas

¹³⁹ WHITENECK, *op. cit.*, pp. 45-46.

¹⁴⁰ WARDIN y DUDA, art. cit., p. 181. En esta línea, Murphy señala como excepciones de las tácticas y técnicas de los piratas, que permanecieron iguales y se retomaron a mediados de los noventa, a los motores con potencia necesaria para alcanzar altas velocidades, reemplazando a canoas propulsadas por remos o pequeños fuerabordas, y cuchillos, machetes y ocasionalmente alguna arma de fuego que fueron sustituidos en muchos casos por armas automáticas. Ver MURPHY, *Small Boats...*, p. 113.

¹⁴¹ MONCLOS, art. cit., p. 540.

¹⁴² *Ibid.*, p. 534.

¹⁴³ *Ibid.*, p. 535. Del original: “[...] *Both the criminalization of politics and the politicization of crime contributed to the modernization of maritime piracy in the Niger Delta*”.

¹⁴⁴ En esta línea, ver MURPHY, *op. cit.*, p. 112, WARDIN y DUDA, *op. cit.*, p. 181, VILLAR, *op. cit.*, p. 20. Aunque para otros los equipos son pequeños, normalmente, de 2 a 4 miembros. Cfr. WHITENECK, *op. cit.*, p. 39.

¹⁴⁵ Ver KONTOROVICH y ART, art. cit., p. 30. Del original: “*we can use IMO and IMB records to determine the underlying number of piracies, but they give no idea as to the total number of pirates involved these attacks...*”.

¹⁴⁶ ONUOHA, art. cit., p. 5. El Avtomat Kalásnikova modelo 1947, es un fusil de asalto automático soviético más conocido por *Kaláshnikov* –nombre del diseñador Mijaíl Kaláshnikov– [Wikipedia]. “Piratería”, *Wikipedia, la enciclopedia libre* [en línea], Fundación Wikimedia (actualizado 2 de mayo de 2016). Disponible en: <https://es.wikipedia.org> (último acceso 4 de mayo de 2016).

somalíes¹⁴⁷. Sin embargo, para Ghosh (2013) en lo que atañe a la estrategia y capacidad logística, los delincuentes marinos de la parte occidental de África son menos sofisticados comparados a los de la cara oriental, añadiendo que su sustento y búsqueda de capacidades están severamente limitados¹⁴⁸. Si bien es cierto que se ha denunciado algún ataque con cohetes lanzagranadas de mano (*rocket-propelled grenades –RPGs–*), los casos registrados en los que intervienen son escasos, contrariamente, a su empleo en el modelo somalí¹⁴⁹ donde formaría parte del equipo típico pirata¹⁵⁰. Sin embargo, Nodland enumera las RPG dentro del grupo de armas pesadas que, acompañando a las ametralladoras del calibre 50, a menudo se utilizan en ataques del Delta Níger (también menciona como frecuente el uso explosivos y embarcaciones rápidas), por otra parte mejor coordinados que en Lagos¹⁵¹. Aunque, desde finales de 2008, muchos de los incidentes que se presentan en el principal puerto nigeriano lo hacen mediante el empleo de armas de fuego, lo que trae como resultado un considerable incremento de marinos heridos o incluso asesinados en los ataques¹⁵².

De los informes de las dos instituciones principales se extrae uno de los pocos episodios¹⁵³ en que RPG's fueron vistas. El ataque tuvo lugar cuando transcurría la medianoche del 31 de octubre de 2008, en la Terminal Petrolera 'Kole' frente a la Península de Bakasi (Camerún).

¹⁴⁷ Ver ANYIMADU, art. cit., p. 11. Del original: “*Nigerian hijackers are known to have more sophisticated weaponry than do most pirates from Somalia*”.

¹⁴⁸ GHOSH, art. cit., p. 4.

¹⁴⁹ WHITENECK, *op. cit.*, pp. 39-41. Del original: “*As a rule, pirates will be armed with personal weapons (knives, guns) and assault rifles. Very few cases of RPGs (unlike the Somali model) have been recorded in the Gulf (...) the pirates are armed with personal weapons that are easily available*”.

¹⁵⁰ IGLESIAS BANIOLA, “Piracy at Sea”, art. cit., p. 194. Del original: “*A typical team would be 10 to 15 armed pirates in three skiffs fitted out with grappling hooks, aluminium ladders, rocket propelled grenades (RPGs), automatic AK-47 assault rifles, knives, satellite phones and GPS*”.

¹⁵¹ Arild NODLAND, “Guns, Oil and ‘Cake’: Maritime Security in the Gulf of Guinea”, en Bruce A. ELLEMAN, Andrew FORBES y David ROSENBERG (eds.), *Piracy and Maritime Crime: Historical and Modern Case Studies*, 2010, Naval War College Newport Papers, **35**, 191-206, en pp. 196-197, ISSN 1544-6824, ISBN 987-1-884733-65-9. En esta línea Swift, describiendo algunos daños de un ataque frente a la costa del río Brass (Nigeria): “*... piratas fuertemente armados en una lancha motora abrieron fuego, no solo con armas automáticas también con armamento pesado de munición 10 mm que perforó 50 veces los mamparos de acero de 6 mm de la acomodación*”. SWIFT, cit.

¹⁵² En esta línea, WARDIN y DUDA, *op. cit.*, p. 182. Del original: “*From the end of 2008, (...). Most of the incidents in the main port of Nigeria takes place with the help of firearms, which resulted in a significant increase in the number of wounded or even killed sailors in the attacks*”. No obstante, en 2008, los informes del ICC-IMB apenas registran ataques con armas de fuego en Lagos. Uno de los pocos episodios lo representa el buque tanque de productos petrolíferos *Scottish Bard*, atacado hasta en dos ocasiones en menos de dos semanas. En uno de los incidentes, aproximadamente, a 3 millas náuticas, los piratas además de cuchillos portaban pistolas. Ver ICC-IMB *Piracy Report 2008*, cit., p. 62.

¹⁵³ También el ataque en Port Harcour contra el *MT Eckhardt*. Sobre este episodio, véanse, entre otros, ICC-IMB, *Piracy Report 2010*, cit., pp. 27, 68 e IMO, MSC.4/Circ.161, cit., an. 1, p. 4/5.

Allí diez ladrones¹⁵⁴ fuertemente armados (con armas automáticas y RPG) abordaron al buque francés *Bourbon Sagitta*, que prestaba apoyo a plataformas petrolíferas, secuestrando diez miembros de su tripulación, mientras el resto (cinco) permaneció a bordo. Fueron liberados 11 días después mediante el pago de un rescate, según el portavoz del gobierno camerunés el intercambio se produjo de manera pacífica¹⁵⁵.

En la *figura 5.10* se observa una foto del remolcador de altura francés. Teniendo en cuenta el armamento utilizado por los criminales marinos debió resultar altamente intimidatorio dadas las dimensiones del barco, de esta manera una vigilancia correcta para emprender posibles maniobras de evasión poco hubiese ayudado. Curiosamente las RPGs no se emplearon para intimidar a otros buques de mayor porte.

La oferta de armas económicas se extiende a rifles automáticos AK-47s y RPGs, las cuales han incrementado considerablemente la amenaza que los piratas representan incluso a grandes buques, así, cuando apuntan al puente de gobierno fuerzan a la víctima a parar máquina y arriar la escala¹⁵⁶, en otros casos, también, a fondear el ancla¹⁵⁷.

El *modus operandi* tradicional de los piratas que operan en la región implica en gran medida la utilización de lanchas motoras para atacar¹⁵⁸. Alguna de las embarcaciones usadas en aguas nigerianas alcanzan 25 nudos como las que en ocasiones operan en grandes flotas¹⁵⁹. Dichos motores económicos y potentes han facilitado mucho las operaciones piratas porque reduciendo el tiempo de tránsito hasta la zona seleccionada para desplegar el asalto, los criminales

¹⁵⁴ En el informe de la IMO, para la ICC-IMB piratas. Sin embargo, según la ONI: “supuestamente de un grupo de milicianos (...) el comandante de la milicia Ebi Dari dijo a The Associated Press vía teléfono desde un lugar no revelado que matarán a los cautivos si no se cumplen sus demandas”. ONI, *Weekly (PAWW) Report*, 8 November 2008. Disponible en: <http://www.oni.navy.mil> (último acceso 2 de febrero de 2015). Posteriormente rectificó diciendo que no habrá ningún plazo más para las ejecuciones pero tampoco los liberarán hasta reunirse con el gobierno camerunés. El *Bakassi Freedom Fighters (BFF)* liderado por Ebi Dari tiene su grupo en la península de Bakassi cedida por Nigeria a Camerún en agosto de 2008 después de un dictamen de la Corte Internacional de Justicia que puso fin a quince años de disputas sobre la península incluyendo los derechos de sus campos petrolíferos y caladeros. La entrega fue pacífica pero grupos armados y grupos locales desarmados se opusieron al cambio de soberanía y amenazan con ataques entre ellos el BFF. Por otro lado, investigaciones del CEHRD revelan que hay una estrecha conexión entre insurgentes de Bakassi y militantes del delta. ONI, *loc. cit.*

¹⁵⁵ Ver ICC-IMB, *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Report for the period 1 January-31 December 2008*. London, January 2009, pp. 28, 69. Veánse también IMO, MSC.4/Circ.128. *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during November 2008*, London, 20 March 2009, an. 1, p. 5/7, ONI, *loc. cit.*

¹⁵⁶ MURPHY, *Contemporary Piracy and Maritime Terrorism*, p. 19. Esta afirmación se refleja en el procedimiento para secuestrar al *Thor Galaxy* [ver ICC-IMB, *Piracy Report 2008*, cit., pp. 35, 69 e IMO, MSC.4/Circ.128, cit., an. 1, p. 5/7].

¹⁵⁷ El episodio del *Baco-Liner 2* es una muestra de ello. ICC-IMB, *Piracy Report 2007*, pp. 26, 64.

¹⁵⁸ ONUOHA, art. cit., p. 5.

¹⁵⁹ VILLAR, *op. cit.*, p. 12. Del original: “the 25-Knot speed of some of the craft used in Nigerian waters which sometimes work in large fleets”.

prolongan el período de permanencia que en ella pueden pasar. También les ofrece la velocidad suficiente para captar y mantener la emisora con buques de gran porte, así como la resistencia para aguantar un ataque durante horas si fuese necesario¹⁶⁰.

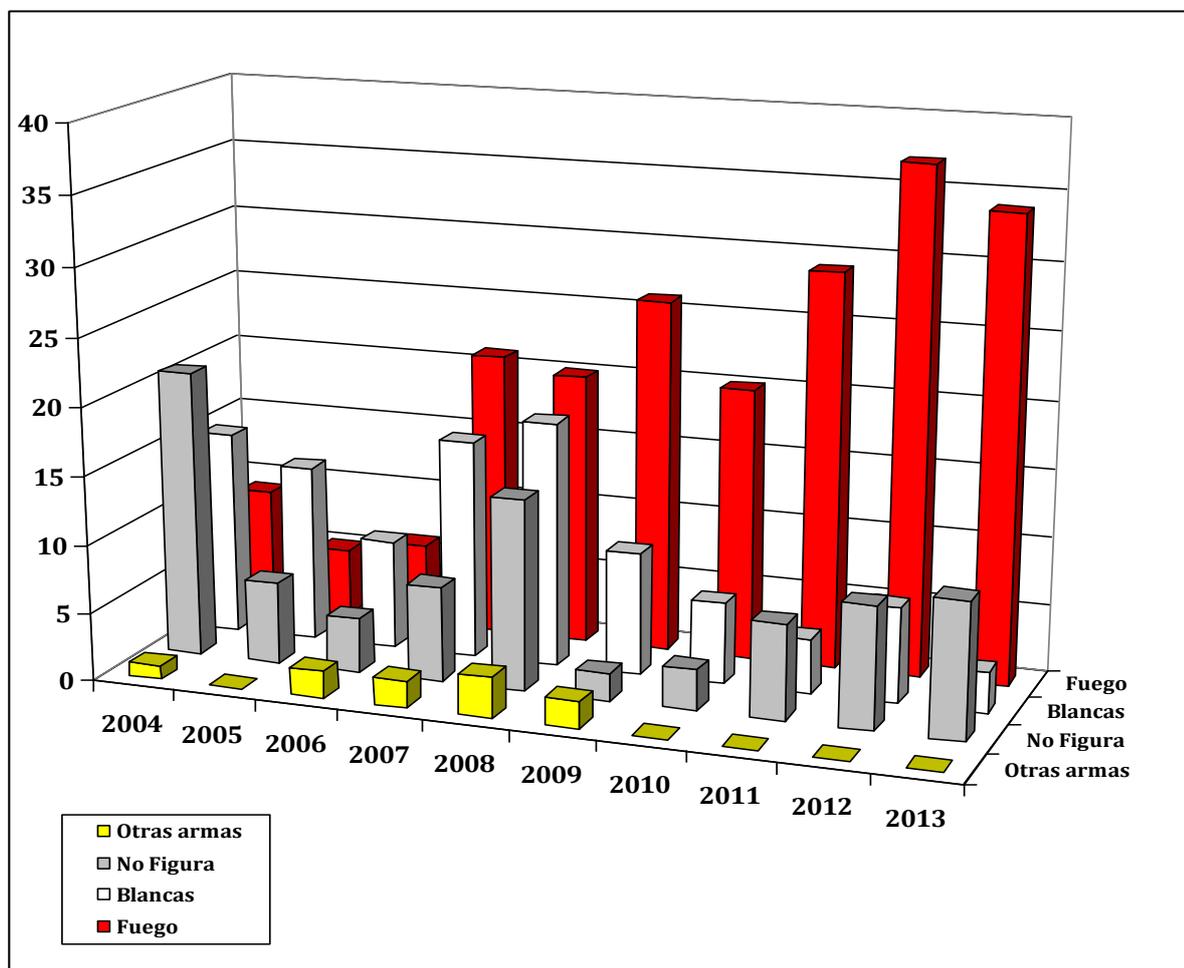


Figura 5.8 Tipo de armas empleadas en ataques de piratería y robo armado contra las tripulaciones en el golfo de Guinea durante una década (2004-2013). Fuente: ICC-IMB. Elaboración propia.

Entre los utensilios más empleados para trepar por el costado de los buques, “especialmente si tienen gran francobordo (incluso cargados) como los portacontenedores, buques de carga general, frigoríficos o petroleros y buques de carga a granel en lastre”¹⁶¹; se

¹⁶⁰ MURPHY, *op. cit.*, p. 19.

¹⁶¹ Rupert HERBERT-BURNS, “Compound Piracy at Sea in the Early Twenty-First Century: A Tactical to Operational-Level Perspective on Contemporary, Multiphase Piratical Methodology”, en LEHR (ed.), *op. cit.*, 95-120, p. 106.

encuentra un arpeo o rezón¹⁶² que puede ir anudado, tanto al chicote de un cabo¹⁶³ como a un palo o pértiga¹⁶⁴ (*hook attached to a long pole*¹⁶⁵ o *long pole with a hook*¹⁶⁶) que en algunos casos es de bambú¹⁶⁷. Pero en algún caso portan directamente una escala, a veces de aluminio¹⁶⁸, otras veces plegable, de igual forma a los anteriores podría estar equipada con ganchos en sus extremos (*foldable ladder equipped with hooks*¹⁶⁹) para acoplarla a la regala de la víctima.

De acuerdo con Whiteneck, todos los materiales necesarios se pueden adquirir fácilmente en la región. África occidental se encuentra atestada de pequeñas armas procedentes de demasiadas guerras civiles y conflictos fronterizos que se han extendido durante años. Por otro

¹⁶² Valgan de ejemplo los casos, donde los piratas hacen uso de *grappling/grapnel hook: Snowmass* [ver ICC-IMB, *Piracy Report 2004*, pp. 61, 73, IMO, MSC.4/Circ.62, cit., an. 1, p. 3/4 y an. 2, p. 2/2] y *Althea* [ver ICC-IMB, *Piracy Report 2007*, pp. 74-75, ICC-IMB, *Piracy Report 2008*, p. 85, IMO, MSC.4/Circ.113, cit., an., p. 4/4, IMO, MSC.4/Circ.116, cit., an. 2, p. 1/2.

¹⁶³ Cuando el 3 de octubre de 2004 (a las 2250 UTC) el *Mount Robson* permanecía en el fondeado exterior de Lagos, una pequeña embarcación pesquera le lanzó haces de luz para distraer su vigilante de guardia, mientras éste se dirigió al costado de babor para echar un vistazo, se acercó por estribor una embarcación de mayor tamaño, momento aprovechado por dos de los ladrones para abordar al quimiquero usando un gancho anudado a un cabo (*grapnel hooks attached to a rope*). Acto seguido el vigilante accionó la alarma, la tripulación se reunió y los delincuentes escaparon con pertrechos del buque. Ver ICC-IMB, *Piracy Report 2004*, p. 59. Ver también IMO, MSC.4/Circ.60, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during October 2004*, London, 19 November 2004, an. 2, p. 2.

¹⁶⁴ En esta línea, Halle Dunn: “*The opportunistic pirate will just as often conduct night attacks, by boat or by dock, attempting to gain access to the ship using the ships lines, anchor chain or some type of grappling hook or climbing pole*”. DUNN, *op. cit.*, p. 25. Valga de ejemplo, entre otros, el episodio del *Overseas Capemar*, véase, por ejemplo, IMB-ICC, *Piracy Report 2004*, cit., pp.88-89 e IMO, MSC.4/Circ.109, cit., an. 2, p. 1.

¹⁶⁵ El 20 de January 2006 (0310HL) cinco piratas en un bote de madera intentaron abordar el buque de carga a granel *Johann Oldendorff* con un garfio anudado a una larga pértiga (*hook attached to a long pole*) mientras permanecía al garete en aguas internacionales. Ver IMO, MSC.4/Circ.82, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during January 2006*, London, 3 March 2006, an. 2, p. 1.

¹⁶⁶ Por ejemplo, se utiliza en el intento de abordaje al quimiquero *Ternen* el 6 de agosto de 2011 en aguas portuarias (a 4 millas náuticas al suroeste) de Lomé (Togo). IMO, MSC.4/Circ.188, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during August 2007*, London, 29 October 2007, an. 2, p. 1/1. También, su uso aparece en el ataque contra el buque de carga a granel *Athos* en aguas portuarias del fondeadero de Abiyán el 31 de julio de 2013 a las 23:00HL. IMO, Circ.200, cit., an. 1, p. 4/4.

¹⁶⁷ Durante la madrugada del 5 de agosto de 2007, en el fondeado de Lagos, siete ladrones intentaron abordar por la popa al buque tanque *SPT Champion* enganchar una pértiga de bambú en la regala. IMB-ICC, *Piracy Report 2007*, cit., p. 88. IMO, MSC.4/Circ.108, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during August 2007*, London, 18 September 2007, an. 2, p. 2/3. Véase también el episodio del *Sophie Schulte*. ICC-IMB, *Piracy Report 2004*, pp. 56, 71-72, IMO, MSC.4/Circ.51, cit., an. 1, p. 6/12.

¹⁶⁸ En la noche (20:45 UTC) del 25 de abril de 2013, con luna llena (99%) sobre el horizonte, el *City of Xiamen* navegaba a 45 millas náuticas al oeste-suroeste de Brass (Nigeria) cuando se le acercaron dos embarcaciones (una rápida y otra parecía de suministros) con catorce piratas fuertemente armados que haciendo uso de una escala plegable consiguen superar el francobordo del portacontenedores y abordarlo. Tras secuestrar al Capitán, Jefe de Máquinas y varios oficiales se llevan consigo la caja y propiedades tanto de los tripulantes como del buque que acabó con daños debido a los disparos recibidos. Ver ICC-IMB, *Piracy Report 2013*, p. 28.

¹⁶⁹ Valga de ejemplo el abordaje y secuestro del petrolero luxemburgués *Gascogne*. A tal respect véanse, entre otros, ICC-IMB, *Piracy Report 2012*, pp. 25, 57, IMO, MSC.4/Circ.195, cit., an. 1, p. 1/5.

lado, el uso de pequeñas embarcaciones está muy arraigado en las gentes del Delta que las utilizan como medio de vida en la mar para la pesca, contrabando o trata de seres humanos. Este adiestramiento como medio de vida dota a los habitantes del lugar de la habilidad necesaria para pilotar y maniobrar con efectividad las embarcaciones durante la oscuridad de la noche en puertos familiares y aguas costeras, siendo dirigidas con efectividad. Frecuentemente les implementan potencia mediante motores fueraborda para emprender una huída rápida¹⁷⁰.

Dentro del conjunto logístico que administran los piratas nigerianos cabría destacar la importancia de diversos lugares o refugios seguros. Así, grupos de piratas despliegan campamentos que se esparcen a lo largo del propio Delta, frente a la costa próxima a Lagos y en otras áreas productoras de petróleo¹⁷¹. La piratería no podría sobrevivir sin ellos¹⁷² porque es un crimen organizado y como tal, incluso a su más bajo nivel, precisa de grupos y algunas conexiones en tierra para que pueda funcionar¹⁷³.

Además, un elemento que juega un papel importante dentro del entramado pirático nigeriano reside en la información privilegiada acerca de fletes, recaladas y movimientos de buques. La posibilidad de adquirir tales despachos se debe a la galopante corrupción instaurada en el país. Parte del éxito en las operaciones se debe a la ayuda de personas corruptas dentro empresas, así como, oficiales de las fuerzas de seguridad¹⁷⁴. El problema se agrava por el esquema criminal de venta ilegal del crudo o refinado (no en vano una parte del *bunkering* procede del trasbordo de la carga de petroleros o buques tanque capturados por piratas).

Teniendo en cuenta el radio de acción, el cubierto por los piratas del golfo de Guinea es usualmente mucho menor que la fenomenal distancia alcanzada (cercana a las 1500 millas náuticas) por sus homólogos somalíes¹⁷⁵. Sin embargo, desde diciembre de 2012, la capacidad de los grupos piratas en el golfo se ha incrementado. A pesar de que la cantidad de ataques frente a la costa de Nigeria ha decrecido, el ritmo de los buques tanque secuestrados ha

¹⁷⁰ WHITENECK, *op. cit.*, p. 36, 39.

¹⁷¹ *Ibid.*, p. 38.

¹⁷² *Ibid.*, p. 47.

¹⁷³ MURPHY, "Contemporary Piracy and Maritime Terrorism", p. 10.

¹⁷⁴ BRS, *cit.*, p. 8. Del original: "*They [Delta's insurgents and criminals] have succeeded, sometimes by their own merit, other times with the assistance of corrupt company insiders as well as officers of the security forces...*". En esta línea Murphy: "*Ship's captains became convinced that the gangs were being guided with inside information, the product of collusion between the pirates and some port authority and customs officials*". John DARNTON, 'pirates plying Nigerian Seas', *New York Times*, 9 Jan. 1977. Cit. por MURPHY, *Small Boats, Weak States, Dirty Money*, p. 112.

¹⁷⁵ En este sentido, ver GHOSH, *art. cit.*, p. 14.

permanecido constante, además, grupos de piratas han extendido su radio de acción más al oeste hacia aguas marfileñas, concretamente cerca del congestionado puerto de Abiyán¹⁷⁶.

Las “presas” más pretendidas por los piratas de la zona serán objeto de análisis en el epígrafe siguiente.

5.4 OBJETIVOS DE LOS ATAQUES

El golfo de Guinea ofrece un abanico de posibilidades para la actividad de los piratas; el diverso tráfico marítimo, por un lado, les dota de variedad y la congestión crónica, que padecen algunos puertos de los países costeros (como el citado de Costa de Marfil), y por otro, les proporciona presas fáciles. De acuerdo con el buró marítimo la zona brinda una gama más amplia del tipo de buque elegido como blanco, provocando un nuevo motivo de preocupación en una región conocida por los ataques contra buques de la industria petrolera y el robo de *gas-oil* de los buques tanque¹⁷⁷.

En Nigeria, por ejemplo, más allá de los buques o plataformas de multinacionales petroleras, los pescadores locales también son atacados¹⁷⁸. Dentro del conjunto de barcos que enarbolan pabellón nigeriano, los **pesqueros** conforman una clase particularmente vulnerable¹⁷⁹. De acuerdo con datos oficiales se pasó de 4 ataques contra pesqueros, en 2003, a más de 107, en 2007; solo en enero de 2008 fueron denunciados 50 ataques de los cuales 20 acaecieron durante una semana, causando la muerte de diez marineros¹⁸⁰. Dentro del sector pesquero las embarcaciones de pabellón nigeriano aunque de armador extranjero son el propósito principal de los delincuentes¹⁸¹. Así, “*con respecto a Nigeria, fuentes distintas¹⁸² al IMB señalan a los pesqueros como las principales víctimas y no los petroleros o su carga (...) pues representan blancos fáciles y sencillos de abordar*”¹⁸³.

¹⁷⁶ *Ibid.*

¹⁷⁷ De acuerdo con la ICC-IMB: “... a wider range of ship types being targeted. This is a new cause for concern in a region already known for attacks against vessels in the oil industry and theft of gas oil from tankers”. ICC-IMB, *Report Piracy 2012*, cit.

¹⁷⁸ J.P. PATERSON, Maritime Security in the Gulf of Guinea. *Joint Force Quarterly*, **45**(2), pp. 28-33, p. 29.

¹⁷⁹ Nigeria News, “Militancy is responsible for piracy in the Niger Delta”, *Nigeria News*, 6 July, 2010. Cit. por MURPHY, “Petro-piracy”, p. 81.

¹⁸⁰ NODLAND, “Guns, Oil and ‘Cake’”, p. 195.

¹⁸¹ Ver RI, “Nigeria”, p. 2.

¹⁸² Organizaciones gubernamentales sin ánimo de lucro como NIMASA (*Nigerian Maritime Administration & Safety Agency*), uniones de transportistas como NITOA (*Nigerian Trawler Owners Association*) y asociaciones de oficiales de Marina Mercante (en este caso, *Nigerian Merchant Navy Officers and Water Transport Senior Staff Association*).

¹⁸³ MONTCLOS, “Maritime Piracy in Nigeria”, p. 532.

Recientemente los ataques se han extendido a alta mar centrándose principalmente en buques cargados de petróleo o sus derivados para robarles la propia carga¹⁸⁴. Por tanto, los objetivos van desde el ataque y robos a pesqueros hasta la captura y trasbordo del contenido de los buques tanque¹⁸⁵.

Además de las primeras tácticas que los rebeldes empleaban (sabotaje y robo a los oleoductos), se constató un crecimiento del trabajo criminal en el Delta del Níger cual es, el ataque a buques que dan apoyo, soporte o suministro a la industria petrolera¹⁸⁶.

A continuación se muestran diversos tipos de buques que concentran el 90,2 %¹⁸⁷ de todos los ataques.

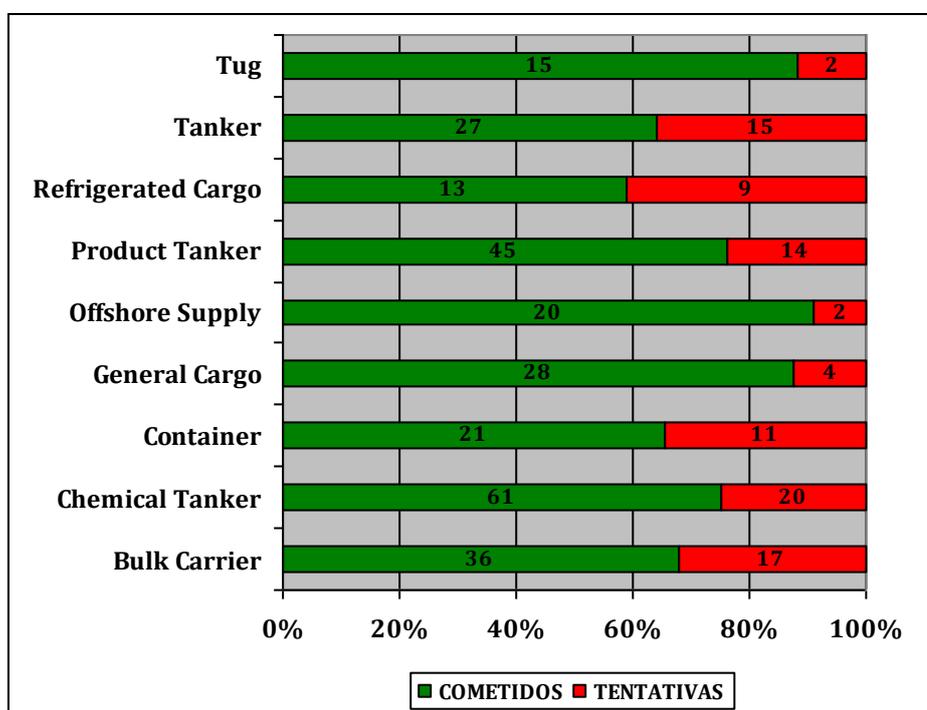


Figura 5.9 Ataques cometidos y tentativas con los porcentajes correspondientes por tipos de buques más atacados durante once años (2004-2014). Fuente: ICC-IMB. Elaboración propia.

Los *Offshore Supply*¹⁸⁸ se erigen como el tipo de barco que más éxito proporciona a los piratas/ladrones, a tenor de los ataques recibidos frente a las tentativas (ver figura 5.9). Con este criterio estarían por delante de los remolcadores y buques de carga general –por ese mismo orden–. Una de las razones que explicaría la vulnerabilidad presentada por los dos primeros

¹⁸⁴ ONUOHA, art. cit., p. 6.

¹⁸⁵ PERSSON, “Nigeria - An Overview of Challenges to Peace and Security”, p. 39.

¹⁸⁶ EICHSTAEDT, *op. cit.*, p. 80.

¹⁸⁷ Téngase en cuenta que la fuente elegida para la elaboración de la figura discrimina los pesqueros.

¹⁸⁸ Bajo esta denominación también se incluyen *support/supply* y *offshore support*.

barcos, en cuanto a la facilidad con que son abordados, reside en la tarea para la que han sido contruidos, es decir, sus propias características los exponen a ello. Siguiendo a Murphy, los barcos de soporte diseñados para alta mar, así como los de suministro para cabotaje y aguas interiores, son perfectos para robos oportunistas debido a la baja velocidad con la que operan junto a su pequeño francobordo¹⁸⁹ que hacen a la “presa” más vulnerable, entre los que se encuentran aquellos barcos particularmente por debajo de las 300 toneladas y con tripulaciones reducidas¹⁹⁰ muy de la preferencia de los piratas.

Un buen ejemplo de ello se contempla en la siguiente foto. Prestese atención, por tanto, a la popa, al costado de estribor y a la “super-estructura” del *Bourbon Sagitta*¹⁹¹. Se aprecia que cuenta con ventajas e inconvenientes para prevenir un abordaje pirata. Por una parte, el pequeño francobordo facilitaría el acceso a bordo de los piratas¹⁹², por otra, su puente goza de una visión de 360° sin zonas muertas, facilitando un rápido avistamiento en caso de que una embarcación pirata se aproxime. También un elemento a favor sería el potente equipo contraincendios.

Por otro lado, desde el punto de vista de la condición en la que se encuentra el buque atacado y el lugar donde está situado, existen condiciones y escenarios más atractivos, pues aquellos “*parados en puertos, muelles o fondeaderos son los objetivos preferidos de los piratas, principalmente porque son los más fáciles de abordar*”¹⁹³. Asimismo, “*en aguas nigerianas la mayoría de los ataques se llevan a cabo en buques que navegan lentamente o fondeados y en instalaciones fijas próximas a la costa o en vías navegables interiores*”¹⁹⁴.

Sin encuadrar el delito en límite marítimo alguno, BRS informa que la insurgencia del Delta ha aumentado la perpetración de ataques contra unidades flotantes de almacenamiento y descarga (FSOs)¹⁹⁵, plataformas flotantes de producción, almacenamiento y descarga (FPSOs)¹⁹⁶, gabarras de tendido de tubería, barcos de apoyo o suministro y sísmicos; además,

¹⁸⁹ MURPHY, “Petro-piracy”, p. 81.

¹⁹⁰ MURPHY, *Small Boats, Weak States, Dirty Money*, p. 112.

¹⁹¹ La IMB lo clasifica en su informe como remolcador (a pesar de que menciona que es un *offshore supply vessel*) y la IMO por su lado como buque de apoyo a plataformas petrolíferas (*Oil Rig Supply Vessel, O.R.S.V.*)

¹⁹² En esta línea varios autores señalan que en otras regiones los piratas parecen decantarse por los *bulkcarriers* entre los grandes buques, probablemente por su pequeño francobordo. Ver S. BATEMAN, C.Z. RAYMOND, y J. HO, (2006). “Safety and Security in the Malacca and Singapore Straits”, *Institute of Defence and Strategic Studies policy paper*, 2006 May, p. 22. Disponible en: www.idss.edu.sg (último acceso el 3 de abril de 2014).

¹⁹³ MURPHY, “*Contemporary Piracy and Maritime Terrorism*”, p. 18.

¹⁹⁴ WARDIN y DUDA, *op. cit.*, p. 181. Del original: “*Most of the attacks on the waters of Nigeria is carried out on slowly passing or anchored ships and fixed installations near the coastline or on inland waterways*”.

¹⁹⁵ De aquí en adelante se empleará sus siglas inglesas que provienen de *Floating Storage and Offloading units*.

¹⁹⁶ De aquí en adelante se empleará sus siglas inglesas que provienen de *Floating Production Storage and Off-loading facilities*.

todos estos objetivos tienen en común la velocidad reducida a la que navegan, o incluso permanecen parados, en el momento de recibir los ataques¹⁹⁷. Un trienio más tarde Nodland, director de la consultoría noruega, amplía: “los objetivos más populares [en Lagos] son **buques atracados o a la deriva**¹⁹⁸, gabarras, instalaciones fijas y (aparte de los anteriores FSOs y FPSOs) petroleros adaptados que sirven como buques de almacenamiento/perforación”¹⁹⁹.



Figura 5.10 Foto del remolcador francés Bourbon Sagitta. Fuente: Vitaly Bondarenko (<http://www.marinetraffic.com>)

Dado el desafío que supone abordar un buque navegando, aquellos que lo hacen con menos velocidad (como petroleros, buques de carga a granel y pesqueros) se presentan más factibles y por lo tanto se erigen como preferencia para los piratas. Sin embargo en un intento de minimizar los riesgos en fallos o heridos se sabe que los grupos de estos criminales abordan

¹⁹⁷ BERGEN RISK SOLUTIONS, “Niger Delta”, *Maritime Security Quarterly Review*, July 2007, 1(1). p. 8.

¹⁹⁸ Generalmente esta ‘maniobra’ suele realizarse en áreas alejadas de la costa o de peligros potenciales (teniendo en cuenta el tráfico de la región, las condiciones del estado de la mar y fuerza del viento y la predicción meteorológica, entre otros factores) sin propulsión pero normalmente en *stand by* a la espera de órdenes o permiso de atraque en el puerto de destino.

Este doctorando atesora una experiencia personal en este sentido cuando en junio de 2006 embarcado en el buque frigorífico *Sierra Nava* permaneció durante seis singladuras al garete, aproximadamente a 40 millas al sur de Abidjan, esperando órdenes de la naviera para entrar en puerto y proceder a la descarga de pescado congelado.

¹⁹⁹ NODLAND, art. cit., p. 197.

buques cuando tienen que desembarcar práctico y por tanto resulta necesario reducir la velocidad²⁰⁰.

Por su parte Hansen y Steffen entienden que “*durante la etapa de insurgencia del MEND (de 2006 a 2009) grupos de insurgentes despliegan ataques por razones comerciales contra objetivos mar adentro (incluyendo barcos offshore, plataformas petrolíferas y FPSOs)*”²⁰¹. A su vez, Whitman y Saurez concluyen en base a la información existente que la explicación (para que un buque operando alejado de la costa se presente importante y lucrativo en la agenda de los piratas) debe buscarse en el descontento generado por el actual régimen petrolero²⁰².

Los delincuentes marítimos también tratan de buscar oportunidades a partir de **debilidades constatadas**, es decir, aquellos buques y plataformas que emplean medidas de autoprotección no son “*presas*” lo bastante interesantes²⁰³ por el riesgo asociado que conlleva culminar con éxito sus ataques. Por esta razón ellos buscan, en su lugar, otros blancos más indefensos. Asimismo resultan “*presas*” apetecibles los grandes buques con tripulaciones reducidas²⁰⁴.

También “*los buques tanque que son atacados, generalmente están atracados o realizando trasbordo de carga en la mar de un buque a otro (ship-to-ship –STS– cargo operations)*”²⁰⁵, *de esta manera son vulnerables siendo detectados y abordados*”²⁰⁶. En Benín la mayoría de los ataques tienen como blanco los buques con cargamentos de petróleo y productos químicos que están parados mientras realizan operaciones de trasbordo, por lo general a una distancia de más de 40 millas náuticas de la costa²⁰⁷. Cabría señalar el éxito alcanzado por los piratas cuando atacan buques que se encuentran realizando operaciones de trasbordo en la mar o preparándose para la maniobra de tales operaciones. Así de los 28 buques atacados en esas condiciones durante once años solo 6 terminaron en meras tentativas. Una explicación del éxito obtenido en cuanto a la realización de ataques efectivamente cometidos (22) podría basarse en la reducción

²⁰⁰ HERBERT-BURNS, art. cit., p. 107.

²⁰¹ HANSEN y STEFFEN, cit. Del original: “*Insurgent groups carried out attacks against offshore targets (including supply vessels, oil platforms and FPSOs) for commercial reasons during the MEND phase of insurgency (from 2006 to 2009)*” (énfasis añadido).

²⁰² WHITMAN y SAUREZ, *op. cit.*, p. 23. Del original: “*Given its dissatisfaction with Nigeria’s oil regime, the platforms and tankers located offshore have become an important and lucrative target for attacks as they allow the group to make a strong political statement and to fund their ongoing insurgency*”.

Aparte sus características estructurales que facilitan el abordaje, la clase de barco representa el apoyo a la industria petrolera en alta mar, sobre todo el sector extractivo.

²⁰³ MURPHY, “Petro-piracy”, p. 80. Cfr. WHITENECK, *op. cit.*, p. 37, 39.

²⁰⁴ CHALK, *op. cit.*, pp. 11, 21.

²⁰⁵ A esta maniobra también se le conoce como “*lightering*”.

²⁰⁶ ANYIMADU, art. cit., p. 4.

²⁰⁷ UNSC, S/2012/45, *Report of the United Nations assessment mission on piracy in the Gulf of Guinea (7 to 24 November 2011)*, New York, 2012, párr. 8.

de la capacidad de vigilancia anti-piratería por parte de la tripulación que estaría inmersa en tareas de carga/descarga para operar con la mayor seguridad posible. Entre ellos figuran buques de productos petrolíferos (13), quimiqueros (12) y petroleros (3)²⁰⁸.

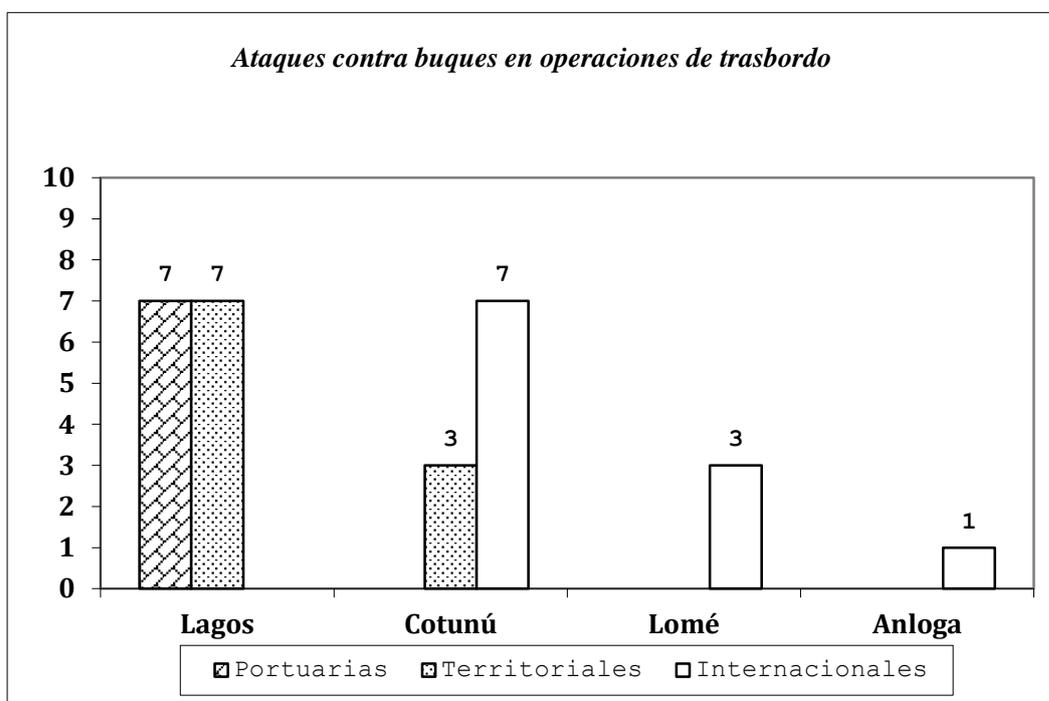


Figura 5.11 Localización de los ataques de piratería y robo armado mientras realizan operaciones de trasbordo (STS) en el golfo de Guinea durante once años (2004-2014). Fuente: ICC-IMB e IMO.

Solamente durante 2011 Cotunú (Benín) padece diez ataques contra blancos mientras realizan operaciones de trasbordo (7 en alta mar y 3 dentro del dentro del MT) y en dos ocasiones procedían a ello (ver figura 5.11). La práctica en Lagos resultó diferente porque buques llevando a cabo tales operaciones que han resultado víctimas de ataque, o tentativa, de piratería/robo se distribuyen por igual tanto en aguas portuarias (7) como en las restantes bajo jurisdicción nigeriana (7) a lo largo de la muestra. Curiosamente durante 2009 y 2010 no se produce ningún ataque de estas características en todo el golfo. Entre los ataques restantes contra buques realizando dichas operaciones 3 se vincularon²⁰⁹ a Lomé (Togo) y 1 a Anloga (Ghana).

²⁰⁸ La mayoría fueron víctimas en Lagos (14) dentro de aguas territoriales nigerianas (la mitad en aguas portuarias). ICC-IMB, *Piracy Report (2004-2013)* e IMO, Circ., cit., 2004-2014.

²⁰⁹ Cabe aclarar que en términos de piratería todos aquellos ataques que acaecen fuera de la jurisdicción de algún país ribereño se considerará que se produjeron en alta mar (los informes de la IMO los clasifican dentro de aguas internacionales), no obstante, se entiende que si los incidentes tienen lugar en la ZC o ZEE (límites marítimos que en el caso del Golfo de Guinea nunca se superan) a efectos estadísticos se vinculan al país que tiene derechos en estas zonas.

Un caso de ataque particular donde piratas armados se sirven de uno de los buques que se encuentra en operaciones *STS* para abordar a otro aconteció el 24 de julio de 2011 en una noche de luna menguante a 22 millas náuticas al suroeste de Cotunú contra el *MT RBD Anema e Core* mientras permanecía a la deriva realizando trasbordo de carga. En estas circunstancias, piratas armados lo abordaron vía buque abarloado y lo secuestraron, tomando como rehenes a los 23 tripulantes. Los criminales forzaron al Capitán a navegar a una posición que se desconoce, donde robaron parte del cargamento del buque de productos petrolíferos y saquearon el resto (dinero en metálico, objetos de valor, pertenencias y efectos personales de los tripulantes) antes de abandonarlo cuatro días más tarde²¹⁰.

A tenor de los diferentes tipos de buques que han sufrido al menos algún ataque o tentativa en el golfo de Guinea durante los últimos once años (ver *figuras 5.12-5.13*) se ha observado que los quimiqueros son los más atacados (81), representando el 20,4% de los 398 buques afectados. Los segundos más pretendidos por los piratas serían los buques tanque de productos petrolíferos (59), constituyendo el 14,8%. Se puede determinar que más de la mitad de los buques (223), concretamente el 56%, están directamente relacionados con la industria petrolífera. Los buques quimiqueros, buques tanque de productos petrolíferos, petroleros, son los que contribuyen mayoritariamente para alcanzar tal porcentaje; también se encuentran, aunque en menor medida, buques de apoyo y gaseros. Resulta necesario mencionar a otros barcos, más por el simbolismo que representan –por una parte, representan la producción del crudo y, por otra, son objetivos generalmente de carácter más marcadamente político– que por la frecuencia con la que reciben los ataques, como pueden ser las FPSOs (3), buques tanque de almacenamiento (2) y las plataformas petrolíferas (2). Finalizando, también cabe añadir los buques, que además de encontrarse relacionados con dicha industria, navegan a baja velocidad tales como los buques anticontaminación, los asfalteros, la gabarra de alta mar, el buque grúa de tendido de tuberías, el remolcadore de altura, el buque sísmicos y un buque de soporte submarino.

Asimismo se puede observar la predilección de los piratas en el último sexenio, en especial, por buques como lanchas de desembarco, con tres ataques, cuando anteriormente no habían sido objetivo de los piratas (contrariamente a FPSOs que ahora no contemplan ataques, al menos en estos datos estadísticos) y buques de apoyo en alta mar, con diez ataques más que en

²¹⁰ Ver IMO, MSC.4/Circ.174, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during July 2011*, London, 8 August 2011, an. 1, p. 1/3. IMB-ICC, *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Report for the period 1 January-31 December 2011*, London, January 2012, pp. 27, 72, ONI, *Report 2011*.

el sexenio anterior. El resto de buques, salvo los frigoríficos que han supuesto un objetivo menor (pasaron de 18 ataques en el primer período a solo 4 en el segundo), sufren ataques constantes a lo largo de la muestra.

El interés de los piratas hacia una u otra clase de blanco ha variado en Nigeria. Por ejemplo, de acuerdo a los datos de un informe de *Risk Intelligence*, los principales objetivos de ataques piratas durante 2010 fueron buques tanque de productos petrolíferos (11), de apoyo (8), de carga general (6), petroleros (5), portacontenedores, remolcadores y pesqueros (4 cada uno), plataformas petrolíferas (2) y FPSO (1). Otros incidentes involucraron pequeñas embarcaciones locales²¹¹. De esta manera suman un total de 45 ataques (de los cuales 27 están relacionados con la industria petrolera), superando en 16 a los incidentes divulgados por la ICC-IMB para ese mismo año (ver *figura 5.12*).

Por otro lado, si se considera el pabellón de los buques más perjudicados por la piratería y robo armado en el golfo de Guinea (ver *figura 5.14*) el resultado obtenido está asociado a cierta lógica pues los registros de matrícula con las mayores flotas inscritas (en toneladas peso muerto –TPM–) también son los más damnificados por los embates piráticos (ver *figura 5.18*). Sin embargo la flota panameña que es la mayor a nivel mundial con el 20,13% (ver *figura 5.17*) y, consecuentemente, la que más ataques sufre en todos los mares del planeta en su conjunto²¹², no resulta la principal perjudicada en la región que nos ocupa (ver *figura 5.14*), figurando en este caso por debajo de los buques que enarbolan la bandera de Liberia (68) que ostenta el 11,65% de la flota mundial (ocupando el segundo lugar en este aspecto). El tercer pabellón cuyos buques sufrieron más embestidas de piratería o robo armado (33) mientras operaban en la región subsahariana es el de las Islas Marshall²¹³.

²¹¹ RI, “Nigeria”, pp. 1-2.

²¹² De acuerdo al ICC-IMB serían 555 ataques, desde 2004 hasta 2013, siendo el pabellón más hostigado por delante del liberiano con 360 (ver *figura 5.16*). Dicho de otro modo, el diecinueve por ciento de los ataques piratas contra la bandera liberiana en todo el mundo acaeció en el golfo de Guinea mientras las embestidas recibidas por la flota bajo bandera panameña en dicho lugar representan el 8,5% de las sufridas mundialmente (ver *figura 5.16*).

²¹³ El registro (2580 buques) está formado sobre todo por un 44,16% de graneleros (968) y un 37,44% de petroleros (619), es decir tiene una buena representación de los buques (terceros y cuartos respectivamente) preferidos por los piratas del golfo (ver *figuras: 5.13 y 5.17*). De todos modos arrojan poca luz sobre las navieras del país afectadas pues tan solo 15 buques (de 1000 TB o superior [arqueo bruto] entre los 2535 buques que componen la flota) pertenecen a propietarios nacionales. UNCTAD, “Merchant fleet by country of beneficial ownership”, *Statistics Database* [en línea], [actualizado enero 2015]. Disponible en: <http://unctadstat.unctad.org> (último acceso 10 de mayo 2015).

Precisamente los registros mencionados (en ese mismo orden) son los tres principales de libre matrícula (*open registry*) en el mundo²¹⁴ y, a su vez, ocupan la misma posición en la clasificación de víctimas de la piratería también a escala global (ver *figura 5.18*).

Tipo de Buque víctima	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	TOTAL	%
Barge	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	2	0,5
Barge Carrier	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0,5
Barge Container Carrier	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0,3
Bitumen Tanker	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0,3
Boat	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,3
Bulk Carrier	8	4	4	4	6	11	4	4	4	4	53	13,3
Cement Carrier	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0,3
Chemical Tanker	8	3	1	5	7	12	3	16	14	12	81	20,4
Container	4	2	1	1	9	2	5	0	3	5	32	8,0
Crew boat	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0,3
Diving Support Vessel	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0,3
Fishing Trawler	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,3
General Cargo	4	4	1	1	4	2	6	1	3	6	32	8,0
Landing Craft	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	3	0,8
LPG Tanker	2	0	0	1	0	1	1	0	2	0	7	1,8
Offshore Processing Ship	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	3	0,8
Offshore Tug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0,3
Offshore Barge	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,3
Offshore Supply	0	0	1	0	2	0	0	0	8	5	16	4,0
Passenger Vessel	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0,3
Pipe Layer Crane Vessel	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0,3
Platform Rig	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0,5
Pollution Control Vessel	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,3
Product Tanker	4	4	1	15	6	3	1	10	8	7	59	14,8
Refrigerated Cargo	6	2	1	3	3	3	1	1	1	1	22	5,5
Seismographic Research	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0,3
Storage Tanker	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	0,5
Supply	3	0	0	0	2	0	0	0	1	0	6	1,5
Support Vessel	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0,3
Tanker	3	3	3	7	8	3	1	4	5	5	42	10,6
Tug	1	1	2	1	4	1	3	3	0	0	16	4,0
Vehicle Carrier	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0,3
Oil Tanker	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
Oil Product Tanker	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
SIN DATOS	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	3	0,8
TOTAL	46	24	20	46	55	39	29	40	52	47	398	100,0

Figura 5.12 Tipos de buques atacados anualmente en el Golfo durante una década (2004-2013).
Fuente: ICC-IMB. Elaboración propia.

²¹⁴ Del original: "... the world's major open registers (Panama, Liberia, and the Marshall Islands)". UNCTAD *Review of Maritime Transport 2013*, UN, Nueva York/Ginebra, 2014, p. 55. Disponible en: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2013_en.pdf (último acceso el 14 de abril de 2015). Para ver buques y TPM en tales registros *vid. figura 5.17*. Para ver una opinión de lo que representa la evolución del concepto de registro libre en el sector marítimo sígase a Hoffman y Kumar: "un ejemplo precoz de la nueva tendencia en la estrategia corporativa [del mundo empresarial en general] que enfatiza la creación de una asociación en la cadena de suministro", J. HOFFMAN, y S. KUMAR, "Globalisation – The Maritime Nexus", en Costas Th. GRAMMENOS (ed.), *The Handbook of Maritime Economics and Business*, Lloyd's List, 2010, p. 47. Véase también *figura 5.16*.

Aunque, como se acaba de indicar, la pauta no se repita para el golfo pues la primera flota mundial recibe menos ataques (21) que la segunda, a pesar de superarla en 5208 matrículas y poseer más buques del tipo elegido por los piratas del Golfo como objetivo²¹⁵. Una explicación del porqué la bandera liberiana es la más afectada por la piratería en el golfo puede encontrarse en los tipos de buques más atacados (ver *figura 5.13*) pues bajo ese pabellón el 67,6% de los buques afectados están relacionados con el sector petrolífero (ver *figura 5.15*) –quimiqueros (17), buques tanque de productos derivados del petróleo (12), petroleros (11), buques de apoyo (4) (*offshore supply* [3], *supply* [1]), gaseros (1) y plataformas petrolíferas (1) que suponen 46 buques del total (68)–, a diferencia de Panamá que tiene el 40,4% respectivamente –buques tanque de productos derivados del petróleo (8), quimiqueros (7), petroleros (2), buques de apoyo en alta mar (1) y gaseros (1) que suponen 19 buques del total (47)–.

Ahora bien, de los tres registros anteriores, el de las Islas Marshall es el que representa el mayor número de buques afectados con relación a dicha industria como porcentaje del total de ataques cometidos y tentativas sufridos bajo su pabellón, siendo un 78,8% –resultado de 26 buques, donde figuran: quimiqueros (12), petroleros (7), buques tanque de productos derivados del petróleo (6) y gaseros (1); entre un total de 33 buques atacados)–.

²¹⁵ En la *figura 5.16* se puede comprobar que **Liberia** tiene bajo su bandera los siguientes buques: 924 portacontenedores que suponen el 22,4% de la flota bajo ese pabellón y representan el 20% de la flota mundial del mismo tipo de buque, 891 buques de carga a granel representando el 36,5% de toda la flota, 686 petroleros) –a pesar de representar el 34% de la flota abanderada en el país aporta menos (el 14,15 %) a la flota mundial de petroleros de lo que aporta con los portacontenedores a la flota mundial correspondiente. Por otro lado su importancia dentro de la flota mundial de petroleros es poco mayor que la de Panamá (12,18%) que por su parte posee menor flota de este tipo de buque bajo su pabellón (el 16,92% de las TPM de la flota panameña corresponde a petroleros) –y 139 de carga general (*general cargo*). El 6,18% de la flota estaría compuesta por otros tipos de buques. Mientras que **Panamá** ostenta: 2766 graneleros (*bulk carrier*) que suponen el 61,5 % de la flota del país y representan el 28,5 % de la flota mundial del mismo tipo de buque, **731** petroleros que suponen el 16,9% de la flota con ese pabellón, 669 portacontenedores y **1409 buques de carga general** (no obstante solo suponen el 2,3% de su flota) La representación de otros tipos de buques alcanza el 9% de la flota panameña cubriendo el 12,2% del total mundial (en ese mismo conjunto de buques). Dado que la UNCTAD no proporciona datos sobre el número de quimiqueros (que además es el tipo de buque con más ataques acumulados, por tanto, el más representativo en cuanto al objetivo pretendido por los piratas del Golfo de Guinea) y buques tanque para derivados del petróleo (siendo los segundos más atacados) dentro de cada una de las flotas – pues se supone que esta incluidos, bajo la denominación *other types* conjuntamente con las clases de buques restantes –, se ha echado mano del *CIA Factbook*. Así los quimiqueros bajo bandera de Liberia alcanzarían los 248 y bajo pabellón panameño llegaría a las 588 unidades (datos de 2010), no obstante dentro del primer pabellón (2559 buques) suponen el 9,7% de su flota, más incluso que el 9,17% correspondiente al número de quimiqueros dentro de la flota panameña (6413 buques). CIA, *The World Factbook* [en línea]. Disponible en: <https://www.cia.gov/library/publications/resources/.../2108.html#pm> (consultado el 10 de mayo 2015).

Resumiendo, de las seis clases de buques más atacadas (ver *figura 5.12*) por piratas del Golfo de Guinea, Panamá supera en cuatro de esas clases (quimiqueros, petroleros, buques de carga a granel, buques de carga general) a Liberia que por su parte solo lo hace en una (portacontenedores).

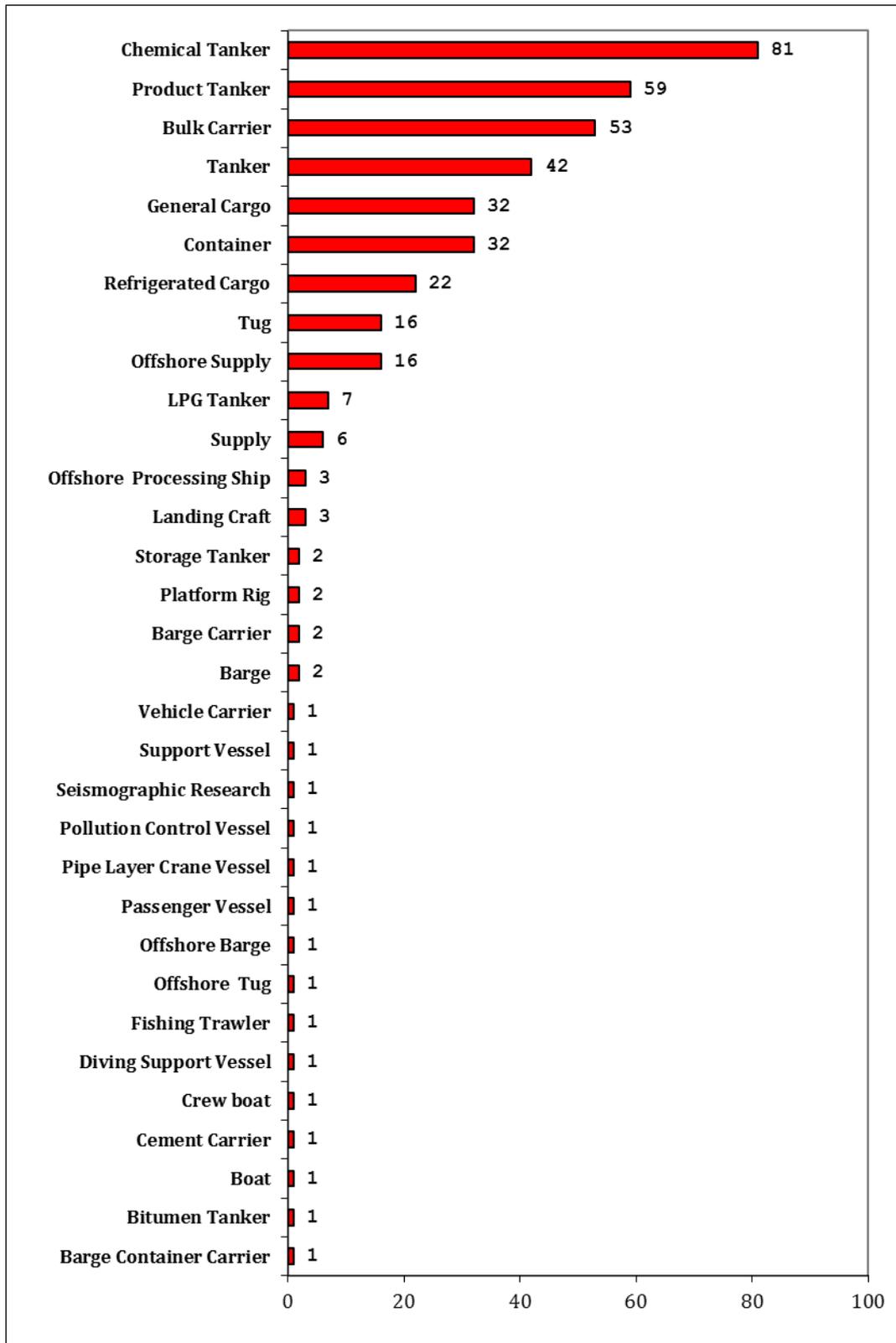


Figura 5.13 Tipos de buques que han sufrido algún ataque de piratería y robo armado en el golfo de Guinea durante una década (2004-2013). Fuente: ICC-IMB. Elaboración propia.

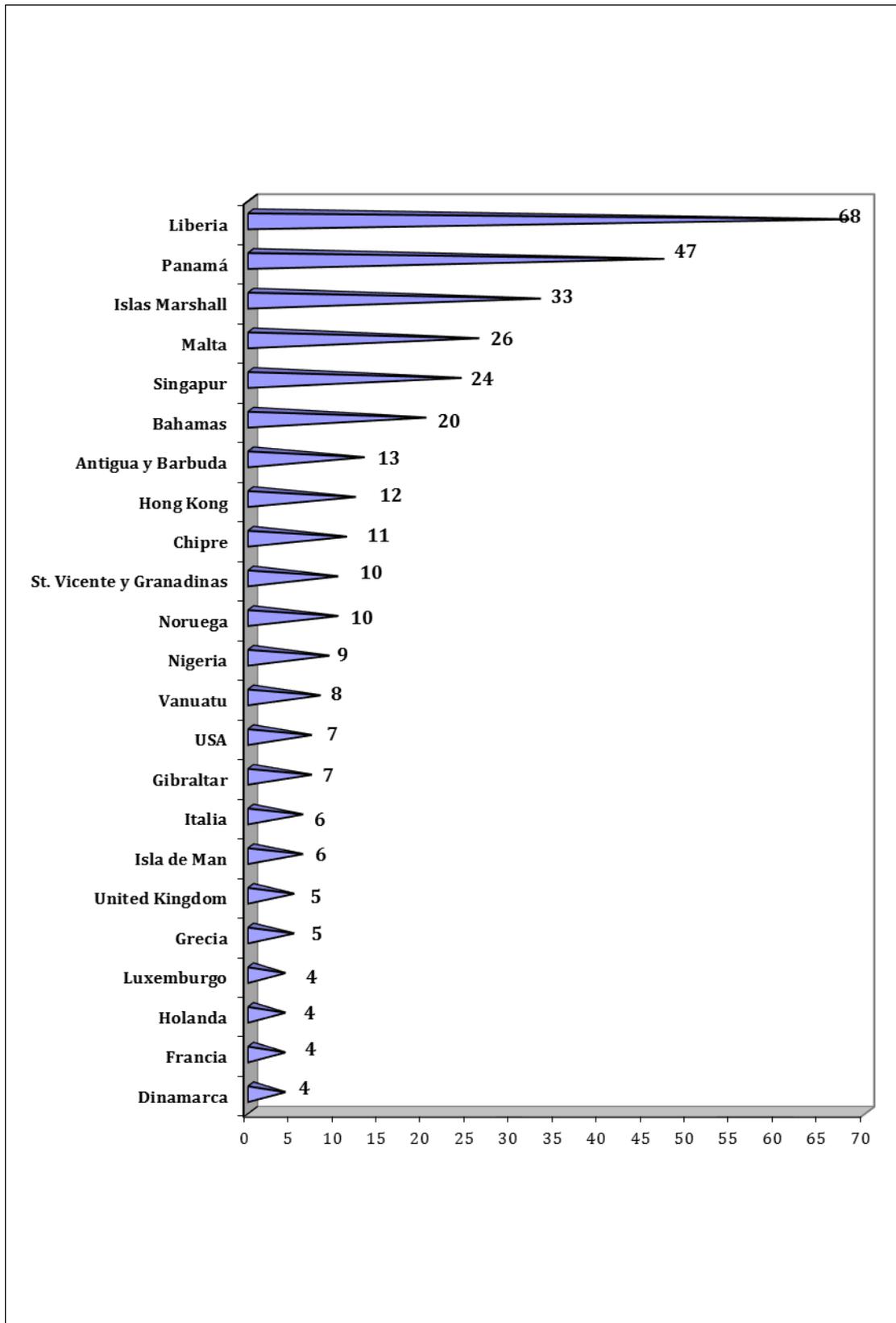
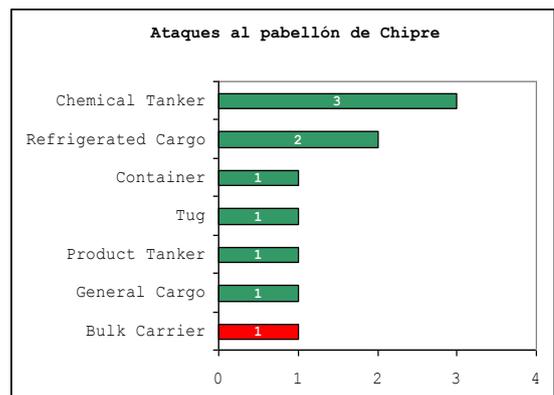
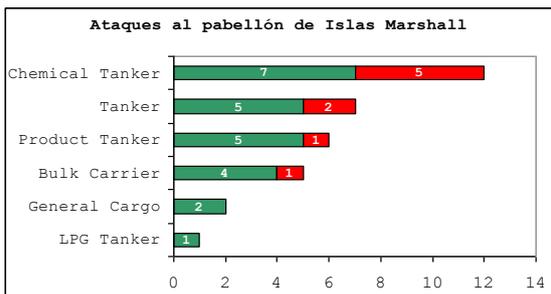
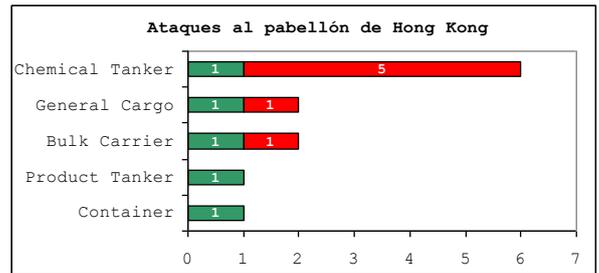
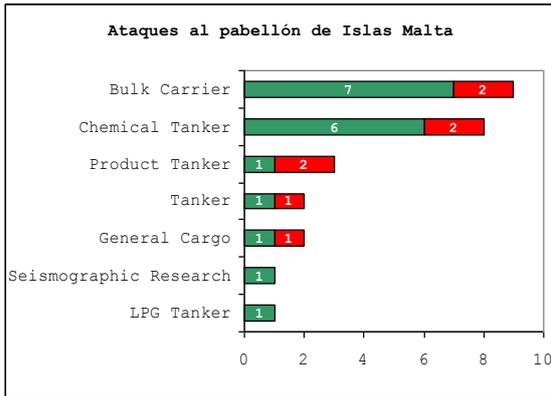
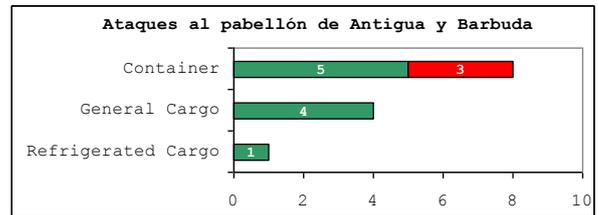
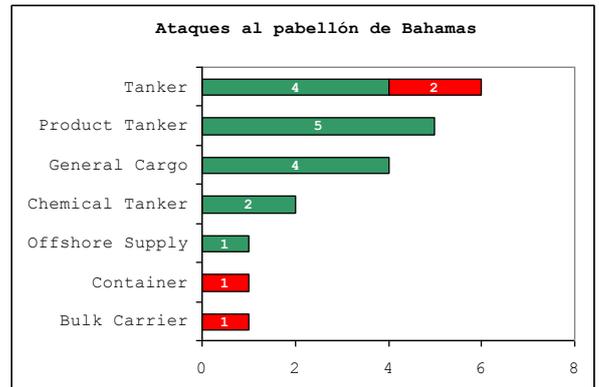
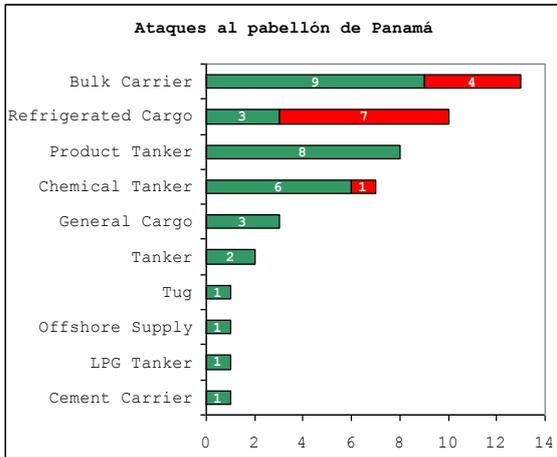
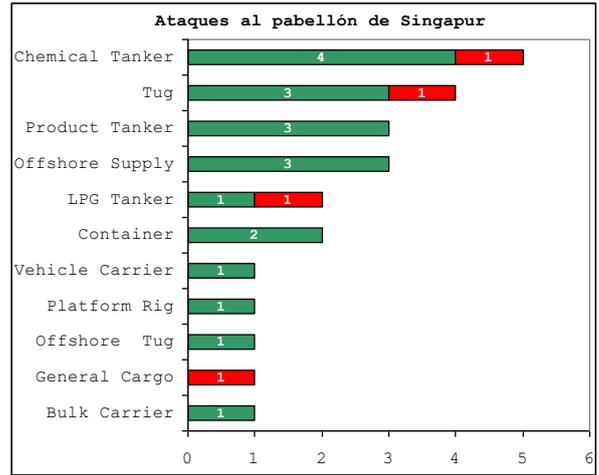
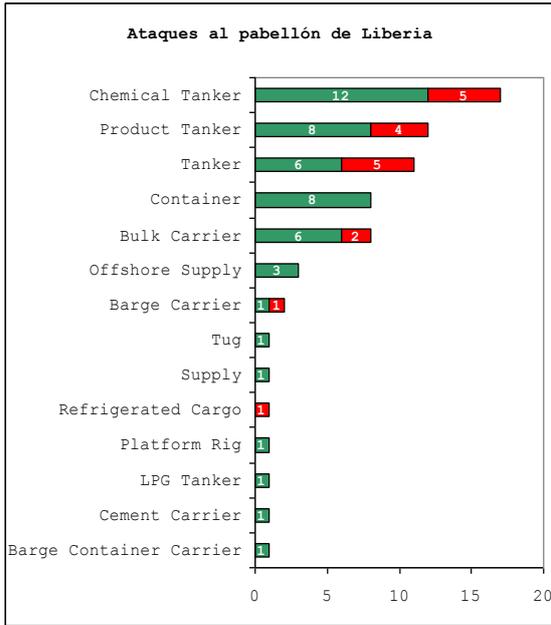


Figura 5.14 Pabellones con más de tres ataques de piratería y robo armado acumulados en el golfo de Guinea durante una década (2004-2013). Fuente: ICC-IMB. Elaboración propia.



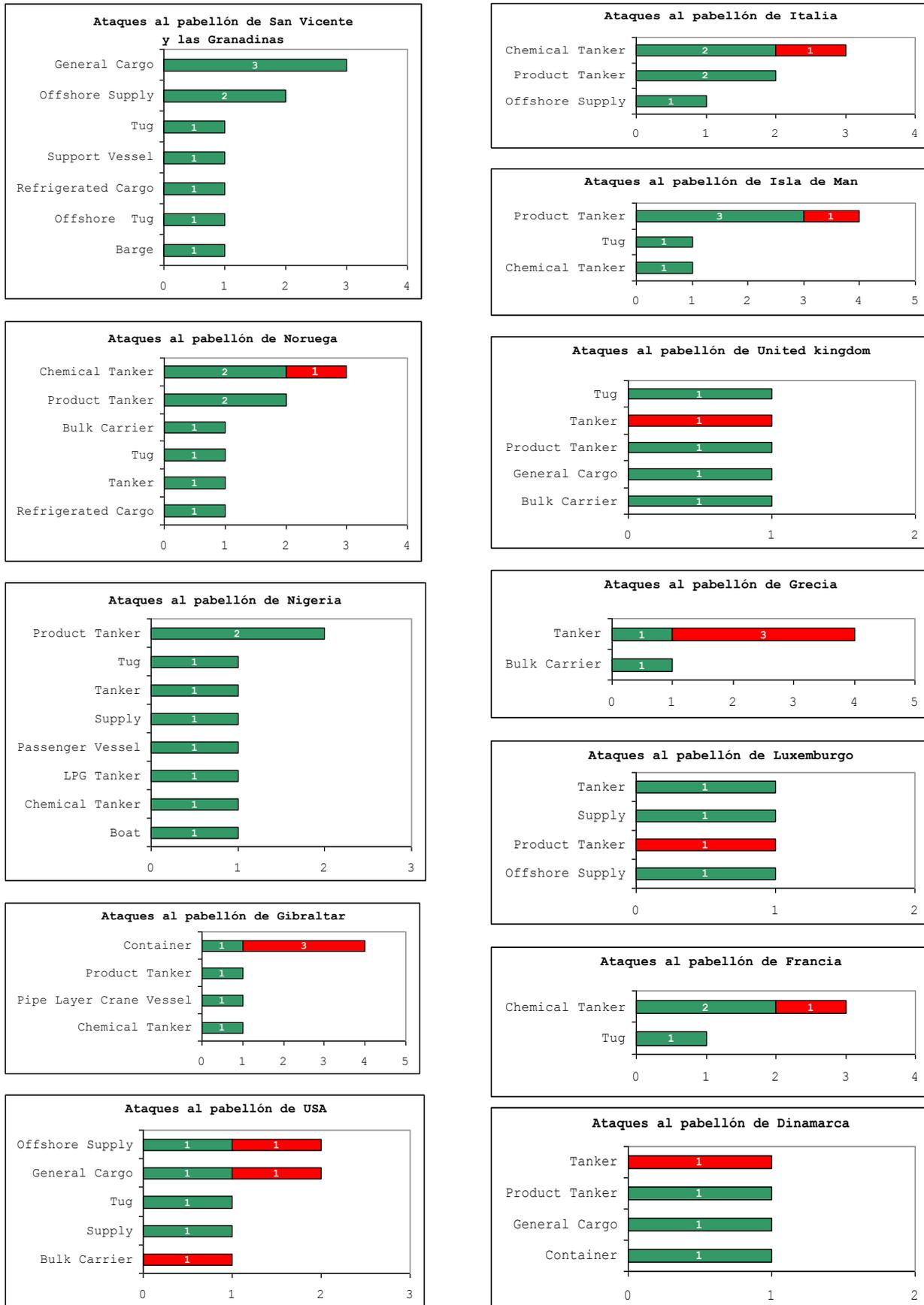


Figura 5.15 Pabellones por tipos de buques con más de tres ataques cometidos o tentativas acumulados en el golfo de Guinea durante una década (2004-2013). Fuente: ICC-IMB. Elaboración propia

Por otro lado, el estudio acerca de los pabellones castigados por el fenómeno pirático en la región marítima subsahariana, más allá de corroborar que las mayores flotas acaparan también el mayor número de ataques (aunque no necesariamente por orden de importancia como en el caso que nos ocupa) no aporta datos relevantes sobre las preferencias de los piratas en cuanto a las marinas mercantes objeto de sus ataques y la nacionalidad de los tripulantes²¹⁶. En este aspecto, es importante destacar la multiplicidad de países que pueden involucrarse con la explotación de un mismo buque. La propia globalización del transporte marítimo²¹⁷ posibilita a muchos armadores la opción de escoger un pabellón extranjero para matricular sus buques²¹⁸ porque se benefician de ventajas fiscales y mano de obra más barata²¹⁹. De esta manera la

²¹⁶ En algunas regiones el pabellón de un buque puede suponer una buena razón para convertirse en objetivo de los piratas, como ocurre en el “*Cuerno de África*”, cuando los secuestradores quieren asegurarse que los países cuyos buques han capturado (junto a su tripulación y cargamento) sean fiables a la hora de pagar un rescate por su liberación. Aunque, este procedimiento no se corresponda con el adoptado por los piratas del Golfo de Guinea (donde la carga prima ante cualquier tipo de bandera) si puede ocurrir que, una vez abordado o secuestrado el buque y desposeído de su carga u otras pertenencias, los tripulantes con ciertas nacionalidades sean preferentemente secuestrados antes que los de otras. Aunque de manera general optan por el cargo que desempeñan a bordo (generalmente secuestran al Capitán, ‘Jefe’ u Oficiales) más que por la nacionalidad del tripulante en sí misma, sobre todo cuando se trata de ataques a plataformas petrolíferas donde no existe una jerarquía tan marcada. En todo caso, normalmente, la elección ocurriría *a posteriori* y no como objetivo del ataque en sí mismo. No obstante, a vista de los acaecimientos narrados en diversos informes todo parece indicar que los delincuentes acceden a información privilegiada proporcionada por funcionarios corruptos y, entonces sí, optan por un blanco *a priori*, por ejemplo plataformas petrolíferas o buques, donde sobre todo operan trabajadores o miembros de dotaciones de economías desarrolladas con la intención de capturar algunos de ellos y exigir un rescate por su liberación.

²¹⁷ Según Hoffman y Kumar: “*probablemente el sector marítimo sea la industria más globalizada*”. HOFFMAN y KUMAR, *op. cit.*, p. 36. Los autores analizan la relación recíproca entre el sector marítimo y la globalización. Siguiendo con ellos: “*no hay duda que la liberación y globalización del sector marítimo han permitido una reducción de los costes de transporte que están contribuyendo a la globalización del comercio y producción global*”. *Ibid.*, p. 44.

²¹⁸ De acuerdo con la UNCTAD, en enero de 2013 se registró un nuevo récord histórico al estar inscrito el 73% de la flota mundial bajo pabellón extranjero, es decir, que la nacionalidad del propietario del buque no coincide con la del pabellón bajo el que está matriculado el buque. En otras palabras los propietarios de buques escogieron un pabellón distinto del de su propia nacionalidad casi tres de cada cuatro TPM. El 27% restante mantiene el pabellón nacional porque el dueño considera que este es competitivo por sus costes y por los servicios que ofrece, o bien porque no tiene otra opción, como a menudo sucede cuando se trata de carga pública o de tráfico de cabotaje. UNCTAD 2013, *op. cit.*, p. 55. Para saber como los armadores de diversas naciones reparten sus buques por los diversos registros véase UNCTAD Statistics Database [en línea], cit. Por otro lado: “*La distinción tradicional entre las flotas inscritas bajo pabellón ‘nacional’ y las ‘libres’ se está difuminando cada vez más*”. UNCTAD 2013, *op. cit.*, p. 54.

²¹⁹ El impacto de la globalización en el sector marítimo también afecta al componente humano a pesar de la reducción de tripulaciones (a partir de 1980 debido al avance tecnológico) todavía significa el componente mayoritario de los gastos de explotación del buque. Siguiendo con Hoffman y Kumar: “*En la actualidad el mercado de trabajo de los marinos quizás sea el más globalizado*”. HOFFMAN y KUMAR, *op. cit.*, p. 59. De acuerdo con la UNCTAD, en el pasado, los motivos más importantes para escoger un pabellón extranjero eran los regímenes fiscales y la posibilidad de emplear gente de mar extranjera. Este último era especialmente importante para los países con altos costes laborales, lo que sucede mayoritariamente en los países desarrollados [Cullinane,

nacionalidad de los buques se difumina respecto a la nacionalidad de sus propietarios²²⁰ y, así como las nacionalidades de los tripulantes respecto al pabellón bajo el que navegan. Por ejemplo, los propietarios nacionales²²¹ cuyos buques enarbolan pabellón liberiano a penas representan el 0,01% de toda la flota en él inscrita²²². Incluso propietarios de economías con tradición en albergar importantes intereses de control de la flota en ocasiones han llegado a la conclusión de que les conviene trasladar sus operaciones al extranjero²²³.

2005. Cit. por UNCTAD 2013, cit.]. A día de hoy se da cada vez más importancia a las responsabilidades que los Estados de los pabellones asumen para garantizar el cumplimiento de las normas internacionales y para ofrecer servicios en todo momento a los propietarios de los buques, por lo que muchos propietarios de países en desarrollo también deciden matricular su flota bajo pabellones extranjeros que ofrezcan un marco institucional sólido y tengan buena reputación de cumplimiento. UNCTAD 2013, cit., p. 55.

²²⁰ Es importante señalar que este concepto de ‘nacionalidad’ en el contexto de la propiedad suele ser independiente del pabellón nacional del buque. Así como hoy en día la mayoría de los buques enarbolan el pabellón de un país diferente al de la nacionalidad del propietario estos están ubicando cada vez más sus empresas en terceros países/economías, añadiendo una posible tercera dimensión a la nacionalidad de un buque y su propietario. La nacionalidad de un buque se define por el país cuyo pabellón enarbola, mientras que el propietario puede tener una nacionalidad diferente y, a su vez, su empresa estar afincada en un tercer país/economía. Estas diferentes dimensiones hacen que el concepto histórico de ‘flotas nacionales’ sea cada vez más impreciso y tenga menos sentido. UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2014*, UN, Nueva York/Ginebra, p. 32. Disponible [en PDF] en: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2014_en.pdf (último acceso el 29 de abril de 2015). Véase también ‘Table 2.3. Ownership of the world fleet, as of 1 January 2014 (Dwt)’ en UNCTAD 2014, *op. cit.*, pp. 33-37. Con intención de poseer una mejor noción acerca de los países realmente afectados por ataques de robo/piratería en el Golfo de Guinea con relación a los buques implicados, no solo ha de tenerse en cuenta el ‘pabellón de matrícula’ (*flag of registration*) y el tipo de buque que lo componen (*type of ship*) sino que también debe prestarse atención a los ‘países y territorios con la flota bajo su control’ (*countries and territories with owned fleet*), relacionando y distinguiendo varios conceptos como propiedad nacional (*national ownership*), ‘país o territorio de propiedad’ (*country or territory of ownership*) –donde radica el interés de control (es decir, la empresa matriz) de la flota–, pabellón nacional (*national flag*), ‘pabellón extranjero o internacional’ (*foreign and international flag*) –comprende los buques que están registrados en segundos registros o registros internacionales–. Además dentro de las flotas no solo interesa el tamaño de éstas (en términos de TMP) sino también el número de barcos que las integran (motivo por el cual en las *figuras 5.17* y *5.18* se muestran los datos sobre las flotas bajo los dos criterios). Además la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (2014) presenta un novedoso análisis y una distinción entre el concepto de ‘nacionalidad del propietario efectivo’ (*ultimate owner’s nationality*): nacionalidad del propietario del buque, con independencia de la ubicación (refleja la nacionalidad de los intereses de control de la compañía propietaria efectiva), y la ‘ubicación de la propiedad efectiva’ (*beneficial ownership location*): ubicación de la empresa de referencia principal, es decir, el país en el que está ubicada la empresa que tiene la principal responsabilidad por el buque.

²²¹ La estimación de la propiedad nacional se basa en la información disponible sobre los buques mercantes de navegación marítima de un arqueo bruto o superior a 1.000 TRB (UNCTAD, 2013. P.56), puesto que a menudo no hay información disponible sobre la auténtica propiedad de los buques de menor tamaño (UNCTAD, 2013. P.65).

²²² UNCTAD, “Merchant fleet by flag of registration and by type of ship”, *Statistics Database* [en línea]. Disponible en: <http://unctadstat.unctad.org/wds/.../repo.rtFolders.aspx> (último acceso el 10 de mayo 2015).

²²³ UNCTAD 2013, *op. cit.*, p. 38.

PABELLÓN	ATAQUES		
	GG	MUNDO	%
Liberia	68	360	18,89
Panamá	47	555	8,47
Islas Marshall	33	215	15,35
Malta	26	135	19,26
Singapur	24	309	7,77
Bahamas	20	103	19,42
Antigua y Barbuda	13	130	10,00
Hong Kong	12	146	8,22
Chipre	11	87	12,64
Noruega	10	53	18,87
St. Vicente y Granadinas	10	50	20,00
Nigeria	9	11	81,82
Vanuatu	8	11	72,73
Gibraltar	7	25	28,00
USA	7	37	18,92
Isla de Man	6	30	20,00
Italia	6	45	13,33
Grecia	5	40	12,50
United Kingdom	5	45	11,11
Dinamarca	4	37	10,81
Francia	4	22	18,18
Holanda	4	22	18,18
Luxemburgo	4	8	50,00

Figura 5.16 Pabellones con cuatro o más ataques acumulados durante una década (2004-2013) en el golfo de Guinea comparados a los respectivos a nivel mundial (porcentaje correspondiente). Fuente: ICC-IMB. Elaboración propia.

La propia índole del transporte marítimo explica el por qué la piratería adquiere una dimensión internacional. Pues, aunque resulte complicado saber con exactitud el país de procedencia de las víctimas, es notorio que un mismo ataque puede perjudicar a diversas naciones, “de hecho una simple transacción comercial puede fácilmente envolver gente y propiedades de una docena de países diferentes...”²²⁴.

Por tanto, no solo es necesario analizar las banderas más atacadas, también es importante tener en cuenta la nacionalidad de las posibles navieras afectadas dependiendo del pabellón atacado. Por ejemplo, Nigeria (9) es el otro país del golfo de Guinea que aparece en la muestra (junto con Liberia) y máximo responsable del problema en la región. Pero no se puede saber hasta donde llegan los perjuicios de las navieras nigerianas pues los armadores del país

²²⁴ En este sentido, según Hoffman y Kumar: Del original: “In fact, a simple commercial transaction may easily involve people and property from a dozen different countries: A Greek-owned vessel, built in Korea, may be chartered to a Danish operator, who employs Philippine seafarers via a Cypriot crewing agent, is registered in Panama, insured in the UK, and transports German made cargo in the name of a Swiss freight forwarder from a Dutch port to Argentina, through terminals that are concessioned to port operators from Hong Kong and Dubai” HOFFMAN y KUMAR, *op. cit.*, p. 36.

abanderan en el extranjero el 46,76% de su flota²²⁵. Dada su importancia en el sector de petrolífero, el 15% de la flota (473) inscrita bajo su pabellón está compuesta por petroleros (73) aunque 4/5 lo cubren otro tipo de buques²²⁶ (ver *figura 5.17*). Cabe señalar también que el 82% de los ataques a este pabellón en todo el mundo se producen en el Golfo (ver *figura 5.16*).

Por un lado es importante reflejar las flotas en número de buques pues son ellos mismos los que computan en cada ataque y todos tienen el mismo valor a efectos estadísticos. Por otro, las flotas en TPM ofrecen la noción del tamaño de los propios buques. En todo caso el tamaño de las flotas afectadas, tanto desde el punto de vista del pabellón que enarbolan como de las economías que las controlan, siempre que sea necesario, se mostraran en número de buques y en TPM.

²²⁵ Referido a armadores con ‘ubicación de la propiedad efectiva’ en Nigeria (*beneficial ownership location*) que controlan un total de 4893 TPM –correspondientes a 241 buques– de las cuales 2288 TPM se encuentran bajo bandera extranjera y el restante (2605 TPM) bajo pabellón nacional. Relacionando la flota con el concepto de ‘nacionalidad del propietario efectivo’ (*ultimate owner’s nationality*) se obtiene que 3714 TPM pertenecen a propietarios nigerianos, es decir, estos últimos controlan 1179 TPM menos que las navieras con la principal responsabilidad por el buque ubicadas en Nigeria. Nota: TPM en miles. UNCTAD 2014, *op. cit.*, p. 35.

²²⁶ Excluidos petroleros, graneleros, portacontenedores y buques de carga general.

Pabellón de matrícula	TPM (en miles)		N° Buques		Tipo de buque																													
	Flota total		% Mundo		Petroleros						Graneleros						Portacontenedores						Carga general						Otros tipos de buques					
					TPM			Número de buques			TPM			Número de buques			TPM			Número de buques			TPM			Número de buques			TPM			Número de buques		
	Flota total	% Mundo	Flota total*	% Flota	% Mundo	Flota total	% Flota	% Mundo	Flota total*	% Flota	% Mundo	Flota total*	% Flota	% Mundo	Flota total*	% Flota	% Mundo	Flota total*	% Flota	% Mundo	Flota total*	% Flota	% Mundo	Flota total*	% Flota	% Mundo	Flota total*	% Flota	% Mundo	Flota total*	% Flota	% Mundo		
Panamá	352191,95	20,13	8351	9,33	59611,54	16,93	12,18	731	8,75	7,75	216577,05	61,49	28,48	2766	33,12	26,75	36187,10	10,27	15,89	669	8,01	13,10	8035,13	2,28	10,47	1409	16,87	6,97	31781,13	9,02	12,18	2776	33,24	6,26
Liberia	203832,33	11,65	3143	3,51	69259,55	33,98	14,15	686	21,83	7,27	74307,09	36,46	9,77	891	28,35	8,62	45652,11	22,40	20,05	924	29,40	18,10	2014,83	0,99	2,63	139	4,42	0,69	12598,75	6,18	14,15	503	16,00	1,13
Islas Marshall	175345,22	10,02	2580	2,88	65655,38	37,44	13,42	619	23,99	6,56	77436,22	44,16	10,18	968	37,52	9,36	11705,48	6,68	5,14	275	10,66	5,39	1459,33	0,83	1,90	83	3,22	0,41	19088,81	10,89	13,42	635	24,61	1,43
China, Hong Kong	150800,81	8,62	2425	2,71	28882,37	19,15	5,90	291	12,00	3,08	90842,33	60,24	11,95	1115	45,98	10,78	24823,71	16,46	10,90	413	17,03	8,09	2842,89	1,89	3,71	224	9,24	1,11	3409,51	2,26	5,90	382	15,75	0,86
Singapur	115022,35	6,58	3689	4,12	33237,16	28,90	6,79	673	18,24	7,13	47188,30	41,03	6,21	524	14,20	5,07	23467,44	20,40	10,30	472	12,79	9,24	1693,10	1,47	2,21	136	3,69	0,67	9436,36	8,20	6,79	1884	51,07	4,25
Malta	82001,62	4,69	1895	2,12	26064,66	31,79	5,33	293	15,46	3,11	38825,09	47,35	5,11	578	30,50	5,59	10572,20	12,89	4,64	199	10,50	3,90	2124,18	2,59	2,77	338	17,84	1,67	4415,51	5,38	5,33	487	25,70	1,10
Grecia	78728,15	4,50	1484	1,66	47417,01	60,23	9,69	444	29,92	4,71	27285,59	34,66	3,59	262	17,65	2,53	1761,60	2,24	0,77	18	1,21	0,35	228,39	0,29	0,30	159	10,71	0,79	2035,55	2,59	9,69	601	40,50	1,35
Bahamas	75778,97	4,33	1421	1,59	34545,95	45,59	7,06	262	18,44	2,78	18246,33	24,08	2,40	317	22,31	3,07	1386,62	1,83	0,61	49	-	-	615,94	0,81	0,80	127	8,94	-	20984,12	27,69	7,06	666	46,87	-
Chipre	33664,10	1,92	1079	1,21	5206,58	15,47	1,06	76	7,04	0,81	20525,25	60,97	2,70	301	27,90	2,91	4989,18	14,82	2,19	199	18,44	3,90	1275,67	3,79	1,66	165	15,29	0,82	1667,42	4,95	1,06	338	31,33	0,76
Isla de Man	23008,21	1,32	415	0,46	8857,20	38,50	1,81	99	23,86	1,05	9957,78	43,28	1,31	98	23,61	0,95	1184,92	5,15	0,52	11	2,65	0,22	341,37	1,48	0,44	47	11,33	0,23	2666,94	11,59	1,81	160	38,55	0,36
Noruega	20737,97	1,19	1558	1,74	6615,33	31,90	1,35	80	5,13	0,85	5851,22	28,22	0,77	96	6,16	0,93	-	-	-	-	-	-	399,77	1,93	0,52	270	17,33	1,34	7871,65	37,96	1,35	1112	71,37	2,51
Italia	17554,50	1,00	1418	1,58	6082,66	34,65	1,24	145	10,23	1,54	6586,09	37,52	0,87	81	5,71	0,78	751,83	4,28	0,33	13	0,92	0,25	1509,35	8,60	1,97	141	9,94	0,70	2624,55	14,95	1,24	1038	73,20	2,34
Reino Unido	17102,55	0,98	1214	1,36	1859,24	10,87	0,38	77	6,34	0,82	3986,67	23,31	0,52	35	2,88	0,34	7857,55	45,94	3,45	113	9,31	2,21	711,81	4,16	0,93	148	12,19	0,73	2687,29	15,71	0,38	841	69,28	1,90
Dinamarca	16655,65	0,95	673	0,75	4598,89	27,61	0,94	97	14,41	1,03	325,62	1,96	0,04	3	0,45	0,03	10235,74	61,46	4,49	110	16,34	2,15	248,05	1,49	0,32	87	12,93	0,43	1247,34	7,49	0,94	376	55,87	0,85
Antigua y Barbud	12752,70	0,73	1174	1,31	3,09	0,02	0,00	3	0,26	0,03	1440,48	11,30	0,19	36	3,07	0,35	6185,88	48,51	2,72	349	29,73	6,84	4817,62	37,78	6,28	704	59,97	3,48	305,63	2,40	0,00	82	6,98	0,18
Estados Unidos	12683,45	0,73	3561	3,98	3751,40	29,58	0,77	71	1,99	0,75	306,67	2,42	0,04	7	0,20	0,07	3240,88	25,55	1,42	67	1,88	1,31	2547,43	20,08	3,32	142	3,99	0,70	2837,08	22,37	0,77	3274	91,94	7,38
Holanda	8651,44	0,49	1245	1,39	294,17	3,40	0,06	19	1,53	0,20	878,55	10,15	0,12	15	1,20	0,15	1005,71	11,62	0,44	49	3,94	0,96	4598,47	53,15	5,99	623	50,04	3,08	1874,55	21,67	0,06	539	43,29	1,21
Francia	6882,71	0,39	546	0,61	3318,47	48,21	0,68	27	4,95	0,29	-	-	-	-	-	-	2227,22	32,36	0,98	25	4,58	-	118,04	1,72	0,15	77	14,10	0,38	1218,98	17,71	0,68	417	76,37	0,94
Nigeria	4252,95	0,24	473	0,53	651,34	15,32	0,13	73	15,43	0,77	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,72	0,18	0,01	13	2,75	-	3593,89	84,50	0,13	387	81,82	-
S. Vicente y Gra	3873,48	0,22	963	1,08	55,31	1,43	0,01	19	1,97	0,20	1131,93	29,22	0,15	35	3,63	0,34	234,34	6,05	0,10	16	1,66	0,31	925,12	23,88	1,21	256	26,58	1,27	1526,78	39,42	0,01	637	66,15	1,44
Luxembourgo	3856,20	0,22	183	0,20	297,53	7,72	0,06	9	4,92	0,10	622,42	16,14	0,08	5	2,73	0,05	1870,19	48,50	0,82	26	14,21	0,51	194,77	5,05	0,25	19	10,38	0,09	871,29	22,59	0,06	124	67,76	0,28
Gibraltar	3251,72	0,19	300	0,34	160,40	4,93	0,03	19	6,33	0,20	721,48	22,19	0,09	10	3,33	0,10	741,99	22,82	0,33	34	11,33	0,67	749,45	23,05	0,98	130	43,33	0,64	878,40	27,01	0,03	107	35,67	0,24
Vanuatu	2813,14	0,16	442	0,49	3,84	0,14	0,00	1	0,23	0,01	1382,50	49,14	0,18	29	6,56	0,28	32,85	1,17	0,01	2	0,45	0,04	49,16	1,75	0,06	20	4,52	0,10	1344,79	47,80	0,00	390	88,24	0,88
MUNDIAL		100	89464	100				9435	-	10,55				10340	-	11,56				5106	-	5,71				20216	-	22,60				44367	-	49,59

* En miles de toneladas peso muerto (TPM)

Figura 5.17 Flota²²⁷ de los pabellones más atacados en el golfo de Guinea ordenados por toneladas peso muerto (TPM), distinguiendo diversos tipos de buques tanto por número como TPM con los porcentajes correspondientes en cada caso respecto a cada flota y a la mundial, a 1 de enero de 2014. Fuente: UNCTAD²²⁸

²²⁷ Los buques mercantes de navegación marítima con propulsión propia de un arqueado bruto igual o superior a 100 TB, incluidas dragas y FPSOs, y también las flotas de los Grandes Lagos de EE. UU. y el Canadá que por razones históricas no se incluían en las ediciones anteriores de El Transporte Marítimo. Se han excluido los buques militares, los yates, los buques de navegación en aguas interiores, los pesqueros, las plataformas marítimas fijas y móviles, y las gabarras de suministro. UNCTAD 2013, *op. cit.*, p. 65.

²²⁸ UNCTAD Statistics Database [en línea], cit., con los datos suministrados por Clarkson Research Services (London).

Posición	ATAQUES GOLFO DE GUINEA		FLOTA INSCRITA*				UBICACIÓN DEL PRINCIPAL PROPIETARIO DEL BUQUE**			
	Nº	Bandera	TPM (miles)	Bandera	Nº buques	Bandera	TPM (miles)	País	Nº buques	País
1°	68	Liberia	352191,95	Panamá	8351	Panamá	279429,79	Grecia	4966	China
2°	47	Panamá	203832,33	Liberia	7373	Indonesia	230675,18	Japón	4017	Grecia
3°	33	Islas Marshall	175345,22	Islas Marshall	5224	Japón	157557,21	China	3986	Japón
4°	26	Malta	150800,81	Hong Kong (China)	3941	China	122035,63	Alemania	3532	Alemania
5°	24	Singapur	115022,35	Singapur	3689	Singapur	84022,25	Singapur	2356	Singapur
6°	20	Bahamas	82001,62	Malta	3561	Estados Unidos	80181,48	Corea del Sur	1974	Estados Unidos
7°	13	Antigua y Barbuda	78728,15	Grecia	3143	Liberia	75321,27	Hong Kong (China)	1857	Noruega
8°	12	Hong Kong (China)	75778,97	Bahamas	2580	Islas Marshall	60266,08	Estados Unidos	1739	Rusia
9°	11	Chipre	75676,33	China	2471	Rusia (Federación)	48381,90	Reino Unido	1657	Indonesia
10°	10	Noruega	40110,76	Reino Unido	2425	Hong Kong (China)	46370,54	Noruega	1618	Corea del Sur
11°	10	St.Vicente y Gran.	33664,10	Chipre	1895	Malta	45514,32	Taiwan (China)	1530	Turquía
12°	9	Nigeria	22418,97	Japón	1865	Corea del Sur	42222,43	Bermuda	1258	Hong Kong (China)
13°	8	Vanuatu	20737,97	Noruega	1777	Viet Nam	36179,66	Dinamarca	1227	Reino Unido
14°	7	Gibraltar	17554,50	Italia	1613	Malasia	35082,98	Francia	1220	Holanda
15°	7	Estados Unidos	16825,33	Corea del Sur	1604	India	27687,77	Turquía	930	Dinamarca
16°	6	Isla de Man	16655,65	Dinamarca	1558	Noruega	22002,18	Italia	878	Viet Nam
17°	6	Italia	15741,19	Indonesia	1484	Grecia	21815,15	India	869	Taiwan (China)
18°	5	Grecia	15550,57	India	1421	Bahamas	20459,29	Brasil	844	India
19°	5	Reino Unido	12752,70	Antigua y Barbuda	1418	Italia	20089,74	Belgica	803	Italia
20°	4	Dinamarca	12693,14	Alemania	1412	Filipinas	18324,08	Rusia	779	Emiratos Árabes U.
21°	4	Francia	12683,45	Estados Unidos	1313	Turquía	18080,14	Iran	717	Francia
22°	4	Holanda	11702,85	Tanzania	1245	Holanda	17896,44	Suiza	608	Malasia
23°	4	Luxemburgo	11511,41	Bermuda	1214	Reino Unido	17029,51	Indonesia	403	Ucrania

* Buques de 100 TB

** Buques de 1000 TB Beneficial ownership: economy in which vessels' beneficial owners (enterprise having the principal commercial responsibility for vessel) are located (la propiedad donde la naviera está ubicada)

Figura 5.18 *Tabellones más atacados en el golfo de Guinea y en el mundo durante 2004-2013 comparados en la misma posición al lugar que ocuparía el país con la mayor flota inscrita y controlada, en número de buques y toneladas peso muerto (TPM), a 1 de enero de 2014. Fuente: UNCTAD*

A pesar de que solo se hayan contabilizado siete ataques contra buques con bandera de EE. UU.²²⁹, este país puede incluirse entre los más afectados por la piratería del golfo. Una de las razones por la cual los armadores norteamericanos pudieran verse más afectados por los delitos de robo armado en la mar y piratería se encuentra en los ataques contra buques bajo bandera de las Islas Marshall pues la relación de aquellas navieras con el citado pabellón es significativa. La preferencia de los propietarios estadounidenses por el registro abierto de las islas es notoria pues el 39,84% de las TPM²³⁰ que corresponden a buques de navieras (que tienen la principal responsabilidad por el buque [*beneficial ownership*]) ubicadas en EE. UU. se encuentran bajo el pabellón de las Marshall (curiosamente las mismas navieras registran menos capacidad en la bandera de su país, en concreto el 14,46% de TPM) lo cual constituye un dato muy revelador. Incluso los buques bajo este pabellón se incluían hasta 2001 en la flota del país norteamericano²³¹. Además, como se ha comentado en líneas anteriores, el pabellón de las Marshall es el tercero más atacado y el que reúne mayor porcentaje de incidentes contra buques relacionados con la industria petrolera. A este respecto cabe tener en cuenta el interés energético de EE. UU. en el golfo de Guinea²³². Es necesario mencionar que es el séptimo país del mundo con la mayor flota bajo su control²³³ y el pabellón consta de mucha flota nacional²³⁴. Por todo ello el perjuicio ocasionado por la piratería contra la flota de propiedad estadounidense resulta considerable.

La región más afectada por ataques de piratas contra buques que enarbolan banderas de su territorio es la EU (como ente económico y político), probablemente, debido a la dependencia

²²⁹ La flota inscrita bajo pabellón estadounidense consta de 3561 buques (ver *figura 5.17* y *5.18*). Criterio: buques mercantes de navegación marítima con propulsión propia de un arqueo bruto igual o superior a 100 TRB.

²³⁰ El porcentaje cae al 14,44% si el criterio de la relación se basa en el número de buques. Entre los 1974 buques que pertenecen a navieras estadounidenses (es decir, que poseen la principal responsabilidad por el buque y están ubicadas en ese país) se obtiene que 285 tienen bandera de las Islas Marshall. Ver UNCTAD Statistics Database [en línea], cit., [actualizado, enero 2015]. Esto significa que los armadores estadounidenses prefieren matricular buques de grandes dimensiones en el registro de las islas. Los números demuestran esta afirmación porque el 14,44% de los buques de propiedad estadounidense que tienen la bandera de las Islas Marshall representan el 39,84% del total de TPM que atesoran las navieras del país norteamericano.

²³¹ Desde 2002 en adelante los buques registrados bajo pabellón de las Islas Marshall se muestran por separado en las estadísticas de la UNCTAD. Ver UNCTAD Statistics Database [en línea], cit., [actualizado, enero 2015],

²³² Ver cap. III, n. 292. Tres de los siete buques atacados bajo la bandera de este país están ligados con la producción de petróleo, se trata de barcos de suministro o apoyo (ver *figura 5.15*).

²³³ Ver UNCTAD, 'Table 2.4. The 35 countries and territories with the largest owned fleets, as of 1 January 2013 (Dwt)' en *Review of Maritime Transport 2013*, New York/Genebra, UN, 2013, p. 43.

²³⁴ Es una bandera con mucha flota nacional pues el 91,3% de los buques bajo pabellón de EEUU pertenecen a navieras estadounidenses. De los 863 buques que navegan con la bandera estadounidense, 788 pertenecen a EEUU, esto es, al país en que radica el interés de control (es decir, la empresa matriz) de la flota. Criterio: buques mercantes de navegación marítima de un arqueo bruto o superior a 1.000 TRB.

del crudo nigeriano²³⁵ tal como ocurre con los EE. UU. Observando nuevamente la *figura 5.14* se constata que las banderas de EU, responden en su conjunto por 82 incidencias. Entre ellos destaca el pabellón maltés, cuarto de la lista con 26 ataques recibidos²³⁶, y el chipriota, noveno con 11 incidentes²³⁷. Si a su vez se añaden los buques atacados cuyas banderas pertenecen a países o territorios radicados en el continente europeo— por ejemplo: de Noruega (10), de territorios (de ultramar del Reino Unido) como Gibraltar (7) y de dependencias (del Reino Unido) como la Isla de Man (6); décima, decimotercera y decimocuarta respectivamente con más incidentes sufridos—, este sería el más azotado por los piratas del Golfo.

Además, se hace necesario, por su importancia, destacar a varios países con una considerable propiedad de flota principalmente a Grecia o, al menos, los armadores con esa nacionalidad²³⁸ porque probablemente padezcan el problema objeto de estudio más de lo que a primera vista pudiera parecer²³⁹. La razón principal para considerarlo como el país más damnificado por los embates piráticos en el Golfo se debe al porcentaje relacionado con las TPM inscritas (por navieras ubicadas en Grecia) en los registros de los pabellones con más ataques, controlando la mitad de la flota (50,25%) de la bandera de Malta y, algo menos, de la de Chipre (45,38%); el registro abierto de Liberia es de propiedad de navieros griegos en un 25,01% y el de Isla de Man en un porcentaje parecido (23,36%); bajo el pabellón de Bahamas inscribieron el 20,96% de las TPM que componen ésta flota y, por último, de la flota panameña (la mayor del mundo y segunda más afectada por la piratería en el golfo) controlan un 6%. Resumiendo es el país con la mayor flota controlada del mundo con un total de 279,4 millones de TPM (ver *figura 5.18*), de las cuales el 25,2% enarbola la bandera nacional y el 74,8% restante pabellones extranjeros, distribuyéndose en 4.017 buques²⁴⁰. Además la flota bajo

²³⁵ No en vano Europa fue el destino del 45% de las exportaciones nigerianas (el 9% tuvo como destino España) y la mayor región importadora del crudo nigeriano. U.S. EIA, “Figure 3. Nigeria’s crude oil and condensate exports, by destination, 2014”, 2015, cit., p. 9.

²³⁶ De ellos 16 están relacionados con el sector petrolero, véase *figura 5.15*.

²³⁷ De los cuales 3 fueron contra químicos y uno contra un buque tanque de productos derivados del petróleo (se trata del episodio del *Mattheos I*), véase *figura 5.15*.

²³⁸ El **país de propiedad** (*country of ownership*) indica el país en que radica el interés de control (es decir, la empresa matriz) de la flota. En algunos casos, determinarlo ha sido una cuestión de apreciación. Por ejemplo, se considera que Grecia es el país de propiedad de los buques de un nacional griego cuya empresa tiene oficinas de representación en Nueva York, London y El Pireo, aunque el propietario esté domiciliado en los Estados Unidos. UNCTAD 2013, *op. cit.*, p. 43. El concepto ‘país de propiedad’ también se conocerá como el país ‘**ubicación de la propiedad efectiva**’ (*foreign and international flag*) que indica el país o la economía en que está ubicada la empresa que tiene la principal responsabilidad comercial por el buque. UNCTAD 2014, *op. cit.*, p. 37.

²³⁹ Es el decimoquinto con más ataques, 5 (de los cuales 4 fueron a petroleros) los mismos que el Reino Unido (ver *figuras 5.14-5.15*).

²⁴⁰ Ver UNCTAD, *Statistics Database* [en línea] [actualizado a enero 2015]. Porcentajes referidos a TPM en buques de 1000 TB o más, correspondientes a buques de armadores griegos, repartidos de la siguiente manera:

pabellón griego²⁴¹ es mayoritariamente nacional pues los propietarios del país controlan el 89,66% del total²⁴².

Otro país a tener en cuenta es el Reino Unido pues, a pesar de sufrir apenas 5 ataques a buques que enarbolan su pabellón, se sitúa el noveno con la mayor flota bajo control (ver *figura 3.33*) si bien es cierto solo el 15,7 % (*country of ownership*) de ésta tiene la bandera del país.²⁴³ Pero cabe tener presente los ataques a buques bajo banderas de territorios (de ultramar del Reino Unido) como Bahamas (20)²⁴⁴ y Gibraltar (7), y dependencias (del Reino Unido) como la Isla de Man (6) –el 28,4% de los buques bajo esta bandera son controladas por el mismo (incluyéndose navieras con la principal responsabilidad por el buque ubicadas en la isla)–. Pues además existe un factor añadido que expone a este país a los piratas más que otras naciones, aparte de la explotación petrolera en Nigeria está presente la relación comercial histórica con su antigua colonia que se extiende hasta la actualidad.

También Noruega merece una breve mención aparte. Aunque se erige como la décima bandera en número de ataques sufridos (10) en la región de ocupa la misma posición como país con flota controlada (46,3 millones de TPM)²⁴⁵, la predisposición para ser más damnificado por la piratería del Golfo podría relacionarse con el interés del país en el sector de la industria petrolera²⁴⁶ y, por tanto, los buques destinados para tal producción y transporte se verían más expuestos; no en vano “*la mitad del tonelaje controlado por Noruega, 23,5 millones de TPM,*

796 bajo pabellón nacional y 3221 en registros extranjeros o internacionales (en este caso el porcentaje sería de 19,82% y 81,18% respectivamente).

²⁴¹ Los tipos de buques (con 100 TB) bajo pabellón griego se distribuyen así: 47,4 millones de TMP de petroleros (lo que equivale al 9,7% de la flota mundial de petroleros), 27,3 millones de TPM de graneleros, 228,4 mil TPM de cargueros, 1,8 millones de TPM de portacontenedores y 2 millones de TPM de buques de otro tipo (ver *figura 5.17*).

²⁴² UNCTAD, *Statistics Database* [en línea], cit.

²⁴³ Esta bandera incluye Reino Unido y norte de Irlanda, excluyendo las islas del Canal de la Mancha e Isla de Man. Son 7,6 millones de TPM de propietarios británicos (propiedad de armadores del Reino Unido e Isla de Man) resistradas con la bandera nacional. El total de la flota controlada por el país es de 48,4 millones de TPM. Si se emplease el criterio de la flota controlada por sus nacionales con arreglo al número de buques el porcentaje casi se duplica, asciendo a 29,6%, correspondiente a 363 buques con pabellón del Reino Unido entre 1227. Además las TPM propiedad de estos armadores que están inscritas en la bandera del país (unos 17 millones de TPM) suponen menos de la mitad del total, concretamente el 44,84%. Ver UNCTAD, *Statistics Database* [en línea], cit.

²⁴⁴ El 8,5% de los buques bajo esta bandera son controladas por el reino (incluyéndose navieras con la principal responsabilidad por el buque ubicadas en la isla). Ver UNCTAD, *Statistics Database* [en línea], cit.

²⁴⁵ Pero en número de buques (1857) ascendería al séptimo lugar mundial (ver *figura 5.18*).

²⁴⁶ A nivel mundial, Noruega es el decimocuarto productor de petróleo (primero de Europa) y el séptimo de gas natural. OPEC, “Tabla 3.7. World crude oil production by country” y “Tabla 3.9: World marketed production of natural gas by country”, en *Annual Statistical Bulletin*, 2014 [datos de 2013], cit., pp. 29, 32-33. Para contemplar como se distribuyen los diferentes tipos de buques bajo la bandera noruega (en este caso buques de 100 TRB o más) véase la *figura 5.17*.

comprende petroleros”²⁴⁷. Por otro lado, en la bandera noruega están inscritas 17,7 millones de TPM²⁴⁸ de las cuales 14,7 pertenecen a navieras del país (*country of ownership*) por tanto la flota es nacional en un 83,18%²⁴⁹, siendo más probable que los buques atacados pertenezcan a armadores locales. Además, seis de los buques atacados procedían del citado sector (ver *figura 5.15*).

Finalizando con los pabellones atacados en el golfo de Guinea, aunque en este caso no llega a cuatro ataques y, por consiguiente, no aparece en la lista de las banderas más atacadas (ver *figura 5.14*), cabe destacar por su importancia a la bandera alemana (3) porque es el cuarto país del mundo con flota controlada, tanto en TPM como en número de buques (ver *figura 5.18*), y de ella el 31,3% de los buques se encuentra bajo el pabellón liberiano²⁵⁰. Al mismo tiempo es responsable, sobre todo, del 35,6% de los buques matriculados en el registro abierto de Liberia (como se puede comprobar es el que más sufre con la piratería del golfo) y en un 9,3% del registro de las Islas Marshall (tercero con más ataques contra buques bajo su pabellón). Además “*el pabellón de Antigua y Barbuda es utilizado mayoritariamente por navieros alemanes*”, siendo el séptimo en número de ataques recibidos en el Golfo, con 13²⁵¹. Las navieras ubicadas en Alemania también participan en un 17,8% de los buques bajo bandera chipriota y en un 6,2% de la bandera británica (aparte del 11,9% de la Isla de Man). Por lo tanto, todos los datos llevan a considerar a la economía alemana más afectada de lo que se puede interpretar en un primer momento por los escasos ataques contra su bandera que por otra parte es nacional en un 95,9%²⁵².

Por todo lo expuesto, se puede concluir que las grandes flotas también son las que más sufren los embates piratas en el golfo de Guinea, de forma similar a lo acaecido a nivel mundial. La particularidad que reflejan los resultados se encuentra en la variación de la posición que ocupan las flotas acerca del número de incidentes sufridos en el GoG respecto al lugar que les corresponde cuando los ataques son recibidos por todo el mundo (ver *figura 5.18*). Uno de los factores que propicia la alteración (por lo menos en cuanto a las 8 primeras flotas) podría relacionarse con la predilección del pirata del Golfo (ver *figuras 5.14 y 5.17*). Por ejemplo,

²⁴⁷ UNCTAD 2009, cit., p. 44.

²⁴⁸ Aunque “la mayoría en el registro internacional noruego *Norwegian International Ship Register (NIS)*” (UNCTAD, 2009. P.44).

²⁴⁹ Porcentajes extraídos de buques de 1000 TB o más. Ver UNCTAD *Statistics Database* [en línea], cit.

²⁵⁰ En TPM ascendería al 46,4%.

²⁵¹ UNCTAD 2013, *op. cit.*, p. 58. Del original: “*The flag of Antigua and Barbuda is mostly used by owners from Germany*”.

²⁵² Porcentajes referentes a número de buques extraídos de las estadísticas de la UNCTAD, a 1 de January 2015. UNCTAD, *Statistics Database* [en línea], cit.

Liberia es el caso más representativo pues de resultar la segunda bandera más atacada a nivel mundial pasa a ser la primera en el Golfo (el 34% de las TPM de su flota corresponden a petroleros)²⁵³. Otro caso es el de las Islas Marshall (37,4% de las TPM de su flota son petroleros)²⁵⁴ que pasaría de cuarta bandera más atacada a nivel mundial a la tercera en el Golfo. También Malta (con el 31,8% de las TPM de su flota corresponden a petroleros)²⁵⁵ ascendería de sexta mundial a cuarta en la región a estudio. Por último Bahamas (45,6% de las TPM de su flota corresponden a petroleros)²⁵⁶ ganaría también dos posiciones (de octava mundial a sexta).

No tan frecuentes, pero no por ello menos importantes, resultan los ataques contra objetivos terrestres. Siguiendo a Dunn: “*aunque los ataques suelen centrarse en los buques, en Nigeria también han tenido lugar ataques de piratas desde la mar contra ciudades o poblados costeros*”²⁵⁷. También en otros países se han gestado incursiones, entre las más espectaculares se encuentra el asalto acaecido el 7 de diciembre de 2009 al palacio presidencial en Malabo, capital ecuatoguineana (isla de Santa Isabel), cuando una veintena de hombres fuertemente armados se enfrentaron al ejército el cual consiguió repelerlos después de toda la madrugada de intensos combates que derivaron en un número indeterminado de muertos e impactos de bala en diversas construcciones de la ciudad²⁵⁸. Continuando con la antigua colonia española, en la principal avenida de Bata dos bancos fueron desvalijados.

En Camerún, la ciudad turística de Limbé sufrió el ataque a tres bancos en un esquema de acción muy similar al anterior. Cuarenta hombres armados desembarcaron de varias lanchas rápidas, produciéndose varios tiroteos, durante las dos horas que duró el ataque (con el saldo de al menos un muerto), se fueron como habían venido tras apoderarse de una caja fuerte²⁵⁹.

Sin embargo, es importante señalar que los ataques de piratas a localidades costeras, desde el punto de vista conceptual no serían considerados como ataques de piratería o en este caso robos a mano armada contra buques (dada la situación espacial donde se han desarrollado, adscrita a la soberanía del propio estado) porque faltaría uno de los elementos clave que la

²⁵³ Aunque en número de buques los petroleros responden por el 21,83% (ver figura 5.17).

²⁵⁴ En número de buques suponen el 23,99% de la flota (ver figura 5.17).

²⁵⁵ El 15,46% si la flota se distribuyese en unidades de petroleros (ver figura 5.17).

²⁵⁶ 18,44% si se tratase de la cantidad de petroleros dentro de la flota (ver figura 5.17).

²⁵⁷ DUNN, *Oil Pirates of the Niger Delta*, p. 89.

²⁵⁸ Según Salvatierra: “*Los piratas podrían haberse visto tentados por los comentarios populares que hablan de una ‘habitación del tesoro’ en el nuevo palacio presidencial, con joyas y fajos de billetes de 500 euros [...]. Otras versiones más dudosas hablan de una posible venganza del MEND ante el incumplimiento del presidente guineano de una promesa de financiación a la guerrilla*”. SALVATIERRA, *op. cit.*, pp. 37-38.

²⁵⁹ *Ibid.*, p. 38.

propia definición de piratería contempla: el segundo buque o lo que es lo mismo “*un buque contra otro*”.

5.4.1 CONDICIÓN EN LA QUE SE ENCUENTRA EL BUQUE ATACADO

Con la intención de apreciar a primera vista la condición en la que se encuentra el buque que ha sido objeto de ataque en cada año, durante los años de la muestra, se ha elaborado la *figura 5.19*. En ella se puede contemplar que en general los objetivos estáticos en el golfo de Guinea constituyen la primera opción, siendo concretamente los barcos fondeados los más afectados. La predilección por blancos con esta disposición constituye una particularidad de la región frente a otros ‘puntos calientes’ del globo como pueden ser el sudeste asiático, estrecho de Malaca y Singapur, noroeste de la Isla de Sumatra y el Canal Phillip (Indonesia) en las cuales los buques navegando son los principales objetivos de los piratas.²⁶⁰ No obstante, la tendencia de los delincuentes en el Golfo se está acercando a la llevada a cabo por sus homólogos en las zonas citadas debido a su preferencia por aquellos objetivos ubicados en alta mar. Véase que las ‘presas’ navegando están adquiriendo una importancia notoria desde 2012 –tres ataques menos que los buques fondeados o atracados–, siendo esta opción la elegida en 2013 con gran diferencia respecto a las demás.

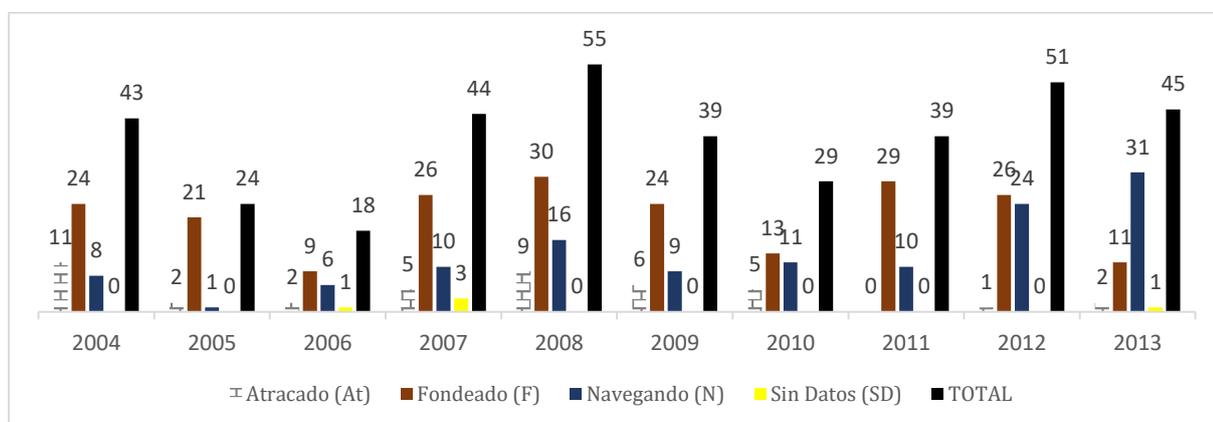


Figura 5.19 Ataques en el golfo de Guinea por la condición en la que se encuentra el buque atacado anualmente durante una década (2004-2013). Fuente. ICC-IMB e IMO. Elaboración propia

Condición en la que se encuentra el buque por ataques cometidos y tentativas

Véanse ahora los dos gráficos siguientes (*figura 5.20*²⁶¹), una referida exclusivamente al GoG y la otra al resto del mundo (excluido el Golfo), donde se muestran por separado ataques

²⁶⁰ Santiago IGLESIAS BANIOLA, “Piracy at Sea. Pirates today and their Modus Operandi”, 2010, *Norwegian Centre for Maritime Medicine*, p. 13.

²⁶¹ Para cifras por países del Golfo véase *Anexo B*.

cometidos y tentativas (aunque conjuntamente de piratería y robo armado en la mar) en una de las tres condiciones en la que se encuentra el buque (atracados, fondeados o en navegación) cuando fueron atacados durante el mismo período anterior.

La pauta adoptada por los piratas en el resto del mundo es la misma, prefieren blancos fijos, aunque cabe señalar cierto matiz diferenciador. El aspecto discordante radica en que los criminales del GoG, englobando ataques cometidos y tentativas bajo una condición determinada, se decantan por buques fondeados y después por aquellos en navegación antes que por los amarrados. La tendencia mundial (con las cifras del Golfo excluidas) es que la primera opción se trate de un buque atracado (856), luego fondeado (168) y en último lugar por encontrarse en navegación (138).

Por tanto, empleando porcentajes (ver *figura 5.21*) basados en ataques cometidos y tentativas conjuntamente, el 11,4 % de los ataques en la región corresponden a buques amarrados en puertos o terminales mientras que el mismo objetivo en la esfera mundial asciende al 73,7%; por tanto, la diferencia resulta significativa. Otro contraste considerable radica en los buques fondeados, pues en el Golfo suponen el 52,3% de los objetivos mientras en el resto del planeta disminuye hasta el 14,5%.

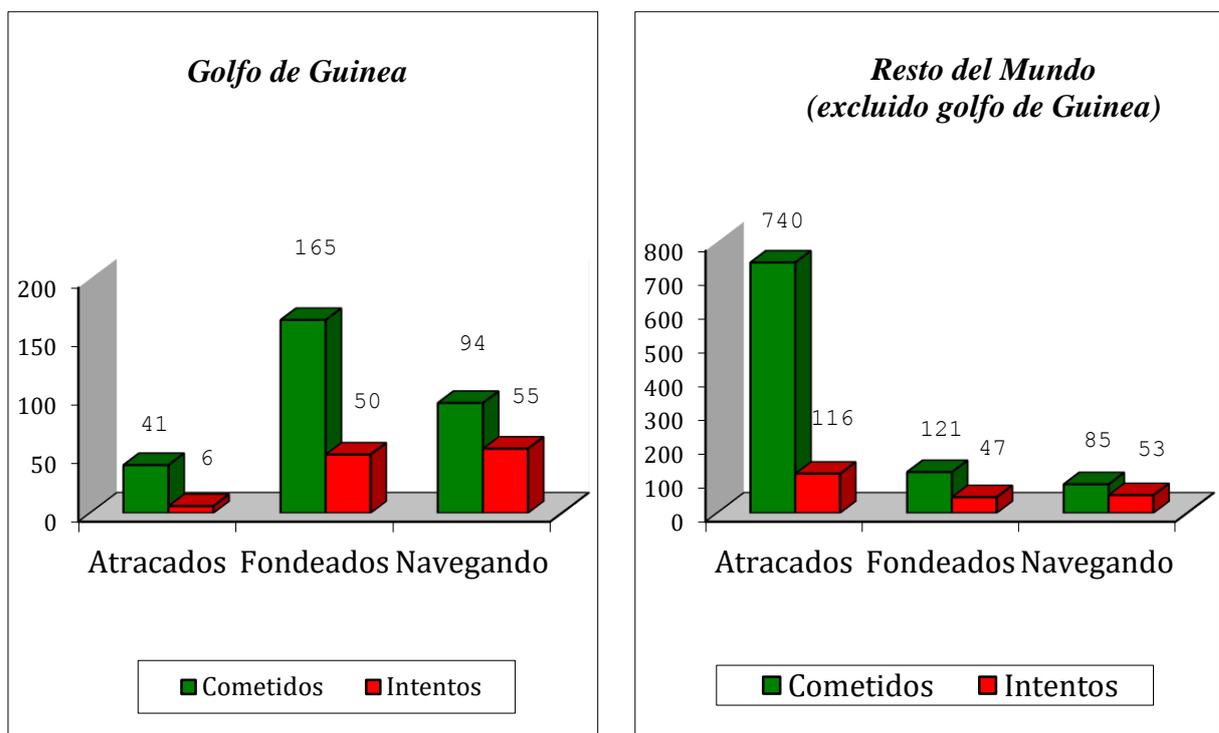


Figura 5.20 Condición en la que se encuentra el buque atacado (cometido o tentativa) en el golfo de Guinea y resto del mundo (excluido el golfo) durante once años (2004-2014). Fuente: ICC-IMB. Elaboración propia

La menor distancia porcentual, comparativamente entre la superficie a estudio (36,3%) frente a todas las demás (11,9%), se encuentra en aquellos buques navegando, siendo del 24,4%.

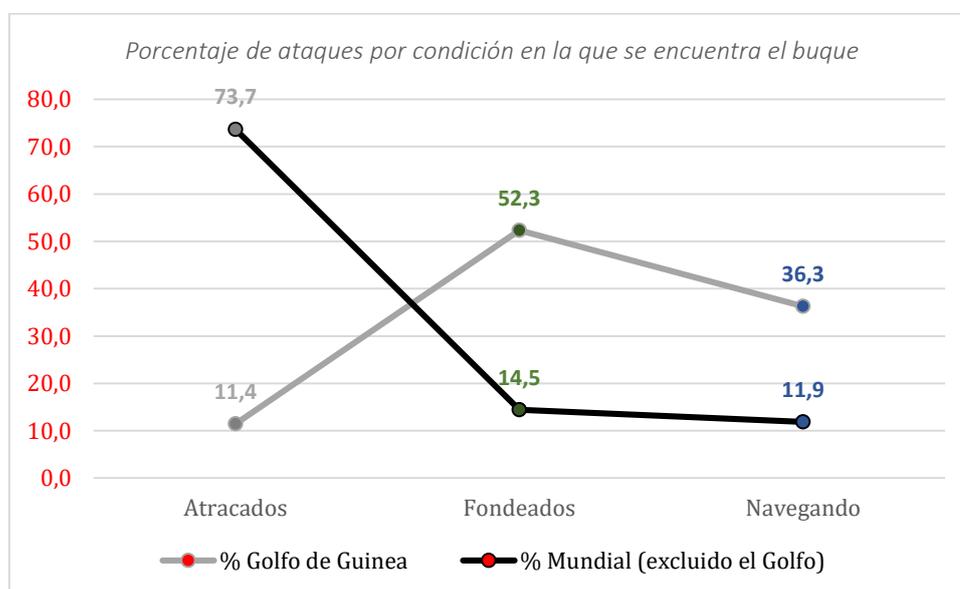


Figura 5.21 Porcentajes de ataques contra buques, en el golfo de Guinea frente al mundo (excluido el propio Golfo), en la diferente condición en que se encuentran durante once años (2004-2014). Fuente: ICC-IMB. Elaboración propia

Analizando ahora el porcentaje que corresponde a cada condición en la que se encuentra el buque que por un lado recibe ataques “cometidos” y por otro “tentativas” y en el conjunto de los, tanto en el GoG como en el resto del mundo (ver figura 5.22), se extrae que las víctimas derivadas de ataques que culminan en éxito son en un 55% de los casos buques fondeados dentro del primer escenario y buques atracados con un 78,2% dentro del segundo. Mientras que los buques navegando acaparan el 49,5% de todos los ataques frustrados del Golfo y aproximadamente suponen un tercio de los cometidos.

A un nivel mundial, la porción resultante de tentativas contra buques navegando conforma la mitad (24,5%) de los obtenidos en el Golfo y ya alcanza un décimo dentro del total de ataques cometidos (9%). Curiosamente, relacionando la parte de tentativas que corresponde a buques fondeados con la propia de aquellos navegando se observa cierta igualdad, aunque superior en esta última condición tanto en el Golfo como en el resto del mundo (en el primer caso solo separados por 4,5 puntos porcentuales y en el segundo por 2,7).

Otro aspecto destacable es el escaso porcentaje de intentos de ataque resultante contra buques atracados, un 5,4% que puede explicarse en parte por la facilidad para alcanzar el éxito

cuando la víctima se encuentra en esta situación y también por la omisión de denuncias sobre ataques que no llegan a producirse²⁶².

	Cometidos		Intentos	
	Golfo de Guinea	Mundo (excluido Golfo)	Golfo de Guinea	Mundo (excluido Golfo)
Atracados	13,7	78,2	5,4	53,7
Fondeados	55	12,8	45,0	21,8
Navegando	31,3	9,0	49,5	24,5
TOTAL	100	100	100	100

Figura 5.22 Porcentaje correspondiente a cada condición en la que se encuentra el buque atacado, separando ataques cometidos y tentativas, en el golfo de Guinea y resto del mundo (excluido el Golfo) durante once años (2004-2014). Fuente: ICC-IMB. Elaboración propia

Por otro lado, el patrón obtenido en la proporción de ataques cometidos frente a tentativas dentro de una misma condición en que se encuentra el buque atacado para todo el mundo (excluido el golfo de Guinea) se repite para el Golfo. Esto puede comprobarse en la siguiente figura:

	Golfo de Guinea			Mundo (excluido Golfo)		
	Atracados	Fondeados	Navegando	Atracados	Fondeados	Navegando
Cometidos	87,2	76,7	63,1	86,4	72	61,6
Intentos	12,8	23,3	36,9	13,6	28	38,4
TOTAL	100	100	100	100	100	100

Figura 5.23 Proporción de ataques cometidos frente a tentativas dentro de una misma condición en que se encuentra el buque atacado, en el golfo de Guinea y el resto del mundo (excluido el Golfo), durante once años (2004-2014). Fuente: ICC-IMB. Elaboración propia

Otra cuestión que también se contempla es la holgura obtenida entre ataques cometidos y tentativas contra buques amarrados y, en menor medida aunque aún distantes entre sí, en aquellos que se encontraban fondeados respecto a buques navegando. Tal diferencia podría indicar una probabilidad muy favorable para que los ladrones/piratas culminasen con éxito un ataque, cuando eligen como blancos a buques en las dos primeras situaciones, si no fuese por la adulteración que ocasiona la omisión de denuncias sobre todo en episodios de robo a mano armada contra buques cuando el ataque no culmina en éxito. Además, los buques fondeados

²⁶² Véanse razones que explican la decisión de las víctimas para no denunciar un ataque en 4.3.2 Ataques excluidos de los informes.

suponen el 68% de las víctimas de robo armado –aquellos que se encuentran atracados y en navegación suponen el 16% cada uno (ver *figura 5.31*)–.

La menor diferencia entre el número de ataques cometidos y tentativas cuando los buques están navegando (véase *figura 5.23*) puede explicarse porque en aguas internacionales (franja marítima en la cual los buques en esta situación son más atacados, suponiendo el 79% –véase *figura 5.25*–), se denuncian más casos, sobre todo, tentativas²⁶³. Por otro lado los buques en navegación son más difíciles de abordar²⁶⁴ y consecuentemente el número de ataques frustrados puede ser mayor.

Las cifras sobre piratería pueden ser más fiables a la hora de interpretar el problema dada la mayor predisposición de la víctima para denunciar el ataque si acaece en alta mar. Además el 55% del total de buques atacados que se encontraban en navegación lo hacían en *IW* (véase *figura 5.25*).

Pero más adelante se tratará más a fondo la relación entre el tipo de delito (robo armado en la mar o piratería) y el estado de la ‘víctima’.

Condición en la que se encuentra el buque atacado por franjas marítimas

Al relacionar la condición en la que se encuentra el buque atacado con las franjas marítimas²⁶⁵ en donde se han originado los ataques (conjuntamente cometidos y tentativas) se obtienen las cantidades correspondientes de robos armados (sumando los acaecidos en *PA* y *TW*) o piratería (exclusivamente ataques desplegados en *IW*) en cada tipo de situación. Como ambos delitos se han distribuido anualmente (ver *figura 5.24*) es posible realizar un seguimiento

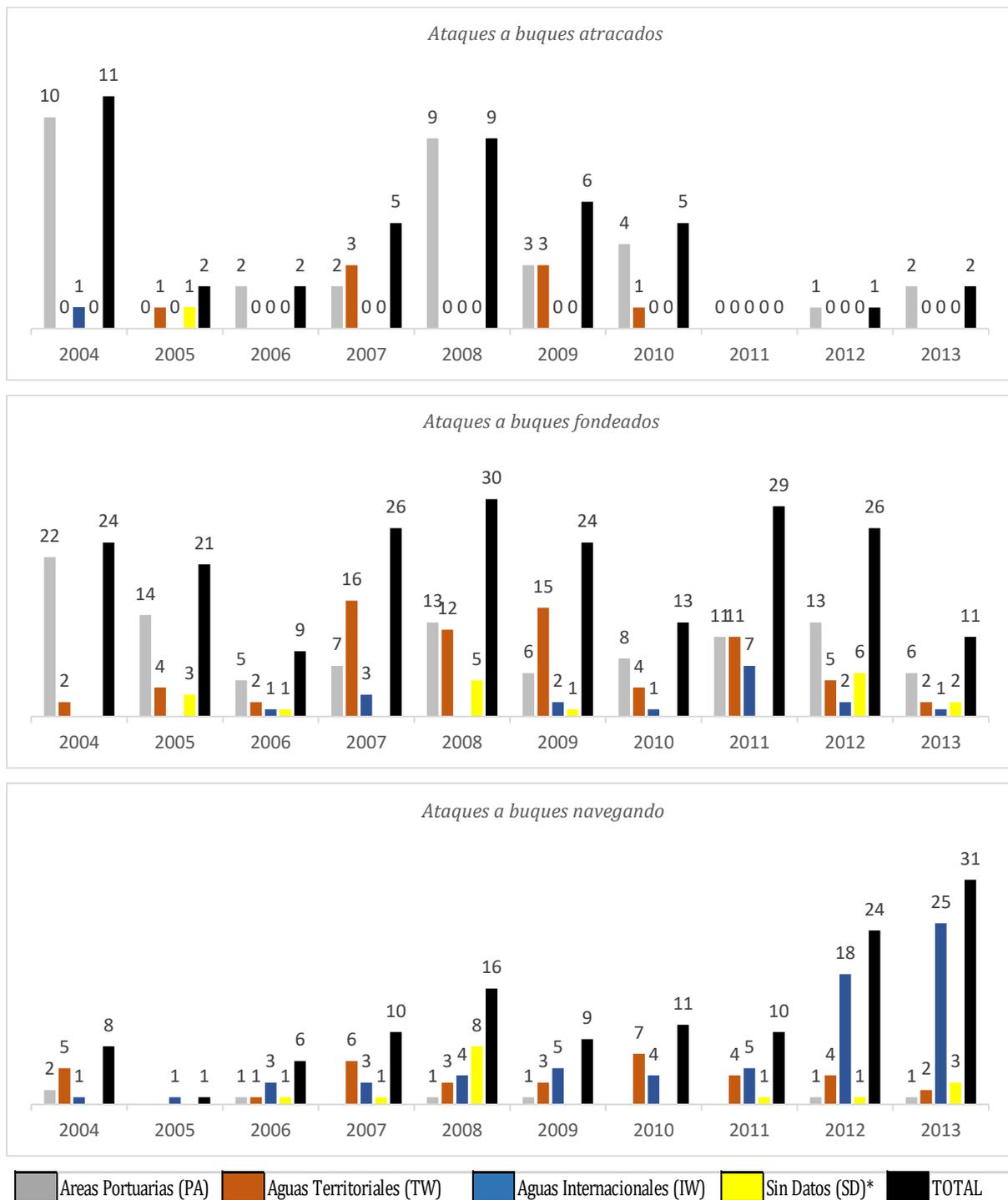
²⁶³ La franja marítima que menos sufre el *under-reporting* es el alta mar. Para ver más sobre el problema de la omisión de denuncias (*under-reporting*) y su explicación véase *epígrafe 4.3.2 Ataques excluidos de los informes*.

Entre algunas causas ya comentadas, también se encuentra la relacionada con los daños derivados del procedimiento ejecutado por los piratas. De esta manera como los buques en navegación son más complicados para abordar, posiblemente mayor será la logística necesaria y la violencia empleada para conseguirlo (por ejemplo, cuanto mayor sean los daños ocasionados por el armamento desplegado mayor la disposición del capitán o armador para informar del ataque aunque éste acabe frustrándose).

²⁶⁴ Ver MURPHY, *op. cit.*, pp. 47-48.

²⁶⁵ De acuerdo con la clasificación de la IMO respecto a los buques registrados por la ICC-IMB. Es decir, los datos en cuanto a la localización (áreas portuarias, aguas territoriales e internacionales) para cada uno de los buques atacados que han sido registrados por el ICC-IMB se extraen de los informes mensuales de la IMO. En caso de que el buque atacado y divulgado por el IMB no aparezca en los informes mensuales de la organización marítima se clasificará dentro del grupo: ‘Sin Datos’ (SD). Debido a que las siglas en español de las diferentes franjas marítimas podrían generar confusión con los límites marítimos, como en el caso de aguas interiores e internacionales (por ejemplo, si se emplease “*AI*”), se optará por siglas que se refieran a los términos anglosajones y que además emplea la IMO en sus informes, es decir: *Port Area (PA)*, *Territorial Waters (TW)* e *International Waters (IW)*

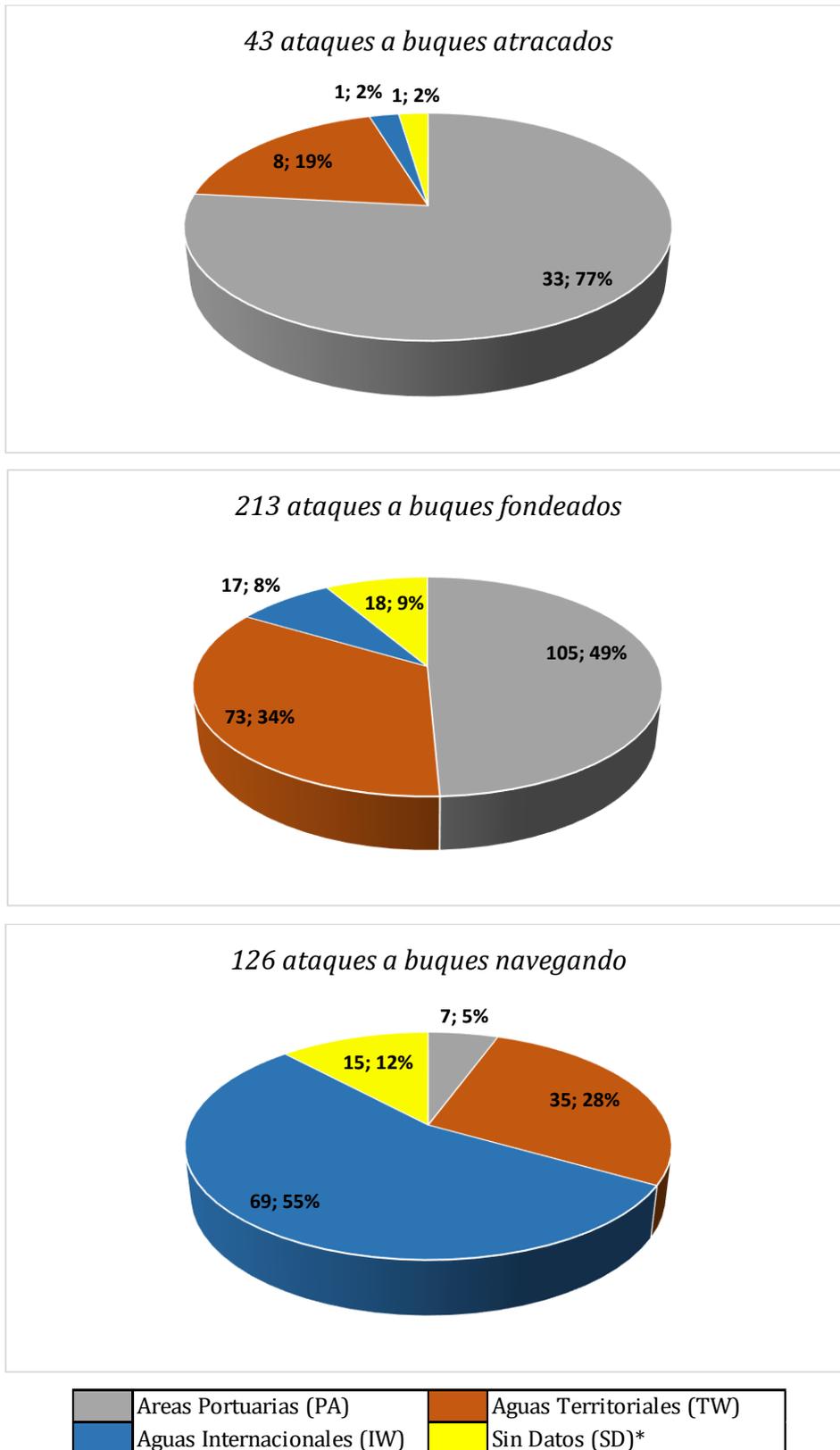
durante todo el período y contemplar cómo han variado con el tiempo respecto a la condición en la que se encuentra el buque atacado.



PA, TW e IW: Buques registrados por la ICC-IMB pero atendiendo a la clasificación dada por la IMO acerca de la localización donde fueron atacados.

* El buque atacado y divulgado por la ICC-IMB no aparece en los informes mensuales de la IMO. Además no se incluyen en ninguno de los cuatro episodios en los que se desconoce la condición en la que se encuentra el buque atacado (se distribuyen de la siguiente manera: 1 en IW en 2006, 2 casos en TW y 1 en IW en 2007, 1 en IW en 2013).

Figura 5.24 Condición en la que se encuentra el buque atacado por franjas marítimas anualmente durante una década (2004-2013). Fuente: ICC-IMB e IMO.



* El buque atacado y divulgado por la ICC-IMB no aparece en los informes mensuales de la IMO. Además no se incluye ninguna condición en la que se encuentra el buque atacado en cuatro episodios porque esta se desconoce (se distribuyen de la siguiente manera: 1 en IW y 2 en TW (2006), y 1 en IW (2007), 1 en IW (2013).

Figura 5.25 Valores y porcentajes totales de los ataques contra buques por la condición en la que se encuentra el buque atacado dentro de diferentes franjas marítimas en el golfo de Guinea durante una década (2004-2013). Fuente: ICC-IMB e IMO.

Por ejemplo, se puede apreciar como los ataques contra buques mientras permanecían amarrados fueron notorios en áreas portuarias al inicio (10 en 2004) y a la mitad (9 en 2008) de la muestra y prácticamente constantes, rondando los dos ataques (incluso sin registro en cuatro años y llegando a cuatro incidentes como máximo en otro) durante el resto del período.

Generalmente, en todas las localizaciones, la actividad contra el buque atracado ha tenido su apogeo en 2004 (11) y 2008 (9), precisamente, todos los incidentes fueron en *PA*, exceptuando uno en *IW* durante el primer año.

Manteniendo los mismos criterios distributivos que en la gráfica anterior, se ha elaborado la *figura 5.25* aunque ahora aglutinando los valores totales de todo el período junto con los porcentajes correspondientes, pudiendo vislumbrar rápidamente cual es la situación predominante del buque atacado dentro de cada franja marítima, obteniéndose que el 70% de los buques atacados mientras navegan se localizan en aguas internacionales.

Resumiendo, todo parece indicar que en el golfo de Guinea la omisión de denuncias afecta primero a la localización y después a la condición en que se encuentra el buque, si bien es cierto que existe un componente importante del segundo dentro del primero, es decir, la condición en la que se encuentra el buque atacado nos puede indicar con cierta probabilidad donde se ha originado, pues resulta comprensible que mientras navega tenga muchas posibilidades de encontrarse en aguas internacionales (escenario del 69% de los episodios en el golfo), después en territoriales (28%) y por último en áreas portuarias (5%), o sea, existe un 69% de probabilidad de que un buque atacado en navegación constituya un acto de piratería, siendo por otra parte más proclive a ser denunciado por parte de la víctima. Entre otras cuestiones se puede explicar porqué los buques atacados en esta condición suelen presentar mayores daños²⁶⁶.

La localización aún es más evidente en buques atracados pues de 100 ataques, 96 (77% en *PA* y 19% en *TW*) se tratarán de robos armados en la mar, también la posibilidad de que este delito se constituya en el más usual entre buques que permanecen fondeados (83% de los cuales 49% en *PA* y 34% en *TW*) y, por tanto, ambas condiciones en las que se encuentra el buque atacado estarán bajo la influencia del *under-reporting*. No solo por la propia “condición” en sí (amarrado o fondeado), que también influye (sobre todo en los atracados²⁶⁷), sino porque se trata de las condiciones más comunes en que se encuentran los buques atacados dentro de la jurisdicción de los países del GoG (ver *figura 5.31*) circunstancia que motiva cierta

²⁶⁶ Cuando los piratas pretenden parar el avance de un buque navegando generalmente recurren a armamento de mayor calibre para disuadir o doblegar a la tripulación.

²⁶⁷ Engloba más a la piratería oportunista, generalmente, menos violenta y por tanto no tan dañina (exceptuando cuando se producen secuestros de tripulantes). Se tiende a sopesar si la denuncia del incidente realmente compensa.

desconfianza en el capitán o la naviera para hacer público el delito, con un plus si cabe cuando se trata de intento de ataque²⁶⁸.

Aparte de lo expuesto en este punto acerca del estatus de los buques cabe ampliar información acerca de la manera en que han sido atacados. Tal cuestión se abordará a continuación.

5.5 TIPOS DE *MODUS OPERANDI*

En el arquetipo del pirata del golfo de Guinea y sus características, tratados anteriormente, ya se vislumbraban diferencias con sus homólogos de la otra cara continental. Asimismo, el *modus operandi* de los piratas en la costa occidental africana se muestra diferente al seguido en el litoral oriental, no obstante, Nigeria y Somalia como máximos representantes del problema en cada zona comparten algunas causas comunes²⁶⁹ sobre la gestación del delito, por ejemplo: la pesca ilegal, contaminación del medio ambiente (que en Nigeria alcanza el grado de desastre medioambiental), pobreza²⁷⁰, etcétera. A pesar de ello, el entorno geográfico, tráfico marítimo, conflictos políticos y socio-económicos de cada país muestran formas distintas en la ejecución de los ataques²⁷¹.

Todos los procedimientos empleados por los piratas/ladrones podrían catalogarse básicamente bajo dos grandes bloques, los que surgen cuando la ocasión se presenta frente aquellos planificados, por tanto: **piratería oportunista frente a organizada.**

La piratería es una “*depredación organizada*”²⁷². Una y otra vez, los criminales e insurgentes del Delta han demostrado su competencia para la organización de ataques –que

²⁶⁸ Sobre este asunto véase el epígrafe 4.3.2 *Ataques excluidos de los informes*.

²⁶⁹ Respecto a una comparación de la piratería entre las dos fachadas continentales africanas, véanse, entre otros, Theo NEETHLING, “Piracy around Africa’s West and East Coasts: A Comparative Political Perspective”, *South African Journal of Military Studies*, 2010, **38**(2), 89-108. Disponible [en PDF] en: <http://www.ajol.info> (último acceso 20 de noviembre de 2012). Francois VREÏ, “Bad order at sea: From the Gulf of Aden to the Gulf of Guinea”, *African Security Review*, 2009, **18**(3), Institute for Security Studies, 17-30. Disponible en: <http://s3.amazonaws.com> (último acceso 20 de noviembre de 2012). Nikolaos BIZIOURAS, “Piracy, State Capacity and Root Causes: Lessons from the Somali Experience and Policy Choice in the Gulf of Guinea”, *African Security Review*, 2013, **22**(3), 1-12, ISSN 1024-6029. DOI: <http://dx.doi.org/10.1080/10246029.2013.790318> (último acceso 13 de diciembre de 2013).

²⁷⁰ Aunque para algunos autores, en estos dos países la pobreza por sí sola no genera actos de piratería o robo a mano armada contra buques en la mar. MONTCLOS, “A Pirataria Marítima na Nigéria”, pp. 78-79. Del original: “(...) tal como na Nigéria, a pirataria na Somália não se espalha ao longo da costa, concentrando-se em regiões que não são as mais pobres do país”. También, en ambos países, algunos piratas sostienen que recurren al crimen para reaccionar contra la pesca ilegal de buques extranjeros, véase *idem*, “Maritime Piracy in Nigeria”, p. 535.

²⁷¹ Espe ABUÍN, “El Índico o Guinea, no es lo mismo” [Redacción], *La Voz de Galicia* [en línea], A Coruña 26 de septiembre de 2011. Disponible en: <http://www.lavozdeg Galicia.es> (último acceso 10 de enero de 2013).

²⁷² MURPHY, “Petro-piracy”, p. 80. Del original “*Piracy is a organized predation*”. En esta línea, continuando con el mismo autor: “*Piracy is a organised crime*”. *Idem*, “Contemporary Piracy and Maritime Terrorism”, p. 9.

parecen estar bien planificados, ejecutados con destreza y de manera brutal–, así como, para llevarlos a cabo y salir impunes, a veces, por mérito propio y en otras ocasiones con ayuda²⁷³, por ejemplo, de personas con información privilegiada. De esta manera, “*ataques a quimiqueros y buques que transportan productos refinados del petróleo están bien organizados*”²⁷⁴.

Aunque, de manera similar a otros delitos, también existen acciones más relacionadas con el oportunismo que con cualquier actividad criminal planificada. En ambos casos el delincuente sigue diversos procedimientos para cada una de estas dos modalidades. Por consiguiente, los delitos podrían reunirse en dos grandes bloques principales: los llevados a cabo por piratas oportunistas y aquellos que se ejecutan de manera organizada (ambos se pueden encontrar en el Delta del Níger y frente a su costa pero, en general, en el golfo de Guinea); asimismo, no son excluyentes entre sí, es decir, pueden perfectamente coexistir durante un ataque²⁷⁵.

Entre las modalidades de ataques a buques que distingue la IMO se encuentran aquellos de carácter más oportunista que, generalmente, acaecen en puertos y fondeaderos próximos a la costa. Se trata de “*robos a mano armada de baja intensidad*” (LLAR)²⁷⁶ que acaecen generalmente por la noche de manera sigilosa y rápida evitando un enfrentamiento con la tripulación. En un nivel de violencia mayor se encuentran los “*asaltos y robos armados de intensidad media*” (MLAAR)²⁷⁷ donde los piratas acostumbran abordar por sorpresa, apoderándose rápidamente del buque y obligando a las víctimas a entregar dinero y objetos de valor²⁷⁸.

A nivel mundial, Murphy identifica seis estilos diferentes en el procedimiento empleado por los dos grupos básicos de piratas para llevar a cabo sus actividades marítimas delictivas²⁷⁹. Pues bien, de todos los *modus operandi*, cinco tienen presencia en la región a estudio y se detallan brevemente a continuación:

²⁷³ BRS, “Niger Delta”, cit., p. 8.

²⁷⁴ ANYIMADU, art. cit., p. 4.

²⁷⁵ DUNN, *op. cit.*, pp. 24, 90.

²⁷⁶ De aquí en adelante se empleará este acrónimo anglosajón que proviene de *Low-Level Armed Robbery* (un acrónimo equivalente en español, aunque abarcaría también otros robos armados con más grado de violencia, podría ser **AMACN** [Asaltos a Mano Armada contra Navíos]).

²⁷⁷ De aquí en adelante se empleará este acrónimo anglosajón que proviene de *Medium-Level Armed Assault and Robbery (MLAAR)*. Además de este tipo de robo armado junto con el LLAR, la IMO distingue otro procedimiento pirático basado en el secuestro del buque (ver pp. 219-220), supuesto que raramente deja de denunciarse dada la envergadura del ataque.

²⁷⁸ En esta línea, véanse, entre otros, VIJAY SAKHUJA, “Sea Piracy in South Asia”, en LEHR (ed.), *op. cit.*, 23-36, p. 24 y MURPHY, *Small Boats, Weak States, Dirty Money*, p. 129.

²⁷⁹ MURPHY, “Petro-piracy”, p. 79.

1. El procedimiento elegido por piratas para operar **en aguas interiores** es realizado mediante pequeñas bandas que perpetran pequeños robos en puerto (por ejemplo Lagos) y raras veces recurren a la violencia.
2. Dentro del conjunto de barcos que enarbolan pabellón nigeriano y que pueden sufrir violencia, los pesqueros se presentan como blanco frecuente y a menudo persistente.
3. Es común, tanto en Nigeria como en otras zonas del Golfo de Guinea, el asalto a **instalaciones costeras y rutas de cabotaje**. En este caso, los delincuentes pueden amenazar con ser violentos y llegar a cumplirlo, sus principales objetivos atienden a efectos personales de la tripulación que pudiesen tener cierto valor o directamente despojan al barco de parte de su equipamiento. También en algunas localizaciones puede presentarse el secuestro con petición de rescate (*kindnap-and-ransom: k&R*).
4. **Buques de mayor porte** son objetivo de robo, así como su carga, tanto en Nigeria como en otras zonas del Golfo; el secuestro es selectivo y los delincuentes que emprenden tal empresa están altamente organizados.
5. **Ataques costeros** son poco frecuentes en la actualidad, aunque hayan sido históricamente comunes.

Pero, siendo más conciso, Whiteneck divide la práctica de la piratería o robo practicados en el Golfo en dos estilos diferenciados. Por una parte, los millares de pequeñas embarcaciones pertenecientes a armadores con poco presupuesto (para invertir en su propia defensa) y de escasa velocidad (para superar en maniobra a los esquifes) que están limitados a surcar las aguas del Golfo de Guinea entre puertos de la región porque carecen de autonomía para operar en alta mar, posibilitan las tácticas de los delincuentes basadas en el **robo ‘expres’** (*smash and grab*), caracterizándose estos por la intimidación mediante arma blanca o a punta de pistola y posterior fuga. De esta manera, los objetos personales de valor (aparatos electrónicos, joyas, relojes, etc..) y el dinero de los tripulantes (en muchos casos pagado en efectivo) serán sustraídos mediante este tipo de “*robo relámpago*”. Por otro lado, los piratas son conscientes del flujo de mano de obra que aporta el negocio del crudo, así el tráfico mercante de la región, concretamente, el relacionado con la producción petrolífera (además de plataformas petrolíferas, refinerías e instalaciones portuarias) posibilita los **secuestros de tripulantes y trabajadores** con intención de rescate (como se ha indicado anteriormente sin la toma o retención de los buques), siendo

objetivos prioritarios porque sus empleadores tienen dinero para pagar el rescate y el interés de los medios de comunicación se usa para presionar por el pago y la liberación²⁸⁰.

El oportunista acostumbra a desempeñar algún cargo en los muelles locales, pueden ser pescadores o guardias de seguridad empleados de manera discontinua que cuando trabajan, reciben con frecuencia un bajo suplemento por ejercer la piratería o por ayudar a piratas. Esta forma de actuar no se relaciona tanto a un estilo de vida en sí mismo como a un determinado momento en el cual el pirata acredita salirse con la suya cuando la oportunidad se le presenta²⁸¹. Puede emprender sus actividades delictivas de forma individual pero es más frecuente que lo haga en pequeños grupos; no son piratas profesionales e intentarán evitar una confrontación siempre que sea posible²⁸². Por consiguiente, los ladrones carecen de valentía o determinación y frecuentemente se baten en retirada a la mínima señal de oposición, roban todo lo que pueden llevarse con rapidez, buscando contenedores trincados en cubierta o escotillas abiertas y pueden portar tenazas capaces de abrir candados normales²⁸³.

Este tipo de piratería es la más común²⁸⁴, frecuentemente el delincuente pretende acceder a bordo, tanto desde tierra como desde la mar, escalando el francobordo mediante las amarras o los utensilios mencionados anteriormente; también la cadena del ancla suele ser otra opción²⁸⁵,

²⁸⁰ Ver WHITENECK, *op. cit.*, pp. 32-33.

²⁸¹ Ver DUNN, *op. cit.*, pp. 24-25.

²⁸² *Ibid.*, p. 90.

²⁸³ VILLAR, *op. cit.*, p. 12. Un episodio que escenifica lo comentado acaeció el 27 de mayo de 2008 en un buque de productos derivados fondeado frente a Lagos. Cuatro ladrones descargaban carga de uno de los tanques en su bote por medio de una manguera. Cuando los delincuentes fueron descubiertos amenazaron a la tripulación del **Leone** con cuchillo en mano que ante la amenaza retrocedieron a la acomodación. Pero los tripulantes regresaron con tuberías, palos, etc. Los ladrones al ver a la dotación ‘armada’ saltaron por la borda. Ver ICC-IMB, *Piracy Report 2008*, p. 66. En algún episodio los piratas han usado una almádena para entrar en almacenes y camarotes. Así se narra en el ataque a plena luz del día 6 de febrero de 2013 contra el quimiquero **Cher** cuando navegaba en aguas internacionales a 75 millas náuticas al oeste-suroeste de Brass. Ver *ibid.*, pp. 25, 59-60.

²⁸⁴ Siguiendo a Murphy: “*piracy at the lowest level and piracy at the highest; between what can be described as “common piracy” and “organised piracy”, between attacks on local fishermen and local boats and attacks on international traffic*”. MURPHY, *Small Boats...*, p. 127. En esta línea, Villar: “*The pattern in which this type of piracy develops is broadly similar everywhere*”. VILLAR, *op. cit.*, p. 11.

²⁸⁵ DUNN, *op. cit.*, p. 25. Valga de ejemplo 3 episodios acaecidos en Abiyán donde los ladrones marinos optaron por esta vía (cadena del ancla). Uno data del 19 de mayo de 2005 en el fondeadero de Abiyán contra el buque de carga general **Hyderabad**. Ellos dominaron y ataron al marinero de guardia, llevándose sus efectos personales y su transceptor de VHF portátil, pero logró liberarse e hizo sonar alarma. En ese momento los delincuentes saltaron por la borda y escaparon. Ver ICC-IMB, *Report Piracy Report 2005*, p. 55. Otro caso, en el mismo año (16 de septiembre) aunque ahora en el fondeadero exterior, lo constituye el abordaje del **Overseas Limar** por 3 ladrones armados con cuchillos y una barra de acero. El oficial de cubierta accionó la alarma. La tripulación se reunió y cerraron firmemente las puertas de acceso. De esta manera los ladrones escaparon con las manos vacías. El Capitán levó el ancla del quimiquero y procedió hacia al sur para permanecer a la deriva. Ver *ibid.*, p. 56. Por último, el 12 de January 2002, 5 ladrones treparon por la cadena del ancla del buque cisterna **Wilana**, asaltando y atando al vigilante de cubierta. Tras robar los objetos personales de éste y dos estachas se

así el ladrón consigue alcanzar el castillo de proa trepando por ella y en el tramo final atravesar la bocina del escobén²⁸⁶. Aunque, en ocasiones mientras los buques están atracados, el delincuente no necesita preocuparse con la manera en que abordará su presa porque ya se encuentra a bordo formando parte de la colla, robando en áreas de la carga y la acomodación²⁸⁷.

Las sustracciones, generalmente, tienen como propósito la “caja” del capitán. Los ladrones se han ido familiarizando rápidamente con el hecho de que la caja fuerte del buque se guarda en el camarote del capitán (y que su llave normalmente se esconde en un cajón del escritorio o la estantería) y casi nunca empernada, motivo por el cual la llevan consigo si no logran abrirla con prontitud. Inevitablemente dicha cabina debe ser un objetivo principal, y de este modo el propio Capitán se encontraría más expuesto por esta razón²⁸⁸. Asimismo, efectos personales y objetos de valor de la tripulación y del buque figuran entre los elementos sustraídos. En cuanto a los robos más comunes cabe destacar aquellos que constituyen las provisiones o pertrechos del buque²⁸⁹. Una de las razones se debe al procedimiento que los ladrones emplean en el tipo

dieron a la fuga Ver IMO, MSC.4/Circ.13, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during January 2002*, London, 31 January 2002, an. 1, p. 3.

²⁸⁶ De acuerdo con Villar: “*A few young men will climb on board through the hawsepipe or up a grapnel and rope*”. VILLAR, *op. cit.*, p. 11. Un episodio en que mencionan específicamente el abordaje a través del escobén se registró el 27 de julio de 2004, nuevamente en el fondeadero de Abiyán. Únicamente un individuo atacó al marinerero de guardia (*Duty A/B*) del buque tanque *Stena Victory* llevándose su radio portátil e incluso sus pantalones. No sufrió daños físicos aunque quedó conmocionado por la experiencia vivida. Ver ICC-IMB, *Piracy Report 2004*, *op. cit.*, p. 58.

²⁸⁷ VILLAR, *op. cit.*, p. 11. Del original: “*At first there may be extensive thieving from cargo and accommodation areas while ships are alongside and gangs of labourers are on board*”. Con este procedimiento se produjo, entre otros, el episodio del *Clipper Ipanema*. Véanse, entre otros, ICC-IMB, *Piracy Report 2004*, p. 57 e IMO, MSC.4/Circ.54, *cit.*, an. 1, p. 3.

²⁸⁸ Ver VILLAR, *op. cit.*, p. 12. Sobre este asunto, véanse episodios donde el “botín” fue la caja del buque: cerca de Lagos buque de productos petrolíferos *Allegra*, en el río Eskravos frigorífico *Frio Atlantic*, *Ark Charly* (2011). Si se tiene en cuenta el dinero en efectivo del buque: *Awero* (2004), *Christian D*, *Karin B* (2005), *Spar Gemini* (2008), *Glory 2*, *Ark Charly*, *Freja Nordica*, *Sea King*, *Paterna*, *SP Atlanta*, *Silvaplana*, *Emocean*, *BT Baltic Mariner*, *Desert Voyager*, *Lamnaco Falcon* (2011), *Name Withheld*, *Wappen Von Hainburg* (2012), *City of Xiamen*, *Adour* (2013), *Marine 711*, *SP Boston* (2014). También el dinero de los tripulantes es otro recurso: *Awero* (2004), *Unique Sunshine*, *Glory 2*, *Freja Nordica*, *Ark Charly* (2011), *Walwis 7*, *City of Xiamen*, *Adour* (2013), *Boston* y embarcación de pasajeros cuyo nombre no se revela (2014). Véanse, entre otros, ICC-IMB, *Piracy Report 2004-2014*, *cit.*, *passim*.

²⁸⁹ Los buques en que se han robado pertrechos o provisiones (es decir, que aparecen las palabras “*ship’s stores*”) son los siguientes: *Zadar*, *Clipper Ipanema*, *Lucasta*, *Bela*, *Mount Robson*, *Zhong Hua 6* y *Dilesi* (en 2004), *Skawhegan*, *Karin B*, *Happy Rover*, *Gold Carrier*, *Tzini*, *Global Union*, *Octavia*, *Nana*, *Eco Dani*, *Lieutenant Arun Khetarpal PVC*, *Tower Bridge*, y *Odin Pacific* (2005), *Bonita*, *IVS Kenso*, *Emperor*, *Africa* y *NS Silver K* (2006), *Trom Estrid*, *Watford*, *Rio Bravo*, *Pioneer Sea*, *EW Hastings*, *Silvia*, *Baltic Force*, *Gas Amazon*, *Ravnanger*, *Allstar*, *Unique Sunshine*, *Champion Polar*, *Paris* y *Tag Payal* (2007), *Go Friendship*, *Happy River*, *Sumy*, un buque de productos petrolíferos cuyo nombre no se ha revelado, *Claes Maersk*, *Freja Spring*, *Hellespont Chivalry*, *Zallaq*, *Maersk Needham*, *CMA CGM Comoe*, *Berta*, *Calypso III*, *Aquamarine I*, *Freja Breeze*, *Northern Joy*, *Seychelles Pride*, *Afrodite* (2008), *MOL Splendor*, *Histria Tiger*, *Aristeas P*, *Pearl River*, *Abram Schulte*,

de robo oportunista porque generalmente no consiguen acceder a la acomodación y, por tanto, en muchos de los casos no consiguen ni la caja del buque, ni objetos de valor de éste o de la tripulación, así como el dinero de los miembros que la componen. Además escapan cuando son descubiertos llevándose los pertrechos que se han encontrado por cubierta en los pañoles cercanos a las zonas por donde han abordado (pañol del castillo o de la toldilla). En cuanto a los almacenes preferidos se destacan el de cabos y el de pinturas. También pueden robar estachas²⁹⁰ (que, por los numerosos casos en que su uso se menciona, podrían ser empleadas en otros abordajes²⁹¹) y cables eléctricos de contenedores refrigerados²⁹², en definitiva, todo aquello fácilmente transportable que se encuentren por la cubierta de cualquier tipo de barco. Antes de darse a la fuga en algunos casos dañan el equipo de comunicaciones del buque abordado²⁹³.

Aunque sean robos de menor importancia no evita que el riesgo ocasionado sea grande, por ejemplo, existen casos en los cuales las collas de tierra han llegado a cortar las propias amarras que mantienen al buque atracado al muelle (especialmente cuando son de fibra sintética). Consecuentemente es muy relativo calificar el incidente como pequeño hurto dado el peligro que puede presentarse con corrientes de 5 a 6 nudos²⁹⁴.

*Erria Anne, Connorth, Nikolis (2009), SCF Tomsk, Sound Proodos, RHL Aqua, F Spirit, IS Trinity y Alpine Marie (2010), Highland Endurance y Lamnalco Falcon (2011), Spar Rigel, Hansa Cloppenburg, Hellespont Drive, Maersk Harmony y Madonna 1 (2012), Armada Tugas 1 y African Joy (2013), Jandavid S (2014). Aquellos incidentes en los que además se roba en el pañol de pinturas (**ship's stores y paint store/locker**) Rio Bravo y Bonny Allstar (en 2007), Claes Maersk y Emilia (en 2008), Highland Endurance, (en 2011). Véanse, entre otros, ICC-IMB, Piracy Report 2004-2011, cit., passim.*

²⁹⁰ Valgan de ejemplo, entre otros, los episodios del *Wilana, Moselle, Aspen Arrow, MV Frio Caribic, Baltic Force, Pearl River, Kristina Theresa*, etc. Véanse, entre otros, ICC-IMB, Piracy Report 2004-2011, cit., passim.

²⁹¹ Por ejemplo, en el caso del *Clipper Ipanema* [ver ICC-IMB, Piracy Report 2004, p. 57 e IMO, MSC.4/Circ.54, cit., an. 1, p. 3], también en el intento de abordaje por la popa del granelero *Pioneer K* mediante ganchos atados a estachas (*hooks attached to ropes*) mientras permanecía en el fondeadero exterior de Lagos el 9 de Agosto de 2004 [ICC-IMB, Piracy Report 2004, cit., p. 72]. Otro caso en que se utilizaron fue en el ataque contra un buque de productos petrolíferos cuando se encontraba fondeado frente a Lagos. Un cuarto de hora antes de que el día (25 de noviembre de 2004) finalizase, 15 ladrones armados con pistolas y machetes abordaron el *MT Allegra* empleando arpeos y cabos. Pasados 45 minutos ya se estaban alejando en dos embarcaciones rápidas, dejando tras de sí heridos de consideración (Capitán y cuatro tripulantes). Además consiguieron llevarse la caja de caudales, dinero en efectivo y propiedades del buque, así como, los objetos de valor de los tripulantes. ICC-IMB Piracy Report 2004, pp. 23, 60.

²⁹² Valga de ejemplo el containero chipriota *Vaal River* abordado en pleno puerto liberiano de Port Monrovia poco después de la medianoche en mayo de 2008. Ver ICC-IMB, Piracy Report 2007, cit., p. 65.

²⁹³ Valgan de ejemplo, los daños contra el *Histria Tiger, Madonna 1, SP Boston*, Véanse, entre otros, ICC-IMB, Piracy Report 2009, 2012, 2014, cit., passim.

²⁹⁴ Siguiendo al Capitán Roger Villar: “*Such relatively simple thieving is also sometimes the work of shore working parties and cases have occurred of ship's mooring ropes being cut, especially when they are of good quality nylon. The embarrassment to a ship moored in a 5-6 knot current is obvious*”. VILLAR, op. cit., p. 11.

En Nigeria mucho más peligroso y predominante se presenta el pirata organizado, el cual comúnmente opera en bandas armadas con modernos rifles de asalto, rápidas embarcaciones y equipo para conseguir trepar y abordar buques en navegación con gran francobordo. Se trata de abordar a piratas profesionales y demasiado determinados que tienen un plan y tácticas para abordar, tomar y controlar barcos. Una vez que la embarcación permanece bajo su control, pueden robar objetos de valor, secuestrar a miembros de la tripulación para luego solicitar un pago por su liberación, de igual forma pedir rescate por el buque en sí, o matar a la dotación y robar carga y barco en su totalidad²⁹⁵.

A medida que la piratería se vuelve más organizada resulta más peligrosa porque el crimen organizado estimula la corrupción política pudiendo incluso desestabilizar estados²⁹⁶. En lo que atañe a la toma ilícita de petróleo, la piratería en el golfo de Guinea es organizada y, en ocasiones, altamente sofisticada²⁹⁷.

Una tarea que Herbert-Burns entiende como el primer paso en una operación con éxito es la **selección de blancos**, esto es, localizar y en algunos casos identificar discretamente un buque como objetivo. Conviene apuntar que el asalto a “*blancos de oportunidad*” se erige la operación más común en la mar²⁹⁸. Esta se corresponde a lo que Whiteneck denomina localizar e identificar objetivos (exactamente emplea el término *find and fix*). La considera la segunda tarea dentro de las tácticas piratas y es el método más corriente con el que adquieren esa información. Se realiza mediante la simple observación de su entorno local; no hay más que escudriñar el litoral (plataformas petrolíferas, buques en puertos o fondeados) para detectar blancos visibles. De esta manera, los piratas acarrean años de experiencia contemplando la rutina y actividades diarias de sus objetivos, pudiendo comprender cuál de ellos realiza prácticas de autodefensa y posibilitando los robos relámpago²⁹⁹.

El **factor sorpresa** es fundamental para anular la capacidad de respuesta de las tripulaciones, “*generalmente, con excepción de África Oriental, la mayoría de los ataques*

²⁹⁵ DUNN, *op. cit.*, p. 89.

²⁹⁶ MURPHY, “Contemporary Piracy”, p. 10.

²⁹⁷ A. MALAQUAIS, “Ask the Expert: The Growing Threat of Oil Pirates in West Africa’s Gulf of Guinea”, *ACSS News Spotlight* [en línea], 29 March, 2012 Disponible en: <http://africacenter.org> (último acceso 20 de marzo de 2014).

²⁹⁸ Del original: “*The first step in a successful operation is “target selection”; locating and in some cases deliberately identifying a target vessel (...) it is worth noting that the assault of targets of opportunity is the most common “at sea” operation*”. HERBERT-BURNS, “Compound Piracy at Sea in the Early Twenty-First Century: A Tactical to Operational-Level Perspective on Contemporary, Multiphase Piratical Methodology” en *Violence at Sea. Piracy in the Age of Global Terrorism*, ed. Peter Lehr, New York, 95-120, p. 98.

²⁹⁹ Ver WHITENECK, *op. cit.*, pp. 37-39.

*ocurren durante horas de oscuridad preferiblemente sin luna*³⁰⁰. De esta manera, los piratas inician el despliegue con un acercamiento sigiloso para sorprender al máximo, eligiendo el momento de mayor vulnerabilidad de sus objetivos, normalmente, durante la noche³⁰¹. Sobre todo es el pirata oportunista quién adopta esta táctica³⁰² y la localización que mejor representa tal condición es Lagos, donde prácticamente todos los asaltos ocurren durante horas nocturnas³⁰³. Sin embargo, en el Delta del Níger y la península de Bakassi los piratas permanecen activos día y noche³⁰⁴, siendo con frecuencia más organizados.

No obstante en episodios piráticos actuales se advierte una curiosa relación entre incidentes a una distancia considerable de la costa y fases solares o lunares (con bastante luminosidad). Estas dos premisas coinciden cada vez más en las operaciones de piratas, atribuyéndose la autoría a aquellos que están organizados pues son ellos los que poseen la logística necesaria para desplegar sus operaciones en alta mar.

Para dar consistencia empírica a las afirmaciones anteriores se ha realizado un pequeño estudio con la intención de reflejar el estado lumínico teórico del escenario donde los actos criminales marítimos que nos ocupan han tenido lugar³⁰⁵. Por ejemplo, en la siguiente figura se disgregan durante un lustro todos los ataques de piratería y robo armado marítimo según la luminosidad u oscuridad a la hora del delito, distinguiéndose varios períodos³⁰⁶.

³⁰⁰ Peter CORBETT, *A Modern Plague of Pirates*, Essex, Offshore and marine publications, 2009, p. 55.

³⁰¹ WHITENECK, *op. cit.*, p. 39. En esta línea MURPHY, "Petro-piracy", pp. 80-81.

³⁰² En esta línea, DUNN, *op. cit.*, p. 25.

³⁰³ Según Arild Nodland: "... most attacks, especially in Lagos, take place at night". NODLAND, art. cit., p. 197. En esta línea, Wardin y Duda: "In Lagos virtually all attacks occur during the hours of the night". WARDIN y DUDA, art. cit., p. 181.

³⁰⁴ WARDIN y DUDA, *loc. cit.*

³⁰⁵ Se ha tenido en cuenta las coordenadas y hora local (HL) donde acaeció el ataque o tentativa, para obtener mediante cálculo astronómico la hora de lugar del orto y ocaso, según sea el caso, del sol y la luna, sabiendo de esta manera si los astros se encontraban sobre el horizonte en el momento del ataque. En éste último supuesto, a efectos del estudio sobre la luminosidad teórica a la hora del ataque (lógicamente no se tendrá en cuenta la visibilidad en el momento del incidente por tipo de formación nubosa en caso que la hubiere por ser un factor difícil de averiguar) se estipulará la misma iluminación tanto si el astro (limbo inferior) se encuentra sobre el horizonte como a su paso por el cenit (meridiana en caso del sol). Si se tratase de un corto intervalo de tiempo, desde la salida de la luna hasta la hora del ataque o desde ésta (hora del ataque) hasta la puesta, se añadirá información acerca de su duración con intención de facilitar una mejor percepción sobre la iluminación natural del escenario que probablemente hubiese en momento del crimen. De igual modo se procederá con el sol, aunque este caso se distinguirán los crepúsculos, es decir, el momento del ataque cuando ocurre poco antes de la salida del sol o poco después de la puesta.

³⁰⁶ DIURNO: Se dará prioridad al sol, es decir, si éste se encuentra sobre el horizonte visible en el momento del ataque independientemente de la posición de la luna.

CREPUSCULAR: De igual manera al anterior se priorizará la luminosidad del **crepúsculo civil** respecto a cualquier posición de la luna. Su período comprenderá el tiempo que dura su claridad desde una altura de seis grados por debajo del horizonte hasta el orto del sol, y desde su ocaso hasta esa misma altura (extraído del almanaque náutico con las coordenadas y hora local (HL) del lugar del incidente).

Sobre todo prevalece el período de completa oscuridad en un 31,7 % de todos los ataques. Pero los incidentes ocurridos en la situación opuesta, es decir, cuando la luminosidad es considerable, representarían casi la mitad (48,2%) de toda la muestra (incluyendo los episodios con luna llena, luz diurna y crepuscular).

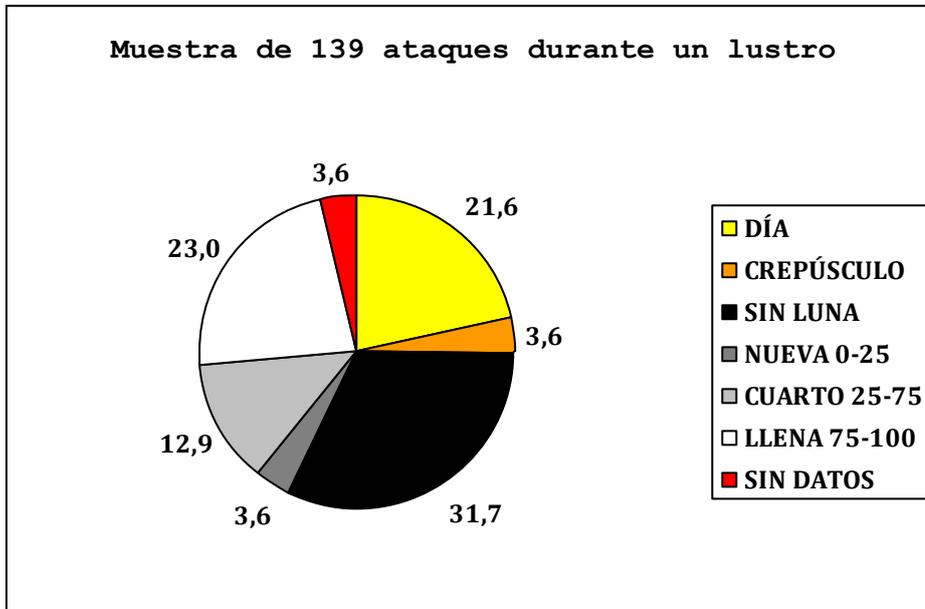


Figura 5.26 Relación del total de ataques, desde 2011 hasta 2013, teniendo en cuenta la luminosidad u oscuridad. Fuente: Autor

En la figura 5.27 se analizan las mismas condiciones de luz natural u oscuridad extraídas de las informaciones de los ataques pero en esta ocasión distribuidas por años durante el mismo lustro (respecto a la figura anterior se discriminarán cinco ataques que no detallan la hora, por consiguiente, el gráfico exhibe 134 ataques). Se destacan los dos últimos años debido a un aumento considerable de ataques con el sol sobre el horizonte y también en períodos de **completa oscuridad** (la luna no había salido) sobre todo en 2011 y 2013.

NOCTURNO: Una vez que el sol no se encuentra sobre el horizonte visible (tampoco se incluye el crepúsculo civil), es decir, cuando el orto de la luna es anterior a la hora del ataque o su ocaso posterior a dicho momento. De esta manera se ha optado por dividir este período, a su vez, en tres intervalos basados en las fases lunares distribuidos de acuerdo con el porcentaje lumínico de la luna en su cenit, siendo los siguientes: 5% a 25% (luna nueva), 26% a 75% (cuarto creciente o menguante) y 76% a 100% (luna llena). Además es necesario añadir otro supuesto, cuando la salida de la luna acontece después de la hora del ataque o su puesta antes de dicho momento, es decir, el período en completa oscuridad (a excepción de la luna nueva desde 0 a 4% de luminosidad que también se incluiría en este supuesto).

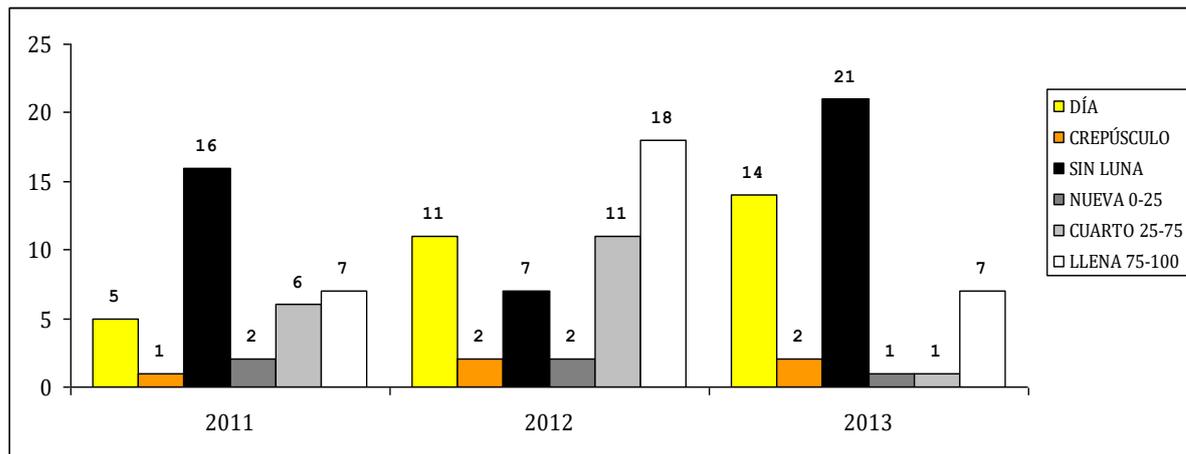


Figura 5.27 Cifras de ataques dependiendo de la iluminación del sol y la luna en el momento que fueron ejecutados desde 2011 hasta 2013. Fuente: Autor

No obstante, en 2012 sobresale un alto número de incidentes que se producen en períodos nocturnos con luna llena.

Por otro lado, como ya se ha mencionado, se puede afirmar que se atisba una nueva pauta en cuanto al horario elegido para desplegar ataques en alta mar, existiendo cierta relación entre períodos más luminosos (tanto diurno, crepuscular o nocturno con luna llena) y distancias considerables de la costa. En el primer año de la muestra no se produce ningún ataque **diurno** de piratería, sin embargo en el siguiente se obtienen siete³⁰⁷ ataques desplegados en *IW* (cinco entre 40 y 100 millas náuticas de la costa, incluyendo una tentativa) de los once acaecidos con el sol sobre el horizonte, representando el 63,4%. Además, habría que citar dos tentativas más en *IW* durante el crepúsculo matutino entre 120 millas y 136 millas al suroeste de Bonny y Port Harcourt respectivamente. La relación entre ataques acaecidos de día en alta mar y dentro de la jurisdicción de los estados ribereños se acentúa un año después cuando los primeros conforman el 71,4% del total, se trata de catorce ataques con el sol sobre el horizonte de los cuales diez³⁰⁸ (incluyendo ahora tres tentativas) acaecen más allá del mar territorial y dentro de un rango espacial que va desde 28 hasta 70 millas náuticas de la costa.

Asimismo existe un alto número de ataques acaecidos en **luna llena** y fuera de los límites jurisdiccionales de los estados ribereños del golfo. En 2011 de todos los ataques (7) en ese

³⁰⁷ Contra los barcos: *Saphina* (unas 83' S de Cotunú), *Zouzou* (unas 100' SW de la Isla Bonny), *Bourbon Liberty 249* (aproximadamente a 40' S de Brass), *SP Brussels* (a 40' de la costa nigeriana) y *Nedlloyd Teslin* (tentativa aproximadamente a 85' S de la Isla Bonny). ICC-IMB, *Piracy Report 2012*, cit., *passim*.

³⁰⁸ Contra los barcos: *Gascogne* (aproximadamente a 70' S de Abiyán), *Armada Tugas 1* (a unas 40' sudsudoeste de la Terminal de Brass), *Walvis 7* (aproximadamente a 45' frente al río Bonny), *Armada Tuah 101* (a unas 55' WSW de Brass), *Offshore Supply* (nombre no disponible; a unas 57' WSW de Brass), *Loulu* (alrededor de 40' al sureste de Port Harcour), *CMA CGM Africa* (tentativa a unas 28' suroeste de Bonny), *Frio Athens* (tentativa a unas 33' suroeste de Bonny), *High Jupiter* (intento de ataque a unas 45' al sur de Brass). ICC-IMB, *Piracy Report 2013*, cit., *passim*.

período lunar, tres³⁰⁹ se cometieron en alta mar (aproximadamente a 62 millas náuticas al suroeste de Cotunú y a 90 millas náuticas al sur de Lagos) lo que representa un 42,9%. Al año siguiente los ataques de piratería propiamente dicha se doblan (seis³¹⁰, acaecidos entre 40 y 110 millas náuticas de la costa) aunque su relación, dentro de los dieciocho incidentes totales con dicha fase lunar, cae a un tercio. Pero en 2013 se alcanza el máximo porcentaje, de esta manera, de los siete ataques con luna llena ese año, cinco³¹¹ lo hicieron en alta mar (en un rango de 45 a 133 millas náuticas de la costa) lo que supone un 71,4%, incluyendo dos tentativas de piratería también en *IW* (como en 2012).

Aparte de los períodos de completa oscuridad, otro buen momento aprovechado por los piratas para sorprender a las tripulaciones se presenta cuando están realizando trabajos a bordo³¹². Resulta demasiado fácil abrir alguna caja en la confusión de la estiba o escabullirse del grupo de trabajo durante un instante para fisgonear en la acomodación. Algunas collas pueden estar bien organizadas, como en el caso de África occidental donde existen claras evidencias de que uno o dos miembros de la cuadrilla de estibadores se escaquean para echar un vistazo con intención de identificar los mejores locales a bordo para un ataque ulterior³¹³. Aunque el pirata oportunista puede aprovechar cualquier momento que se presente de confusión a bordo para acometer su fechoría como, por ejemplo, una lluvia intensa tal como ha ocurrido en algún episodio en el puerto de Douala³¹⁴.

Otro momento particularmente característico de la región y en este caso llevado a cabo por criminales más organizados es aquel en que la tripulación atiende **operaciones (de trasbordo) buque a buque (STS)** o preparándose para ello y que incluso terminan en secuestro de uno de

³⁰⁹ Contra los barcos: *Mattheos I* (a unas 62 millas suroeste de Cotunú), *Northern Bell* (a unas 62 millas suroeste de Cotunú), y posiblemente fuesen los mismos piratas pues ocurre a la misma hora en el mismo lugar, *Cape Bird* (aproximadamente a 90 millas al sur de Lagos). ICC-IMB, *Piracy Report 2011*, cit., *passim*.

³¹⁰ Contra los barcos: *Spar Rigel* (a unas 80 millas de la boya de entrada al río Bonny), *Jascon 33* (unas 45 millas SW de la Isla Bonny), *Wappen Von Hamburg* (unas 80 millas S de Lome), *Asso Veintiuno* (40 millas de la costa del estado de Bayelsa), *Cassiopea Star* (tentativa a unas 110 millas al sur de Lagos) y *Fair Ermis* (tentativa a unas 70 millas al suroeste de Port Harcour). ICC-IMB, *Piracy Report 2012*, cit., *passim*.

³¹¹ Contra los barcos: *Hansa Marburg* (aproximadamente a 133 millas S de Port Harcour), *City of Xiamen* (a unas 45 millas al WSW de Brass), *Matrix 1* (aproximadamente a 50 millas al WSW de Brass), *Sea Hermes* (tentativa a 52 millas al sursudoeste de Port Harcour) y *Bosun* (tentativa a unas 40 millas al suroeste de Brass). ICC-IMB, *Piracy Report 2013*, cit., *passim*.

³¹² DUNN, *op. cit.*, p. 90.

³¹³ VILLAR, *op. cit.*, p. 11.

³¹⁴ Valga de ejemplo el robo del *F Spirit* el 19 de septiembre de 2010 a las 04:30 HL que fue abordado durante una fuerte lluvia mientras permanecía atracado en el muelle nº5 por dos ladrones que portaban cuchillos y abrieron la cerradura del alojamiento de palo, aunque fueron descubiertos por la tripulación escaparon con pertrechos del buque de carga general. Ver IMB-ICC, *Piracy Report 2010*, cit., p. 68 e IMO, MSC.4/Circ.160, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during September 2010*, London, 9 October 2010, an. 1, p. 5/5.

los buques. Como describen las UN en el informe de la misión de evaluación acerca de la cuestión de la piratería en el golfo de Guinea cuando se refiere al ataque a buques en operaciones de trasbordo en aguas de Benín “los ataques no pueden considerarse como hechos aislados o de oportunidad, sino más bien como operaciones sistemáticas y organizadas”³¹⁵. En algún caso los piratas para abordar buques se han valido de las propias defensas STS³¹⁶ e incluso de la necesaria aminoración de medios de autodefensa tal como el abatimiento de la alambrada de púas, necesaria para permitir el desarrollo de este tipo de maniobras³¹⁷. Asimismo las operaciones para “hacer consumo” pueden ofrecer un escenario propicio para el delito³¹⁸.

El engaño es otra práctica recurrente de los piratas para lanzar un ataque, sobre todo cuando no les protege la oscuridad³¹⁹. En este caso, favorecidos por una zona geográfica compleja, se aprovechan de las sombras del radar y superficies propicias para el eco del radar mezclándose con el relieve de la línea de costa, también escondiéndose detrás de accidentes geográficos y dentro de ecos existentes y previsibles reflejados en el radar³²⁰.

Antes de abandonar el buque atacado, los criminales intentan dificultar y retrasar todo lo posible la comunicación entre la víctima y quienes pueden asistirle, maniatando a la dotación del buque, robando el transceptor VHF portátil del tripulante de guardia, además de inutilizar el equipo de comunicaciones del buque.

Resumiendo, en aguas occidentales del continente africano, la piratería es mucho más compleja que la del Océano Índico pues en ella se combina el robo armado, los secuestros para cobro de rescate y los secuestros de corta duración. Algunos grupos están bien organizados, cuentan con un importante respaldo local y son muy innovadores en el desarrollo de nuevas formas de piratería que resulta altamente rentable³²¹. Según Montclos: “en la actualidad, la piratería marítima del Delta del Níger no se limita a pequeños robos, sino que incluye también, secuestro, tráfico de armas, y bunkering (explotación ilícita, robo, y venta del crudo en grandes

³¹⁵ UNSC, S/2012/45, párr. 8.

³¹⁶ Ver episodio del *SP Atlanta* el 24 de junio de 2011 a 8 millas de la boya de canal en el fondeadero de Cotunú. ICC-IMB, *Piracy Report 2011*, cit., pp. 71-72.

³¹⁷ Véase el episodio del *Silvaplana* el 24 de junio de 2011 a unas 12 millas frente a Cotunú, en *ibid.*, p. 72.

³¹⁸ En esta línea, se encuentra el caso del *Bow Bahia* el 7 de febrero de 2007 en la rada de Lagos.

³¹⁹ Ver RUPERT-BURNS, *op. cit.*, p. 105.

³²⁰ “Pirates operating in complex geographical areas like the Niger Delta and Indonesian Islands make good use of radar shadow and clutter as well as concealing themselves behind geographical features and within existing and expected radar reflected echoes”. CORBETT, *op. cit.*, p. 58. En esta línea, véase también, RUPERT-BURNS, *op. cit.*, pp. 104-105.

³²¹ Thomas HORN HANSEN, “Nigerian criminals most innovative pirates in 2013”, *Risk Intelligence Press Released* [en línea], 9 de January 2013. Disponible en: <http://www.riskintelligence.eu> (último acceso el 4 de agosto de 2014).

cantidades) (...) (a pesar de que), *aparentemente, su modus operandi sea bastante distinto al de bunkerers, traficantes de drogas o armas*”³²².

Herbert-Burns emplea un término que engloba diferentes aspectos de este tipo de delito: **“piratería compleja”**. El término capta y refleja la multifacética naturaleza de los incidentes piráticos contemporáneos, en particular complejas operaciones, las más sofisticadas y con múltiples fases, reuniendo: engaño, asalto múltiple mediante la aproximación de embarcaciones, buques nodriza, secuestros para cobro de rescate y otros relacionados con agrupaciones del crimen organizado. Dicho término está especialmente relacionado con las operaciones de piratería diseñadas para desembocar en la devolución deliberada del buque, común y coloquialmente acuñada como incidentes de *“buque fantasma”*³²³.

Debido a que los informes anuales de la IMO aportan, entre otros datos, informaciones representativas acerca del *modus operandi* seguido por los piratas en diversas regiones³²⁴ resulta conveniente reflejar dichas informaciones, manteniendo la clasificación entre ataques cometidos e intentos de ataque desde 2001³²⁵ para África occidental. De esta manera se facilita la comparación de las tendencias seguidas por los piratas en sus ataques, así como el aumento o disminución del número y tipo de víctimas dejadas a su paso, durante década y media, en la fachada atlántica africana (ver *figura 5.28*).

³²² MONCLOS, “Maritime Piracy in Nigeria”, p. 534.

³²³ HERBERT-BURNS, art. cit., p. 96. Respecto a los *“buques fantasma”*, siguiendo a Baniela: “Phantom ships’ are ships with no real identity. The vessel is registered on the basis of false information provided to the registration authorities about the vessel’s previous names and the owner’s identity where the act of piracy, or the literal theft of the ship, is usually insignificant when compared with the criminal acts it could be used for; but it is obvious that the beginning of any such chain of crimes is an act of piracy”. También, según Unsinger: “Phantom ships’ are described as those vessels ‘without legal registry plying the seas for illegal purposes’”. Peter C. UNSINGER, “Phantom Ships, A Growing Menace”, *Council for Current Events Analysis* [en línea]. Disponible en: <http://www.councilcea.org/articles/global/phantomships.html> (último acceso 3 de marzo de 2013). Quizás el episodio más paradigmático de este *“tipo”* de buques lo conforma el Alondra Rainbow. Sobre este asunto ver Jayant ABHYANKAR, “Piracy, Armed Robbery and Terrorism at Sea: A Global and Regional Outlook”, en Graham O’NEILL (ed.), *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*, Singapore, ISEAS, 2006, 1-22, IIAS/ISEAS Series on Maritime Issues and Piracy in Asia, n.º 2, ISBN 981-230-417-7.

³²⁴ La zona que nos interesa para el presente estudio se encuentra bajo la denominación *West Africa*. Es importante aclarar que en los informes de la IMO, bajo esta la denominación, además de los ataques acaecidos en aguas del golfo de Guinea, se incluyen todos aquellos incidentes acaecidos en la fachada atlántica del continente. Si bien es cierto que la mayor parte emana de la propia región a estudio. En el *“Anexo 2”* de los citados informes, las cifras informan sobre: número de piratas en acción, tipo de armas y violencia empleada, locales a bordo más requeridos y consecuencias para la dotación.

³²⁵ Año en que los ataques comienzan a distribuirse por separado dependiendo de su desenlace, es decir, si el ataque ha llegado a materializarse figurará como cometido (*committed*) o, por otro lado, si ha sido frustrado se reconocerá como tentativa (*attempted*).

WEST AFRICA	2001		2002		2003		2004		2005		2006		2007		2008		2009		2010		2011		2012		2013		2014		2015		TOTAL	
	int	com																														
TOTAL	7	51	8	39	8	59	13	43	2	21	5	26	8	52	8	42	12	34	10	37	17	44	19	45	20	34	17	28	8	27	137	527
TOTAL Attempted and Committed	58		47		67		56		23		31		60		50		46		47		61		64		54		45		35		664	
Location of incident																																
In international waters	2	3	3	0	2	4	1	3	0	1	5	5	3	9	4	2	6	7	4	6	9	10	8	17	14	13	7	9	1	9	61	80
In territorial waters	5	14	2	8	2	10	2	10	1	4	0	8	5	26	1	17	4	19	4	15	5	15	6	9	1	5	6	9	2	1	38	160
In port area	0	34	3	31	4	45	11	30	1	16	0	13	0	17	3	23	2	8	2	16	3	19	5	19	5	16	4	10	5	17	39	287
Status of ship when attacked																																
Steaming	5	8	5	4	4	18	2	10	1	1	4	3	3	10	2	2	7	10	7	13	9	10	10	15	14	14	10	9	1	7	73	118
At anchor	2	43	3	35	4	41	12	33	1	20	1	16	3	28	3	34	5	20	2	19	7	28	8	24	6	16	5	16	7	17	57	357
Not stated	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	2	14	3	6	0	4	1	5	1	6	1	6	0	4	2	2	0	3	8	52
Nº of persons involved in the attack																																
1-4 persons	0	21	1	10	2	25	4	23	0	12	2	13	2	16	2	19	0	9	3	11	1	8	2	12	0	5	5	12	2	7	19	184
5-10 persons	3	10	6	10	2	11	5	7	2	3	1	5	1	9	1	8	5	2	2	12	4	12	7	8	9	7	9	8	4	10	48	104
More than 10 persons	1	0	0	8	3	4	1	3	0	0	0	3	0	4	1	1	2	0	3	7	2	4	3	6	1	4	0	2	0	0	17	44
Not stated	3	20	1	11	1	19	4	10	0	6	2	5	5	23	4	14	5	3	2	7	10	20	7	19	10	18	2	5	2	10	54	175
Consequences to the crew																																
Actual violence against the crew	0	21	3	14	1	24	1	26	1	12	0	11	0	35	1	14	4	16	7	15	0	15	1	13	2	11	8	8	0	7	21	227
Threat of violence against the crew	0	24	3	18	3	12	1	8	0	5	3	1	0	2	2	6	2	4	1	6	9	7	10	10	16	11	7	7	1	1	50	114
Ship missing	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1
Ship hijacked	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	3	0	2	0	8	0	9	0	9	0	7	0	3	0	35
None/not stated	7	6	2	7	3	22	12	9	1	4	2	13	8	14	5	21	6	10	2	14	5	14	8	13	9	3	2	4	7	17	70	150
Weapons used by attackers																																
Guns	0	9	6	8	1	16	1	8	1	3	2	4	0	17	5	3	8	20	5	11	1	9	8	19	0	14	9	7	1	7	38	141
Knives	0	23	1	19	2	15	1	15	0	13	0	7	0	21	1	11	0	4	0	14	0	5	3	9	1	4	1	5	0	3	9	160
Rocket-propelled grenades	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
Other	0	2	0	2	3	1	4	2	0	0	0	1	0	1	1	0	1	2	0	2	1	1	0	7	0	0	2	2	1	2	10	21
None/not stated	7	17	2	10	2	2	8	18	1	4	0	14	8	13	1	28	3	8	5	10	15	29	8	10	9	16	4	12	6	15	69	179
Parts of ship raided																																
Master and crew accommodation	0	7	0	6	0	12	0	12	0	2	0	3	0	8	0	2	0	6	0	12	0	14	0	6	0	7	0	3	0	2	0	97
Cargo area	0	12	0	4	0	19	0	20	0	14	0	13	0	28	0	11	0	2	0	0	0	1	0	5	0	1	0	3	0	3	0	130
Store rooms	0	29	0	22	0	26	0	11	0	3	0	9	0	12	0	23	0	14	0	18	0	12	0	11	0	6	0	7	0	3	0	196
Engine room	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	3	0	0	0	4
Main deck	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3	0	11	0	19	0	6	6
Not boarded	7	0	8	0	8	0	14	0	10	0	5	0	8	0	8	0	12	12	5	0	0	0	19	0	20	0	17	0	8	0	124	12
Not stated	0	3	0	7	0	2	0	0	0	2	0	0	0	13	0	3	0	0	0	7	0	17	0	19	0	17	0	0	0	0	0	90
Other	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lives lost (unit: people)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	1	4	0	1	0	1	0	1	2	7
Wounded crew (unit: people)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4	4	39	0	6	2	0	4	0	4	0	0	2	0	1	5	55
Missing crew (unit: people)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Crew hostage (unit: people)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	40	0	23	0	42	0	68	0	112	0	93	0	66	0	38	0	378
Assaulted (unit: people)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	4	0	0	0	0	0	1	0	41	0	2	0	8
Ransom	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total nº of incidents reported per area	7	51	8	39	8	59	14	43	2	21	5	26	8	52	8	42	12	34	10	37	17	44	19	45	20	34	17	28	8	27	163	582
Total nº of incidents reported	107	263	89	294	114	338	88	242	69	197	67	173	76	206	100	206	196	210	213	276	274	270	115	226	53	245	49	242	36	267	1646	3655
Total Attempted and Committed	370		383		452		330		266		240		282		306		406		489		544		341		298		291		303		5301	

Figura 5.28 Características de los ataques cometidos y tentativas en África occidental durante década y media (2001-2015). Fuente: IMO

5.6 ÁREAS AZOTADAS POR ROBOS ARMADOS (ÁREAS PORTUARIAS Y AGUAS TERRITORIALES) Y ATAQUES DE PIRATERÍA (AGUAS INTERNACIONALES)

El método que han empleado los delincuentes para llevar a cabo los delitos dentro de una misma franja marítima comparte similitudes independientemente del país donde se ha llevado a cabo. Por ejemplo el ataque en un puerto, fondeadero o rada de algún país del golfo de Guinea presenta características comunes al sucedido en los propios lugares de otra nación de la región. Aunque también se destacan características particulares que nos remiten a un lugar o autoría en concreto como lo representa el grado de violencia empleado en bastantes ataques desplegados en el Delta del Níger o por piratas nigerianos en otros países.

Por otra parte, comparten más elementos comunes procedimientos contra buques en un estatus determinado adicional al mero factor del límite marítimo donde el incidente tiene lugar aunque el emplazamiento pueda modificar la tipificación del delito. Los ataques en el golfo de Guinea ocurridos dentro de aguas territoriales o costeras, “*técnica y legalmente*” no son considerados actos de piratería³²⁶; en este caso la manera correcta de referirnos a ellos sería de robos a mano armada contra buques. Sin embargo, un buque fondeado o en navegación será atacado generalmente de una u otra manera independientemente de si se encuentra en el MTO ZEE de algún país, otra cuestión es si será más o menos propenso a ser denunciado.

A continuación se analizará la variación experimentada en el escenario del delito. Si se atiende a los ataques en un seguimiento anual se constata constatamos que a partir de 2011 la piratería se ha extendido en el GoG, es decir, los delincuentes están desplazando sus operaciones hacia aguas internacionales.

Los datos de la *figura 5.29* se distribuyen en porcentajes de ataques por franjas marítimas en la *figura 5.30*. Así, de este gráfico se extrae la tendencia de los ladrones/piratas en cuanto a la elección del escenario donde desplegarán sus crímenes. Así, mientras las áreas portuarias en el inicio de la muestra –2004 (79,1%), 2005 (58,3%) y 2006 (44,4%)– eran las elegidas preferentemente por los ladrones o, por lo menos, las más asequibles para ejecutar los delitos acordes a su logística, además de manera considerable, se ven desplazadas en algunos años concretos –2007 (61,4%), 2009 (53,8%) y 2011 (38,5%)– por robos armados contra buques en aguas territoriales (*TW*). No obstante, al final ambas son superadas por ataques en aguas internacionales –en 2012 (39,2%) y notablemente en 2013 (60%)–. Pero cabe señalar que los

³²⁶ ONUOHA, *op. cit.*, p. 5.

incidentes acaecidos fuera de la jurisdicción de los estados ribereños en 2006 (27,8%) y 2011 (30,8%) ya alcanzaron cierta relevancia, contituyendo la segunda opción como espacio preferente de los piratas.

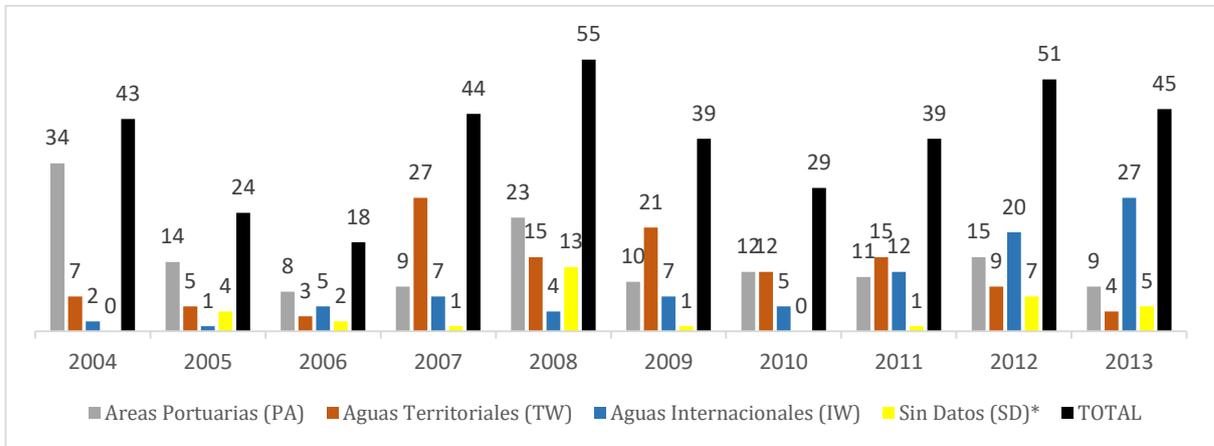


Figura 5.29 Ataques en el golfo de Guinea por franjas marítimas anualmente durante una década (2004-2013). Fuente: ICC-IMB e IMO

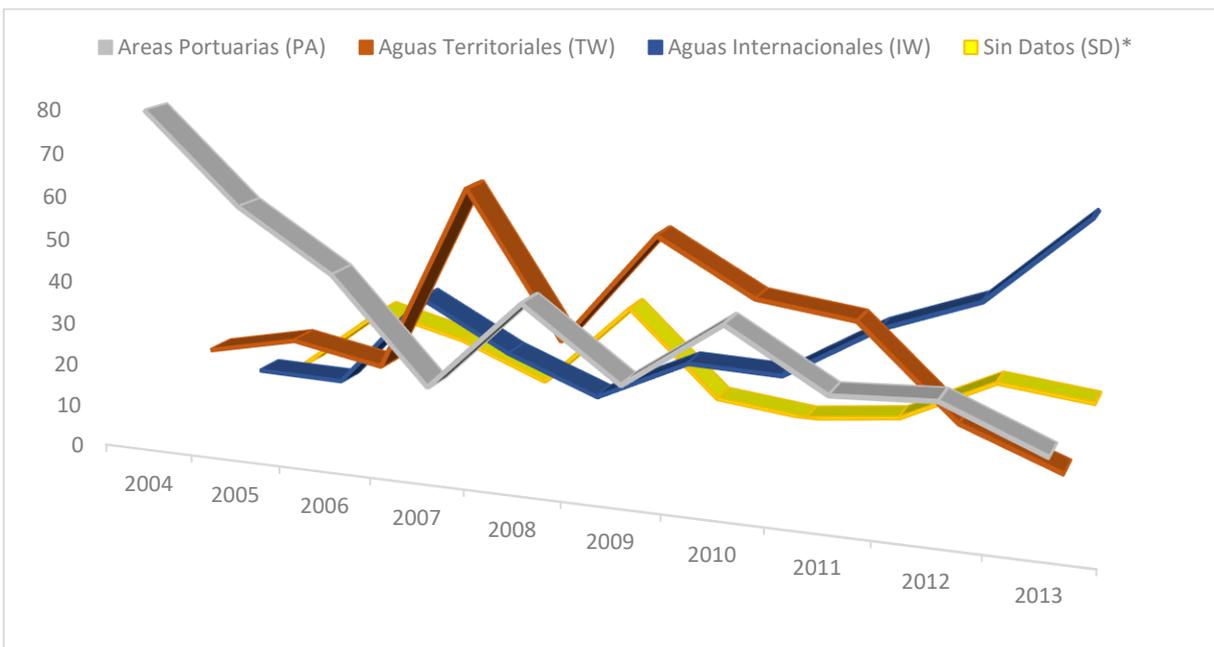
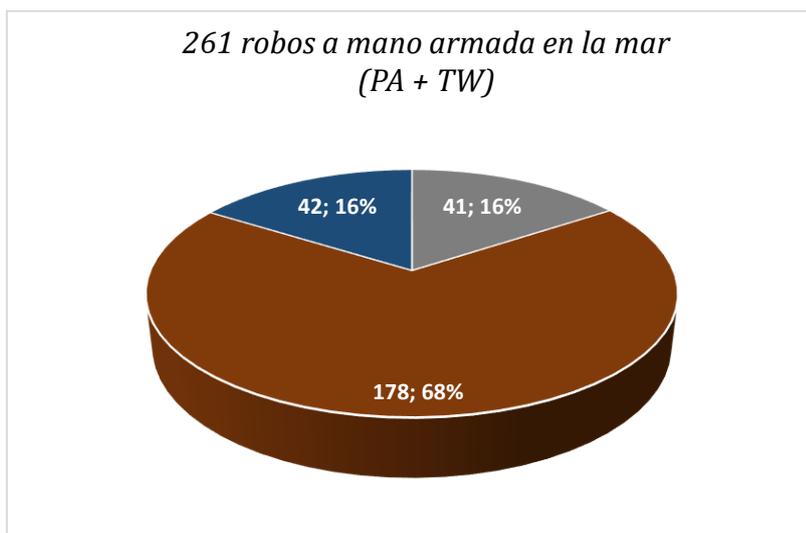
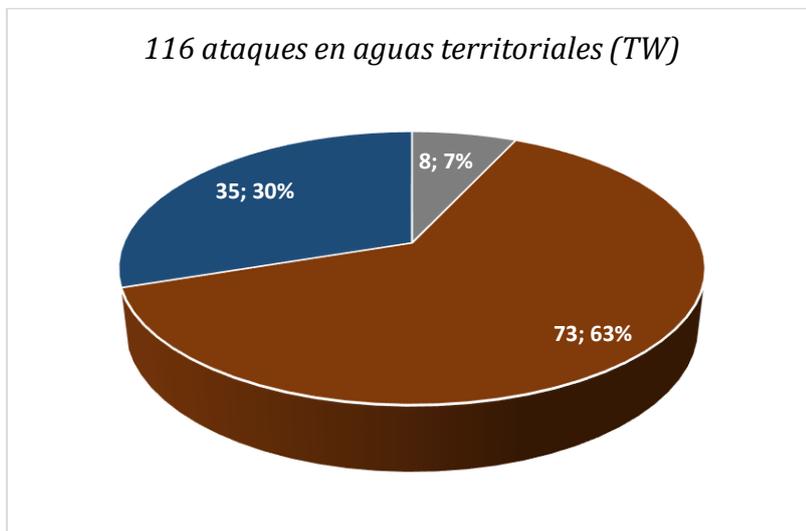
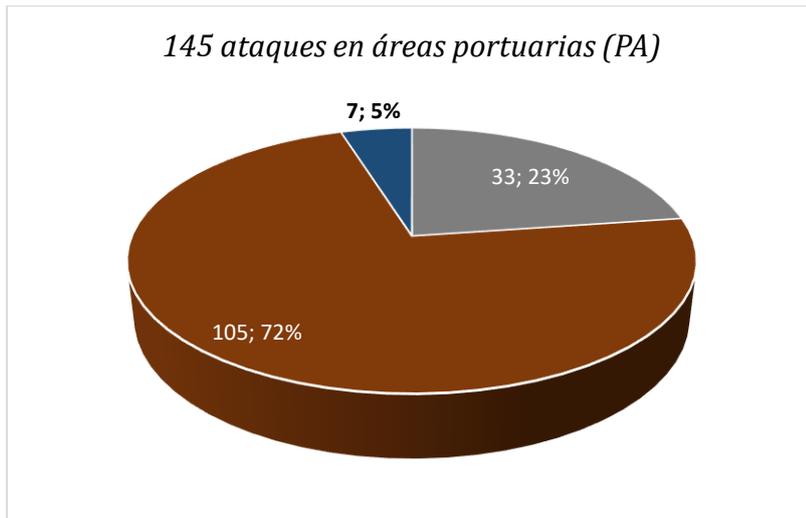
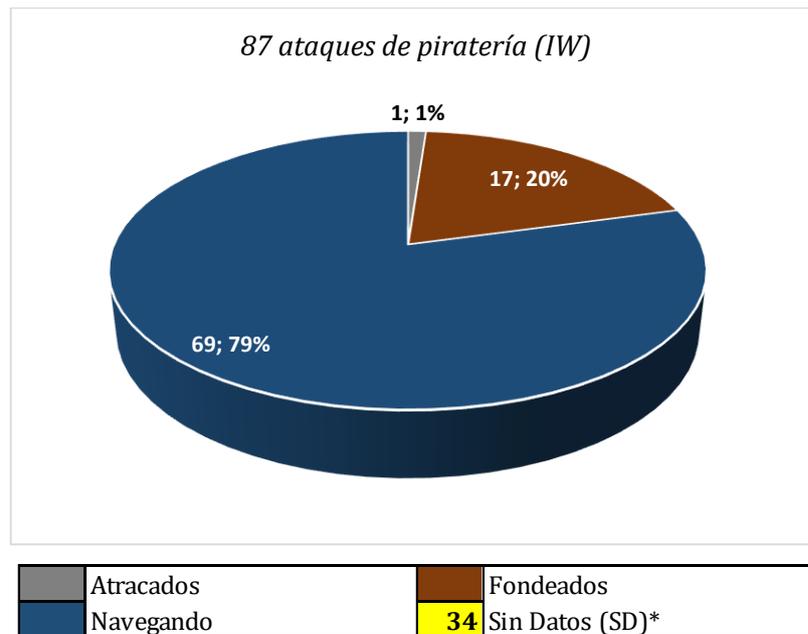


Figura 5.30 Porcentaje correspondiente a los ataques en el golfo de Guinea por franjas marítimas anualmente durante una década (2004-2013). Fuente: ICC-IMB e IMO. Elaboración propia

Franjas marítimas por la condición en la que se encuentran los buques

Para completar la visión del problema respecto a robos armados y piratería (cometidos y tentativas en conjunto), se invierten los criterios de la figura 5.25, entonces se reparten también por sectores las cifras de los dos delitos teniendo en cuenta la condición en la que se encuentra el buque atacado:





* El buque atacado y divulgado por la ICC-IMB, bien no aparece en los informes mensuales de la IMO, o bien la ICC-IMB no proporciona la condición en la que se encuentran los buques. De esta manera quedarían fuera de los porcentajes 34 ataques de los que no se tienen datos (SD), pudiendo pertenecer a cualquiera de las tres áreas³²⁷. Es decir, como el criterio de selección comienza por el límite marítimo que se extrae de los informes de la IMO se descartan los buques que no se publican en estos informes. Dentro de los SD se encuentran también aquellos buques en que se desconoce la condición en la que se encuentra el buque atacado.

Figura 5.31 Valores y porcentajes totales de los ataques contra buques por límites marítimos del golfo de Guinea durante una década (2004-2013), teniendo en cuenta la condición en la que se encuentra el buque atacado. Fuente: ICC-IMB e IMO.

De esta manera se observa que una gran parte de los robos armados se ejecutan contra buques amarrados (77% en PA y 19% en TW) y fondeados (49% en PA y 34% en TW). Posiblemente, dada la mayor disposición de los afectados para no informar del incidente, cuando se encuentra generalmente dentro de la jurisdicción de algún estado ribereño.

Ataques cometidos y tentativas por franjas marítimas

Volviendo a los ataques cometidos y tentativas, en la próxima *figura 5.32* se han distribuido por límites marítimos los delitos correspondientes. Esta distribución permite observar qué

³²⁷ Esto se debe a que los buques atacados que han sido divulgados por la ICC-IMB fueron registrados en la base de datos de esta tesis (ver Anexo B). A su vez se le han adjuntado datos que se consideraron importantes. En esta figura además de la condición en la que se encuentran los buques se tiene en cuenta la localización atribuida por la IMO (PA, TW e IW) porque de esta manera se distinguen los robos armados en la mar de los actos de piratería. Por tanto cuando se distribuyen los datos bajo el criterio principal de los límites marítimos (y no de la condición como en el caso de las *Figura 5.25*) en relación a la condición de los buques, aquellos que su localización se desconoce, lógicamente, no se pueden distribuir dentro de una franja marítima en concreto. Así los resultados no son tan exactos como los mostrados en las *Figura 5.25* donde se incluye dentro de cada condición el número o porcentaje de los ataques sin localización (determinada por la IMO ver nota 265).

localizaciones posibilitan mayor éxito en las embestidas lanzadas por ladrones o piratas según sea el caso, o aclarar donde puede haber mayor preferencia por la omisión de la denuncia³²⁸.

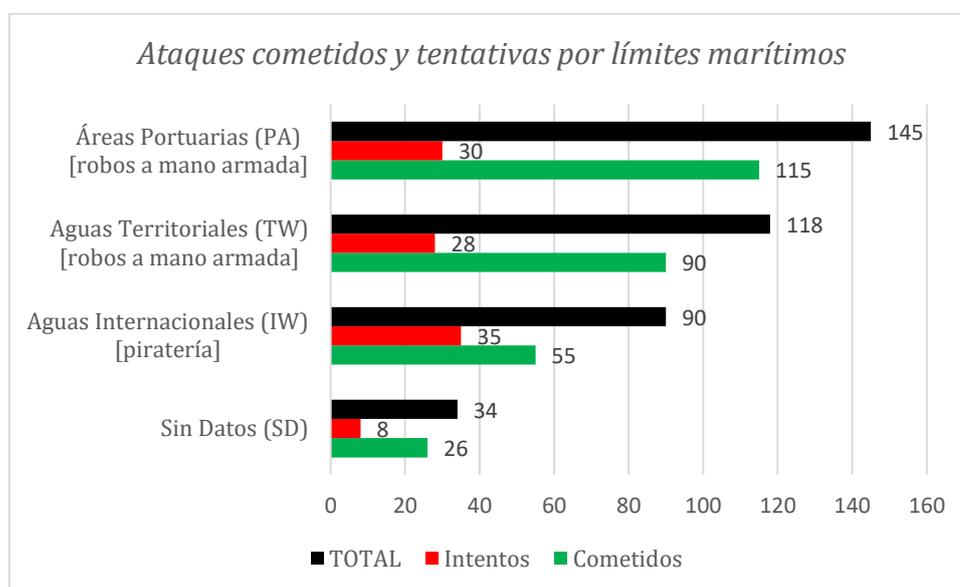


Figura 5.32 Ataques cometidos e intentos de ataque por franjas marítimas del golfo de Guinea durante una década (2004-2013). Fuente: ICC-IMB e IMO. Elaboración propia.

Obsérvese entonces que una parte considerable de los ataques efectivamente perpetrados proceden de áreas portuarias. Sin embargo las meras tentativas son más frecuentes en aguas internacionales. Por consiguiente se podría asociar una mayor probabilidad de éxito a un incidente llevado a cabo en aguas bajo jurisdicción de algún país del Golfo de Guinea (a tenor de los ataques exitosos frente a los frustrados en PA y TW) que a otro ataque en aguas internacionales de la propia región. No obstante, valorando el *under-reporting* es necesario analizar las cifras con más cautela y sospechar de la relación entre ataques cometidos e intentos. Sobre todo, en lo que atañe a robos armados contra buques en PA porque al relacionarlos con actos de piratería se observa que se produjeron más tentativas para menos ataques cometidos. Es decir, a pesar de que en aguas internacionales se producen menos ataques, la parte proporcional de tentativas es mayor que en las otras dos áreas (PA y TW), probablemente un indicio de que el *under-reporting* afecta menos a esta franja marítima. Así de 263 robos armados en la mar, 58 son tentativas, sin embargo en 90 actos de piratería se obtienen 35 intentos de ataque.

Además también se representaran por franjas marítimas los ataques cometidos y las tentativas anualmente durante diez años. De esta manera se podrá observar la relación entre el

³²⁸ Para completar la información véase 4.3.2 Ataques excluidos de los informes.

éxito o fracaso de los dos delitos, así como un posible cambio en la voluntad de los afectados para informar de los incidentes.

5.6.1 ÁREAS PORTUARIAS (PUERTOS Y FONDEADEROS)

Este escenario resulta un buen ejemplo de como el criterio empleado por las dos mayores instituciones que registran ataques incide en la manera de distribuir el delito según su localización. Por ejemplo, la IMO separa los ataques que se presentan en aguas internacionales (*international waters*), en este caso considerados actos de piratería propiamente dicha, de aquellos acaecidos en áreas portuarias (*port areas*) o aguas territoriales (*territorial waters*), emplazamiento que los distingue como robos a mano armada contra buques. No obstante, los ataques ocurridos en áreas portuarias de aguas interiores se encuadran bajo la última denominación anterior³²⁹.

Por su parte la ICC-IMB incluye bajo un mismo título “*puertos y fondeaderos*” ataques que según la clasificación de la organización anterior podrían situarse en aguas interiores, territoriales o internacionales³³⁰. Cabe recordar que esta institución divulga en su conjunto ataques de piratería y robo a mano armada contra buques en la mar.

Esta aclaración debe tenerse presente cuando se trabaje con los datos de las organizaciones anteriores referidas a incidentes en “*áreas portuarias*” (donde la IMO puede excluir puertos de

³²⁹ Por ejemplo, episodios acaecidos en Port Harcourt incluso con el buque víctima atracado en puerto figuran en aguas territoriales y no portuarias.

³³⁰ Un ejemplo que explicaría sobremanera tales criterios es el siguiente, de los 20 ataques registrados por la ICC-IMB en Cotunú durante 2011, 19 aparecen en la tabla 3 de sus informes: “puertos y fondeaderos con 3 o más ataques”. Sin embargo la IMO los distribuye de la siguiente manera: 5 en áreas portuarias, 7 en aguas territoriales y 8 en internacionales. Otros ejemplos siguiendo la ICC-IMB pueden buscarse en el año 2013, de los siete ataques registrados en Togo, seis son atribuidos a Lomé como ataques en ‘puertos o fondeaderos’, que se corresponden con los buques: *Mariella Bottiglieri*, *Liberty Grace*—siendo los únicos que coinciden con la clasificación en ‘aguas portuarias’ de la IMO—, *Adour* (13/06/2013) y *Cap Lara* (09/05/2013)—episodios que la IMO los clasifica en aguas territoriales—, pero curiosamente los ‘casos’ *Madonna I* (05/05/2013, 22:48UTC) y *Seapride* (05/05/2013, 22:45UTC) que se encontraban en operaciones de trasbordo de carga a 27 millas náuticas al sudeste frente a Lomé —y la IMO los clasificó en aguas internacionales—. Todo parece indicar que el ataque restante se trata del incidente contra el *Ocean Centurion* a 46 millas náuticas al sur-sudeste frente a Lomé y en este caso no entraría dentro de los seis incidentes en puertos o fondeaderos que se reflejan en la ‘tabla 3’ del informe del buró correspondiente a ese año para dicho lugar. Ver también Costa de Marfil, de los cuatro ataques registrados en el país, tres son atribuidos a Abiyán, correspondiéndose con los buques: *Itri* (16/01/2013, fondeadero)—la IMO lo clasifica en aguas internacionales—, *Ocean Charger* (24/03/2013 amarrado) y *Athos* (31/07/2013, fondeadero)—casos que coincidirían con la clasificación correspondiente de la IMO: ‘aguas portuarias’—. Se supone que el ataque restante contra el *Gascogne* (03/02/2013, a 70’ al sur de Abiyán) no entraría dentro de los tres incidentes en puertos o fondeaderos que se reflejan en la “tabla 3” del informe de la ICC-IMB correspondiente a ese año. Ver también que Bonny River figura en dicha tabla con seis ataques durante 2008. ICC-IMB, Piracy Report 2008, cit., p. 10.

aguas interiores) o “*puertos y fondeaderos*” (donde, por su parte, la ICC-IMB incluiría incluso buques fondeados en aguas internacionales).

De esta manera es menester cierta prudencia a la hora de analizar las cifras de la ICC-IMB (con mayor cautela si cabe en cuanto al tipo de delito) que figuran en el citado título porque podrían incluirse buques atacados en fondeaderos que se extienden más allá del MT (razón por la cual se considerarán víctimas de piratería). Por otro lado, el número anual de ataques registrados por la IMO bajo la denominación “*áreas portuarias*” podría quedarse corto respecto a los robos armados realmente acaecidos en los puertos o fondeaderos comprendidos en tales áreas al no incluirse los incidentes en puertos de aguas interiores pero, en cualquier caso, el criterio de esta organización no influye en la tipificación del delito.

Siguiendo la lista descrita por Murphy acerca de los *modus operandi* presentes en el Golfo de Guinea, se puede concretar que los tres primeros procedimientos se presentan en aguas nigerianas llevados a cabo por bandas con estructuras bastante flexibles³³¹ que pueden perpetrar ataques recurriendo a cualquiera de ellos. En **Lagos** “*los piratas/ladrones son frecuentemente violentos, han atacado y robado buques, secuestrado y herido miembros de la dotación a lo largo y ancho de la costa, ríos, fondeaderos, puertos y aguas circundantes*”³³². Además, favorecidos por la falta de una adecuada aplicación de la ley pueden permitirse el despliegue, a lo largo de la costa de Nigeria y Camerún, en aquellos lugares que estimen convenientes para obtener el máximo impacto en puertos locales, fondeaderos y plataformas³³³.

En los muelles y fondeaderos del golfo de Guinea los piratas/ladrones realizan un seguimiento de aquellos buques, que en un determinado momento permanecen con tripulación reducida (como en los casos de disfrute de la estadía en puerto y tiempo libre), escudriñando desde pequeñas embarcaciones cual de ellos fija guardias y contrata vigilantes³³⁴. Incluso la amenaza se puede encontrar a bordo pues en Nigeria se han dado casos en que la tripulación ha hallado, una vez concluidas las operaciones de descarga de las bodegas, restos de papel quemado a modo de ‘antorchas’ lo cual indica que alguien ha estado fisgoneando (aunque lo realmente temerario sería el propio método para iluminar los espacios de carga en caso que ésta fuese inflamable). Otra situación que otorga a ladrones una oportunidad añadida para escudriñar posibles locales en un futuro robo, se presenta en la estación lluviosa cuando se interrumpe la estiba y se cierran las escotillas por causa de los chubascos³³⁵.

³³¹ MURPHY, “Petro-piracy”, p. 80.

³³² ICC-IMB, *Piracy Report 2011*, cit., p. 21.

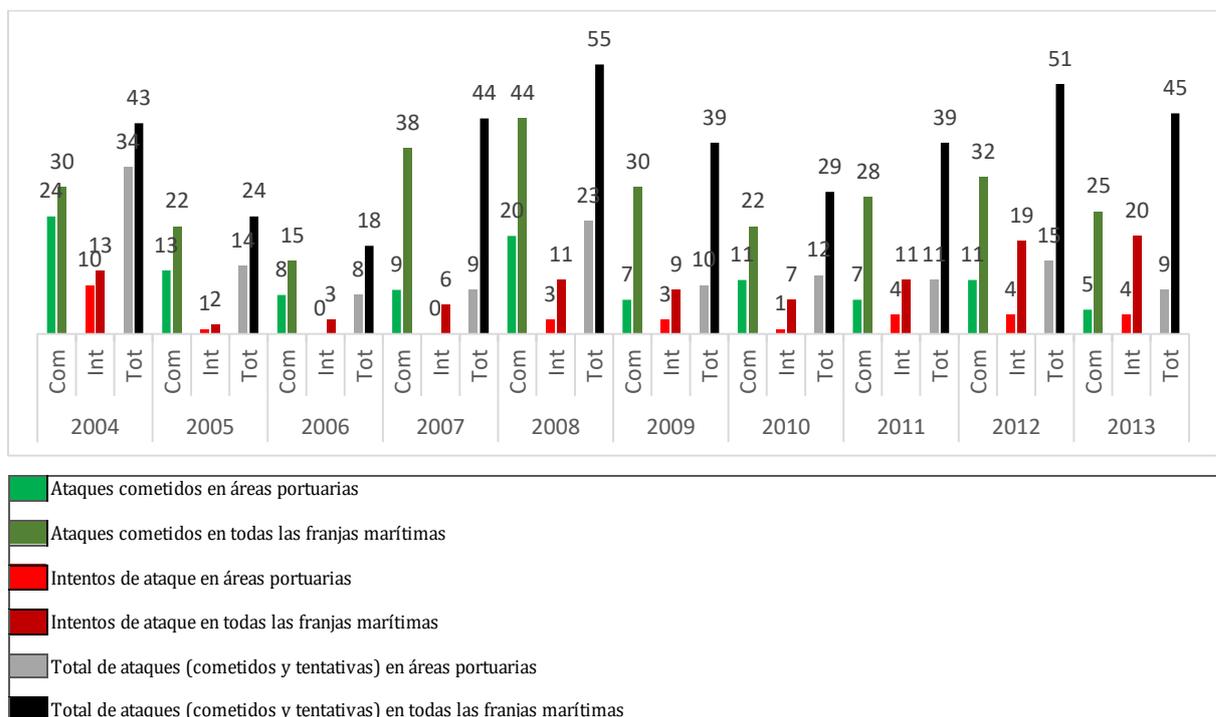
³³³ WHITENECK, *op. cit.*, p. 39.

³³⁴ *Ibid.*, p. 37.

³³⁵ VILLAR, *op. cit.*, p. 11.

De manera frecuente los ladrones marinos se aproximan sigilosamente aprovechando la oscuridad de la noche, una vez a bordo actúan rápidamente con la intención de escapar cuanto antes tras apropiarse de los principales efectos personales de la tripulación y del equipamiento del buque más fácil de trasladar³³⁶, de este modo, tan ávidamente como les es posible, revisan camarotes y espacios comunes rapiñando objetos electrónicos y otros valiosos que pueden quedárselos para sí mismos, también pretenden alcanzar las oficinas del armador y Capitán en busca de la caja que contiene la nómina de los tripulantes y, si se topan con resistencia, no tienen reparos en recurrir a la violencia o amenazar con ella para imponer la sumisión de los tripulantes o coaccionarlos para que entreguen tanto su dinero como sus enseres de valor³³⁷.

Además de los objetos mencionados, los piratas que operan en la región buscan retirar parte de la carga mientras el buque permanece fondeado o en puerto, pero normalmente próximo a la costa³³⁸. Frecuentemente, *“la tripulación de los buques tanque es retenida (bien maniatada o amenazada a mano armada) mientras la carga se trasborda a pequeñas embarcaciones por los ‘secuestradores’ para su reventa en tierra”*³³⁹ (una vez más, se trata del gigantesco mercado negro del *bunkering* ilegal cuyas víctimas se sitúan en áreas portuarias).



³³⁶ MURPHY, “Petro-piracy”, p. 80-81.

³³⁷ Whiteneck, *op. cit.*, p. 39. En cuanto a la caja de la tripulación véase ONUOHA, art. cit., p. 5.

³³⁸ Ver ONUOHA, *op. cit.*, p. 5.

³³⁹ ANYIMADU, art. cit., p. 4.

Figura 5.33 Ataques cometidos y tentativas así como el total de ambos en áreas portuarias comparados anualmente, durante una década (2004-2013), a los ataques (cometidos, tentativas y ambos) en todas las franjas marítimas del golfo de Guinea. Fuente: ICC-IMB e IMO. Elaboración propia.

De la figura 5.33 se desprende que las víctimas en áreas portuarias han ido perdiendo peso respecto al total de ataques en las demás franjas marítimas. Además en 2011 y 2013 los intentos de ataques (cuatro para cada año) en dichas áreas se acercan bastante a los efectivamente cometidos (siete y cinco respectivamente); lo que parece constituir un indicio de que las tentativas se denuncian más en zonas portuarias. No obstante durante 2013 las tentativas también (20) estuvieron próximas a los ‘cometidos’ (25) en todas las áreas del Golfo.

Dejando por un momento el criterio de la IMO en cuanto a los límites marítimos, se ha elaborado la figura 5.34 únicamente con ataques divulgados durante dieciséis años por el IMB y atribuidos a Nigeria³⁴⁰, donde se extrapola el porcentaje correspondiente al número de ataques en puertos o fondeaderos³⁴¹ respecto al total de ataques registrados en el país.

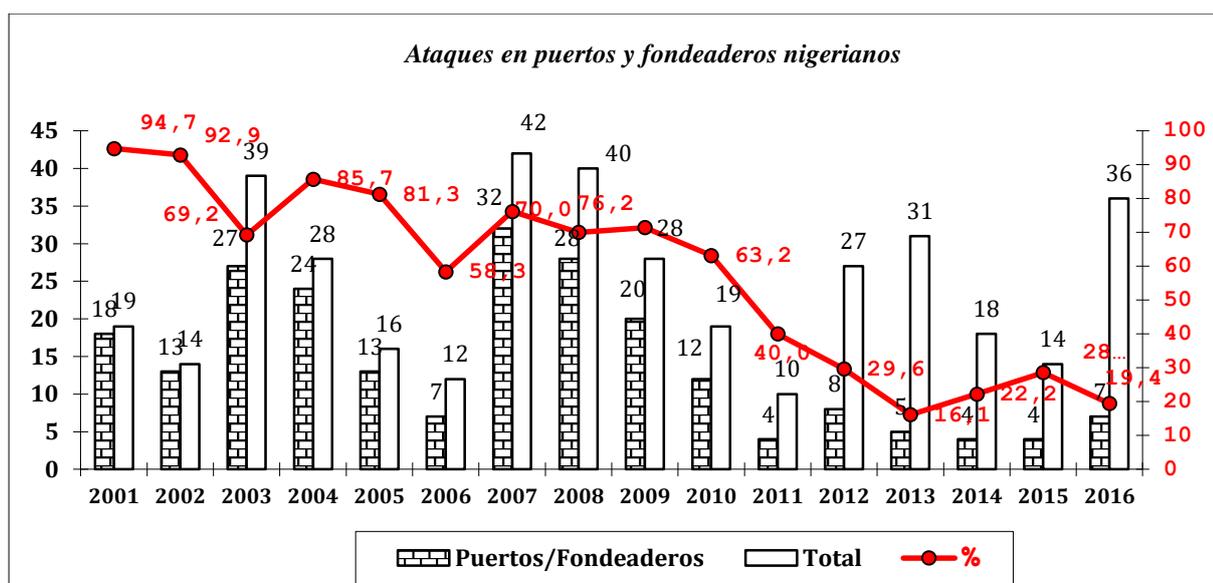


Figura 5.34 Ataques en puertos y fondeaderos nigerianos relacionados con todos los ataques del país, durante dieciséis años (2001-2016). Fuente: ICC-IMB e IMO. Elaboración propia.

En el mencionado período que abarca el gráfico se presenta un primer momento (2001-2005) en el cual los ataques en “puertos o fondeaderos” representarían entre el 80 y el

³⁴⁰ Respecto a tal atribución, véase cap IV, n. 135 (correspondiente a la figura 4.6), acerca de la “tabla 3” de los informes del ICC-IMB de donde se han extraído las cifras.

³⁴¹ Cabe recordar que puede englobar ataques en fondeaderos más allá de la jurisdicción nigeriana. Este criterio debe diferenciarse del empleado por la IMO que sólo tiene en cuenta exclusivamente aquellos ataques en áreas portuarias (PA). Lo cual no quiere decir que se incluyan todos los ataques acecidos en tales áreas pues como se ha comentado existen incidentes en puertos de aguas interiores que no se incluyen bajo la clasificación PA y si lo hacen en el grupo de aguas territoriales (TW).

95%, aproximadamente, de todos los ataques del país, con excepción de 2003 (quedando fuera de ese intervalo porcentual pues en este año alcanza el 69,2 %). En el siguiente período (2006-2010) la relación se encontraría entre el 60 y 80 %, cayendo sucesivamente desde 2010 hasta alcanzar el porcentaje más bajo (en 2013), momento en que los incidentes portuarios o en fondeaderos representarían sólo el 16%. De esta manera, durante el último período se distingue un desplome gradual en la pendiente de dicha gráfica y, consecuentemente, advertir de la menor incidencia de ataques llevados a cabo en “puertos o fondeaderos” durante la década vigente frente a la pasada.

Por consiguiente, en Nigeria también se manifiesta un cambio en el modo de proceder de los piratas nigerianos que han desistido paulatinamente de objetivos en las citadas localizaciones por otras fuera de ellas. Implícitamente esta nueva preferencia repercute en un aumento de ataques contra buques navegando. La predilección de los piratas del GoG por “blancos” en esta última condición quedaba plasmada en la *figura 5.19*, probablemente asociada con la tendencia a desplegar operaciones hacia alta mar (ver *figura 5.24*) porque, si bien es cierto que existen ataques a buques mientras navegan por áreas portuarias o aguas territoriales, recuérdese que la mayoría de los afectados con tal condición se encuentran en aguas internacionales (ver *figura 5.25*).

Los ataques en estas áreas alcanzan su apogeo en 2007 (32), sobresaliendo la gran cantidad de ataques contra buques en **Lagos** (25) y el éxito alcanzado (21), sobre todo mientras realizan operaciones *STS* (5)³⁴².

De acuerdo a *Risk Intelligence*, la piratería cerca de Lagos consiste principalmente en robos armados mientras que en su rada no son el resultado de trabajos internos/a bordo y sí oportunistas³⁴³, a pesar de que en 2010 (la rada) sufre un descenso de ataques, registrando trece –respecto a los diecisiete de un año antes³⁴⁴–, los asaltantes se muestran más violentos, disparando a los buques en diez incidentes y en dos abrieron fuego contra la tripulación causando heridos de gravedad, en otros cinco ataques la dotación también resultó herida (si

³⁴² De los 14 buques atacados en Lagos mientras realizan operaciones *STS* cinco fueron en 2007. En este año cuatro (*Trom Estrid*, *Baltic Force*, *BW Danube*, *Jag Payal*) fueron cometidos y solo uno frustrado (*Overseas Allenmar*). Aunque cabría señalar que según la IMO solo el *BW Danube* se encontraba en áreas portuarias, el resto permanecería en aguas territoriales. Asimismo de los 27 buques atacados durante toda la muestra mientras realizaban operaciones *STS* sólo 7 se encontraban en áreas portuarias, precisamente en Lagos (ver *figura 5.26*).

³⁴³ Del original: “*Piracy off Lagos mainly consisted of armed robberies (...). Where attacks on Lagos roads are not the result of inside jobs they are opportunistic*”. Risk Intelligence, “Nigeria: Review of 2010 and Outlook for 2011”.

³⁴⁴ Cifras divulgadas por *Risk Intelligence* que ha registrado dos ataques más tanto en 2010 como en 2009 respecto a los datos divulgados por la ICC-IMB que se muestran en la *figura 4.6*).

nuevamente se compara con el año anterior, se obtiene que seis incidentes produjeron tripulantes heridos y uno heridos leves). Otro aspecto que preocupa es la influencia ejercida por milicianos sobre la piratería en Lagos aunque hasta ahora no ha sido confirmada³⁴⁵. No obstante los robos de menor calibre, que todavía se producen alrededor del fondeadero de Lagos, no guardan relación alguna con los milicianos del Delta del Níger³⁴⁶, “*mientras el delta ha sido un lugar común para el secuestro (de tripulantes) con intención de rescate, este procedimiento es prácticamente inexistente en Lagos*”³⁴⁷. Si bien es cierto que los secuestros de buques son más propios del delta y mar territorial nigeriano, la ICC-IMB ha registrado diversos episodios en el fondeadero de Lagos³⁴⁸.

Otros “*puertos o fondeaderos*” nigerianos, en este caso en el sur del país, que registran ataques con frecuencia son Bonny River (13), Port Harcourt (11) y Warri (6) (ver *figura 4.6*). Todos en aguas interiores y en el caso de los dos primeros, ambos en el río Bonny, aproximadamente la mitad de los ataques fueron dirigidos contra buques relacionados con la industria petrolífera.

Al margen de los datos divulgados por las principales organizaciones se debe señalar que los arrastreros no tienen libre acceso a los caladeros ya que los piratas, particularmente en el Delta del Níger, les han atacado con frecuencia en la mar mediante rápidas embarcaciones y con armas automáticas, demandando un rescate por la liberación y forzando a las empresas pesqueras a pagar. En todos los casos equipo electrónico, barriles de aceite lubricante y dinero en metálico han sido sustraídos a bordo de este tipo de buques que, en alguna ocasión, sufrieron daños cuando fueron obligados a entrar en las desembocaduras de los ríos de poca profundidad.

Ciñéndonos a la misma muestra de años, además de Lagos, otro escenario portuario típico en donde los ladrones marítimos escenifican sus delitos es **Abiyán**, constituyéndose en el lugar que concentra mayor número de ataques contra buques entre los diversos puertos y fondeaderos del Golfo de Guinea en relación a la totalidad de ataques denunciados por cada país, en este

³⁴⁵ Del original: “*The number and violence of attacks on Lagos road have reduced slightly with a total of 13 recorded (and many more unrecorded) attacks for 2010 (2009: 17). Incidents in 2010 were however violent: assailants opened fire on vessels on 10 occasions (2009: 3) and in two incidents, crew were shot and severely injured. In five other incidents in 2010, crew were also injured. This compares to 6 incidents leading to crew injuries in 2009 and one leading to minor injuries. Concerns of a militant influx into Lagos piracy have so far not been borne out*”. Risk Intelligence, “Nigeria Review 2011”, cit.

³⁴⁶ MONTCLOS, “Maritime Piracy in Nigeria”, p. 534.

³⁴⁷ NODLAND, art. cit., p. 196.

³⁴⁸ Entre los buques secuestrados en plena rada o fondeadero de Lagos se encuentran los buques tanque de productos derivados: *Nana* y *Lieutenant Arun Khetarpal PVC* (durante 2005, ambos fueron secuestrados mientras realizaban operaciones STS en un intervalo de 40 días y casi en la misma posición) y los quimiqueros: *NS Silver* (en 2006), *Abu Dhabi Star* y otro buque cuyo nombre no se ha revelado (en 2012), *SP Atlanta* (en 2013).

caso Costa de Marfil (ver *figura 4.6*). Así, de todos los ataques producidos en aguas portuarias marfileñas sólo una denuncia proviene de la rada de San Pedro, en 2006. Otros dos delitos acaecieron en aguas internacionales³⁴⁹. Asimismo el número de tentativas es minúsculo respecto a los ataques cometidos (desde 2001 hasta 2015), registrándose solo dos tentativas³⁵⁰. Por tanto estos datos pueden emplearse también como un buen ejemplo del problema que presenta la omisión de denuncias y cómo afectan, sobre todo, a los intentos de ataque en puertos y fondeaderos.

Se analiza a continuación el procedimiento empleado por los ladrones en el puerto marfileño. En un primer momento durante el inicio del nuevo milenio los robos comprendían pequeños robos de pertrechos (tanto de seguridad como de maniobra y equipo), carga del buque y efectos personales de tripulantes, generalmente, la constante que se repite es contra buques fondeados (tanto en el fondeadero interior como en el exterior) portando armas blancas y mediante amenazas o incluso sin violencia roban lo que pueden hasta ser descubiertos (aunque si tienen ocasión asaltan al tripulante o vigilante que se encuentran por cubierta³⁵¹), momento en el que saltan por la borda y escapan (a veces, con las manos vacías). Es decir, hasta aquí dentro de los cánones del asalto a buques en aguas portuarias de cualquier parte del mundo.

Aunque desde 2012 resulta evidente un cambio en la preferencia de los ladrones, optando por la toma de rehenes (56) (ver *Anexo A*) y secuestros (4) de buques – uno en área portuaria en 2013 (*Itri*), uno en 2012 aguas territoriales *Orfeas* (a 3' al sur de Abiyán) y dos en internacionales. Además, los dos últimos secuestros vislumbran una capacidad de despliegue mayor, alcanzando buques bastante alejados de la costa. También aumenta el grado de violencia empleada en puertos y fondeaderos³⁵².

Tanto en 2012 como en 2013 se advierte la predilección de atacar con cierta visibilidad, bien con luna llena o directamente de día pues de los ocho ataques en puertos o fondeaderos, solo dos fueron cometidos en completa oscuridad (uno en cada año) y el resto se produjeron

³⁴⁹ Las víctimas son: el petrolero *Gascogne* en 2013 cuando se encontraba a unas 70 millas al sur de Abiyán y, en 2014, contra el *SP Boston* a 46 millas, aproximadamente, al sureste de la costa.

³⁵⁰ Una, en 2003, contra el tanquero *Aldawha* cuando 1 de mayo se encontraba fondeado esperando en área de practicaaje. Once días antes, en la misma posición fue víctima de otro ataque pero este caso se clasificó 'cometido' a pesar de que el ladrón que abordó por el castillo portando un cuchillo fue sorprendido y tras amenazar a la tripulación de guardia saltó por la borda y escapó en un bote de madera. Ver IMO, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly - Acts reported during April 2003*. IMO, 7 de mayo de 2003, an. 1, p. 3. Otra tentativa contra el containero *Sophie Schutle* cuando estaba atracado en puerto. ICC-IMB, *Piracy Report 2004*, pp. 56, 71-72, IMO, MSC.4/Circ.51, cit.

³⁵¹ Valga de ejemplo el episodio del *Arktis Crystal* fondeado el contra maestre fue asaltado y resultó herido, requiriendo hospitalización. ICC-IMB, *Piracy Report 2002*.

³⁵² Valga de ejemplo el episodio del *Madonna*. Ver ICC-IMB, *Piracy Report 2012*, cit., p. 67.

con las siguientes condiciones de luminosidad: cuatro con llena, uno de día y uno en nueva (aunque con un 22 % de intensidad lumínica). Sin embargo, en ataques acaecidos en alta mar, no se encuentra ninguna predilección por parte de los piratas para ejecutarlos diurna o nocturnamente, y lo mismo pasa en aguas portuarias. No obstante, en ataques alejados de la costa atribuidos a Nigeria, resulta más evidente cierta propensión para cometerlos de día.

La preferencia de los ladrones marinos marfileños por una “presa” fondeada también resulta evidente en el entorno portuario abiyanes, así desde 2004 únicamente dos ataques, de los 27 registrados por el IMB, se dirigieron contra buques atracados (uno en 2004 y otro en 2013). Aunque en Lagos también predominan blancos fondeados, la situación en la que se encuentra el buque víctima del ataque es más diverso, siendo los amarrados en puerto otra gran alternativa de los criminales.

El puerto camerunés de **Douala** y su fondeadero o rada (tanto interior como exterior) registraron 15 incidentes durante 2004-2016 (ver *figura 4.6*). La mayoría de los buques afectados se encontraban atracados (11) y fondeados (5), solo en un incidente se encontraba navegando situación en la cual los ataques no llegaron a cometerse (véase también *Anexo B*). En un primer momento, los ataques se producen mientras los buques están amarrados a los muelles. Las características que atañen a la mayoría de los incidentes en estas condiciones engloban pequeños robos pero generalmente sin violencia, aprovechando ocasiones propicias³⁵³ aunque en algún caso con amenazas³⁵⁴, concretamente los 5 ataques iniciales del período ocurren durante 2004-06 con las víctimas amarradas en puerto (luego se registra uno en 2010 y otro en 2012³⁵⁵), posteriormente se producen en la rada o fondeadero (curiosamente todos durante un bienio –tres en 2009 y dos en 2010–). Por consiguiente, con el paso de los años se constata un pequeño cambio en las preferencias de los ladrones que además incrementan dosis

³⁵³ Por ejemplo, durante una fuerte lluvia, en este sentido ver el episodio del *F Spirit* en IMB-ICC, *Piracy Report 2010*, cit., p. 68 e IMO, MSC.4/Circ.160, cit., an. 1 p. 5/5.

³⁵⁴ Valga de ejemplo el episodio de robo armado contra el *Clipper Ipanema*. Véanse, entre otros, ICC-IMB, *Piracy Report 2004*, p. 57 e IMO, MSC.4/Circ.54, cit., an. 1, p. 3.

³⁵⁵ Curiosamente el 8 de septiembre de 2012 a las 03:35 HL cuando los vigilantes a bordo del *Emmanuel* hicieron un receso, ladrones armados abordaron el gasero e hicieron rehén al alumno de puente que estaba de guardia en ese momento, robando pertrechos del buque. Ver IMB-ICC, *Piracy Report 2012*, p. 66. Ver también IMO, MSC.4/Circ.189, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during September 2012*, London, 4 December 2012, an. 1, p. 3/4.

violentas cuando perpetran los delitos en el fondeadero exterior (incluso recurren a secuestros de tripulantes)³⁵⁶ o fuera de la rada³⁵⁷.

En cuanto a los ataques “*asociados*” a los principales puertos de Benín y Togo, **Cotunú** (21) y **Lomé** (34) respectivamente³⁵⁸, debe destacarse el secuestro de buques tanque para robo de su carga que constituye la esencia de los actos de piratería y robo a mano armada contra buques que desbordaron a los dos países del Golfo en los primeros años de la presente década. En los escenarios portuarios de Ghana (con 42 ataques acumulados), sobresale **Tema** (30) aunque Takoradi (12) ostenta una cantidad significativa de ataques (ver *figura 4.6*). El patrón de ataques es parecido al de Abiyán, robos normalmente contra buques fondeados, excepto en lo tocante al secuestro de buques donde no se ha registrado un solo caso³⁵⁹.

Antes de abandonar las áreas portuarias y entrar en el resto del Mar Territorial de los países de la región, cabe mencionar a Monrovia Port (Liberia) donde se han registrado 5 ataques (entre ellos dos tentativas, siendo por ello el puerto con mayor relación de tentativas respecto a ‘cometidos’). Sin embargo, el escenario alberga el secuestro de un buque que se encontraba fondeado³⁶⁰. Otra particularidad del puerto es que concentra todos sus ataques en *PA* y a su vez todos los ataques registrados en Liberia durante una década (2004-2013).

5.6.2 AGUAS TERRITORIALES

Este epígrafe incluirá al resto del Mar Territorial (se excluyen puertos y fondeaderos, pero se incluyen aguas interiores)³⁶¹. Así, de igual manera que los ataques ‘cometidos’ desde 2007

³⁵⁶ Valga de ejemplo el episodio del frigorífico *MV Argo y North Spirit* Ver ICC-IMB, *Piracy Report 2010*. London, January 2011, pp. 24, 66. IMO, MSC.4/Circ.155, cit., an. 1, p. 3/3.

³⁵⁷ El 4 de septiembre de 2010 doce ladrones portando armas automáticas en dos embarcaciones rápidas abordaron el carguero *Salma*, tomando como rehenes cuatro de sus tripulantes, también dañaron su equipo. Ver IMB-ICC *Piracy Report 2010*, cit., pp. 67-68.

³⁵⁸ A pesar de que muchos incidentes tienen lugar fuera de su jurisdicción. Respecto al criterio seguido por el autor para elaborar la *figura 4.6* ver cap IV, n. 135 basada mayoritariamente en la tabla 3 de los informes de la ICC-IMB.

³⁵⁹ Cotunú reúne el 84% de los ataques en Benín, Abiyán el 91,7% de los ataques en Costa de Marfil, y Tema y Takoradi en conjunto el 85,7% de los ataques en Ghana (ver *figura 4.6*).

³⁶⁰ Se trata del *Tahoma Reefer* que fue secuestrado mientras permanecía fondeado en Monrovia, el 12 de mayo de 2007 cuando trancurrían las 04:00 HL, para ser reparado por los daños provocados por un incendio a bordo varios días antes. En este escenario, aproximadamente, 25 ladrones armados con machetes en dos embarcaciones pesqueras lo abordaron. Los criminales asaltaron a los tripulantes que recibieron considerables lesiones (tres heridos figuran a efectos de estadísticas) y fueron obligados a desembarcar. Entonces el frigorífico fue secuestrado y remolcado al país vecino de Costa de Marfil. Ver ICC-IMB, *Piracy Report 2008*, pp. 67-68 e IMO, MSC.4/Circ.103, an. 1, 5/5.

³⁶¹ Excluidos puertos, fondeaderos y radas de áreas portuarias pero incluyendo aquellos situados en aguas interiores (asimismo los numerosos ataques en ríos). Por consiguiente los delitos continúan vinculados a la jurisdicción de los estados ribereños del golfo de Guinea.

en PA, los propios en el resto del mar territorial también han sufrido un descenso considerable sobre todo en 2012 y 2013 (ver *figura 5.35*), acercándose más a los números de los primeros años de la muestra.

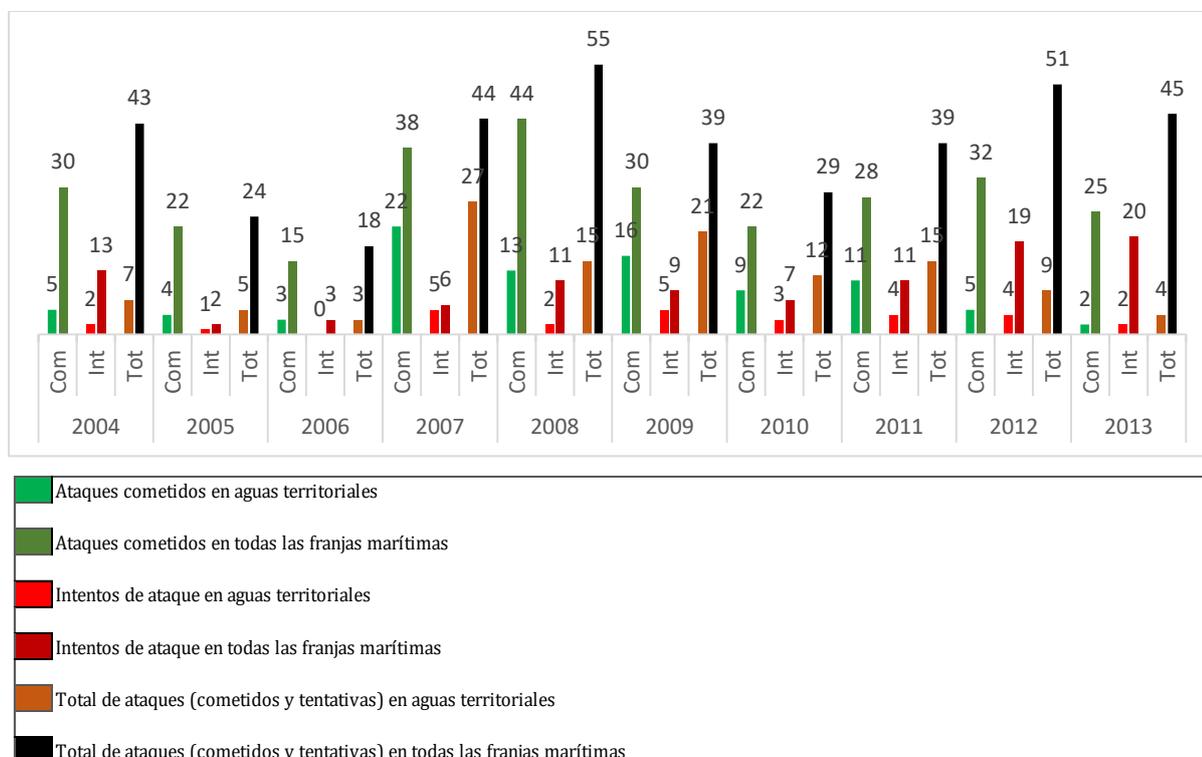


Figura 5.35 Ataques cometidos y tentativas así como el total de ambos en aguas territoriales comparados anualmente, durante una década (2004-2013), al total de ataques en todas las franjas marítimas del golfo de Guinea. Fuente: ICC-IMB e IMO.

Durante dos años intercalados (2007 y 2009), las aguas territoriales acogen más ataques que cualquiera de las otras dos franjas marítimas, tanto perpetrados (22 y 16 respectivamente) como tentativas (5 cada año).

Los buques fondeados también se erigen como “presas” habituales de los ladrones marinos (en el resto del mar territorial) siendo las primeras víctimas (ver *figura 5.31*). Asimismo, los buques en navegación conforman la segunda alternativa de los ladrones en esta franja de mar, además, una parte significativa de estos se produce en ríos, sobre todo nigerianos, escenario en el cual secuestros de tripulantes y buques son los procedimientos normalmente adoptados.

Dadas las características de la navegación fluvial, buques con de poco calado y francobordo son las víctimas más representativas. Los piratas que operan en estas vías cuentan con diversos procedimientos para “gestionar” los secuestros. Así, se encuentran casos en que el buque es liberado cuando raptan a algunos tripulantes (secuestros de tripulantes con intención de exigir rescate), como el episodio de una gabarra portacontenedores atacada mientras navegaba por el

río Chanomi³⁶². En otros casos, aunque más bien resultan excepciones, el buque es secuestrado y llevado a la base pirata. Una vez allí, mientras la nave permanece fondeada, la dotación es trasladada a tierra mientras se negocia la liberación³⁶³. En algún caso es el propio Capitán quién, temiendo por la vida de los tripulantes ‘desembarcados’, echa mano de la caja del buque para efectuar el pago del rescate. Así ocurrió con el remolcador *Limburg*³⁶⁴ cuando navegaba bajo pabellón holandés por el **río Bonny**.

Particularmente, una de las diversas vías fluviales que dan acceso a Port Harcourt tiene hasta tradición en ataques marítimos, “*históricamente, los piratas acostumbra a tender emboscadas al paso de buques en lugares como el Cawthorne Channel*³⁶⁵ *cerca de Bonny (Estado de Rivers), entre la mar y el propio río*”³⁶⁶. Otro lugar común es el Canal de Bonny³⁶⁷.

Asimismo la práctica del *bunkering* se encuentra extendida por las grandes terminales interiores como Port Harcourt, Warri, Okrika y Bonny que son los mayores puntos de carga para el mercado internacional. También hay otros lugares clave en ubicaciones más remotas como Jonas Creek y Cawthorne Channel³⁶⁸. En ocasiones los piratas no estiman necesario

³⁶² Valgan de ejemplo episodio del *Baco-Liner 2* [ver ICC-IMB, *Piracy Report 2007*, pp. 26, 64] y el ataque al petrolero nigeriano *Oloibiri* cuando se encontraba fondeado en el **río Penington** (Estado de Bayelsa, Nigeria) el 1 de mayo de 2007, entonces ladrones con armas y explosivos lo abordaron secuestrando a seis de sus tripulantes que serían liberados 30 días más tarde tras las prósperas negociaciones llevadas a cabo. Respecto a este último secuestro véanse IMB-ICC, *Piracy and Armed Robbery Report 2007*, *op. cit.*, p. 67 e IMO, MSC.4/Circ.103, an. 1, p. 2/5.

³⁶³ Valga de ejemplo, el secuestro del carguero *Thor Galaxy* en el **río Warri**. Ver ICC-IMB, *Piracy Report 2008*, *cit.*, pp. 35, 69 e IMO, MSC.4/Circ.128, *cit.*, an. 1, p. 5/7.

³⁶⁴ Cuando navegaba por el río Bonny (Nigeria) después del mediodía (13:00 HL) del 31 de octubre de 2002, **quince ladrones** armados con porras de madera desde una rápida embarcación trasladaron a tierra a la tripulación y los mantuvieron secuestrados por varias horas, demandando un rescate por su liberación. El Capitán temiendo por la integridad de los tripulantes pagó con el dinero en efectivo de la caja del buque e inmediatamente fueron liberados. IMO, MSC.4/Circ.27, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during November 2002*, 19 de diciembre de 2002, an. 1, p. 4. Otro caso en que tanto buque como tripulantes son secuestrados y llevados a un “*refugio*”.

³⁶⁵ Entre los ejemplos más graves actuales, se encuentra el acaecido el 2 de octubre de 2006 (en el remoto *Cawthorne Channel*) cuando varias gabarras que transportaban fuel y otros suplementos para instalaciones de la Shell son secuestradas, así como, 25 trabajadores nigerianos. Además, tres soldados que protegían el convoy fueron asesinados. IMB-ICC, *Piracy Report 2006*, *cit.*, pp. 22, 48.

³⁶⁶ MONTCLOS, “Maritime Piracy in Nigeria”, p. 532.

³⁶⁷ Valga de ejemplo un ataque perpetrado el 3 de octubre de 2007 a las 07:00 HL por ladrones armados revólveres que, permaneciendo ocultos entre los manglares, tendieron una emboscada a un barco de pasajeros a su paso por la ciudad de Bonny portando. Se sospecha que algunos de los ladrones podrían encontrarse mezclados entre el pasaje y habrían subido a bordo en el muelle de Port Harcourt, esperando la señal de ataque en la mitad de la travesía robaron objetos de valor de los pasajeros que en algún caso sufrieron heridas. Los asaltantes dispararon una ráfaga de tiros al aire antes de escapar. IMO, MSC.4/Circ.111, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during October 2007*, 4 de January 2008, an. 1. p. 2/6.

³⁶⁸ Siguiendo a Davis y otros: “*In the Niger Delta illegal bunkering is rife in places like Port Harcourt, Warri, Okrika, Bonny, Akassa and Soku. These are major loading points for the international market. There are many other key sites for illegal bunkering into more remote areas of the swamp such as Jones Creek and*

secuestrar el buque abordado y, simplemente, obligan a su tripulación para que procedan al bombeo de parte de la carga³⁶⁹.

Por tanto, la amplia red de ríos que surcan el Delta del Níger, también, se convierte en campo de operaciones piratas, entre ellas se presentan asaltos a mano armada con rehenes³⁷⁰ y víctimas mortales (tanto puede tratarse de trabajadores de compañías petroleras³⁷¹ como de pasajeros³⁷² y tripulantes³⁷³) e incluso pueden exigir el pago de una tasa cuando las naves atraviesan algún punto del transcurso como ya ha ocurrido en el río Chanomi a su paso por Warri³⁷⁴.

En este escenario también tiene lugar un robo armado no tan agresivo y más oportunista si cabe. Según algún autor, regularmente comunidades costeras del Delta, por ejemplo en los años noventa, atacaron según sus necesidades embarcaciones a su paso, buscando oportunidades. Estos piratas se parecen a ladrones que no están muy organizados a diferencia de los contrabandistas que operan desde Oron pasando toda clase de tráfico (incluidas armas y petróleo refinado) hacia Camerún. Los pescadores armados pueden permanecer próximos a la costa, robar cualquier objeto de valor y repartir el botín (equipos de radio, dinero en efectivo,

Cawthorne Channel” S. DAVIS, D. Von KEMEDI y M. DRENNAN, “Illegal Oil Bunkering in the Niger Delta”, *Niger Delta Peace and Security Strategy Working Papers*, 2006.

³⁶⁹ Hechos que acaecieron en la mañana (10:13 HL) del 23 de marzo de 2004, cuando el *MCT Almak* navegaba por el río Warri (Nigeria) siendo sorprendido por ladrones armados a bordo de seis embarcaciones que le ordenaron fondear y lo abordaron, forzando a la dotación para que bombease gasolina a su gabarra abarloada y liberándolo más tarde tras robar 650 TM sin que nadie resultase herido. Véanse, entre otros, IMB-ICC, *Piracy Report 2004*, London, January 2005, pp. 18, 55-56 e IMO, MSC.4/Circ.49, cit., an. 1, p. 7.

³⁷⁰ El 14 de January 2002 el quimiquero noruego *Jo Maple* permanecía en el fondeadero del río Bonny (Nigeria) cuando a las 03:00 HL seis ladrones en tres canoas portando rifles automáticos se acercaron, entonces dos de ellos subieron a bordo tomando como rehén al bombero pero escaparon al ser descubiertos no sin antes robar pertrechos y un VHF. Ver IMO, MSC.4/Circ.13, cit., an. 1, p. 3.

³⁷¹ El 23 de abril de 2004 en el río Benín (Nigeria) ladrones con armas de fuego tendieron una emboscada a un patrullero que navegaba escoltando a trabajadores de petroleras hacia los pozos petrolíferos, cinco de ellos perdieron la vida en un intercambio de disparos, además hubo un herido y dos desaparecidos. Ver IMO, MSC.4/Circ.51, cit., an. 1, p. 11.

³⁷² Ladrones armados con armas de fuego abordaron en Warri, el 15 de julio de 2004, un ferri mientras navegaba con el resultado de dos pasajeros muertos y el robo de los objetos de valor del pasaje. Ver IMO, MSC.4/Circ.49, *loc. cit.* Otro ejemplo con un resultado de al menos diez (pasajeros) muertos acaeció el 9 de enero 2004 cuando un trasbordador navegando con pasaje hacia un mercado próximo de Warri (Delta del Níger) fue víctima de piratas. Ver, entre otros, IMO, MSC.4/Circ.47, cit., an. 1, p. 8 e IMB-ICC, *Piracy Report 2004*, p. 54.

³⁷³ Un ferri próximo a Kula (al Sur del Delta del Níger) fue atacado con el fatal desenlace de doce tripulantes muertos y dos heridos. Sobre este episodio, véanse, entre otros, IMO, MSC.4/Circ.99, cit., an., p. 2/6 y ONI, *Worldwide Threat to shipping*, 17 de January 2007.

³⁷⁴ Por ejemplo, a la gabarra *Baco-Liner 3* le piden una tasa para pasar mientras pasaba por Warri el 11 de febrero de 2004 a través del río Chanomi. Para tener conocimiento sobre las reminiscencias de este “peaje” hay que remontarse al período colonial.

teléfonos, etc...) con sus parientes de los poblados vecinos. Pero los barcos robados no son capturados ni su tripulación es secuestrada para la posterior exigencia de un rescate³⁷⁵.

“Los perpetradores predominantes son piratas nigerianos, operando fuera de Lagos, aunque han tenido picos de actividad en Benín y Togo y, ocasionalmente, incidentes en aguas de otras naciones del golfo”³⁷⁶. También las aguas frente a Nigeria siguen siendo competencia de bandas criminales muy organizadas, pero solo dentro de su limitada esfera. En otro contexto serían extrapolables a pandillas callejeras particulares³⁷⁷.

Desde 2009 la distribución de los ataques ha cambiado, grupos armados con base situada al sur del estado de Rivers han extendido su influencia al este (hacia Cabalar) mientras en Bakassi, “nido” de insurgentes, atacan embarcaciones pesqueras al oeste, hasta el río Qua Iboe (estado de Akwa Ibom). En la zona más oriental del Delta, frente a Forcados y Benin River, los ataques mar adentro han disminuido considerablemente cuando el gobierno lanzó la ofensiva contra la insurgencia en Gbamaratu Kingdom (estado de Delta)³⁷⁸.

Además, los piratas disponen de numerosas ocasiones para realizar un reconocimiento de la víctima y el futuro escenario donde ejecutarán la acción criminal, pues cuentan con la ventaja de poder mimetizarse con la multitud de embarcaciones costeras que pueblan las aguas nigerianas sin presentar la más mínima sospecha. Esta observación es posible gracias al tráfico local pues permite que los delincuentes se mimetizen en él manteniendo la vigilancia del entorno donde desplegarán operaciones futuras³⁷⁹.

En cuanto al ataque a los buques mientras realizaban operaciones de trasbordo (*STS*) denunciados al ICC-IMB sólo diez de los 27 que resultaron afectados en estas circunstancias, acaecieron dentro del mar territorial nigeriano (7) y beninés (3), correspondiéndose a Lagos y Cotunú (de acuerdo al criterio de la IMO, ver [*figura 5.11*]).

Otros episodios llamativos en el resto del Mar Territorial

El 3 de marzo de 2011 aproximadamente media hora antes de la puesta del sol, el quimiquero *Maersk Etienne* fondeado a tres millas náuticas al sur de la boya de paso sufrió una tentativa de ataque, cuanto menos curiosa, al recibir la “visita” de una embarcación rápida de color verde que transportaba tres personas, una de ellas uniformada, las cuales dispararon al

³⁷⁵ MONTCLOS, “Maritime Piracy in Nigeria”, p. 534.

³⁷⁶ FISH, *op. cit.*, p. 13.

³⁷⁷ Ver WHITENECK, *op. cit.*, p. 32.

³⁷⁸ RI, “Nigeria: Review 2010”, p. 1.

³⁷⁹ Ver WHITENECK, *op. cit.*, p. 37.

aire demandando el arriado de la escala real. El Capitán se negó rotundamente y levó ancla dejando el fondeadero³⁸⁰.

Existen casos en que el delito comienza como un robo pero se convierte en un acto de piratería; valga de ejemplo el secuestro del quimiquero *Adour*³⁸¹ en aguas territoriales de Ghana (fondeadero de Lome) que fue obligado a navegar hacia el sur. No obstante “*la principal diferencia entre incidentes en la cara oriental y occidental africanas es que los piratas en Nigeria están más bien encarados a los límites de aguas territoriales*”³⁸², aunque, actualmente, se observa una tendencia diferente en la parte occidental del continente debido al incremento de ataques en alta mar y por tanto reconocidos como piratería (ver *figura 4.2*).

No se podría dejar de citar nuevamente el episodio del buque de apoyo o suministro (*supply*) estadounidense *Lourdes Tide* que representa el secuestro de más duración de un buque en la región, en este caso en aguas territoriales del Estado de Rivers (Nigeria).

5.6.3 AGUAS INTERNACIONALES (PIRATERÍA)

Como se ha mencionado en algún pasaje del presente capítulo respecto a las nuevas tendencias, sobre todo de los piratas nigerianos, tanto acerca de la situación en que se encuentran los buques atacados como a los *modus operandi*, las aguas internacionales (*IW*) están acaparando una parte considerable de los ataques.

Teniendo en cuenta la disminución de actividad delictiva en las aguas bajo jurisdicción de los estados ribereños del golfo de Guinea, se puede confirmar un cambio en la predilección, a partir de 2010, por el lugar donde los criminales marítimos llevan a cabo sus fechorías, pasando paulatinamente de ‘robos a mano armada contra buques en la mar’ a ‘piratería’. Compruébese en la *figura 5.19* donde se comparaban anualmente los ataques en las diversas franjas marítimas, donde se puede apreciar que efectivamente los ataques en *PA* (gris) y *TW* (marrón) representan una parte importante del total (negro). La tendencia se quiebra en 2011 cuando los incidentes se igualan en las tres zonas. Al año siguiente los ataques originados en *IW* (azul) superan por primera vez a aquellos acaecidos en cada una de las otras dos, aunque continúen registrándose más robos armados en la mar (24) que actos piratas (20) –si bien es cierto que la diferencia entre estos delitos también disminuye, lo cual resulta novedoso pues desde el inicio de la muestra siempre fue muy notable (por ejemplo, en 2011 se registraron 26 frente a 12

³⁸⁰ Véanse IMB-ICC, *Piracy Report 2011*, p. 107, IMO, MSC.4/Circ.170, *op. cit.*, an. 2, p. 7/8.

³⁸¹ No obstante, a efectos de estadísticas computaría como ataque en puertos o fondeaderos (según ICC-IMB) o en aguas territoriales (según la IMO). Sobre este ataque ver IMB-ICC, *Piracy Report 2003*, pp. 29, 60. IMO, MSC.4/Circ.199, *cit.*, an. 1, p. 2/5.

³⁸² WARDIN y DUDA, *op. cit.*, p. 182.

respectivamente)–. Ya en 2013 estos últimos delitos (27) suponen más de la mitad de todos los casos (45) registrados por la ICC-IMB ese mismo año³⁸³.

*“Normalmente los ataques operan próximos a la costa. Lo más común es que abarquen hasta las 20 millas náuticas, pero también hay ataques significativamente más distantes de tierra. Muchos actos de piratería tienen lugar a 30 millas náuticas del Delta del Níger pero algunos ataques han sido confirmados más allá de esta distancia”*³⁸⁴.

Es importante reseñar a este respecto, que previamente esta institución ya había relacionado la intensificación de ataques durante 2007 con una mejora en la habilidad de los piratas para atacar buques alejados de la costa, aunque no solo lo asociaba con esa nueva característica, también incluía factores como el hecho de estar mejor armados, organizados y favorecidos por la falta de una aplicación adecuada de la ley, entre otros³⁸⁵. Aunque si se contempla de nuevo la *figura 5.19* se aprecia que realmente se trata del aumento de ataques en TW (de hecho sobresaliente pues el máximo en toda la muestra se alcanza ese año) porque los actos de piratería se mantienen entre 4 y 7 anuales desde 2006 hasta 2010.

Por tanto una de las características espaciales, que identificaba la mayoría de los incidentes ocurridos en Nigeria (la circunscripción de los ataques a sus aguas interiores o territoriales), parece estar cambiando a medida que las bandas se aventuran más lejos en alta mar³⁸⁶.

De gran preocupación son los ataques muy organizados preparados por grupos insurgentes, por ejemplo el MEND, con intención de inutilizar instalaciones petrolíferas. También grupos criminales buscan objetivos que transportan el crudo y sus derivados interesados en el robo de una parte de la carga. Ataques recientes se han extendido mar adentro con miras en buques cargados de petróleo para robarles los productos petrolíferos³⁸⁷. Da la impresión que estos grupos tienen un considerable apoyo político y financiero. También, *“ha habido una tendencia preocupante en el secuestro de tripulaciones también fuera de los límites territoriales de los Estados costeros en el Golfo de Guinea”*³⁸⁸.

³⁸³ Ya se ha visto en la *figura 4.2* basada en datos de la IMO para la totalidad de África occidental como ataques desplegados en aguas internacionales, durante los últimos años de la muestra (que en este caso se ampliaba desde 2001), ganaban adeptos en contraposición a los ejecutados en escenarios portuarios. Véase también *figura 5.38*.

³⁸⁴ WARDIN, y DUDA, art. cit., p. 181.

³⁸⁵ Ver ICC-IMB, *Piracy Report 2007*, cit., p. 24.

³⁸⁶ MURPHY, “Petro-piracy”, p. 80.

³⁸⁷ ONUOHA, art. cit., p. 6.

³⁸⁸ Siguiendo a Pottengal Mukundan, ver USCIB, “IMB Piracy Report Highlights Violence in West Africa” *United States Council for International Business*. July 15, 2013. Disponible en: <http://www.uscib.org> (último acceso 11 de abril de 2014).

Aquellos incidentes que han tenido lugar más allá de límites jurisdiccionales, aunque no traen como resultado en la captura del buque y su traslado a un lugar seguro para negociar el rescate, recuerdan en otros procedimientos a los perpetrados por piratas somalíes al llevar a cabo acciones tales como la aproximación hacia el blanco en esquifes a altas velocidades, ráfagas de aviso con armamento de asalto, abordando rápidamente a buques de carga con pequeño francobordo y baja velocidad, robando el dinero en efectivo y enseres de valor de la tripulación³⁸⁹. Aparte de la amenaza que supone apuntar con armas automáticas e incluso RPGs³⁹⁰ directamente al puente de gobierno del buque y a la acomodación, los criminales pueden abrir fuego, obligando a la dotación a aceptar los asaltantes a bordo³⁹¹.

También los criminales e insurgentes del Delta consiguen demostrar, una y otra vez, su capacidad de planificación y ejecución de ataques a navieras extranjeras e instalaciones *offshore*³⁹², además de no dejarse capturar³⁹³. Los piratas merodean las plataformas petrolíferas en alta mar para obtener información previa cara a la preparación de un futuro ataque. Del mismo modo que ocurría en el mar territorial, el espionaje es posible porque existe un flujo constante de pequeñas embarcaciones en el área (pesca local y movimiento de productos) que disimulan a los delincuentes y dificulta su detección. Así desarrollan su conocimiento sobre las defensas de la plataforma, rutinas de trabajo, horarios de descanso de la tripulación y en general cuando los blancos son más vulnerables³⁹⁴.

En Nigeria, la preferencia de los piratas desde 2011 esta cambiando, ya que prescinden de los buques fondeados y optan por aquellos en navegación (ver *Anexo B*). Esto repercute en el aumento de ataques en el mar territorial pero sobre todo en alta mar, pues generalmente son espacios que acogen el trazado de la derrotas de los buques en tránsito. Aunque en ocasiones el ‘pirata’ no comete ningún robo y solo busca alimentarse³⁹⁵.

³⁸⁹ WHITENECK, *op. cit.*, p. 40.

³⁹⁰ Se tiene constancia de un solo caso registrado por la ICC-IMB e IMO el episodio contra el *Eckhardt* Véanse, entre otros, ICC-IMB, *Piracy Report 2010*, cit., pp. 27, 68 e IMO, MSC.4/Circ.161, cit., an. 1, p. 4/5.

³⁹¹ Véanse, entre otros, WHITENECK, *op. cit.*, p. 22, MURPHY, “Contemporary Piracy”, n. 37. HERBERT-BURNS, art. cit., p. 100. Valga de ejemplo el episodio del *Thor Galaxy*, ver ICC-IMB, *Piracy Report 2008*, cit., pp. 35, 69 e IMO, MSC.4/Circ.128, cit., an. 1, p. 5/7.

³⁹² BRS, “Niger Delta”, art. cit., p. 8.

³⁹³ Siguiendo a Whiteneck: “... and escape the pursuit of the Ghana Navy (*The Ghana Navy is small, but has worked with the U.S. and received surplus coastal patrol vessels to increase its capabilities for maritime security missions*”. WHITENECK, *op. cit.*, p. 40.

³⁹⁴ *Ibid.*, p. 38.

³⁹⁵ Un ejemplo de ello fue el caso del cementero panameño *Elbia*, el 31 de enero 2008 a las 0615 UTC, cuando navegando –a 15 millas náuticas al suroeste de la isla de Guinea Ecuatorial–, fue abordado por diez individuos armados con uniforme militar que se autoidentificaron como rebeldes nigerianos y solo exigieron comida. Al desembarcar les esperaban cinco cómplices en lanchas rápidas, nadie fue herido ni hubo daños materiales.

Teniendo como criterio la condición en la que se encuentran los buques que han sufrido ataques de piratería en la alta mar del golfo de Guinea (ver *figura 5.31*), se obtiene que el 79% estaba navegando (mientras que una parte de los robos armados contra buques en esta condición en aguas territoriales representan el 30% de todas las víctimas). Por consiguiente se tratará a continuación el procedimiento llevado a cabo por los piratas en su propósito de abordar “*presas*” en navegación.

Tradicionalmente, el método más común empleado contra buques **navegando** es el de aproximarse con una rápida embarcación por su popa o por los costados, durante la noche³⁹⁶. Aunque, en ocasiones, es remplazado por el uso de múltiples embarcaciones moviéndose en zigzag por la proa de la “*víctima*” o sus costados con la pretensión de llamar la atención del puente mientras los cómplices del ataque intentan el abordaje por popa (consecuencia directa de disponer de mayor potencia en los motores fueraborda)³⁹⁷.

Siguiendo a Herbert-Burns, mantener una embarcación pequeña al costado o por la popa de un buque de grandes dimensiones en navegación entraña cierta dificultad, especialmente si este surca las aguas con la mayor velocidad económica (para buques de carga general o portacontenedores modernos puede encontrarse entre 18 y 22 nudos o incluso mayor)³⁹⁸. Se tiene constancia de abordajes por encima de 18 nudos³⁹⁹. La complicación puede mitigarse con buen gobierno. Así, la clave en esta fase del abordaje es técnica. La complejidad de un asalto por la popa radica en la turbulencia generada por la hélice porque al “*timonel*” del fueraborda le puede crear muchos problemas para mantener la posición de la embarcación, tanto que en ocasiones resulta una tarea imposible. No obstante, algunos operadores podrían favorecer un abordaje desde la popa. Otro contratiempo para los asaltantes en su afán por alcanzar esta parte del buque se debe a la construcción de la ciudadela en popa y, por tanto, los tripulantes libres de guardia tienden a estar más en el área de popa de la cubierta superior, probablemente por la facilidad que les supone acceder a esta zona desde la acomodación, aumentando así las opciones de sorprender en ciernes a los intrusos antes de que el abordaje se consume. En contrapartida, la cubierta de toldilla es la parte más vulnerable dada su mayor altura con relación al nivel del agua, sobre todo en buques con gran francobordo navegando en lastre (por ejemplo

³⁹⁶ MURPHY, *Contemporary Piracy and Maritime Terrorism*, p. 18-19. Cfr. HERBERT-BURNS, art. cit., p. 107.

³⁹⁷ MURPHY, *loc. cit.*

³⁹⁸ HERBERT-BURNS, art. cit., p. 107. Del original: “*The key to this phase of the operation is control, keeping a small boat alongside or astern of a large moving ship is not easy, especially if it is a full economic speed (for a modern container vessel or general cargo ship this could be 18–22 kts or faster)*”.

³⁹⁹ IMB, “Special piracy report”, June 1992, p. 8. Cit. por MURPHY, *Small Boats, Weak State, ...*, p. 48.

portacontenedores, buques de carga general, graneleros, frigoríficos, petroleros), así se torna como un punto de acceso muy atractivo⁴⁰⁰.

Otro recurso de los piratas para aproximarse a su ‘presa’ y lograr abordarla consiste en dirigir su embarcación contra el costado del buque en navegación, así se crea un vacío debido al efecto hidrodinámico de la interacción buque-buque cuyo efecto es más significativo en el buque más pequeño y el bote pirata puede mantener la velocidad, lo cual no exime a la maniobra de peligrosidad porque el mercante puede balancearse bruscamente haciéndolo zozobrar⁴⁰¹.

Otra característica más asociada a las agresiones desplegadas en alta mar es que a medida que los piratas se alejan de la costa aguardan a períodos de luz diurna o nocturna (sobre todo noches de luna llena) para atacar.

El incremento de buques secuestrados y el empleo de alguno de ellos como **buques nodriza** (*mother ships*) por parte de los piratas nigerianos, extendiendo así su radio de acción⁴⁰², se convierte en uno de los elementos que los ha impulsado a cometer sus delitos, cada vez más, alejados de la costa. El recurso de estos buques como procedimiento para lanzar el ataque en alta mar, que tanto ha caracterizado a la otra cara continental⁴⁰³ es relativamente actual en el golfo de Guinea. La táctica es propia de esa franja marítima aunque se haya producido algún caso dentro del mar territorial o, por lo menos, la captura del barco que se empleará como medio para sorprender otras víctimas. De esta manera, independientemente del destino que los criminales pretendan dar al barco capturado, un 53% de los secuestros se produjeron en alta mar.

La dificultad que entraña un ataque a buques con propulsión a velocidad normal de navegación respecto de los estáticos (atracados o fondeados) tiene su reflejo en un mayor número de actos de piratería frustrados (sin olvidarnos de que en esta condición y tipo de delito también se omiten menos denuncias). Es decir, el número de ataques cometidos permanecen próximos de las tentativas distinguiéndolos de los robos armados en las dos áreas restantes,

⁴⁰⁰ Explicación de Santiago Iglesias Baniela durante una de las tutorías del doctorado. Ver también HERBERT-BURNS, art. cit., p. 106. Del original: “*The difficulty with an astern assault is the turbulence in the water caused by the ship’s wake, which can make station-keeping by the pirate boat driver highly problematic, sometimes prohibitively so*”.

⁴⁰¹ R. STUART, *In Search of Pirates: A Modern-Day Odyssey in the South China Sea*, Edinburgo, Mainstream Publishing, 2002, p. 195. Cit. por MURPHY, *op. cit.*, p. 48.

⁴⁰² En esta línea, Murphy: “*more recently Nigerian pirates have begun using mother ships to extend their range*”. MURPHY, “Petro-piracy”, p. 82.

⁴⁰³ Además de la frecuencia con que se ha empleado en Somalia tiene la particularidad de un despliegue a distancias considerables del límite jurisdiccional. Siguiendo a Baniela: “*... pirates regularly make use of ‘mother ships’ from where the skiffs are launched in order to increase their range from the coast*”. IGLESIAS BANIELA, “Piracy at Sea”, p. 194.

sobre todo en *PA* donde aumenta la omisión de denuncias y los buques navegando representan un bajo porcentaje (véanse *figura 5.31*, *figura 5.32* y *figura 5.33*).

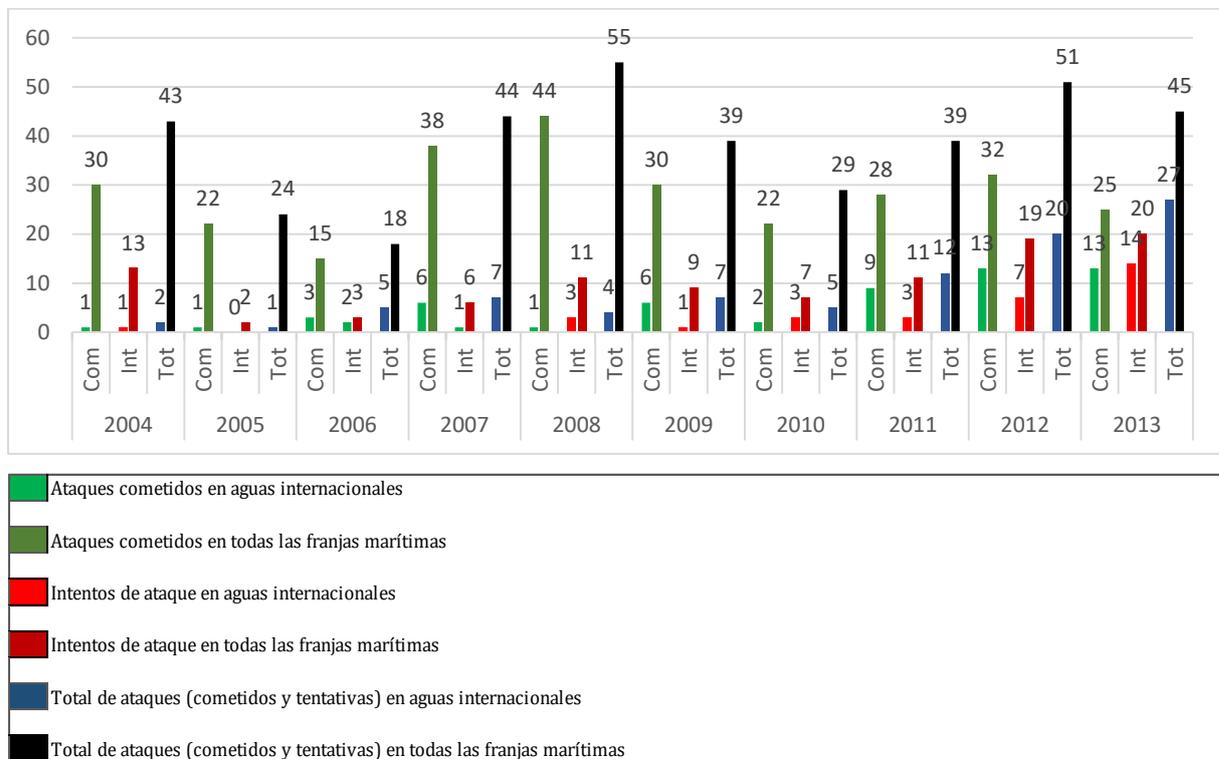


Figura 5.36 Ataques cometidos y tentativas en aguas internacionales anualmente, durante una década (2004-2013), así como el total de ambos comparado al total de ataques en todas las franjas marítimas del golfo de Guinea. Fuente: ICC-IMB e IMO.

No obstante “*los piratas están modificando cada vez más sus tácticas mediante el secuestro de pesqueros, preferiblemente dentro de aguas nigerianas, y usando los mismos para atacar otros buques que operan frente a la costa de países vecinos como Benín y Camerún*”⁴⁰⁴. Precisamente, aunque con travesía inversa, fue lo ocurrido frente a Ghana (dentro de sus aguas portuarias según la IMO) el 5 de junio de 2014, cuando los piratas secuestraron el pesquero **Marine-711** e hicieron rehenes a sus 41 tripulantes a los que ataron de manos. Entonces cortaron la fuente de alimentación del equipo de comunicación y forzaron al oficial de guardia a navegar hacia Nigeria en una tentativa de secuestrar otros barcos. Sin embargo, temiendo que la armada nigeriana fuese en su búsqueda, desembarcaron antes de haberse cumplido un día, escapando con propiedades de la dotación⁴⁰⁵.

⁴⁰⁴ ONUOHA, *op. cit.*, p. 6. Respecto al tipo de buque capturado, “*a veces secuestran pesqueros de arrastre para atacar otros barcos*”. MONTCLOS, *art. cit.*, p. 534.

⁴⁰⁵ IMO, MSC.4/Circ.212, *cit.*, an. 1, p. 4/7.

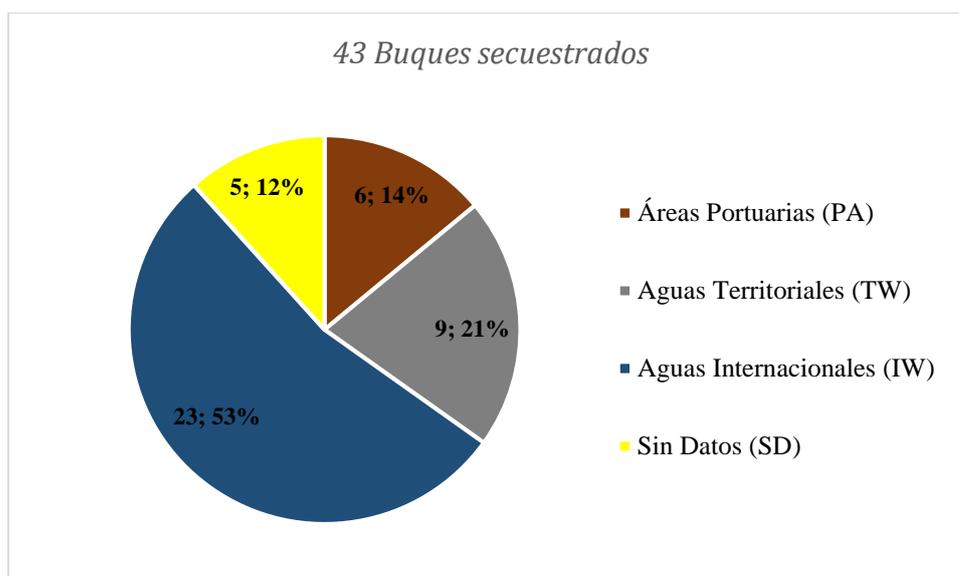


Figura 5.37 Valores y porcentajes de los barcos secuestrados durante doce años (2004-2015) en diferentes franjas marítimas del golfo de Guinea. Fuente: ICC-IMB e IMO.

Además, conexiones nigerianas fueron denunciadas en al menos cinco de los siete buques secuestrados durante 2013 en el GoG –frente a Gabón, Costa de Marfil, Nigeria y Togo– lo que demuestra la capacidad para trasladar los ataques con éxito a grandes distancias de su litoral⁴⁰⁶.

Por consiguiente, se advierte que los secuestros (de barcos) de corta duración (*short-duration hijacking*) pueden servir a los piratas como nodriza para aproximarse a otros buques sin levantar sospecha, abordarlos y acto seguido escapar con lo robado⁴⁰⁷. Aunque, a veces, los secuestradores fracasan en el empeño, no dejan pasar la ocasión de rapiñar el propio barco capturado⁴⁰⁸. Suelen abandonar el buque secuestrado, útil como nodriza, al cabo de unas cuantas

⁴⁰⁶ ICC-IMB, *Piracy Report 2013*, p. 24.

⁴⁰⁷ Un ejemplo de ello ocurrió el 7 de septiembre de 2009 cuando nueve piratas con armas automáticas en una rápida embarcación abrieron fuego contra el puente de navegación del remolcador de altura **Jacson 40** mientras navegaba en aguas internacionales frente a Bonny, consiguen abordarlo y secuestrarlo, ordenando al Capitán a abarloarse al *M/V Trumper* que se encontraba a la deriva a una distancia aproximada de tres millas náuticas, cuando lo consiguieron ambos sufrieron daños en sus costados. Entonces varios piratas saltaron a bordo, amenazando con disparar contra la tripulación y el buque cuando este comenzó a separarse, más tarde desembarcaron con pertenencias de las tripulaciones y se dirigieron hacia los ríos Barbara y L. Nicholas. ICC-IMB, *Piracy Report 2009*, pp. 32, 70. IMO, MSC.4/Circ.143 *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during September 2009*, London, 30 October 2009, an. 1, p. 1/5.

⁴⁰⁸ Otro secuestro con menos de un día de duración acaeció durante el crepúsculo vespertino del 6 de marzo de 2014 en la posición 04° 11' N 005° 44' E (a unas 30 millas náuticas frente a Brass). También el buque de apoyo (*supply*) **Ark Charly** fue secuestrado (durante la mitad de un día) una hora y cuarto después de la salida del sol en aguas internacionales del Golfo de Guinea el 7 de septiembre de 2012. ICC-IMB *Piracy Report 2013*, pp. 29, 62 e IMO, MSC.4/Circ.185 *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during May 2012*, 27 June 2012, an. 1, p. 1/5. Véase también el episodio del **Prime Lady** que emplearon brevemente como nodriza en ICC-IMB, *Piracy Report 2014*, pp. 26, 60 e IMO, MSC.4/Circ.209, cit., an. 1, p. 1/3.

horas o incluso algún día, pero no siempre es así; por ejemplo, el *Armada Tugas 1* constituye un episodio donde el período se alargó un poco más de tiempo⁴⁰⁹.

⁴⁰⁹ El 7 de febrero de 2013, solo diez minutos después de la salida del sol, alrededor de diecisiete piratas armados con fusiles de asalto AK47 abordaron y secuestraron el buque de apoyo de alta mar que se encontraba navegando a 40 millas náuticas al sur-suroeste de la terminal Brass (Nigeria) e intentaron utilizarlo como buque nodriza mientras once tripulantes fueron tomados como rehenes; además robaron provisiones del buque y pertrechos y dañaron algún equipo de comunicación. Cinco días más tarde el barco fue liberado sin que hubiese heridos. Véanse ICC-IMB, *Piracy Report 2013*, pp. 27, 57, IMO, MSC.4/Circ.195, cit., an. 1, p. 1/5.

CAPÍTULO VI: PIRATERÍA Y TERRORISMO MARÍTIMO

6.1 INTRODUCCIÓN

Philip Gosse ya señalaba que el tercero de los ciclos piráticos¹ albergaba la transición entre la piratería criminal organizada hacia la beligerante, lo que favorecería la formación de estados piratas². Transponiendo este ciclo a la actualidad³, a pesar de distinguirse un poder político más difuminado y una violencia política caracterizada por la irregularidad, puede establecerse una similitud entre ambas realidades que podría presentarse cuando se recurre a la mar como un medio para realizar actividades de insurgencia o terrorismo⁴.

Precisamente, este capítulo se centrará en alguna de las actividades violentas acaecidas en el medio acuático que no tienen cabida dentro de la noción de piratería marítima debido al lastre que suponen los elementos restrictivos asociados a ella.

6.2 NORMATIVA SOBRE TERRORISMO MARÍTIMO

6.2.1 LA INTENCIÓN POLÍTICA EN LOS ATAQUES CONTRA BUQUES

El “*propósito personal*” es el requisito comprendido en la definición de piratería marítima adoptada por el UNCLOS que deja fuera del marco normativo todos aquellos ataques promovidos con intención política⁵; esta, por su parte, generalmente, identifica otro fenómeno

¹ El escritor distribuía esta actividad delictiva a lo largo de la historia en ciclos bien definidos. Del original: “*In all seas of the world and in all times piracy has passed through certain well-defined cycles*”. GOSSE, *History of Piracy*, pp. 1-2.

² “*Then came the stage when the pirate organisation, having virtually reached the status of an independent state (...) What had been piracy then for a time become war, and in that war the vessels of both sides were pirates to the other and subject to the same treatment*”. *Ibidem*.

A pesar de no ser un libro de índole jurídico pues pertenece al ámbito histórico-literario, el autor muestra cierto interés en esculpir la figura del pirata como un enemigo del género humano y un delincuente prototípico del Derecho de Gentes. Ver AZCÁRRAGA, *Derecho del mar*, vol. I, p. 166.

³ Parece haber un consenso entre los comentaristas sobre la cuestión de que los actos piratas no pueden atribuirse a los Estados en virtud de las normas sobre la responsabilidad de los Estados por hechos internacionalmente ilícitos. A tal respecto véase Gabriel Luis de ALMEIDA SANTOS, *Pirate States? State responsibility in the context of piracy: An inquiry into the possibility of attributing acts of piracy to States* [tesis de maestría], University of Oslo, 2015. Disponible en: URI: <http://urn.nb.no/URN:NBN:no-53745> (último acceso 19 de septiembre de 2016).

⁴ MURPHY, *Small Boats, Weak States, Dirty Money*, p. 183.

⁵ Tanto si motiva a grupos disidentes con la pretensión de denunciar el autoritarismo en su país, como a insurgentes que combaten contra el Gobierno en un conflicto armado interno o a terroristas. Ver URBINA, “La cooperación internacional en la prevención...”, art. cit., p. 332. Así, mediante este requisito quedarían excluidos actos violentos contra buques pretendiendo menoscabar la autoridad de un Estado, generando confusión o aterrorizando para chantajearlo, también aquellos motivados por la religión, étnia, movimientos de liberación o insurrección. Ver SOBRINO HEREDIA, “Piratería y terrorismo en el mar”, p. 102. La ILC se pronunció claramente sobre esta cuestión y rechazó cualquier pretensión como la de la delegación de China, de incluir en el concepto de piratería los actos de insurgencia o similares. Ver ILCYB 1956, II, *op. cit.*, pp. 18, 282.

que también ha adquirido relevancia en las últimas décadas: el terrorismo marítimo⁶. Ambos delitos se encuentran estrechamente relacionados en tanto comportan actividades de “*cualquier violencia armada en la mar que no son actos legítimos de guerra*”⁷. El problema se presenta al tener que clasificar el propósito de una u otra manera en un contexto determinado⁸, tarea esta crucial para distinguir ambos fenómenos.

En un amplio sentido del término, el terrorismo es una manera de coacción, un proceso de negociación basado en la capacidad para dañar e intimidar sustituyendo el uso de la fuerza militar declarada⁹. Esta táctica es empleada por un abanico de grupos, incluyendo insurgentes, organizaciones encubiertas de estados legítimos e incluso criminales que pretenden promover sus intereses. Para algunos de ellos es la única táctica, para otros solo un recurso más entre los que se encuentra el asesinato, la guerra de guerrillas, guerra de información, propaganda y agitación política¹⁰. Pero lo cierto es que, a pesar de existir varios tratados y declaraciones

⁶ Siguiendo a Sobrino: “*actos ilegales en los que prevalecen los móviles políticos lato sensu*”. SOBRINO HEREDIA, art. cit., p. 109. En esta línea Guilfoyle: “*It has often been held that the requirement that piracy be for “private ends” means that an act committed for “political” motives cannot be piracy. Thus some commentators hold that “terrorism” can never be “piracy”*”. Douglas GUILFOYLE “Treaty Jurisdiction over Pirates: A Compilation of Legal Texts with Introductory Notes”, *Prepared for the 3rd Meeting of Working Group 2 on Legal Issues. The Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia*, Copenhagen, University College London (UCL), 26-27 August 2009, p. 3. Disponible en: <http://papers.ssrn.com> (último acceso 5 de octubre de 2016).

⁷ Del inglés: “*any armed violence at sea which is not a lawful act of war*”. Definición de piratería por el jurista británico C.S. Kenny (1847-1930) que fue empleada en la decisión del caso histórico *In re Piracy Jure Gentium*, 1934, App. Cases, 586. Disponible en: <http://www.uniset.ca> (último acceso 31 de octubre de 2016). Cfr. con “*unauthorized warfare*” en *US v The Ambrose Light, etc.*, District Court, S.D. New York, September 30, 1885, 25 Fed. 408, n.º 7-28, p. 413. Disponible en: <https://law.resource.org> (último acceso 31 de octubre de 2016). Del original: “*The right to treat unlawful and unauthorized warfare as piratical, seems to me, therefore, clearly imbedded in the very roots of international law*”.

Ver también Sam BATEMAN, “The Threat of Maritime Terrorism in South East Asia: What Are We Dealing With?”, en Andrew FORBES (ed.), *Australian Maritime Issues 2007*, Camberra, Sea Power Centre, 2008, 27-42, p. 32, Australian Maritime Affairs-Annual Papers, n.º 21, ISSN 1327-5658. Disponible en: www.navy.gov.au (último acceso 31 de octubre de 2016).

⁸ Ver Kai AMBOS y Anina TIMMERMANN, “Terrorism and customary international law”, en Ben SAUL (ed.), *Research Handbook on International Law and Terrorism*, Cheltenham (UK), Edward Elgar, 2014, 20-30, n. 91, p. 35, ISBN 978-0-85793-880-0.

Por ejemplo, actos violentos en la mar que reúnen todas las condiciones para considerarse delitos de piratería/robo armado, pero generan controversia porque ocurren en un escenario de protesta medioambiental, en una región donde se desarrolla un proceso de insurgencia, confluyen con el terrorismo marítimo, etcétera.

⁹ Thomas C. SCHELLING, *Arms and Influence*, New Haven (CT-US), Yale University Press, 1966. Cit. por Martha CRENSHAW, “Theories of terrorism: Instrumental and organisational approaches”, en David C. RAPOPORT (ed.), *Inside Terrorist Organisations*, 2ª ed., New York, Columbia University Press, 1988, 13-31, p. 13. Disponible en: <http://web.stanford.edu> (último acceso 10 de agosto de 2016). Respecto al concepto de terrorismo, véase también, Noam CHOMSKY, *Pirates and Emperors, Old and New: International Terrorism in the Real World*, new ed., London, Pluto Press, 2002, pp. 120-121, ISBN 0-7453-1980-7. También se encuentra disponible una primera edición en español, Noam CHOMSKY, *Piratas y emperadores: Terrorismo Internacional en el mundo de hoy*, en Jordi VIDAL (trad.), Barcelona, Ediciones B/Grupo Zeta, 2003, ISBN 84-666-1002-2.

¹⁰ MURPHY, *op. cit.*, p. 183. El propio autor es consciente de la importancia de distinguir entre unos y otros. Solo, en aras de la brevedad, emplea en dicho libro el término “*terrorista*” en lugar de “*un grupo que recurre al terrorismo*” y añade: “*From the position that this wider perspective affords, groups can be seen to use the sea for three purposes: terrorism, naval or proto-naval activity, and support operations*”. *Ibid.*

internacionales que pretenden regular el terrorismo internacional, no hay de hecho una definición completa del término¹¹.

Se llega a una conclusión idéntica para la variante marítima de este delito¹², pues también carece de una definición específica proveniente de un acuerdo internacional. Para suplir la falta de la dimensión jurídica se ha sugerido recurrir a la definición de terrorismo establecida por la UE¹³, entendiendo que los actos tipificados en ella son equivalentes a los desplegados en el escenario náutico¹⁴. También académicos del ámbito jurídico se han puesto de acuerdo en una definición operacional basada en los arts. 3 y 4 del “*Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima*”¹⁵, más conocido por SUA¹⁶ o

¹¹ Jay M. VOGELSON, “Multinational Approaches to Eradicating International Terrorism”, *International Lawyer*, 2002, 36(1), 67-76, pp. 73-74. Cit. por Maxwell O. CHIBUNDU, “For God, for Country, for Universalism: Sovereignty as Solidarity in Our Age of Terror”, *Florida Law Review*, 2004, 56, 883-920, en n. 36, p. 890. Disponible en: http://www.floridalawreview.com/.../Chibundu_BOOK.pdf (último acceso 16 de octubre de 2016).

Una buena síntesis sobre la historia del terrorismo en el Derecho Internacional puede verse en Guido ACQUAVIVA, “Terrorism”, en Antonio CASSESE (ed.), *The Oxford Companion to International Criminal Justice*, Oxford, OUP, 2009, 533-535, ISBN 978-0-19-923831-6.

¹² Según Burgless el término “*terrorismo marítimo*” fue acuñado en la Convención de Roma. Ver BURGLESS, art. cit., n. 129, p. 309.

¹³ Art. 1, párr. 1:

“*Todos los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para que se consideren delitos de terrorismo los actos intencionados a que se refieren las letras a) a i) tipificados como delitos según los respectivos Derechos nacionales que, por su naturaleza o su contexto, puedan lesionar gravemente a un país o a una organización internacional cuando su autor los cometa con el fin de:*
— *intimidar gravemente a una población,*
— *obligar indebidamente a los poderes públicos o a una organización internacional a realizar un acto o a abstenerse de hacerlo,*
— *o desestabilizar gravemente o destruir las estructuras fundamentales políticas, constitucionales, económicas o sociales de un país o de una organización internacional;*
a) *atentados contra la vida de una persona que puedan tener resultado de muerte; b) atentados graves contra la integridad física de una persona; c) secuestro o toma de rehenes; d) destrucciones masivas en instalaciones gubernamentales o públicas, sistemas de transporte, infraestructuras, incluidos los sistemas informáticos, plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental, lugares públicos o propiedades privadas, que puedan poner en peligro vidas humanas o producir un gran perjuicio económico; e) apoderamiento ilícito de aeronaves y de buques o de otros medios de transporte colectivo o de mercancías; f) fabricación, tenencia, adquisición, transporte, suministro o utilización de armas de fuego, explosivos, armas nucleares, biológicas y químicas e investigación y desarrollo de armas biológicas y químicas; g) liberación de sustancias peligrosas, o provocación de incendios, inundaciones o explosiones cuyo efecto sea poner en peligro vidas humanas; h) perturbación o interrupción del suministro de agua, electricidad u otro recurso natural fundamental cuyo efecto sea poner en peligro vidas humanas; i) amenaza de ejercer cualesquiera de las conductas enumeradas en las letras a) a h)”.*

UE (2002/475/JAI), *Decisión Marco del Consejo de la UE sobre la lucha contra el terrorismo*, 13 de junio de 2002, Diario Oficial de las Comunidades Europeas, art. 1: “*Delitos de terrorismo y derechos y principios fundamentales*”, L 164/4. Actos adoptados en aplicación del título VI del Tratado de la Unión Europea. Disponible en: <https://www.boe.es/doue/2002/164/L00003-00007.pdf> (último acceso 11 de agosto de 2016).

¹⁴ LÓPEZ LORCA, *op. cit.*, p. 98.

¹⁵ Ver JOUBERT, *op. cit.*, p. 113. Cfr. SOBRINO HEREDIA, art. cit., p. 109. Del original: “*no existe una definición internacionalmente consensuada*”.

¹⁶ De aquí en adelante se empleará este acrónimo anglosajón que proviene de *Suppression of Unlawful Acts*, formando parte del nombre más extenso del Convenio: *Convention for the suppression of unlawful acts of violence against the safety of maritime navigation*.

“*Convenio de Roma*”. Por su parte el Grupo de Trabajo sobre terrorismo marítimo del Consejo para la Seguridad y la Cooperación en Asia y el Pacífico (CSCAP)¹⁷ concreta más la definición¹⁸ que aquellas proporcionadas por otros organismos u organizaciones y autores¹⁹, contemplando las características esenciales²⁰: “*actos terroristas y actividades dentro del medio marítimo, empleando buques o contra estos o plataformas fijas en la mar o en puerto, o contra cualquiera de los pasajeros, tripulantes o personal a bordo, contra instalaciones o asentamientos costeros, incluyendo lugares turísticos, áreas portuarias y pueblos o ciudades portuarias*”²¹.

En todo caso, siguiendo a algunos autores, el fenómeno puede entenderse como cualquier acto ilícito, con un **motivo público** contra los objetivos mencionados, mediante el cual se procura presionar a un gobierno o grupo de personas concretas de forma directa o indirectamente²².

Este tipo de modalidad se considera relativamente reciente aunque acompañada por una historia muy significativa²³, a pesar de ello, supone una pequeña parte dentro de los ataques

¹⁷ A partir de aquí en adelante se empleará este acrónimo en inglés que proviene de *Council for Security Co-operation in the Asia Pacific*.

¹⁸ Ver JOUBERT, *op. cit.*, p. 114. Del original: “*focuses its definition on terrorism*”. Cfr. Andreas GRAF, “Countering Piracy and Maritime Terrorism in South East Asia and off the Horn of Africa: Applying the lessons learned from the Countermeasures against Maritime Violence in the Straits of Malacca to the Gulf of Aden”, en *PiraT-Working Papers on Maritime Security*, n.º 5, April 2011, pp. 14-15. Proyecto de investigación: “Piracy and Maritime Terrorism as a Challenge for Maritime Trade Security: Indicators, Perceptions and Options for Action” (PiraT), en el que trabajan conjuntamente diversos y está financiado por el Ministerio Federal de Investigación y Educación de Alemania (BMBF) en el marco del programa de investigación para la seguridad civil del gobierno alemán: “Securing the Commodity Chain”. Disponible en: <http://maritimesicherheit.eu> (último acceso 31 de octubre de 2016). Del original: “*A more extensive definition*”.

¹⁹ Existen en la doctrina diversas definiciones, pero se presentan limitadas y extensas. GRAF, *op. cit.*, p. 15.

²⁰ Siguiendo a Peter Chalk: “*Although relatively broad, it captures the essential qualities of the phenomenon in question*”. CHALK, art. cit., n. 7, p. 3.

²¹ Metaparti Satya PRAKASH, “Maritime Terrorism: Threats to Port and Container Security and Scope for Regional Cooperation”, *Paper presented at the 12th Meeting of the CSCAP Working Group on Maritime Cooperation*, Singapore, 10-11 December, 2002.

²² Samuel Pyeatt MENEFFEE, “Terrorism at Sea: The Historical Development of an International Legal Response”, en Eric F. ELLEN (ed.), *Violence at Sea: A Review of Terrorism, Acts of War and Piracy, and Countermeasures to Prevent Terrorism*, Paris, ICC Publishing, 1986, p. 192. Cit. por LÓPEZ LORCA, *op. cit.*, p. 99.

Entre las definiciones más frecuentes se encuentran los actos: “*within, or with the intent of compromising the features of the maritime domain*” (citas suprimidas). GRAFT, art. cit., p. 14. Otras definiciones: “*(...) the systematic use of or threat to use acts of violence against international shipping and maritime services by an individual group to induce fear and intimidation on a civilian population in order to achieve political ambitions or objectives*”. Carlo TRIBELLI, “Time to Update the 1988 Rome Convention For the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation”, *Oregon Review of International Law*, 2006, **8**, p. 145. “*Piracy is a crime motivated by greed, and thus predicated on immediate financial gain. Terrorism is motivated by political goals beyond the immediate act of attacking or hijacking a maritime target. The motivating factor for terrorists is generally political ideology stemming from perceived injustices, both historical and contemporary*”. YOUNG Y VALENCIA, “Piracy and terrorism threats overlap”.

²³ Ver Rosario DOMÍNGUEZ MATÉS, “From de Achille Lauro to the present day: An Assessment of the International Response to Preventing and Suppressing Terrorism at Sea” [en línea], en Pablo Antonio FERNÁNDEZ SÁNCHEZ (ed.), *International Legal Dimension of Terrorism*, Leiden-Boston, Nijhoff, 2009, 213-238. Col. Human

terroristas en general²⁴. No en vano diferentes autores lo denominan raro e insignificante²⁵. Respecto al número de terroristas o grupos insurgentes que han optado por el medio marino para desplegar sus ataques, algunas estimaciones los sitúan en torno a 24-36²⁶. En esta línea, Herbert-Burns sugirió la presencia de 36 grupos con capacidad para atacar objetivos marítimos o que han usado el medio regularmente para operaciones logísticas²⁷. En cuanto a sus fines, objetivos y plan estratégico no se encuentran muchas diferencias con las actividades para sembrar el terror, desplegadas en el escenario terrestre o aéreo²⁸.

Además se puede plantear la cuestión de por qué los terroristas extienden sus operaciones a este medio. Entre las razones que se aducen se encuentran que es un espacio en gran parte no reglamentado en el caso de estados débiles que carecen de medios para vigilar eficazmente sus aguas territoriales y derechos que se extienden al litoral. Por otra parte resulta difícil proteger los puertos importantes sin que repercuta en la eficiencia de sus operaciones²⁹. También se encuentran aquellos lugares en los que el hábitat está directamente relacionado con el mar y, por tanto, es el medio más lógico donde los terroristas autóctonos pueden desplegar sus planes. Asimismo se presenta un terrorismo no adscrito a ningún estado, en general organizaciones poderosas, que pueden ver el mar como un objetivo que proporciona diversos beneficios, tanto desde el punto de vista logístico como el escenario de un futuro plan.

Rights and Humanitarian Law E-Books Online, vol. 23, International Humanitarian Law Series. Disponible en [DOI]: [10.1163/ej.9789004170537.i-514.66](https://doi.org/10.1163/ej.9789004170537.i-514.66) (último acceso 3 de mayo de 2010). Concretamente el delito mencionado “*aparece a partir de la segunda mitad del s. XX*”. LÓPEZ LORCA, *op. cit.*, p. 94.

²⁴ Según la base de datos sobre terrorismo de la corporación RAND solo el 2% de todos los incidentes a nivel global, durante tres décadas, golpean objetivos marítimos. Sobre tales estadísticas véase Peter CHALK, *The Maritime Dimension of International Security: Terrorism, Piracy, and Challenges for the United States*, Santa Mónica (CA), RAND, 2008, p. 21. La investigación aquí presentada fue financiada dentro del *RAND's Project AirForce (PAF) Strategy and Doctrine Program* descrita en este informe fue preparada como parte de un esfuerzo más amplio de exploración de nuevos conceptos para las operaciones conjuntas de la aviación y armada de EEUU. En esta línea, según Murphy: “*It is because few terrorist groups have mounted operations at sea and on waterways that the number of incidents has been so small*”. MURPHY, *Small boats, Weak State, Dirty Money*, pp. 277.

²⁵ Valga de ejemplo MOLLER, *op. cit.*, p. 30.

²⁶ Ver Rohan GUNARATNA, “The Asymmetric Threat From Maritime Terrorism,” *Jane's Navy International*, October 2001, **106**(8), 24-29, p. 26.

²⁷ Ver Rupert HERBERT-BURNS, “Terrorism in the early 21 st century maritime domain”, en Joshua HO y Catherine Zara RAYMOND (eds.), *The Best of Times, The Worst of Times: Maritime Security in the Asia-Pacific*, Singapore, World Scientific Publishing, 2005, 155-178, p. 157, ISBN 981-256-321-0. Publicación conjunta con el Institute of Defense and Strategic Studies (SG). Del original: “*(...) is revealed in the sufficiently large number of groups that have at some time in the recent past or present demonstrated a capability and willingness within and attack targets located in the maritime environment. To date some 36 terrorist groups, (...) have the capacity to do so or routinely use the maririme domain for logistical and financial support*”.

Por su parte Murphy destaca entre todos ellos a seis: Al Qaeda, Anti-Israel, Gerakan Aceh Merdeka (GAM), *Liberation Tigers of Tamil Eelam* (LTTE), “*Contras*” nicaragüenses, y “*Moro*” filipinos; considerando que merecen una atención detallada. Sobre este asunto, ver MURPHY, *op. cit.*, pp. 279-345.

²⁸ MURPHY, *op. cit.*, p. 185. En este sentido, equiparando los efectos devastadores que pueden producirse en los tres espacios, véase José Alberto FERNÁNDEZ-RODERA, “Terrorism at Sea. International Law Response” [en línea], en FERNÁNDEZ SÁNCHEZ (ed.), *op. cit.*, 107-112. Disponible en [DOI]: [10.1163/ej.9789004170537.i-514.36](https://doi.org/10.1163/ej.9789004170537.i-514.36) (último acceso 3 de mayo de 2010).

²⁹ Ver MURPHY, pp. 198-199.

Los objetivos terroristas han demostrado un cambio en el modo de operar, modificando el blanco asignado en función de lo vigilado que se halle. En la mar cumplen suficientemente esta característica. La baja seguridad de algunos buques o plataformas puede atraer a los terroristas, pero no hasta el punto de cambiar sus preferencias reemplazándolos por objetivos en tierra. También resulta importante marcar una línea roja entre terrorismo marítimo y operaciones marítimas llevadas a cabo por grupos insurgentes cuya mirada está puesta en la mar como un medio que puede permitirles desplegar actos de terrorismo, actividades navales y operaciones de apoyo³⁰.

La amplia gama de actos violentos que pueden encontrarse en el medio marino suscita, en una parte de los doctrinarios, la necesidad de diferenciar la “piratería verdadera” (*iure Gentium*³¹), siendo esta la adoptada por el UNCLOS en su art. 101, de aquella “piratería por analogía”³² o “para-piratería”³³ que también estaría comprendida por los actos mencionados en dicho artículo, pero no cumpliría todos los elementos restrictivos impuestos en el mismo. No obstante, las diversas clases de piratería mantienen una relación de semejanza con la definida por el Derecho Internacional, llegando incluso a fusionarse en un mismo delito en diversos reglamentos internos y bajo conceptos amparados por entidades versadas en el asunto³⁴.

³⁰ *Ibid.*, p. 373. Respecto al porqué los terroristas emplean la mar, ver también *ibid.*, pp. 373-375.

En cuanto a las operaciones de apoyo, Gunaratna señala que los terroristas buscan en el medio marino el escenario para ejecutarlas más que para preparar los ataques. Ver Rohan GUNARATNA ‘The Threat to the Maritime Domain: How Real is the Terrorist Threat?’, en Jeffrey H. NORWITZ (ed.), *Armed groups: Studies in National Security, Counterterrorism, and Counterinsurgency*, US Naval War College, Newport (RI), Government Printing Office, 2008, 75-85, n. 2, p. 84, ISBN 978-1-884733-52-9. Disponible en: <http://www.jeffnorwitz.com> (último acceso 19 de septiembre de 2016).

³¹ El crimen contra el Derecho de Gentes. Lassa OPPENHEIM, *International Law. A treatise*, London, 1912, p. 347. Ver también AZCÁRRAGA, *op. cit.*, vol. I, p. 167. Los perpetradores de este tipo de delito se consideran enemigos del género humano y como tales reflejan la voluntad de todos los Estados de erradicar estas prácticas. Ver URBINA, “El régimen jurídico internacional de la piratería y los problemas que plantea su persecución en las costas de Somalia y el Golfo de Adén”, en CASTILLEJO MANZANARES, *op. cit.*, 33-66, p. 42.

³² Véanse, entre otros, OPPENHEIM, *op. cit.*, AZCÁRRAGA, *loc. cit.*, este último emplea, además, los términos de piratería *sui generis* o “pseudo-piratería”. *Ibid.*, pp. 166-169. También se han empleado términos tipo “piratería impropia” y “cuasi-piratería”. Ver José Luis RODRÍGUEZ-VILLASANTE Y PRIETO, “Problemas jurídico-penales e internacionales del crimen de piratería. Una laguna imperdonable de nuestro Código Penal y, ¿por qué no decirlo?, un crimen de la competencia de la Corte Penal Internacional”, *Revista Española de Derecho Militar*, enero-junio de 2009, **93**, 187-222, p. 214. *In memoriam* Agustín Corrales Elizondo, Escuela Militar de Estudios Jurídicos, Ministerio de Defensa. Disponible en: <http://www.portalcultura.mde.es> (último acceso 23 de mayo de 2011).

³³ Es decir, piratería cuyos actos son “terroristas, violentos, sediciosos o rebeldes”. SOBRINO HEREDIA, art. cit., p. 109. Esta noción pirática daría cabida además a los actos cometidos contra las leyes y costumbres de la guerra marítima que no cumplirían ni con el fin personal ni con la condición privada del buque agresor. Dos características esenciales de la definición de piratería en sentido estricto. *Ibid.*, p. 109.

³⁴ Ver SOBRINO HEREDIA, art. cit., p. 107-108. Por ejemplo, un concepto pirático más amplio se encuentra en la definición empleada por la ICC-IMB, el cual además de incluir los ataques en el MT (recuérdese que en este supuesto el delito se conoce como “robo a mano armada contra buques en la mar”) también podría hacerlo con aquellos que atienden a objetivos de orden político.

En esta línea, otros juristas entienden que la piratería además de presentarse con la apariencia tradicional también lo hace bajo “*formas renovadas*”³⁵ donde el MT es el nuevo escenario y/o el propósito se vuelve político. Incluso podrían considerarse actos piráticos bajo una apariencia novedosa aquellos en que el *animus lucrandi* o *furandi*³⁶ y la intención mencionada se confunden; solapamiento que, por otro lado, dificulta considerablemente la posibilidad de separarlos³⁷. En este sentido, el motivo personal puede difuminarse en aquellos ataques contra buques que pretenden financiar actividades de insurgencia contra un gobierno, emergiendo en su lugar la intención política³⁸. Además, la doctrina no se muestra unánime en cuanto a la aplicación del UNCLOS como máximo exponente contra aquellos ataques donde confluya un propósito mixto (personal y político)³⁹. El Convenio tampoco aclara si la condición del ilícito debe determinarse por el reglamento nacional o internacional⁴⁰, así el elemento subjetivo de la definición agrava su carácter indeterminado⁴¹; no obstante, al año siguiente de su celebración, Azcárraga ya adelantaba que la represión de la piratería “*absoluta*” debía ser universal y aquella “*relativa*” solo de carácter nacional⁴².

Pero fuera del proceso de formación de la definición y de diversas propuestas jurídicas, bajo la regulación internacional vigente, clasificar los anteriores fenómenos dentro de la noción de piratería es, sencillamente, incorrecto. También, resulta oportuno recordar que este último

Póngase por caso también el Convenio SUA, pensado como herramienta contra el terrorismo marítimo, en tanto no es necesario que el ilícito contra la seguridad de la navegación marítima sea promovido por un motivo personal o privado. Cabría añadir que también puede ser útil para enfrentar los episodios de robo armado desde la perspectiva internacional. Aunque los países que pretendan aplicar este Convenio deben ser signatarios, debido a la falta de la condición consuetudinaria; aspecto en el cual y, entre otros, diverge del UNCLOS.

³⁵ SOBRINO HEREDIA, art. cit., p. 87. MORELLI, art. cit.

³⁶ Se trata del lucro personal o latrocinio, que integraba la noción clásica de piratería, siendo sustituido por el “*propósito personal*” que es un elemento más amplio. Ver RODRÍGUEZ-VILLASANTE Y PRIETO, “Aspectos jurídico-penales del crimen internacional de piratería”, en CASTILLEJO (coord.), *op. cit.*, p. 121. Los “*comentarios*” de la ILC acerca del art. 15 (HSC) ya mostraban que las características esenciales de la piratería resultaban controvertidas. Sobre el elemento subjetivo opinaba que la intención de robar (*animus furandi*) no era imprescindible; los actos de piratería podían estar inspirados no sólo por el deseo de lucro, sino por sentimientos de odio o de venganza. Ver ONU, *Yearbook ILC 1956*, II, p. 282. También, podría cometerse por resentimiento procedente de una situación considerada injusta. Ver URBINA, “La cooperación internacional en los actos de piratería”, en PUEYO LOSA y URBINA (coord.), *op. cit.*, p. 332.

³⁷ Sobre esta cuestión, véase entre otros, SOBRINO HEREDIA, art. cit., p. 87.

³⁸ JESUS, “Protection of Foreign Ships against Piracy and Terrorism at Sea”, p. 379.

³⁹ Ver BENTO, art. cit., p. 417. Del original: “It is also unclear whether the motivations behind an act of piracy must be exclusively for “private” ends or whether it can be a mix of private-public ends. Sometimes, however, it is difficult to ascertain precisely where the private boundary ends and the public one commences”.

⁴⁰ A tal respecto, ver Samuel Pyeatt MENEFFEE, “The New ‘Jamaica Discipline’. Problems with Piracy, Maritime Terrorism and the 1982 Convention on the Law of the Sea”, *Connecticut Journal of International Law*, 1990, 6, p. 147. Cit. por Sayed Mohammed Mohiuddin HASAN, *The Adequacies and Inadequacies of the Piracy Regime: A Gulf of Guinea Perspective* [tesis de maestría], University of Western Sydney (AU), 2014, n. 13, p. 30. Disponible en: <http://researchdirect.uws.edu.au/islandora/.../view> (último acceso 23 de septiembre de 2016).

⁴¹ Sobre el carácter indeterminado del concepto de piratería, véanse, entre otros, BANIOLA, “El Derecho Internacional y la Piratería en la Mar”, p. 3,

⁴² AZCÁRRAGA, *op. cit.*, p. 167.

delito, a diferencia de los anteriores, posee un régimen jurídico internacional específico (UNCLOS) y no debe malinterpretarse. Además, dado su carácter consuetudinario, puede ser aplicado por todos los países.

Por otra parte, no es menos cierto que, desde un punto de vista criminal, existe cierta similitud entre diversos ilícitos desplegados en la mar y la piratería. Si cada una de estas actividades se desarrollan estrictamente bajo sus propios parámetros y no se produce conexión alguna entre ellas, la analogía se encuentra más próxima, sin duda alguna, con el robo armado en la mar pues mantiene el citado ánimo y solo difiere de ella por el lugar de comisión del delito. Por consiguiente, el camino para equiparar ambos delitos puede ser más factible que hacerlo también con el terrorismo marítimo donde la motivación personal deja paso a la pública; así, este ilícito se distancia aún más de aquellos debido a la diferencia aportada por el aspecto subjetivo de fondo político⁴³. Sin embargo, aún sin cumplir otros requisitos, como el de “*dos buques*”, algunos medios de comunicación y gobiernos afectados han llegado a “*confundir*”⁴⁴ episodios propios de este último delito con la piratería. En este sentido, varios secuestros internos de buques, que tenían en la protesta contra un gobierno o en exigencias para liberar

⁴³ Respecto a la distinción entre piratería y terrorismo marítimo ver Natalino RONZITTI, “The Law of the Sea and the Use of Force against Terrorist Activities”, en Natalino RONZITTI (ed.), *Maritime Terrorism and International Law*, Dordrecht (NL), Martinus Nijhoff, 1990, 1-14, p. 1, *International Studies on Terrorism*, 6, ISBN 0-7923-0734-8.

⁴⁴ Adam YOUNG y Mark J. VALENCIA, “Piracy, terrorism threats overlap”, *The Washington Times* [en línea], July 6, 2003. Disponible en: <http://www.washingtontimes.com/news/2003/jul/6/20030706-104801-9949r/> (último acceso 4 de octubre de 2016). Del original: “*In some cases, though, in the charged political atmosphere, the mass media and governments have blurred the line between piracy and acts of terrorism.* En esta línea, SOBRINO HEREDIA, art. cit., p. 109. Del original: *Estos actos ilegales, en los que prevalecen los móviles políticos lato sensu, han sido calificados en más de una ocasión como actos de piratería (...) es frecuente que los medios de comunicación y las autoridades de los Estados afectados los equiparen*”.

Ciertos autores señalan que tal confusión se debe a un interés subyacente (ver n. 237).

combatientes su razón de ser⁴⁵, fueron calificados erróneamente como piratería⁴⁶, a pesar de que fuesen fácilmente distinguibles⁴⁷. No obstante, en otros casos puede resultar más

⁴⁵ Existe cierta tradición de secuestros internos. El 11 de julio de 1988, se produjo uno de los ataques más sangrientos, 11 personas resultaron muertas y 98 heridas en el ataque al ferri griego *City Poros*. Tres pasajeros árabes arrojaron granadas y abrieron fuego con armas automáticas tras zarpar del Pireo y cuando se situaba a 3 nm. de la costa. Poco tiempo antes se produjo la explosión de un coche próximo al atraque del buque que se cree como la detonación indeseada de una bomba dirigida para ser utilizada a bordo. Sobre este secuestro, véanse MURPHY, *Small Boats, Weak States, Dirty Money*, p. 188, DÍAZ-BEDIA ASTOR, “El terrorismo marítimo en los albores del siglo XXI”, pp. 469-470. Otras fuentes señalan cifras menores, de 9 muertos y 18 heridos. Cfr. SOBRINO HEREDIA, art. cit., p. 111.

Aunque se ha sugerido el móvil de la toma de rehenes para un intercambio por terroristas encarcelados también en Israel. En este aspecto se parece al secuestro del carguero griego *Yori* en 1974 mientras hacía escala en el puerto de Karachi. Ver Samuel Pyeatt MENEFE, “Trends in Maritime Violence”, *Jane’s Special Group*, Coulsdon, Sur/Alexandria (VA-US), 1996, p. 32, ISBN 0710614039. Cit. por MURPHY, *op. cit.*, p. 292. Siguiendo este procedimiento, cabe mencionar también el secuestro en el puerto turco de Trebisonda (mar Negro) del ferri de bandera panameña *Avrasya*, el 16 de enero de 1996, por rebeldes chechenos con más de 213 personas a bordo, y con el objetivo de protestar contra las acciones militares de Rusia en Chechenia. El buque en su ruta a Sochi (Rusia) navegaba a lo largo de la costa turca cuando los secuestradores amenazaron con volar el buque mediante explosivos si los rusos no desistían del asedio a 250 chechenos atrapados en el pueblo dagestaní de Pervomayskoye. Turquía continuó imponiendo su jurisdicción sobre el incidente y rechazó ceder a la presión por parte de Rusia que pretendía resolver la situación con prontitud y por la fuerza, independientemente de la posible pérdida de vidas. Esto, sin duda alguna, hizo que los secuestradores mantuvieran el buque en aguas jurisdiccionales turcas y no en alta mar, donde era probable una represalia armada por parte de Rusia. Finalmente, el buque se quedó sin alimentos y agua y los secuestradores navegaron hasta la entrada del estrecho del Bósforo con intención de atravesarlo y recalar en Estambul, pero al denegársele el paso, se vieron obligados a fondear entregándose cuatro de ellos. A los cinco restantes se los encontró escondidos en el buque. Véanse, MENEFE, *op. cit.*, pp. 40-41 y DRAGONETTE, “Maritime terrorism: underway as before?”, en Thomas C. FITZHUGH (ed.), 3th. ed., *International Perspectives on Maritime Security*, Charlotte (NC), Maritime Security Council, 1996, 159-172, p. 166. Cit. ambos por MURPHY, *op. cit.*, pp. 189-190. Cfr. GREENBERG y otros, *op. cit.*, p. 20 y SOBRINO HEREDIA, art. cit., p. 111.

Otro caso diferente de secuestro internos, ya que ahora los secuestradores fueron dos tripulantes, lo representa el episodio del carguero estadounidense *Columbia Eagle* (1970) que en ruta hacia Tailandia con un cargamento de artillería y explosivos fue desviado hacia Camboya como protesta por la participación de EE.UU. en Vietnam. Ver SOBRINO HEREDIA, art. cit., n. 52, p. 110.

⁴⁶ Valga de ejemplo el episodio del 23 de enero de 1961 contra el buque de pasaje *Santa María* (ver n. 110) como protesta contra la dictadura fascista de Salazar y la situación colonial. El régimen portugués lo tildó de piratería marítima, por supuesto, de forma errónea por las mismas razones que tampoco lo fue en 1985 el secuestro del ferry italiano *Achille Lauro*. A tal respecto, véanse JESUS, art. cit., n. 55, p. 378 y ALBERT FERRERO, “Piratería y Terrorismo Marítimo”, art. cit., p. 338. En este último caso se exigía la liberación de 50 palestinos detenidos en Israel. Ver Fernando MARÍN CASTÁN, “La piratería como crimen internacional”, en *La respuesta del derecho internacional a los problemas actuales de la seguridad global*, Ministerio de Defensa (ES), 2013, 119-164, n. 15, p. 128, Cuadernos de estrategia, n.º 160, IEEE.ES, Cruz Roja española-Centro de estudios de derecho internacional humanitario, NIPO 083-12-220-1 [ed. en línea]. Disponible en: <http://www.ieee.es> (último acceso 11 de noviembre de 2010). Semanas después del secuestro de la turbonave portuguesa en el Caribe, se produjo el del *Anzoátegui* (12 de febrero de 1963) en este mismo mar, pero ahora por revolucionarios venezolanos (ocho miembros de las *Fuerzas Armadas Venezolanas para la Liberación Nacional*) que rindiéndose a las autoridades brasileñas como en el caso precedente también consiguieron asilo. Ver AZCÁRRAGA, *op. cit.*, pp. 167-169, SOBRINO HEREDIA, art. cit., n. 52, p. 110.

Otros casos calificados erróneamente de piratería pues se alejan del “propósito personal”, aunque mantienen el requisito de “dos buques”, se encuentran en el pesquero japonés *Genpuku Maru* (1964) capturado por una patrullera sur-coreana para defender las pesquerías en alta mar –en este caso incluso el propósito es eminentemente público pues se produjo por orden del gobierno de Corea del Sur– y el mismo año el ataque contra el carguero español *Sierra Aránzazu* (ver n. 121) que recibió fuego armado procedente de lanchas rápidas cuando navegaba en aguas internacionales para caribeñas. Ver AZCÁRRAGA, *op. cit.*, p. 169.

⁴⁷ YOUNG y VALENCIA, art. cit. En esta línea, ver ONG-WEBB, Graham Gerard, “Piracy in Maritime Asia: Current Trends”, en Peter LEHR (ed.), *Violence at Sea. Piracy in the Age of Global Terrorism*, New York, Routledge, 2007, 37-94, n. 44, p. 92, ISBN 0-415-95320-0. En sentido contrario, cfr. SOBRINO HEREDIA, art. cit.,

complicado⁴⁸. Ciertamente, tal postura amplifica la controversia que envuelve la regulación del fenómeno pirático e intrinca la tarea de discernir que marco jurídico regula a cada delito⁴⁹.

Burgless relaciona los dos fenómenos encontrando en la actual piratería “*la génesis legal de modernas organizaciones terroristas*”⁵⁰. Según él, ambos comparten puntos en común muy marcados; por un lado, objetivos, métodos y motivos; por otro, efectos perjudiciales en las respuestas legales de los estados afectados⁵¹. Además se refiere al episodio del *Achille Lauro* (ver n. 105) como, probablemente, el más claro ejemplo entre las similitudes de ambos conceptos⁵². La evolución de la ley de piratería ha mudado inexorablemente, desde una temprana comprensión del robo armado en la mar, hasta una noción moderna y más politizada de terrorismo marítimo⁵³.

Ciertamente, el maremágnum que provoca la distinción de ambos fenómenos, en ciertos ataques, se arrastra desde el comienzo de los trabajos en la codificación consuetudinaria del delito de piratería; aparte también de una escasa previsión de los ilícitos de violencia marítima que podrían producirse en un futuro no muy lejano, como así fue. Una vez ratificada la HSC (1958), tampoco se reflexionó sobre diversos ataques significativos⁵⁴ que podrían haber cambiado algún aspecto de la noción de piratería adoptada por el UNCLOS (1982) –recuérdese que básicamente fue idéntica a la articulada en la convención anterior–. Así, tras el elemento subjetivo del “*propósito personal*”, que contribuye a restringir el concepto pirático internacional, se esconde una confusa historia legal.

Probablemente, la adopción de este motivo durante el s. XIX tenga su origen en la necesidad de diferenciar la piratería del corso practicados en los siglos anteriores. Lógicamente desde que

p. 109. Ver también AZCÁRRAGA, *op. cit.*, p. 167 (del original: “*Bien es verdad que esta distinción tiene fronteras muy permeables y que existe gran confusión doctrinal*”).

⁴⁸ Por ejemplo, cuando los ataques de grupos insurgentes o terroristas coinciden en un espacio donde la piratería se encuentra especialmente activa, puede resultar casi imposible diferenciarlos. En esta línea, véase SOBRINO HEREDIA, art. cit., p. 109.

⁴⁹ En un análisis final sobre ambos delitos, Guilfoyle considera que tratar a un pirata y terrorista como categorías concretas resulta de poca ayuda. Asimismo, en una normativa nacional, adoptar una ley criminal para la piratería y otra diferente para el terrorismo, podría acarrear que una misma línea de conducta ilícita fuese calificada como más de un delito. También considera que tal argumento puede extrapolarse a la ley internacional. Ver Douglas GUILFOYLE, “Piracy and Terrorism”, en Panos KOUTRAKOS y Achilles SKORDAS (ed.), *The Law and Practice of Piracy at Sea: European and International Perspectives*, Oxford, Hart Publishing, 2015, 33-52, p. 52, ISBN 978-1-84946-968-5. Existe una versión anterior del mismo artículo titulado: “Piracy, terrorism and war” (2012). Disponible también (en PDF) en: <http://www.biicl.org> (último acceso 8 de diciembre de 2013).

⁵⁰ A tal respecto, véase BURGLESS, “Hostis Humani Generi”, pp. 297-298.

⁵¹ Samuel Pyeatt MENEFFEE, “*The Achille Lauro and Similar Incidents as Piracy: Two Arguments*”, en Eric ELLEN (ed.), *Piracy at Sea*, 1989, 179-80, p. 179. Cit. por BURGLESS, art. cit., p. 298.

⁵² BURGLESS, art. cit., n. 88, p. 309.

⁵³ *Ibid.*, p. 318.

⁵⁴ Valga de ejemplo los casos del *Santa María*, *Anzoátegui*, *Genpuku Maru*, *Sierra Aránzazu* y *Yori* (ver nn. 45, 46).

el curso fue abolido, la razón de mantenerlo ha perdido consistencia⁵⁵. Pero incluso después de la Declaración de París, la diferencia entre propósitos privados y públicos fue conservada porque tribunales y países necesitaban distinguir la piratería de actos predatorios en la mar llevados a cabo por insurgentes o rebeldes. Esta distinción fue recalcada reiteradamente por juristas y sentencias judiciales⁵⁶. Así, los redactores del Borrador de Harvard mantuvieron el requisito mencionado que, a su vez, procedía del borrador de Matsuda, para dar cabida a una excepción histórica contemplada en la ley de piratería del momento que excluía ataques a buques con un fin político dentro de una guerra civil insurgente o desplegados por organizaciones no reconocidas⁵⁷.

Aunque no definieron esta condición. La decisión parece basarse en el pragmatismo para evitar cuestiones políticas delicadas como pueden ser la inmunidad, asilo, insurgencia y beligerancia⁵⁸. Si la distinción entre “privado” y “público” disminuye, entonces es necesario abordar la posibilidad de una piratería a través del Estado⁵⁹. En tal situación tendría cabida una de las primeras definiciones de este delito (ver n. 7) que incluía todo acto de violencia marítima a través de las armas, exceptuando las acciones bélicas reconocidas como tales, es decir, dentro de las leyes de la guerra.

Pero antes de analizar aquel propósito (un tanto flexible o ambiguo) en profundidad, pues atesora la clave que permite distinguir un delito de otro (como puede ser el robo armado en la mar o la piratería del terrorismo marítimo; u otros actos de fondo político como los desplegados por grupos disidentes o insurgentes, que pretenden denunciar el régimen autoritario o injusto de un estado, y las protestas de activistas ecologistas para denunciar la degradación medioambiental marina, etcétera), se repasarán con brevedad los conceptos que imperaban previamente a su afianzamiento en el Derecho Internacional.

Para entender la problemática actual sobre los conceptos de piratería y terrorismo marítimos cabe remontarse, una vez más, al germen de la definición del primero y, por

⁵⁵ Ver IGLESIAS BANIOLA, art. cit., p. 5.

⁵⁶ Ver MURPHY, “Piracy and UNCLOS”, p. 160. Valga de ejemplo un episodio en que rebeldes brasileños se hacen con mercancías del gobierno boliviano transportadas en un barco a vapor. Los afectados no pudieron reclamar a su seguro porque el ataque no se consideró pirata, porque el incidente se entendió como un ataque contra la propiedad de un Estado en particular, mediante un fin político de carácter público (en un contexto de disputa sobre el territorio con Bolivia). Ver *Republic of Bolivia v Indemnity Mutual Marine Assurance Co Ltd* [en línea], 1909, 1 KB 785. Disponible en: <http://www.uniset.ca/other/cs5/19091KB785.html> (último acceso 1 de agosto de 2016). Del original: “persons who simply operate against the property of a particular State for a public political end”.

⁵⁷ Harvard Research, *op. cit.*, pp. 798, 857. Cit. por LANHAM, *op. cit.*, n. 94, p. 16. Del original: “private ends’ was included to acknowledge an historic exception under piracy law for civil-war insurgents or unrecognised organisations who attacked government vessels for a political purpose”.

⁵⁸ DUBNER, *Law of International Sea Piracy*, pp. 62-63.

⁵⁹ MURPHY, *op. cit.*, p. 55.

consiguiente, a los trabajos del Comité de expertos de la Liga de las Naciones para la codificación progresiva del Derecho Internacional (1926). En este contexto, se encuentra el inicio de la separación entre ambos conceptos⁶⁰.

Aunque el terrorismo se mantuvo al margen del debate del Comité, Vespasian Pella, “*un comentarista muy autorizado del momento*”, consideraba que el argumento por ellos adoptado implicaba también la posibilidad de incluir aquellos actos de terrorismo “*anárquico*”⁶¹. Así, en las conferencias que se dictaron sobre piratería, en 1926, en la Academia de Derecho Internacional de La Haya, Pella sostiene que, a tenor del argumento de Matsuda, realmente se podría introducir en la definición de piratería cualquier acto de violencia anárquica perpetrado en alta mar y para demostrarlo se basaba en los daños causados por dicho terrorismo, destacando su carácter general; pues aunque parezcan estar dirigidos contra un gobierno en concreto, realmente atacan a las bases sociales de sociedades civilizadas de todo el mundo⁶².

Según Guilfoyle, a través de una interpretación rigurosa del enfoque propuesto por la Liga, quizás fuese correcto considerar que la exclusión potencial para calificar a un pirata se limitaba al tipo de actor político que deseaba derrocar a un gobierno en particular y no a un sistema social en general⁶³.

Pero más allá de posicionarse a favor o en contra de la línea argumentativa de Pella⁶⁴, el profesor considera que lo realmente importante es la atención prestada, ya en aquel momento, al significado que podría conllevar un “*objetivo puramente político*”, al considerar que ciertos

⁶⁰ Respecto a lo que se desprende del art.1 del borrador de Matsuda: “*Piracy occurs only on the high sea and consists in the commission for private ends of depredations upon property or acts of violence against persons. It is not required (...) that [such] acts should be committed for the purpose of gain, but acts committed with a purely political object will not be regarded as constituting piracy*” (énfasis añadido). Harvard Research in International Law, “Draft Convention on Piracy and Commentary”, part IV: Piracy, *American Journal of International Law Supplement*, 1932, **26**, p. 793. Para Guilfoyle: “*This approach, at first glance, accords with the common contemporary divides piracy and terrorism into two mutually exclusive, watertight compartments*”. GUILFOYLE, art. cit., p. 37.

⁶¹ GUILFOYLE, art. cit., p. 38. Pella se refería a este terrorismo como eficazmente violento y al margen de la política. Ver Vespasian PELLA, “La Répression de la Piraterie”, *Collected Courses of the Hague Academy of International Law*, 1926, **15**, 149-275, p. 218. Cit. por GUILFOYLE, art. cit., p. 39. Pella dedicó casi todos sus esfuerzos doctrinales a la elaboración de un Derecho penal internacional. En este campo se ocupa también de la piratería.

⁶² PELLA, *op. cit.*, pp. 217-218. Cit. por GUILFOYLE, art. cit., pp. 38-39. Siguiendo a Pella: “*los ataques terroristas no poseen naturaleza anti-gubernamental y, en cambio, sí tienen un marcado carácter anti-social alcanzando a todos los estados*” (énfasis del original: “*Les attentats terroristes n’ont pas un caractère anti-gouvernemental mais anti-social. Ils atteignent l’ordre public et légal de tous les États*”).

⁶³ GUILFOYLE, art. cit., p. 39.

⁶⁴ Su razonamiento se apoyaba, además de la comentada consecuencia que podría derivarse de incluir el “*propósito político*” dentro de la definición de piratería –esto es, considerar actos de terrorismo anárquico como actos de piratería–, en que alejarse de cualquier precepto de esta definición que no fuese orientado exclusivamente hacia la intención del robo daría lugar, como se demostró posteriormente, a una definición demasiado flexible. Ver PELLA, *op. cit.*, p. 218. Cit. por GUILFOYLE, art. cit., p. 39.

actos de terrorismo, concretamente aquel fundamentado como apolítico y radicalmente antisocial, pudieran incluirse dentro de la clasificación pirática⁶⁵.

El análisis final del Comité parecía admitir que este objetivo podría excluir un acto de ser calificado de piratería, de esta manera concordaba con Matsuda⁶⁶, pero solo en el restringido contexto de una guerra civil insurgente⁶⁷. Esto parece indicar que tales guerras son fundamentalmente la razón por la que se empleó el término “*propósito personal*”⁶⁸. Así pues, las leyes sobre un conflicto armado se mostraban más relevantes en el debate que cualquier enfoque sobre el terrorismo.

Posteriormente, el grupo revisionista de Harvard también trató el caso controversial del supuesto bélico mencionado y si debería o no conservarse en la definición de piratería, enfatizando más los motivos que sus predecesores⁶⁹, no obstante, continuó con la falta de interés sobre la cuestión terrorista⁷⁰. En cuanto las palabras “*for private ends*” se empleaban nuevamente por los autores del Borrador⁷¹ para diferenciar cuestiones que surgían bajo las leyes

⁶⁵ Ver GUILFOYLE, art. cit., p. 39.

⁶⁶ “*Insurgentes que cometiendo actos de la clase mencionada en el art. 1 deben ser considerados como piratas, a menos que tales actos estén inspirados por motivos puramente políticos*”. Harvard Research, *op. cit.*, p. 873. Además sobre la cuestión del motivo político, JPA François (Relator Especial de la ILC en su borrador de arts. sobre el régimen de alta mar) destaca el informe de Matsuda (a su vez, Relator del Sub-Comité del Comité de Expertos para la progresiva codificación del derecho internacional de la Liga de las Naciones) en el cual se afirma: “*Nevertheless, when the acts in question are committed from purely political motives, it is hardly possible to regard them as acts of piracy involving all the important consequences which follow upon the commission of that crime*” (énfasis añadido). LEAGUE OF NATIONS [publication], *V. Legal, 1927, V.I., document C. 196.M. 70.1927.V.*, p. 117. Cit. por UN, *Yearbook of the International Law Commission 1955*, vol. I, p. 41. Respecto al debate entre el Comité y Matsuda, véase Shabtai ROSENNE, *League of Nations Committee of Experts for the Progressive Codification of International Law (1925-1928)*, vol. I, Dobbs Ferry (NY), Oceana, 1972, p. 126.

⁶⁷ El Presidente del Comité añadió que el art. 4 del borrador debería interpretarse con relación a la definición de piratería del art. 1 “*no como una excepción a este último, sino como una ampliación de la noción de piratería para dar cabida a ciertos actos de insurrección*”. ROSENNE, *op. cit.*, p. 126. Del original “*non pas comme une exception à cette dernière, mais comme une extension de la notion d’actes de piraterie à certain faites d’insurrection*”.

⁶⁸ En esta línea, véase GUILFOYLE, art. cit., p. 38.

⁶⁹ Una buena muestra de ello puede verse en GUILFOYLE, art. cit., pp. 38-42. Así, los casos restringidos de actos beligerantes eran excluidos del término porque estaban regulados por una normativa propia: las leyes de la guerra (*belligerency and neutrallity*), como indirectamente se reconocía en el art. 16 que tenía por objetivo el alcance del “propósito personal” empleado en la definición de piratería incluida en el art. 3. GUILFOYLE, art. cit., p. 42.

⁷⁰ Aunque el Grupo de Harvard se desentendió claramente de este asunto, siendo más tajante que el Comité, pues no tenía nada que decir sobre terrorismo. Ver GUILFOYLE, *op. cit.*, p. 38.

⁷¹ En esta línea, véanse, entre otros, GUILFOYLE, *op. cit.*, p. 38, *idem*, *Shipping Interdiction and the Law of the Sea*, Cambridge, University Press, 2009, p. 33, Cambridge Studies in International and Comparative Law, n° 63, ISSN 0068-6751 [del original: “*El Borrador incluyó estas palabras con el objeto explícito de excluir guerras civiles insurgentes*”], HALBERSTAM, art. cit., p. 277-279, 288.

Ciertamente, François ya adelantaba en su informe que el punto de vista de Matsuda sobre la cuestión del motivo político fue compartida por los redactores del Borrador de Harvard que exponían: “*Although States at times have claimed the right to treat as pirates unrecognized insurgents against a foreign government who have pretended to exercise belligerent rights on the sea against neutral commerce, (...) and although there is authority for subjecting some cases of these types to the common jurisdiction of all States, it seems best to confine the common jurisdiction to offenders acting for private ends only (...)*” (énfasis añadido). *Research in International*

de guerra, así se concluía que actos ejecutados por fuerzas insurgentes no tenían cabida dentro del marco normativo de la piratería⁷².

Sin embargo, esta intención debe interpretarse en contra de la práctica del s. XIX que otorgaba derechos beligerantes limitados a “*insurgentes reconocidos*”⁷³. Estos gozaban del beneficio de no ser clasificados como piratas porque atacaban buques en alta mar de gobiernos que intentaban derrocar⁷⁴. Por otra parte, la excepción que los beneficiaba podría venir dada concretamente por la nacionalidad del buque atacado y no por el motivo político, considerando aquellos “*blancos*” de insurgentes reconocidos por los países afectados como legítimos en el transcurso de un conflicto civil⁷⁵. En esta línea, Lauterpacht argumentaba que el motivo subjetivo no era estrictamente relevante y si la nacionalidad del buque⁷⁶.

Más que centrarse en un criterio objetivo como el estatus de los buques involucrados, el debate académico se centró en si la excepción se desarrollaba sobre el elemento subjetivo. Esto ha planteado si ciertos actos cometidos en alta mar por grupos involucrados en luchas

Law, Harvard Law School, Cambridge, 1932, 769-838, p. 798. Cit. por UN, *Yearbook of the International Law Commission 1955*, *op. cit.*, p. 41.

⁷² Sobre este asunto véase GUILFOYLE, “Piracy and Terrorism”, p. 41. Continuando con Guilfoyle, respecto al propósito personal, el autor añade: “*The only class of persons acting for ‘private ends’ under consideration were ‘unrecognised’ or ‘revolutionary’ organisations involved in a civil war insurgency*”. *Ibid.*, p. 42. En esta línea, véase también, HALBERSTAM, *art. cit.*, p. 279.

⁷³ Douglas GUILFOYLE, “The Laws of War and the Fight Against Somali Piracy: Combatants or Criminals?”, *Melbourne Journal of International Law*, 2010, **11**, 1-13, p. 12. Disponible en: <http://law.unimelb.edu.au> (último acceso 8 de diciembre de 2013). Ver también Harvard Research, *op. cit.*, p. 587.

Además, Guilfoyle destaca que no se prestó la debida importancia al Borrador (refiriéndose al informe del relator François de la ILC cuando este mismo cita al texto del grupo revisionista de Harvard con relación a la exclusión de los actos cometidos con propósito personal sin “*bona fide purpose of asserting a claim of right*”) que ya excluía del término “*private ends*” a insurgentes que perseguían demandar derechos beligerantes. GUILFOYLE, *Shipping Interdiction and the Law of the Sea*, p. 33. Véanse también los textos citados Harvard Research, *op. cit.*, p. 786, UN, *Yearbook of the International Law Commission 1955*, vol. I, p. 40).

⁷⁴ Harvard Research, *op. cit.*, pp. 798 y ss., 856 y ss. Cit. por Douglas GUILFOYLE, *Shipping Interdiction and the Law of the Sea*, *op. cit.*, del original: “*That is, it had sometimes been said that insurgents whose actions on the high seas were limited to attacking vessels of the government they were attempting to overthrow enjoyed a limited exception from being classed as pirates*”. En esta línea, ver también HALBERSTAM, *art. cit.*, p. 275, 278-279, 288, Lassa OPPENHEIM, *Tratado de Derecho Internacional Público*, sir Hersch LAUTERPACHT (ed.), J. LÓPEZ OLIVÁN y J. M. CASTRO-RIAL (trad.), 4 vols. (1961-1967), Barcelona, Bosch, 1961, t. I, vol. I. por. Trad. de la 8ª ed. inglesa.

⁷⁵ GUILFOYLE, *Shipping Interdiction and the Law of the Sea*, p. 33. Del original: “*The exemption could be understood as not being about [political] motive but the class of vessel attacked, being those that are legitimate targets for insurgents in the course of a civil conflict*”.

⁷⁶ “*en general, la actitud seguida por los gobiernos consiste en negar como piratas a buques de insurgentes no reconocidos, en tanto sus depredaciones se limitan al estado de origen del buque*”. Hersch LAUTERPACHT, “Insurrection et Piraterie”, *Revue Générale de Droit International Public*, 1939, **46**, p. 518. Del original: “*En général, l’attitude des gouvernements consiste à refuser de traiter comme pirates des navires d’insurgés non reconnus, tant que leurs déprédations se limitent à leur Etat d’origine*”. Si una insurgencia podía exigir derechos oponibles a la navegación neutral, fue debatido duramente. Véanse, entre otros, *Ibid.*, p. 513, Lindsey MOIR, *The Law of Internal Armed Conflict*, Cambridge, University Press, 2002, pp. 7, 14-15, Cambridge Studies in International and Comparative Law, **19**, eISBN 0-511-03444-X. Además si la insurgencia podía reclamar derechos frente al transporte marítimo neutral, se discutió duramente. Ver LAUTERPACHT, *op. cit.*, p. 513.

emancipadoras pueden diferenciarse de aquellos piratas o terroristas basándose solamente en el propósito⁷⁷.

Pero lo cierto es que el término “*propósito personal*” finalmente trascendió y se materializó en el concepto de piratería de la HSC manteniéndose en la definición posterior del UNCLOS. Desde entonces esta adopción, independientemente de las intenciones que llevaron a su elección, ha suscitado controversia en la doctrina. Algunos asumen que restringe el delito a actos motivados con un beneficio personal y, consecuentemente, mantienen que cualquier otra motivación, especialmente política, impide la comisión de tal delito. Pero en realidad esta argumentación no se corresponde con lo que pretendían los redactores, tanto del Borrador de Harvard como de la HSC⁷⁸.

Otros autores se han referido históricamente a la piratería como “*robo en alta mar*”, el *animus furandi* no tuvo un papel decisivo en la noción del Comité pues consideraba que podía resultar demasiado restrictivo, estando además incluido en el término empleado, por tanto era mejor establecer un principio general que contuviese el carácter externo de las circunstancias sin entrar demasiado en el delicado asunto de los motivos⁷⁹.

A tenor de la inclusión del propósito en la normativa contra la piratería, en vez del *animus furandi*, se desprende que el interés común de todos los estados se encuentra en la seguridad de la navegación en alta mar, en tanto los actos de violencia, venganza o saqueo son un peligro a la seguridad del buque, tripulación y pasajeros como un mero robo⁸⁰.

Más tarde el ILC incluirá el “*propósito personal*” del borrador de Harvard para sus propios artículos sobre la ley del mar (1950-56)⁸¹. Aunque en los comentarios respectivos a los artículos sobre piratería no se mencionan las razones para incluir el término ni la intención del significado⁸².

⁷⁷ GUILFOYLE, *loc. cit.*

⁷⁸ Ver HALBERSTAM, art. cit., p. 277.

⁷⁹ LEAGUE OF NATIONS [publication], *V. Legal, 1927, V.I., document C. 196.M. 70. 1927.V.*, p. 117. No obstante, la mayoría de autoridades comparten la opinión expresada por el Borrador para quién la piratería incluía: “*violence or of depredation committed with intent to rob, rape, wound, enslave, imprison or kill a person or with intent to steal or destroy property*”. *Research in International Law*, Cambridge, Harvard Law School, 1932, 769-838, p. 790. Cit. ambos por UN, *Yearbook of the International Law Commission: Summary records of the seventh sesión 2 May-8 July 1955*, 2 vols., New York, 1960, vol. I, párr., 33, p. 40. Disponible en: http://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/english/ilc_1955_v1.pdf (último acceso 30 de marzo de 2016).

⁸⁰ GUILFOYLE, *Shipping Interdiction and the Law of the Sea*, p. 33.

⁸¹ Este propósito acaba siendo incluido en la definición de piratería de la HSC 1958. Si bien es cierto que en general se adoptan las conclusiones a las que llegó el Grupo de Harvard. Del original: “*La Comisión se ha adherido en general a las conclusiones a las que llegaron las investigaciones de la Harvard Law School bajo la dirección del profesor Bingham*”. *Yearbook of the International Law Commission 1956*, vol. II, p. 282. Comentario al art. 38.

⁸² “Report of the ILC to the General Assembly. Document A/3159”, cit., pp. 282-283. En los comentarios de la ILC, JPA François (Relator Especial) señala que la intención de robar (*animus furandi*) podría haber restringido demasiado la definición de piratería y conviene con el Borrador de Harvard, que restringe la jurisdicción común a los delitos cometidos con propósito personal. Según el relator: “*The Harvard draft did not consider animus furandi*

Para finalizar este epígrafe, resulta necesario destacar que se excluían de los actos piráticos a los buques de guerra involucrados⁸³ o a las guerras civiles de sublevación. No obstante, los buques de insurgentes no reconocidos podrían permanecer privados y de esta manera cometer piratería, al menos hasta que los reconociesen como beligerantes y, en este caso, también combatientes legítimos⁸⁴.

No se podría dejar de mencionar la existencia de una tendencia creciente en número de apoyos dentro de la doctrina que defiende la idoneidad de interpretar el elemento subjetivo de la definición de piratería como lo privado contra lo público, más allá de lo privado frente a lo político (descartando la relación polémica entre estos últimos elementos)⁸⁵, de tal manera que ciertos ataques con tintes políticos, como pudieran ser los actos de terrorismo marítimo, podrían caer bajo el propósito personal y, por consiguiente, considerarse actos de piratería.

En esta tesitura ya se encontraba el profesor Hersch Lauterpacht quién, centrándose en el carácter de una violencia no autorizada (esto es, privada), proponía un planteamiento más adecuado acerca de la interpretación del “*propósito personal*”; así, debería suponerse que lo antagónico a tal propósito fuese una violencia pública y no la motivada políticamente⁸⁶. Bajo esta interpretación, un acto de piratería, aunque fuese cometido por motivos políticos seguiría encuadrándose como tal⁸⁷. Dicho de otro modo, la violencia que carece de autorización estatal puede considerarse motivada por una intención personal.

a necessary element in the definition of piracy”. Ver UN, *Yearbook of the International Law Commission: Summary records of the seventh sesión 2 May-8 July 1955*, 2 vols., New York, 1960, vol. I, párr., 33, p. 40. Disponible en: http://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/english/ilc_1955_v1.pdf (último acceso 30 de marzo de 2016). Además, hace referencia al debate sobre tal asunto en palabras del propio Grupo de Harvard: “(...) *some writers have insisted that a purpose of private gain is essential. Others have argued that the motive may vary and that even vengeance or bare malice may be the inspiration of piratical attacks. The historical evidence in support of each side of this dispute need not be canvassed, for it is clear that the function of this draft convention (...) will not be well accomplished unless the common jurisdiction (...) covers all serious offences otherwise like traditional piracy, although the motive of the offender may be an intention to slay, wound, rape, enslave or imprison or to destroy property and not an intention to rob or to gain wealth otherwise*”. *Research in International Law*, Harvard Law School, Cambridge, 1932, 769-838, p.790. Cit. por JPA FRANÇOIS, *Yearbook of the International Law Commission*, loc. cit. No obstante existen argumentos en contra que defienden la intención de robar dentro de la definición, (ver n. 64). Finalmente, el *animus furandi* ha sido ampliamente rechazado y se encuentra claramente excluido de los tratados del derecho internacional actuales, tanto del HSC, como del posterior UNCLOS.

⁸³ Ya se había comentado que los buques de guerra no pueden cometer piratería, salvo si la tripulación se amotina y emplea el navío para realizar actos piráticos.

⁸⁴ GUILFOYLE, “Piracy and Terrorism”, p. 42-44. Del original: “*However, the vessels of an unrecognised insurgency would remain ‘private’ vessels capable of committing piracy unless and until they achieved recognition as belligerents (and thus legitimate combatants)*”.

⁸⁵ *Ibid.*, p. 52.

⁸⁶ Hersch LAUTERPACHT, *Oppenheim’s International Law*, 5th. ed., London, Longmans, 1937, p. 486. En esta línea, siguiendo a Guilfoyle: “*In my view the correct dichotomy is not private-political but private-public*”. GUILFOYLE, “The Laws of War and the Fight against Somali Piracy: Combatants or Criminals?”, *Melbourne Journal of International Law*, 2010, **11**, p. 9.

⁸⁷ Un sólido argumento que clasifica como un delito de piratería diversas categorías de violencia motivada políticamente, excepto la protesta política, puede verse en Robin CHURCHILL, “The Piracy Provisions of the UN

En este sentido, durante las negociaciones de la HSC, algún país ya criticaba el borrador de los artículos sobre piratería de la ILC, echando en falta una referencia expresa a la piratería cometida por motivos políticos, entre otras cuestiones⁸⁸.

Sin embargo, otra parte de la doctrina afirma que el requisito de los actos motivados por un propósito personal diferencia claramente entre fines privados y políticos, restringiendo la definición de piratería a los ataques cometidos con la intención de robar y, también, limitando la capacidad de los estados a reivindicar la jurisdicción universal sobre ataques motivados políticamente⁸⁹.

Antagonista a este argumento se encuentra la parte de la doctrina que considera la posibilidad de incluir aquellos actos violentos e ilícitos en la mar promovidos con intención política dentro de una noción de piratería más amplia. Los partidarios de este enfoque entienden que el “*propósito personal*” se refiere a los delincuentes que no actúan bajo el control o autoridad de un gobierno y, sencillamente, operan por sí mismos. De esta manera los ataques de grupos privados sin apoyo estatal, independientemente de la subjetividad intencional que los motiva, deben considerarse actos de piratería⁹⁰. Mediante tal argumento, podría pensarse que una parte del carácter restrictivo del término quedaría resuelto, sin embargo si se pretende ampliar la noción de piratería del UNCLOS para que dé cabida a otros actos como el terrorismo marítimo, debe hacerse en una eventual reforma del Convenio⁹¹. Ciertamente, a medida que la

Convention on the Law of the Sea—Fit for Purpose?”, en Panos KOUTRAKOS y Achilles SKORDAS (ed.), *op. cit.*, pp. 9-32.

⁸⁸ El Sr. Zourek (miembro checoslovaco de la Comisión y primer vicepresidente en las sesiones del 24 y del 25 de abril de 1956) mantenía las reservas que formuló sobre la definición de la piratería, en el séptimo período de sesiones (A/CN.4/SR.321, párr. 4.) Particularmente estimaba que los actos de violencia y depredación a que se refiere el art. 14 constituyen actos de piratería aunque sean cometidos: “a) para fines políticos; b) por buques de guerra o aeronaves militares; o c) por aeronaves o hidroaviones contra aeronaves o hidroaviones extranjeros, a menos que, en los tres casos mencionados, se trate de actos de agresión; d) partiendo de la alta mar contra buques, personas o bienes situados en las aguas territoriales o en las aguas interiores, o contra la tierra firme”. Ver UN, *Yearbook of the International Law Commission 1956*, I, párr. 37, p. 45. 343ª Sesión, 9 de mayo de 1956, Régimen de alta mar (tema 1 del programa) (A/2934, A/CN.4/97 y Add.I, A/CN.4/99 y Add.I a 6).

⁸⁹ Ver Erik BARRIOS, “Casting a Wider Net: Addressing the Maritime Piracy Problem in Southeast Asia”, *Boston College International and Comparative Law Review*, 2005, 28, 149-163, p. 153. Disponible en: <http://lawdigitalcommons.bc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1078&context=iclr> (último acceso 7 de octubre de 2015). No obstante, la intención de robar que se encuadra dentro del *animus lucrandi* o *furandi* tampoco abarca todo el espectro de actos que pueden cometerse bajo el término “*propósito personal*”.

⁹⁰ GUILFOYLE, “Treaty Jurisdiction over Pirates”, p. 3. Este autor amplía su pensamiento, *Idem*, *Shipping Interdiction and the Law of the Sea*, Cambridge University Press, Cambridge, 2009, pp. 36-40. En esta línea argumentativa, véase también, HALBERSTAM, art. cit., p. 290. J. KRASKA, *Contemporary Maritime Piracy: International Law, Strategy, and Diplomacy at Sea*, Santa Barbara (CA), ABC-CLIO, 2011, p. 210, ISBN 978-0-313-38725-8.

⁹¹ URBINA, “La cooperación internacional en la prevención...”, en PUEYO LOSA y URBINA (coord.), *op. cit.*, p. 334. Sobre esta cuestión ver Ethan C. STILES, “Reforming Current International Law to Combat Modern Sea Piracy”, *Suffolk Transnational Law Review*, 2004, 27, 299-326.

violencia marítima y la amenaza terrorista aumentan, los conceptos de piratería y terrorismo marítimo están abocados a reconciliarse bajo el Derecho Marítimo Internacional⁹².

Con un punto de vista diferente, otros autores discrepan de la piratería con fines políticos aludiendo a la falta del *animus furandi*⁹³, es decir, la intención de robar. A pesar de que este elemento no acabó de cuajar en la definición de piratería, en detrimento del “*propósito personal*”, conviene recordar que también incluye la intención de robar.

Algunos autores, incluso, entienden los actos de dicha naturaleza como una especie de “*piratería política*”⁹⁴. Otros van más allá, refiriéndose así, directamente al terrorismo marítimo, a tenor del elemento subjetivo de índole **público-político** como característica especial que motiva este delito⁹⁵. Sobre este asunto, Urbina defiende la idoneidad del “*propósito personal*” como requisito necesario que permite distinguir la piratería del terrorismo marítimo; por consiguiente, defiende la restricción porque entiende que la interpretación anterior persigue equiparar ambos delitos y, si fuese admitida, la jurisdicción exclusiva del Estado del pabellón en alta mar se vería recortada, reconociendo a los buques de otro Estado la posibilidad de aplicar los poderes de intervención⁹⁶ como ocurre con la excepcionalidad que supone la piratería.

Todos estos aspectos legales no pasan desapercibidos para los piratas, que han dado señales de estar bien asesorados en cuanto a la flexibilidad del elemento subjetivo del concepto de piratería en la normativa internacional. Algunos episodios de secuestros de buques para solicitar un rescate como en el caso del procedimiento asociado a los piratas somalíes, donde el fin privado es evidente, se han asegurado de informar a sus rehenes que perseguían tal fin; “*detrás de estas palabras parece esconderse la estrategia legal de que en ningún caso sus actos sean considerados como actos terroristas*”⁹⁷. También se ha previsto la posibilidad de que en el

⁹² Sobre este asunto véase Tina GARMON, “International Law of the Sea: Reconciling the Law of Piracy and Terrorism in the Wake of September 11”, *Tulane Maritime Law Journal*, winter 2002, 27, 257-275.

⁹³ A tal respecto, véase, Antonio DOUGNAC, “Actitud internacional ante la piratería como precedente modélico en la lucha antiterrorista”, *op. cit.*, pp. 3-5. Cit. por FERNÁNDEZ SANZ, “Marco jurídico actual de la piratería”, *op. cit.*, p. 13. En esta línea, Hall ya argumentaba que era incorrecto tratar a insurgentes, que luchan por la independencia política, como piratas. Ver W. HALL, *International Law*, 1st. ed., 1884, pp. 233-234. Cit. por HALBERSTAM, *art. cit.*, p. 275. Además, según él, tales perpetradores no serían enemigos de la humanidad porque no resultan una amenaza a todas las naciones, en el sentido de que sus ataques están limitados a buques del estado del cual procuran la independencia. *Ibidem*. Si bien es cierto que en aquel momento (1884) el transporte marítimo no se encontraba bajo la globalización que actualmente lo caracteriza. Por tanto, diferentes países pueden ser perjudicados indirectamente, ya solo sea por las diversas nacionalidades que, probablemente, compongan las tripulaciones independientemente del pabellón bajo el que naveguen.

⁹⁴ Una de las tres modalidades de piratería en las que, según J.M. Sobrino, se tiende a encuadrar las distintas formas de violencia en la mar; concretamente esta “*puede perseguir objetivos de orden político, de denuncia de un régimen, de una situación. O puede ser utilizado como escenario o instrumento de un ataque terrorista*”. SOBRINO HEREDIA, *art. cit.*, p. 108.

⁹⁵ MENEFEE, “Terrorism at Sea”, p. 192.

⁹⁶ JORGE URBINA, *loc. cit.*, se muestra crítico con la posibilidad de incluir dentro de la noción de piratería ataques con fondo político.

⁹⁷ BANIOLA, “El Derecho Internacional y la piratería”, p. 6.

sur-este asiático, o cualquier otra región, los piratas, escudándose en fines religiosos o políticos para justificar sus ataques, pudiesen evitar un posible juicio por piratería en caso de ser detenidos⁹⁸. Inversamente, tratándose de terrorismo marítimo, los perpetradores del crimen podrían alegar motivos privados para eludir la represión de las duras leyes antiterroristas internacionales y nacionales⁹⁹.

En cuanto al grado de violencia, una parte de la doctrina defiende aquellos ataques ilegales y violentos de fondo político (pero que no resultan destructivos), dentro de la definición de piratería o como otros tipos de piratería¹⁰⁰. Si actos de robo armado en la mar, generalmente, menos violentos se equiparan a actos de piratería (al menos con fines estadísticos), que suelen tener consecuencias trágicas mayores, ¿por qué no podría seguirse el mismo criterio para aquellos actos de fondo político? Burgless señalaba que “*si el crimen de piratería no se considera por sus actos, sino por sus efectos, el discurso se vuelve notablemente diferente*”¹⁰¹.

En este sentido cabe discutir porqué aquellos delitos de piratería propiamente dicha que no alcanzan un gran grado de violencia determinado continúan dentro de la definición. Por ejemplo, en un buque fondeado en IW, un pequeño hurto de pertrechos comparado con un secuestro de varios días de un buque para robo de su carga, con toma de rehenes y en el cual resultase herida una parte de la tripulación (ejemplo típico del GoG), debería generar un debate que discutiese si ambos casos, de hecho, pertenecen a la misma categoría.

Abordar este asunto conduciría a un cuestionamiento similar en el caso del terrorismo marítimo. A saber: si un acto de terrorismo de este tipo cumpliera todos los requisitos de la definición de piratería (exceptuando el propósito, claramente político) y no entrañase daños colaterales excesivos, ¿podría caer dentro de la misma categoría que un robo armado en la mar, dado que este último delito tampoco cumple con otro único requisito, el de “*alta mar*”? Lo mismo podría argumentarse para cualquier caso de “*cuasi-piratería*” que no cumple con alguno de los requisitos. De lo contrario se estaría otorgando diferente importancia según fuese el requisito en cuestión.

⁹⁸ A tal respecto, véase Robin GEISS and Anna PETRIG, *Piracy and Armed Robbery at Sea: The Legal Framework for Counter-Piracy Operations in Somalia and the Gulf of Aden*, Oxford University Press, 2011, pp. 61-62. Cit. por LÓPEZ LORCA, *op. cit.*, n. 513, p. 213.

⁹⁹ Ver LÓPEZ LORCA, *loc. cit.*

¹⁰⁰ En este sentido, Sobrino destaca que los “*actos criminales agravados, pero no necesariamente crapulosos*” integrarían la “*para-piratería*” o “*piratería política*”. SOBRINO HEREDIA, *op. cit.*, p. 108. Precisamente, el jurista diferencia esta última modalidad pirática de la “*pequeña piratería*” y la “*gran piratería*” eligiendo como criterio, sobre todo, el grado de violencia, relacionándolo, aunque no lo limita, a la franja marítima donde se produce. *Ibidem*.

¹⁰¹ BURGLESS, art. cit., p. 318. Del original: “*If, however, one views the crime of piracy not from its acts but its effects, the discourse becomes markedly different*”.

Por otro lado, para conseguir su fin “*el acto terrorista debe ser lo suficientemente violento para generar miedo o intimidar*”¹⁰², debe tenerse en cuenta que su “*mensaje*” pretende calar en la opinión pública internacional, dotando a sus reivindicaciones políticas de mayor notoriedad¹⁰³. En otros supuestos, ciertamente el “*blanco*” de los ataques de ambos delincuentes podría coincidir; aunque los medios, el procedimiento y el motivo para alcanzarlo sean distintos. No obstante, para algunos autores también son los mismos¹⁰⁴. Más adelante se tratarán brevemente los tipos de buques comúnmente más atacados por los terroristas, dependiendo del efecto que pretenden causar.

6.2.2 CASOS REALES EXCLUIDOS DE LA DEFINICIÓN DE PIRATERÍA

Entre los casos de secuestros internos de buques, que dejaron al descubierto los vacíos legales referentes a piratería marítima del Convenio de Montego Bay, se encuentra el episodio del buque de pasaje *Achille Lauro* (7 de octubre de 1985)¹⁰⁵. Posteriormente “*el problema de la piratería marítima comenzaba a provocar gran preocupación en Occidente*”¹⁰⁶. El incidente en un primer momento fue calificado como piratería por los gobiernos de los países afectados¹⁰⁷; si bien es cierto, tal como se produjo –esto es, desde el propio buque y con un

¹⁰² Carlo TRIBELLI, “Time to Update the 1988 Rome Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation”, *Oregon Review of International Law*, 2006, **8**, 133-155, pp. 146-147. Cit. por LÓPEZ LORCA, *op. cit.*, n. 70, p. 99.

¹⁰³ CHALK, *op. cit.*, p. 20.

¹⁰⁴ En este sentido BURGLESS, art. cit., p. 298.

¹⁰⁵ En la ruta Alejandría-Port Said (Egipto) el ferri con pabellón italiano fue secuestrado con unas 400 personas a bordo cuando navegaba en aguas internacionales por una “*célula*” de 4 miembros fuertemente armados de la Organización para la Liberación Palestina (OLP). El grupo terrorista amenazaba con matar a los pasajeros británicos y estadounidenses si 50 prisioneros palestinos no eran liberados. Una vez que las exigencias no fueron cumplidas mataron a un pasajero estadounidense. Sobre este episodio, véanse, entre otros, JESUS, *op. cit.*, p. 388, SOBRINO HEREDIA, *op. cit.*, p. 111. Por otro lado, el secuestro se consideró por parte de los terroristas una represalia por el bombardeo israelí, con respaldo estadounidense, de Túnez el 1 de octubre (dejando 75 tunecinos y palestinos muertos) que, a su vez, fue una “*presunta represalia*” por los asesinatos de 3 israelíes a sangre fría en Larnaca (Chipre) el 25 de septiembre del mismo año. Estes últimos también fueron justificadados del mismo modo, siendo una respuesta a los secuestros de buques que se venían produciendo en ruta de Chipre al Líbano por parte de Israel. CHOMSKY *op. cit.*, pp. 10, 63. De hecho la OLP afirmó que los 3 israelíes muertos habían estado implicados en estas operaciones. Ver John BULLOCH, “PLO Victims were Mossad Agents”, *Daily Telegraph*, 3-10-1985, London. Una acusación sumamente inverosímil según comenta el periodista israelí David Shajam. Ver David SHAJAM, *al-Fajr*, 29 de noviembre de 1985. Ambos cit. por CHOMSKY *op. cit.*, n. 66, 193. El secuestro “*provocó el mayor conflicto diplomático entre EE. UU e Italia desde la II Guerra Mundial*”, tal como cuenta Nieves CONCOSTRINA, “En días como hoy” [Podcast], *RNE*, 7 de octubre de 2010. Disponible en: <http://rtve.es/a/895879> (último acceso 11 de julio de 2016).

¹⁰⁶ CHOMSKY, *op. cit.*, p. 95. A raíz del incidente se captó la atención de la comunidad internacional respecto a la amenaza que suponían los actos de este tipo y se encaminó la subsecuente formulación. Ver CLÉMENT, “Piratería en el mar y los derechos humanos de las víctimas de la piratería”, en JORGE URBINA y PONTE IGLESIAS (coord.), *op. cit.*, p. 296.

¹⁰⁷ Entre ellos EEUU que solicitó la extradición de los secuestradores del *Achille Lauro* alegando toma de rehenes y piratería. Ver BURGLESS, *op. cit.*, n. 129, p. 318. El Gobierno italiano previamente se negó a extraditar a los secuestradores a EE. UU. CONCOSTRINA, cit.

Véase la declaración del presidente Reagan calificando el ataque como un acto de piratería y exigiendo justicia inmediata, en *New York Times*, 12 October 1985. Cit. por BURGLESS n. 88, p. 309. Artículo periodístico

propósito claramente político¹⁰⁸– no tiene cabida en el marco normativo internacional del delito mencionado porque el acto no cumpliría dos condiciones principales del tipo criminal contenidos en su definición, al menos los elementos de “*dos buques*” y “*el propósito personal*”¹⁰⁹.

Pero no fue el único caso que evidenció la falta de previsión del Derecho Internacional. Por ejemplo, el secuestro del buque de pasaje portugués *Santa María* (enero de 1961)¹¹⁰ ya había desatado “*la era moderna del terrorismo marítimo*”¹¹¹. Por tal razón podría indicarse cierta dejadez o falta de previsión extra en la redacción de la definición de piratería y artículos asociados al nuevo Convenio pues no se prestó la atención suficiente a los precedentes¹¹², sobre todo al episodio del buque portugués¹¹³, dejando de incluir elementos, o más bien no eliminando las restricciones, de la definición de piratería (del HSC) vigente desde el 30 de septiembre de 1962.

Sin embargo, los casos anteriores no fueron los únicos, el problema de los secuestros de aviones y mercantes se venía produciendo más asiduamente de lo que se ha hecho saber¹¹⁴. No obstante, el buque italiano fue “*quizás el más conocido y específico caso de terrorismo*

cit. también por CHOMSKY, *op. cit.* El acto también fue así calificado por un magistrado titular federal. Ver Jack A. GOTTSCHALK y Brian P. FLANAGAN, *Jolly Roger with an Uzi: The Rise and Threat of Modern Piracy*, Naval Institute Press, 2000, p. 37, ISBN 9781557503282.

¹⁰⁸ El motivo del secuestro radica en el odio, la venganza o el deseo de llamar la atención por una causa política. Ver VIRSEDA, *op. cit.*, p. 479.

¹⁰⁹ IGLESIAS BANIOLA, *op. cit.*, n. 35, p. 11. Sobre estos dos requerimientos y el buque italiano, véase BENTO, art. cit., pp. 417-418, 421-422. En términos parecidos, véanse también, IBÁÑEZ GÓMEZ, “Obstáculos legales a la represión de la piratería marítima”, p. 167, L.F.E. GOLDIE, “Legal Proceedings Arising from The Achille Lauro Incident in the United States of America”, en RONZITI (ed.), *op. cit.*, p. 107.

¹¹⁰ Capturado por 71 insurgentes políticos, de la misma nacionalidad del trasatlántico, encabezados por Enrique Galvao que se embarcaron como pasajeros. Un oficial fue asesinado y 8 marinos resultaron heridos. El régimen dictatorial portugués solicitó al brasileño su intercepción. El buque se escoltó hasta Brasil y a los insurgentes se les otorgó asilo. AZCÁRRAGA, *op. cit.*, p. 168. Sobre este secuestro, véase también, MENEFE, art. cit., en RONZITI (ed.), *op. cit.*, pp. 56-58. Sin embargo, en su momento fue calificado de piratería, como pasaría catorce años después con el *Achille Lauro*. Julio ALBERT FERRERO, “Piratería y Terrorismo Marítimo”, *XXVII Semana de estudios del mar*, 336-376, p. 338. Disponible en: <http://www.asesmar.org/.../capitulo13.pdf> (último acceso 2 de enero de 2016).

¹¹¹ SOBRINO HEREDIA, *op. cit.*, p. 110. En esta línea MENEFE, “Terrorism at Sea: The Historical Development of International Legal Response”, pp. 192-201. Cit. por LORCA, *op. cit.*, p. 87.

¹¹² Respecto a otros ataques anteriores al del crucero italiano, véase Brian Michael JENKINS, Bonnie CORDES, Karen GARDELA y Geraldine PETTY, “A Chronology in of Terrorist Attacks and Other Criminal Actions Against Maritime Targets”, *The RAND Paper Series*, RAND Corporation, Santa Monica (CA), 1983. Disponible en: <http://oai.dtic.mil> (último acceso 16 de abril de 2013).

¹¹³ Concretamente, las similitudes del crucero italiano con el portugués no solo se limitan al tipo de buque (a priori, esta coincidencia podría ser irrelevante –evidentemente, a efectos legales lo es–, pero la finalidad de llamar la atención pública internacional al elegir un buque de este tipo es significativa, dada la cantidad de pasajeros que puede albergar y el consecuente efecto mediático); además: la intención es claramente política, los secuestradores se encontraban en el pasaje (por tanto, se trata de un secuestro interno en el que también falta el requisito de los “*dos buques*”) y, cada uno, se saldó con un muerto lo que agravó aún más el delito.

¹¹⁴ Un estudio de la agencia de noticias Reuters concluía que “*ha habido cierto número de secuestros de buques desde 1961*”. *Globe & Mail*, Toronto, 9 de octubre de 1985. Cit. por CHOMSKY, *op. cit.*, p. 67.

marítimo de los tiempos modernos”¹¹⁵. Ciertamente, pasaría a ser recordado como el incidente que atrajo la atención de la comunidad internacional, destacando la incapacidad del UNCLOS para afrontar estos delitos debido, entre otras cuestiones, a la exclusión de los secuestros internos¹¹⁶. Para excluir estos casos de la definición de piratería frecuentemente es utilizado el argumento del requisito del propósito personal, en tanto “*any hijacking...for political reasons is automatically excluded from the definition of piracy*”¹¹⁷, sin embargo se menciona menos el de “*dos buques*”.

En este contexto, se impulsaron las iniciativas para elaborar la redacción de otro convenio (SUA) capaz de tipificar los nuevos incidentes que se venían produciendo¹¹⁸; así, se pretendía dotar de cobertura legal ciertos delitos marítimos que el marco normativo internacional y consuetudinario no amparaba, entrando en vigor incluso dos años antes que su antecesor¹¹⁹. Lamentablemente, antes de que ambos entrasen en vigor, siguieron produciéndose diversos ataques de esta naturaleza¹²⁰.

Un atentado fuera de la categoría de “*secuestros internos*” pero dentro de lo que se puede considerar como terrorismo marítimo lo representa el carguero *Sierra Aránzazu* (1963)¹²¹. Se

¹¹⁵ JESUS, *op. cit.*, p. 388. El autor también menciona otros casos de terrorismo marítimo menos mediáticos, antes del incidente del crucero italiano (en Sri Lanka contra el *Panama* por rebeldes *Tamil*, que asesinaron 35 personas en 1977) y en el mismo año (el *Sheiro Maru* por un grupo revolucionario filipino en 1985), pero también después (en 1997, un carguero y un ferry atacados en Filipinas por el *Moro Islamic Liberation Front* (MILF), véase *ibid.*, n. 73).

¹¹⁶ IGLESIAS BANIOLA, *op. cit.*, p. 7.

¹¹⁷ GUILFOYLE, *Shipping interdiction and the Law of the Sea*, p. 36.

¹¹⁸ Sobre todo, respecto a la amenaza que comenzaba a representar el terrorismo marítimo. Curiosamente hasta que no se vieron comprometidos los intereses de Israel y una baja de EEUU en el secuestro del *Achille Lauro*, no se comenzó a dar al problema la importancia que merecía.

¹¹⁹ El UNCLOS entró en vigor el 16 de noviembre de 1994, por su parte el SUA lo hizo el 1 de marzo de 1992. Si bien es cierto que este último no tendrá la característica consuetudinaria y, por lo tanto, solo será obligatorio para aquellos países signatarios.

¹²⁰ Valga de ejemplo el caso del *City Poros* (1988).

¹²¹ El fatídico atentado que se cobró la vida del Capitán y dos oficiales, además de 17 tripulantes heridos, acaeció cuando el carguero bajo pabellón español (de la extinta naviera *Compañía Marítima del Norte*) navegaba por el Canal de Las Bahamas y una lancha armada pilotada por exiliados cubanos abrió fuego con rifles de 57 mm. y ametralladoras del calibre 50. El buque se incendió y el capitán gravemente herido dio la orden de abandono. El Movimiento de Liberación Revolucionaria, de carácter anti-castrista, parece haberse equivocado de buque debido a un error con el nombre, por el carguero *Sierra Maestra*, aunque resulta difícil de creer porque las diferencias entre ambos mercantes eran evidentes a pesar de la oscuridad. Además, existen pruebas del carácter premeditado del ataque y se cree que la CIA podría haberlo apoyado. Sobre este caso véanse JENKINS y otros, *op. cit.*, p. 8, Manuel RODRÍGUEZ AGUILAR, “El ataque al mercante *Sierra Aránzazu*”, *Revista General de Marina*, abril 2010, 258, 481-498, ISSN 0034-9569. Disponible en: http://www.portalcultura.mde.es/.../RGM_Abril_2010.pdf (último acceso 20 de diciembre de 2010). Ver también Tomás VAQUERO IGLESIAS y Julio Antonio VAQUERO IGLESIAS, “La tragedia del ‘Sierra Aránzazu’, 50 años después” [tribuna], *El País* [en línea], 13 de septiembre de 2014. Disponible en: http://internacional.elpais.com/.../1410553406_554883.html (último acceso 21 de septiembre de 2016). Los autores de este texto, son hermanos del tercer maquinista muerto en el ataque terrorista al *Sierra Aránzazu*.

trata de un caso que cumplió todos los requisitos de la definición de piratería excepto el “*propósito personal*”, pues perseguía un motivo claramente político, sin embargo se trató como un episodio de piratería¹²².

Otros casos que generan controversia involucran ataques a buques que persiguen una protesta medioambiental, porque generan dudas respecto al propósito que persiguen. Por ejemplo, en el episodio del *Castle John*, el motivo parecía ser más bien político y, sin embargo, la sentencia correspondiente calificaba como piratas a los activistas de Greenpeace¹²³. En otros episodios de la llamada “*eco-piracy*”¹²⁴, la duda respecto a la verdadera motivación de los incidentes también existía antes de un futuro procedimiento contra los infractores. En esta línea se halla el episodio del *Sea Shepherd*¹²⁵. El gobierno japonés acuciado por incidentes en los que se vieron afectados buques bajo su pabellón, debatió acerca del planteamiento conceptual de la

Alguna publicación española ya informaba del ataque en la época como “*Terrorismo en el Caribe*”. Disponible en: <http://www.buques.org/Navieras/Marnorte/Sierra%20Aranzazu-Ataque.pdf> (último acceso 21 de septiembre de 2016). Si bien es cierto, otro titular informaba: “Lanchas torpederas anticastristas cañonearon al *Sierra Aranzazu*, inadmisibles piratería”. Ver RODRÍGUEZ AGUILAR, *loc. cit.*, p. 490.

Murphy lo considera quizás el ataque más espectacular llevado a cabo por grupos anti-castristas y el más claro ejemplo de movimiento terrorista que despliega un terrorismo marítimo de “*rechazo*” (*defeated*) dentro de las tres posibilidades que considera para organizar las operaciones marítimas (además “*opportunista*” y “*coherente*”). Ver MURPHY, *Small boats...*, *op. cit.*, pp. 277-279.

¹²² AZCÁRRAGA, *op. cit.*, p. 169

¹²³ El incidente se produjo en 1986 cuando dos buques holandeses, abordaron, capturaron y dañaron a dos buques belgas que descargaban residuos tóxicos en aguas internacionales del mar del Norte. El fallo de la Corte Belga de Casación condenaba a algunos activistas por piratería basándose en el art. 15 de la HSC, alegando que el objetivo declarado de los activistas fue privado por naturaleza, en la medida en que fue “*meramente en apoyo de un punto de vista personal sobre un problema particular, aunque reflejase una perspectiva política*”. COURT OF CASSATION OF BELGIAN, “*Castle John and Nederlandse Stichting Sirius v. NV Mabeco and NV Parfin* (19 December 1986)”, reproducido en *International Law Report*, 1994, **77**, 537, p. 540. Cit. por Gian Maria FARNELLI, “Terrorist Under the Jolly Roger? Recent trend on Piracy and Maritime Terrorism”, en Gemma ANDREONE, Giorgia BEVILACQUA, Giuseppe CATALDI, Claudia CINELLI (eds.), *Insecurity at Sea: Piracy and Other Risks to Navigation*, Giannini Editore, 2013, 193-208, en n. 32, p. 199, ISBN 978-88-7431-679-3. La obra es co-financiada por: Cost Action IS1105, NETWORK of experts on the legal aspects of MARitime SAFETY and security (MARSAFENET), Institute for International Legal Studies (IGSI) –órgano científico del National Research Council of Italy (CNR)– y European Cooperation in Science and Technology (COST) –ejecutado por el European Science Foundation (ESF) y financiado por el EU RTD Framework Programme–. También disponible [en PDF] en: http://www.assidmer.net/doc/INSECURITY_AT_SEA.pdf (último acceso 14 de junio de 2011).

Para un completo análisis del caso, véase también, Samuel Pyeatt MENEFEE, “The case of the *Castle John*, or greenbeard the pirate?: environmentalism, piracy and the development of international law”, *California Western International Law Journal*, 1993, **34**(1), 1-16. Disponible en: <http://scholarlycommons.law.cwsl.edu> (último acceso 14 de junio de 2011). Otros también se refieren a este tipo de casos: “*where attacks against another ship to raise awareness of the undertaken environmental pollution were regarded as a private end*”. AMBOS y TIMMERMANN, *op. cit.*, n. 91, p. 36.

“*Este caso suscita un interesante contrapunto a las posiciones adoptadas en los incidentes del Santa Maria y Achille Lauro*”. Scott DAVIDSON, “International law and the suppression of maritime violence”, en Richard BURCHILL, Nigel D. WHITE y Justin MORRIS (eds.), *International Conflict and Security Law: Essays in Memory of Hilaire McCoubrey*, Cambridge (UK), Cambridge University Press, 2005, 265-285, pp. 272-273.

¹²⁴ CHURCHILL, *op. cit.*, p. 14.

¹²⁵ A pesar de considerarse que, probablemente, la violencia contra el buque ballenero con “*finés científicos*” fuese de naturaleza bastante grave.

piratería y el terrorismo marítimo¹²⁶, proponiendo a su parlamento un debate sobre la posibilidad de aplicar la reglamentación internacional de piratería a las protestas medioambientales¹²⁷. Aunque, el propio Gobierno pronto excluiría esta posibilidad¹²⁸.

Probablemente, en ambos casos, los actos podrían tildarse de ilegales y violentos¹²⁹, por tanto, dentro del significado del UNCLOS, pero la intención que los promueve se escapa a la competencia de este Convenio¹³⁰. No obstante, para que una conducta constituya un delito de piratería, lo que el debate recomienda se relaciona con la necesidad de que exista un umbral mínimo de violencia¹³¹, probablemente de naturaleza grave¹³². De lo contrario, como ya se ha mencionado en líneas anteriores, se correría el riesgo de llegar a tildar cualquier conducta ilegal de violencia marítima como piratería (asumiendo que se cumplen todos los requisitos de la definición del UNCLOS), a pesar de que en ellas no se emplee la fuerza o se haga levemente¹³³.

En este sentido, el episodio contra los buques belgas alzó nuevamente el debate sobre el requisito más problemático de la definición de piratería y en qué medida fue atendido para que la sentencia incluyese los hechos mencionados dentro de este delito. Además de la manera en

¹²⁶ Mr. Oba (el relator especial sobre el asunto en cuestión) expuso que los actos de piratería marítima podrían solaparse a los de terrorismo y viceversa, del mismo modo el “*propósito personal*” podría interpretarse como cualquier objetivo perseguido por un actor no gubernamental. Cit. por FARNELLI, *op. cit.*, pp. 199-200. Ver también Session n.º 4 (17th April 2009). Cit. por SETA, *op. cit.*, p. 12.

¹²⁷ En este caso activistas de una organización no gubernamental contra buques balleneros en el Pacífico. Ver *Minutes of the Special Committee on Combating Piracy and Terrorism*, House of Representatives, 171st Session, n.º 6 (22nd April, 2009) p. 21. Cit. por Makoto SETA, *Japan Country Report 2010*. Disponible en: <http://cil.nus.edu.sg/wp/.../Country-Report-Japan.pdf> (último acceso 11 de agosto de 2016).

¹²⁸ Aunque no queda claro si es por la cuestión del grado de violencia empleada por los activistas (precisamente una de las dudas que inquietaba al gobierno japonés se basaba en si la violencia empleada alcanzaba tal entidad para poder considerarla como piratería) o porque no actuaron con un propósito personal. Ciertamente, resulta coherente no calificar de piratería los ataques a buques que tienen en la protesta medioambiental uno de sus propósitos, en el sentido de que no se adecuarían al fundamento que considera este delito una amenaza de tal gravedad (en tanto es un delito contra la humanidad y el Derecho de Gentes) que permite su persecución por medio de la jurisdicción universal. Ver CHURCHILL, *op. cit.*, p. 14.

¹²⁹ En el episodio del *Sea Shepherd*, los activistas abordaron los buques japoneses, obstruyendo sus hélices y lanzando proyectiles con fuego y rellenos de ácido. Ver UNITED STATES COURTS OF APPEALS for the Ninth Circuit, *Institute of Cetacean Research et al v Sea Shepherd Conservation Society*. Disponible en: <http://cdn.ca9.uscourts.gov/datastore/general/2013/02/25/1235266.pdf> (último acceso 4 de diciembre de 2014). Según Churchill, por mucho menos se condenó a piratas somalíes que atacaron en las islas Seychelles. Ver CHURCHILL, *op. cit.*, p. 15. En el caso del archipiélago del Índico fue una embarcación de los Guardacostas la que sufrió el ataque. Véase, la sentencia íntegra, SUPREME COURT OF SEYCHELLES, “The Republic v. Mohamed Ahmed Dahir & ten (10) others”, 26 July 2010. Sentencia por lo penal n.º 51/2009. Disponible en: http://www.seylii.org/files/sc/judgment/supreme-court/2010/81/81_0.pdf (último acceso 31 de agosto de 2016).

¹³⁰ Incluso podía considerarse pública más que política, pero en cualquier caso alejada del “*propósito personal*”. Otro acto promovido con una intención semejante, aunque menos violento que el episodio del *Sea Shepherd*, se encuentra en el caso del *Castle John* que paradójicamente castigó a sus atacantes como piratas.

¹³¹ Del original: “*A much more important question is whether any illegal act of violence would constitute piracy (...), or whether there needs to be a minimum level of violence*”. CHURCHILL, *op. cit.*, p. 13. El profesor de Derecho Internacional en la Universidad de Dundee, relaciona este asunto con dos contextos específicos: las hostilidades entre pesqueros y la “*eco-piracy*”.

¹³² Un ejemplo de ello lo constituiría el caso del *Sea Shepherd*. *Ibid.*, p. 15.

¹³³ *Ibidem*.

que se consideró el propósito personal, sin olvidar el grado de violencia empleado¹³⁴, la crítica a la sentencia¹³⁵ del caso reside esencialmente en que este tipo de hechos no se deberían entender como una amenaza para la humanidad¹³⁶, característica propia del delito de piratería.

Antes de finalizar este epígrafe cabe destacar un atentado que, si bien se escapa al patrón común de estos incidentes, guarda estrecha relación con los activistas ecologistas, no porque estos sean los perpetradores sino todo lo contrario, convirtiéndose en el objetivo de un país concreto, se trata del ataque al *Rainbow Warrior*¹³⁷. Cuando los ataques son desplegados por un gobierno, la intención deja de ser privada. Sin embargo, aunque el *modus operandi* empleado en la agresión sea similar al que pudiese emplear cualquier otro grupo terrorista, rara vez se le distingue como tal¹³⁸; siendo lo correcto identificarlo dentro de la categoría de “terrorismo de estado”, pero se recurre en su lugar al eufemismo de “actos preventivos”¹³⁹ o “políticas de Estado”¹⁴⁰.

¹³⁴ Samuel Menefee describe otros actos violentos previos contra el mismo buque, que consistieron en precipitar sobre los buques vertidos de residuos (*dumping vessels*), atascando sus tuberías de descarga, pintando los portillos del puente y amenazando con echar las anclas. En este supuesto, el autor señala que para considerar los hechos de piratería habría que discutir el grado de violencia alcanzado. Ver MENEFE, art. cit., p. 11.

¹³⁵ “The Castle John case was strongly and deeply criticized by literatura”. FARNELLI, art. cit., p. 199.

¹³⁶ *Ibid.*, n. 33.

¹³⁷ En 1985, los servicios secretos franceses colocaron dos bombas a bordo del buque insignia de Greenpeace, cuando permanecía atracado en el puerto de Auckland, que hicieron detonar cerca de la media noche “con lo cual tenían la intención de matar a la mayor parte de la tripulación”, según la activista Maite Mompó; lamentablemente el atentado se saldó con la vida de un tripulante (el fotógrafo Fernando Pereira) y el buque hundido. Para saber más, escúchese, RADIO EXTERIOR DE ESPAÑA, “Españoles en la mar” [podcast], RNE, 2 de abril de 2015. Disponible en [mp3]: <http://mvod.lvlt.rtve.es/resources/.../1427874720666.mp3> (último acceso 11 de julio de 2016). Véanse también, Maite MOMPÓ RUIZ DE LA CUESTA, *Rainbow Warriors, historias legendarias de los buques de Greenpeace*, Pollen, 2015, ISBN 978-84-86469-75-7, CHOMSKY, *op. cit.*, p. 96 y MURPHY, *Small Boats, Weak State, Dirty Money*, p. 59. Sobre los aspectos legales del caso ver, entre otros, Jodi WEXLER, “The Rainbow Warrior Affair: State and Agent Responsibility for Authorized Violations of Interational Law”, *Boston University International Law Journal*, 1987, 5(2), 389-412, Michael PUGH, “Legal Aspects of the Rainbow Warrior Affair”, *International and Comparative Law Quarterly*, 1987, 36(3), pp. 655-669.

¹³⁸ Existen argumentos que defienden que el ataque al barco de Greenpeace por parte de Francia fue un acto de terrorismo, ver Roger S. Clark, “State Terrorism: Some Lessons from the Sinking of the *Rainbow Warrior*”, *Rutgers Law Journal*, 1989, 20, 393-, pp. 401-406. Cit. por Catherine M. BERESOVSKI, “A Proposal to Deny Foreign Sovereign Immunity to Nations Sponsoring Terrorism”, *American University International Law Review*, 1990, 6(1), 77-109, n. 130, p. 110. Disponible [en PDF] en: <http://digitalcommons.wcl.american.edu> (último acceso 1 de agosto de 2016).

¹³⁹ Respecto a diversos casos de secuestros, tanto de aviones como de buques, y la poca coherencia empleada por algunos países para calificarlos o no de terrorismo (incluido el marítimo) dependiendo de la nacionalidad de los “autores”, véase CHOMSKY, *op. cit.*, pp. 63-67. “La piratería no es la única forma de terrorismo que rehúye esta categoría cuando es utilizada por nuestros amigos [EEUU, y otros países satélites como Israel]”. *Ibid.*, p. 67. Curiosamente, los terroristas que llevaron a cabo la serie de atentados (los asesinatos de Larnaca y el bombardeo de Túnez) que precedieron al incidente del *Achille Lauro*, calificaron los hechos de “represalia” o, también, como “preventivos” (en el caso del terrorismo de Estado de EEUU e Israel). También el propio secuestro del crucero italiano que se saldó con un muerto estadounidense fue, así, denominado por los terroristas. *Ibid.*, pp. 63, 140-141.

¹⁴⁰ Murphy entiende que bajo dicha denominación se encuentra una estrategia criminal encubierta para determinados actos (sin mencionar ninguno en concreto, pero refiriéndose a los países involucrados en el patrocinio o dirección del crimen); es decir, detrás del ilícito se encuentra el estado quién organiza o tolera el crimen porque se beneficia de algún modo como una empresa criminal o mantiene conexiones con intereses

Entre otros ejemplos que, llevados a cabo por un país, podrían englobarse dentro de capturas o secuestros de buques –aunque, desde el punto de vista de los captores, se trata simplemente de detenciones–, se encuentran los estadounidenses *USS Pueblo* (1968) y *Mayaguez* (1975); ambos acusados de espionaje por Corea del Norte y Camboya respectivamente. La discordia entre las partes fue la extensión del MT. Así, mientras navegaban dentro de las doce millas reclamadas por los estados captores, EE. UU solo reconocía tres millas¹⁴¹, por tanto, según el argumento americano sus buques se encontrarían en aguas internacionales. El punto de vista de los países asiáticos era otro y, de ahí, la detención. Además, el segundo episodio contenía una complicación añadida porque EE. UU no consideraba legítimo el gobierno camboyano. Bajo una interpretación actual de la ley internacional tampoco se considerarían actos de piratería porque además del requisito del “*propósito personal*” faltaría el de “*alta mar*”¹⁴². No obstante, podrían considerarse como tales actos si se tuviese en cuenta la mayoría de las interpretaciones anteriores de la ley internacional costumbrista¹⁴³.

Una alternativa clara al elemento subjetivo que supone el “*propósito personal*” sería tratar todas las depredaciones en la mar como un delito de piratería, a menos que fuese autorizada estatalmente¹⁴⁴, como ya se mencionó anteriormente en este capítulo. Lamentablemente, el ILC y sus sucesores no eligieron esta fórmula que, según Murphy, se presenta como una de las más lógicas para distinguir la piratería del corso¹⁴⁵. La consecuencia de la restricción deriva en la exclusión de los ataques con motivación política, incluyendo los secuestros internos¹⁴⁶ o los perpetrados por estados mencionados anteriormente.

criminales. Con esta apariencia, desde fuera, podría ser difícil distinguirlo de la piratería criminal organizada. Ver MURPHY, *loc. cit.*

¹⁴¹ Ver Stephen B. FINCH, Jr. ‘Pueblo and Mayaguez: A legal analysis’, *Case Western Reserve Journal of International Law*, 1977, 9, 79-116, p. 88. Disponible [en PDF] en: <http://scholarlycommons.law.case.edu> (último acceso 25 de julio de 2016).

¹⁴² En este sentido Patricia W. BIRNIE, “Piracy: past, present and future”, *Marine Policy*, July 1987, 11(3), 163-183, pp. 176-177. Cit. por ALMEIDA SANTOS, *op. cit.*, n. 121, p. 29. Según la opinión de Wilkinson el secuestro del *Pueblo* responde a un “*clear case of state use of international terrorism at sea*”. Ver Paul WILKINSON, ‘Terrorism and the maritime environment’, en B.A.H. PARRITT (ed.), *Violence at Sea*, Paris, ICC Publishing, 1986, p. 28.

¹⁴³ MURPHY, *op. cit.*, p. 55.

¹⁴⁴ Un estudio donde se investiga por qué es imposible atribuir directamente actos de piratería a los Estados, no obstante, se analiza la posibilidad de atribuir indirectamente tales actos a los Estados, puede verse en ALMEIDA SANTOS, *op. cit.*

¹⁴⁵ *Ibid.*, pp. 55-56. Cfr. IGLESIAS BANIOLA y VINAGRE RÍOS, “Piracy in Somalia”, *op. cit.*, pp. 703-704.

También, por la misma razón, algunos autores consideran que el Comité de Expertos de la Liga de las Naciones, el Grupo de Harvard y la ILC incluyeron el término “*illegal*” dentro de la definición de piratería, que posteriormente sería adoptada por el UNCLOS.

¹⁴⁶ Ver Natalino RONZITTI, “The law of the sea and the use of force against terrorist activities”, en RONZITTI (ed.), *op. cit.*, p. 2.

Existe, por tanto, una amplia variedad de casos de terrorismo marítimo¹⁴⁷. Pero cabe señalar aquellos ataques excluidos del delito pirático, independientemente de la consideración restrictiva de lo privado, también por la falta del requisito de “*dos buques*” pues se han desplegado contra objetivos en tierra que pueden ser poblaciones, fortificaciones o incluso residencias presidenciales o gubernamentales¹⁴⁸.

Resumiendo, indudablemente, el elemento subjetivo (“*propósito personal*”) añade confusión a la definición de piratería, hasta el punto de evidenciar la vulnerabilidad de la normativa internacional consuetudinaria –en cuanto a la tipificación del delito y su persecución– y su eficacia para ser aplicada en una variedad de ataques¹⁴⁹, resultado de los problemas interpretativos cuando en este elemento concurre una miscelánea de motivos¹⁵⁰.

Esta debilidad legal hizo necesaria la creación de un marco normativo internacional que acogiese todos aquellos actos ilícitos que no persiguiesen dicho propósito, por ejemplo, los motivados con intención política y entre ellos los actos de terrorismo marítimo; pero también que eliminasen otros requerimientos. En este contexto nacieron varios convenios que drenaban

¹⁴⁷ Véanse, varios ejemplos, entre otros muchos, CHALK, art. cit., pp. 70-74, Javier FEAL VÁZQUEZ, “La amenaza del terrorismo en ámbito marítimo”, *Boletín de Información del CESEDEN*, 2010, n.º 304, 7-24, pp. 10, 12-14 (disponible en: <http://www.defensa.gob.es> [último acceso 14 de junio de 2011]), Luis DÍAZ-BEDIA ASTOR, “El terrorismo marítimo en los albores del siglo XXI: no solo la yihad”, *Revista General de Marina*, abril 2012, Ministerio de Defensa (ES), 463-478, ISSN 0034-9569, (disponible en PDF en: <http://publicaciones.defensa.gob.es> [último acceso 1 de noviembre de 2013]), Eric F. ELLEN (ed.), *Piracy at Sea*, Paris, ICC Publishing, 1989, pp. 67-85, MURPHY, *op. cit.*, pp. 185-190.

¹⁴⁸ Valga de ejemplo, el ataque del MEND que asaltó el palacio presidencial ecuatoguineano. Sobre este ataque véase SALVATIERRA, *op. cit.*, pp. 37-38. El elemento subjetivo parece a primera vista de naturaleza política (podrían demostrar, entre otras características: capacidad de ataque, un carácter destemido que les permite enfrentarse a los que consideran rivales incluso en su propio país, también obtener fondos para financiar la propia organización rebelde). A pesar de ello, existe la duda razonable de que pudiesen asaltar el lugar para enriquecerse, de esta manera, aplicando el argumento de Urbina a este caso (ver p. 377), indudablemente la intención primordial del ataque era hacerse con un botín y, por consiguiente, ha de considerarse, a priori, un motivo personal o privado. En todo caso, ya estaría fuera del ámbito de aplicación del UNCLOS por el mencionado requisito. Lógicamente este caso podría caer dentro del SUA. Incluso podría entenderse como un supuesto de terrorismo marítimo, aunque no explícitamente, muy en consonancia con la esencia del convenio.

¹⁴⁹ “*Esta importante laguna condujo a la Oficina Marítima Internacional (IMB) a promover una reunión en San José (California) con el fin de impulsar cambios legales que conducirían a la aprobación del Convenio SUA*”. IBÁÑEZ GÓMEZ, *op. cit.*, p. 164.

¹⁵⁰ Con este punto de vista véanse, entre otros, BENTO, art. cit., p. 417, URBINA, “La cooperación internacional”, *op. cit.*, p. 333, Samuel P. MENEFFEE, “Piracy, Terrorism and the Insurgent Passenger: A Historical and Legal Perspective”, en RONZITTI (ed.), *op. cit.*, 43-68, pp. 60-61. Meneffee trata brevemente al menos 12 incidentes anteriores al *Achille Lauro*, remontándose hasta mediados del s. XVIII, mediante un análisis legal en función de cada uno con intención de arrojar luz sobre la relación jurídica entre la piratería y el terrorismo marítimo. Estos casos deberían proporcionar bases adecuadas para comparar con los ataques del *Achille Lauro* y *City of Poros* [n. 105, p. 65]. Sobre el secuestro del barco a vapor español *Montezuma* por revolucionarios cubanos (10 años después del final de la Guerra Civil americana), ver Lauterpacht, *Recognition in International Law*, Cambridge, 1947, p. 312. Cit. por MENEFFEE, *op. cit.*, p. 54 y RONZITTI, *op. cit.*, n. 21, p. 14. Este precedente puede verse también en ver Lauterpacht, *Annual Digest and Reports of Public International Law Cases*, 1948, 15, pp. 115 y ss, URBINA, “La cooperación internacional en los actos de piratería”, p. 333. Además, sobre el mismo caso: “*el Comandante en Jefe tenía razón al tratar el caso del Moctezuma como piratería jure gentium*” (referencias suprimidas). MENEFFEE, *op. cit.*, p. 55.

las lagunas generadas por las diversas restricciones de la definición de piratería del UNCLOS con la pretensión de evitar que algún delito pudiese quedar impune en cualquier jurisdicción.

6.2.3 EL CONVENIO SUA Y PROTOCOLO

El SUA¹⁵¹ y el *Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra las Plataformas Fijas emplazadas en la Plataforma Continental*, generalmente llamado “Protocolo SUA”¹⁵², se entienden como instrumentos contra la piratería u otros delitos marítimos; pero, sobre todo, contra aquellos políticamente motivados, especialmente, contra los actos de terrorismo marítimo¹⁵³, a pesar de que ambos conceptos no sean mencionados literalmente¹⁵⁴. De todas formas, su verdadera importancia reside en los actos criminalizados¹⁵⁵. Respecto a este último fenómeno, por lo que se extrae del Convenio, podría entenderse como un acto o una amalgama de actos políticamente motivados o dirigidos con la intención de minar un Estado de derecho o entidad política¹⁵⁶. También incluye en su conjunto aquellos actos preparatorios para cometer el delito o el mero intento de llevarlo a cabo.

Por otra parte, siguiendo a Guilfoyle, simplemente el hecho de que los redactores del SUA no plasmaran (y no podrían) cualquier consenso sobre un “*propósito especial*”, necesario para

¹⁵¹ Disponible en: <http://www.un.org/.../Conv8.pdf> (último acceso 16 de octubre de 2016).

¹⁵² En inglés *SUA Protocol* que proviene de *Protocol for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf*. Disponible en: <http://www.un.org/.../Conv9.pdf> (último acceso 16 de octubre de 2016). El Convenio SUA 1988 y su Protocolo fueron firmados en Roma el 10 de marzo de 1988, entrando en vigor el 1 de marzo de 1992. España los ratificó el 15 de junio de 1988 (BOE, de 24 de abril de 1992). El primero ha sido ratificado por 166 países que abarcan el 95,28 % del tonelaje mundial mientras que el Protocolo respectivo tiene 10 países signatarios menos [actualizado a 15 de diciembre de 2016]. Disponible en: <http://www.imo.org/.../Status%20of%20Treaties.pdf> (último acceso 16 de diciembre de 2016).

¹⁵³ No en vano, fue promovido por la OMI, esencialmente dirigido para reprimir el terrorismo marítimo como respuesta al incidente del *Achille Lauro*. Este caso “*evidenció las limitaciones legales para utilizar la analogía de la piratería al contexto del terrorismo actual*”. Francisco J. BARIFFI, “Reflexiones en torno al concepto de terrorismo a la luz del Derecho Internacional contemporáneo”, *Derechos y Libertades: revista de filosofía del derecho y derechos humanos*, junio 2008, n.º 19, Universidad Carlos III de Madrid, 123-163, p. 150, ISSN 1133-0937. Disponible en PDF en: <http://e-archivo.uc3m.es> (último acceso 8 de diciembre de 2013).

Así, el SUA considera el secuestro del *Achille Lauro* actos de terrorismo. Ver Manuel DÍEZ DE VELASCO, *Instituciones de Derecho Internacional Público*, 14ª ed., Madrid, Tecnos, 2004, p. 1.023. Cit. por IBÁÑEZ GÓMEZ, *op. cit.*, p. 164.

Más tarde, tras los atentados del 11-S se llevó a cabo una revisión, derivando en el Protocolo SUA (2005).

¹⁵⁴ Ver IGLESIAS BANIOLA y VINAGRE RÍOS, art. cit., p. 706. En este sentido, según Murphy, existe una suposición generalizada, aunque no totalmente errónea, que el Convenio SUA se refiere solamente a actos terroristas debido a sus orígenes, pero lo cierto es que la palabra “*terrorismo*” no aparece en el texto. MURPHY, “Piracy and UNCLOS”, p. 164. A tal respecto: “*The drafters, quite sensibly, decided that defining terrorism was too sensitive, too political and too much of a waste of time to be attempted and therefore adopted the term “unlawful acts” as an acceptable euphemism*”. *Idem*, *Small Boats, Weak State, Dirty Money*, p. 192. Pero, realmente, dicha palabra aparece en el preámbulo donde se le hace referencia hasta en cinco ocasiones, aunque en un lenguaje ambiguo. Ver GUILFOYLE, *op. cit.*, p. 46. La razón de esta ausencia podría deberse al afán para que la redacción alcanzase el mayor número de ratificaciones, pues no todos los países concordarían con lo que debiera estimarse como terrorismo ni el propósito político. Ver SOBRINO HEREDIA, art. cit., p. 112. Sobre la no aparición de la palabra terrorismo en el Convenio SUA, véase también GUILFOYLE, “Piracy and Terrorism”, p. 47.

¹⁵⁵ IGLESIAS BANIOLA, “Derecho Internacional y piratería”, n. 36, p. 12.

¹⁵⁶ Ver SOBRINO HEREDIA, art. cit., pp. 112-113.

cometer un acto terrorista, resulta más significativo que cualquier referencia explícita a tal fenómeno. Esto representa un claro indicativo del consenso alcanzado y hasta donde querían llegar los redactores. Las tácticas asociadas con el mismo fueron proscritas, sin tener en cuenta los autores o el motivo del crimen. De esta manera, no se puede argumentar que las convenciones fuesen limitadas por un concepto comúnmente compartido de terrorismo por el simple hecho de que no existía cualquier noción del mismo¹⁵⁷.

Por consiguiente, no existe base argumentativa que defienda la vinculación de los delitos enumerados a una restricción de índole política. Sin embargo, la opinión extendida del significado “terrorismo” remite a una intención criminal de fondo político¹⁵⁸ y es sobradamente conocido que el SUA fue creado para hacer frente a este fenómeno.

Por otro lado, aunque los redactores no pretendían ampliar la definición de piratería (que veían como otro problema diferente) abarcando otros actos violentos contra la seguridad marítima, el Convenio SUA puede tener unas ventajas intrínsecas en la lucha contra la piratería, cubriendo precisamente actos que no cumplan con los requerimientos básicos de dicha definición¹⁵⁹.

No obstante, una parte de la doctrina defiende que el texto de estas convenciones está destinado para ser aplicado solo en casos de terrorismo. Argumentando que a pesar de que las disposiciones definitorias del delito no se pronuncian sobre la cuestión del propósito político, deben interpretarse en su contexto como, entre otras circunstancias, las referencias al propio fenómeno presentes en la parte preambular del Convenio SUA¹⁶⁰.

Pero, más allá de las discrepancias, una de las ventajas del SUA es la carencia del lastre que supone la intención privada del art. 101 del UNCLOS; esta falta constituye una de las novedades del Convenio¹⁶¹ que, además de no caracterizar a la piratería por el motivo de la

¹⁵⁷ GUILFOYLE, art. cit., p. 47.

¹⁵⁸ *Ibidem*.

¹⁵⁹ Véanse IGLESIAS BANIOLA y VINAGRE RÍOS, art. cit., p. 706 e IGLESIAS BANIOLA, art. cit., p. 12.

¹⁶⁰ En este sentido ver UN, Doc A/CONF.39/27, *Vienna Convention on the Law of Treaties* (1969), 1155 U.N.T.S. 331, art. 31, párr. 1 y 2. Disponible en: <https://treaties.un.org/.../volume-1155-I-18232-English.pdf> (último acceso 13 de octubre de 2016). Entró en vigor el 27 de enero de 1969, siendo publicado en el BOE n.º 142 el 13 de junio de 1980, con el título *Convención de Viena sobre el derecho de los Tratados*, 13099-13110. Disponible en: <https://www.boe.es/.../1980/06/13/pdfs/A13099-13110.pdf> (último acceso 13 de octubre de 2016).

¹⁶¹ Es decir, como el Convenio no contempla el requisito del “*propósito personal*”, una acción terrorista con fondo político puede introducirse en su marco. En esta línea, “*the SUA Convention covers ship hijackings that are politically motivated*”. HALBERSTAM, art. cit., pp. 270-272.

acción, tampoco exige un límite marítimo donde tenga que acaecer¹⁶². Por último, tampoco requiere la presencia de “dos buques”¹⁶³.

Envuelto en tales premisas el art. 3¹⁶⁴ del SUA tipifica una serie de conductas delictivas y su punto 2 amplía los tipos del ilícito¹⁶⁵. Mediante una rápida comparación con los actos incluidos en la definición de piratería *iuris Gentium* del artículo del UNCLOS, puede apreciarse que, con la salvedad del propósito “público”, los actos enumerados en el artículo respectivo del nuevo Convenio mantienen una similitud con aquellos. Para una parte de la doctrina, tal vinculación indica que este convenio ha incluido diferentes acciones marítimas violentas que podrían haberse reservado para ampliar la definición mencionada; pero se ha optado por preparar una redacción aparte¹⁶⁶.

¹⁶² Ver CLÉMENT, art. cit., p. 296. Por consiguiente, el ámbito de aplicación también alcanza al supuesto de ataques perpetrados en el MT, no siendo por tanto necesario que el acto tenga lugar en “alta mar”.

¹⁶³ De esta manera, si unos secuestradores embarcan desde el muelle a un buque y despliegan su plan, independientemente del éxito alcanzado, cuando se encuentran todavía en aguas territoriales, sus acciones pueden caer dentro del marco del Convenio. Ver IGLESIAS BANIOLA, *loc. cit.*

¹⁶⁴ **Artículo 3:**

1. Comete delito toda persona que ilícita e intencionadamente:

a) se apodere de un buque o ejerza el control del mismo mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación;

b) realice algún acto de violencia contra una persona que se halle a bordo de un buque, si dicho acto puede poner en peligro la navegación segura de ese buque;

c) destruya un buque o cause daños a un buque o a su carga que puedan poner en peligro la navegación segura de ese buque;

d) coloque o haga colocar en un buque, por cualquier medio, un artefacto o una sustancia que pueda destruir el buque, o causar daños al buque o a su carga que pongan o puedan poner en peligro la navegación segura del buque;

e) destruya o cause daños importantes en las instalaciones y servicios de navegación marítima o entorpezca gravemente su funcionamiento, si cualquiera de tales actos puede poner en peligro la navegación segura del buque;

f) difunda información a sabiendas de que es falsa, poniendo así en peligro la navegación segura del buque;

g) lesione o mate a cualquier persona, en relación con la comisión o la tentativa de comisión de cualquiera de los delitos enunciados en los apartados a) a f).

2. También comete delito toda persona que:

a) intente cometer cualquiera de los delitos enunciados en el párrafo 1;

b) induzca a cometer cualquiera de los delitos enunciados en el párrafo 1, perpetrados por cualquier persona, o sea de otro modo cómplice de la persona que comete tal delito;

c) amenace con cometer, formulando o no una condición, de conformidad con lo dispuesto en la legislación interna, con ánimo de obligar a una persona física o jurídica a ejecutar un acto o a abstenerse de ejecutarlo, cualquiera de los delitos enunciados en los apartados b), c) y e) del párrafo 1, si la amenaza puede poner en peligro la navegación segura del buque de que se trate.

¹⁶⁵ Este texto recalca la parte preambular de la *Convención Internacional contra la Toma de Rehenes* (1979). Cfr. Res 34/146 de la Asamblea General de las UN. Disponible en: <https://treaties.un.org/doc/db/terrorism/english-18-5.pdf> (último acceso 24 de noviembre de 2010).

¹⁶⁶ L. LUCCHINI, y M. VOELCKEL, *Droit de la mer*, t. 2, vol. 2, Paris, Pedone, 1996, p. 180. Respecto si la decisión produjo un resultado satisfactorio o por el contrario resulta idónea una revisión del UNCLOS en lo que atañe a la normativa sobre piratería, véase SOBRINO HEREDIA, art. cit., pp. 113-120.

Ciertamente el SUA germina de las limitaciones presentes en la noción de piratería adoptada por el Derecho Internacional consuetudinario y convencional¹⁶⁷. Para algunos académicos, el secuestro del *Achille Lauro* (ver n. 5) sirvió a la OMI como “*el catalizador más importante de la actividad moderna en materia de protección*”¹⁶⁸ debido a su repercusión internacional respecto a la amenaza del terrorismo marítimo que se venía gestando, dando lugar dos años después a las negociaciones y posterior adopción del Convenio SUA y su Protocolo¹⁶⁹. Sin embargo, a pesar de su revisión en 2005¹⁷⁰, el transcurso de los años ha evidenciado su poca utilidad. A pesar de que podía aplicarse a un abanico de actos violentos en la mar.

Un Convenio poco útil

Siguiendo a Guilfoyle, ya se han señalado dos objeciones: una, considerada la más seria, respecto a si su aplicación es exclusiva contra actos terroristas o si fue creada con la intención de combatir solo aquellos actos; la otra relacionada con la incongruencia que supone etiquetar a un mero pirata como terrorista¹⁷¹.

El SUA solo permite su aplicación dentro de la jurisdicción de los países signatarios, pero siendo el caso podría ser un recurso para enfrentar los actos de robo a mano armada en la mar¹⁷². La autoridad que proporciona esta disposición a nivel internacional se contrapone a la línea argumentativa que pretende incluir el requisito especial del propósito terrorista en el texto del Convenio, pues, aunque no aparezca explícitamente reflejado, la razón de la existencia del SUA

¹⁶⁷ Para una amplia discusión respecto del SUA, véase Tullio TREVES, “The Rome Convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation”, en RONZITTI (ed.), *op. cit.*, 69-90.

¹⁶⁸ ENRÍQUEZ ROSAS, art. cit., p. 154.

¹⁶⁹ IGLESIAS BANIOLA, “Derecho Internacional y piratería”, n. 12, p. 4. En esta línea, véanse, entre otros, JESUS, art. cit., n. 55, p. 378, ALBERT FERRERO, art. cit., pp. 366-367 y BARIFFI, art. cit., p. 150.

¹⁷⁰ Posteriormente, el Convenio SUA de 1988 y el Protocolo de 1988 relativo al mismo fueron enmendados el 14 de octubre de 2005. De esta manera el Convenio SUA de 2005 (disponible en: <https://www.unodc.org> [último acceso 16 de octubre de 2016]) y el Protocolo de 2005 relativo al mismo (disponible en: <https://www.unodc.org> [último acceso 16 de octubre de 2016]) entrarían en vigor en 28 de julio de 2010. El primero tiene 40 ratificaciones y el segundo 35 [actualizado 15 de diciembre de 2016]. Disponible en: <http://www.imo.org> (último acceso 16 de diciembre de 2016). Ambos tratados coexisten de manera autónoma y excluyente con sus respectivos del año 1988. Ratificados por España el 31 de marzo de 2008 y publicado en el BOE el 14 de julio de 2010. Disponible en: <https://www.boe.es> (último acceso 16 de octubre de 2016).

¹⁷¹ El jurista también atribuye estas objeciones a la *Hostage Taking Convention*. Ver GUILFOYLE, *loc. cit.*

¹⁷² Cabe recordar que el UNCLOS no contiene ninguna disposición sobre este delito y la jurisdicción universal no se aplica a estos actos. Ver UNSC, S/2010/394, 26 July 2010, p. 12. En este sentido, el SC ha sugerido en numerosas ocasiones que el SUA podría ser usado como instrumento para luchar contra la piratería somalí pues permite operar en el MT del país. Valga de ejemplo las propias resoluciones del Consejo, entre otras: “(...), insta a los Estados partes en el Convenio SUA a cumplir plenamente las obligaciones derivadas de éste, (...)”. UNSC, S/RES/1846, párr. 15. Disponible en: [http://www.un.org/.../RES/1846\(2008\)](http://www.un.org/.../RES/1846(2008)) (último acceso 17 de marzo de 2010). Aprobada por el Consejo de Seguridad en su 6026ª sesión, celebrada el 2 de diciembre de 2008. Ver también en UNSC, S/RES/1897, preámbulo, párr. 6, 14. Disponible en: [http://www.un.org/.../RES/1897\(2009\)](http://www.un.org/.../RES/1897(2009)) (último acceso 17 de marzo de 2010). Aprobada por el Consejo de Seguridad en su 6226ª sesión, celebrada el 30 de noviembre de 2008. Volviendo a recordar lo mismo [preámbulo, párr. 14] sobre este asunto en UNSC, S/RES/2077, preámbulo, párr. 27, Disponible en: [http://www.un.org/.../RES/2077\(2012\)](http://www.un.org/.../RES/2077(2012)) (último acceso 17 de enero de 2013). Aprobada por el Consejo de Seguridad en su 6867ª sesión, celebrada el 21 de noviembre de 2012.

perseguía criminalizar la intención política de los delitos, a pesar de la imposibilidad que encontraron los redactores para plasmarlo¹⁷³. No obstante, si finalmente constase un propósito que identificase claramente el delito de terrorismo, la aplicación del SUA podría verse comprometida para diversos episodios de robo armado y piratería. Aun así, se han desestimado procedimientos que pretendían seguir este Convenio, alegando que la intención para lo que fue creado no pretendía atajar tales casos¹⁷⁴.

Por consiguiente, a pesar de las expectativas puestas en el Convenio¹⁷⁵ como una solución para perseguir los ataques contra buques que pudiesen quedar impunes por encontrarse fuera del ámbito de aplicación del UNCLOS, “*en la práctica hasta ahora ha resultado un arma ineficiente*”¹⁷⁶ como lo demuestra el único caso donde ha sido aplicado¹⁷⁷. Ante tal realidad puede calificarse de fracaso, resultando conveniente revisar el SUA o, definitivamente, ampliar la definición del UNCLOS.

Una explicación de su poco uso se relaciona con la falta de carácter consuetudinario. De esta manera solo afecta a los estados que lo hayan ratificado anteriormente que, en general, se ven reacios a hacerlo debido a las obligaciones que pueden adquirir. Paradójicamente, aquellos

¹⁷³ Ver GUILFOYLE, *op. cit.*, p. 48.

¹⁷⁴ Al menos, un tribunal nacional rechazó argumentos que pretendían condenar a un presunto pirata mediante la aplicación del Convenio bajo la legislación nacional competente pues solo podría llevarse a trámite si al imputado se le acusase de actuar con un motivo terrorista porque de lo contrario se sobrepasaría la intención de los redactores del tratado. *Ibid.*, n. 75, p. 48. A pesar de que el SC cita al Convenio SUA entre los instrumentos internacionales y regionales donde actos de piratería pueden también constituir delitos, también pone de manifiesto el punto de vista de algunos Estados que consideran que el Convenio SUA fue concebido para aplicarse únicamente a actos de terrorismo. UNSC, S/2010/394, 26 July 2010, párr. 11.

¹⁷⁵ Respecto a los aspectos más importantes, pero también los controvertidos del SUA y su Protocolo 2005 (como aspectos de la negociación), ver ENRÍQUEZ ROSAS, *op. cit.*, pp. 173-187.

¹⁷⁶ IGLESIAS BANIOLA, *op. cit.*, p. 12. En esta línea, Lucas Bento: “*While in theory the SUA seemed like a promising solution, in practice it has been an ineffective legal tool for dealing with piracy*” [BENTO, art. cit., p. 424] y Fernando Ibáñez: “*lo cierto es que en pocos países los tribunales fundamentan sus decisiones en el mismo*”. IBÁÑEZ GÓMEZ, *op. cit.*, p. 72.

¹⁷⁷ Según Kontorovich: “*in the one SUA prosecution on record*”. KONTOROVICH, “A Guantanamo on the Sea’: The Difficulty of Prosecuting Pirates and Terrorist”, *California Law Review*, 2010, **98**, 243-276, p. 265. Disponible en: <http://scholarship.law.berkeley.edu> (último acceso 6 de octubre de 2014). El caso fue enjuiciado por un Tribunal del distrito de Hawai contra Shi (cocinero del **Full Means 2**) que secuestró el 14 de marzo de 2002 el buque de pesca al arrastre taiwanés bajo pabellón de las islas Sheyelles donde estaba enrolado. Pasaron varios días sin que la naviera tuviese noticia alguna del barco, entonces informó a los guardacostas estadounidenses y solicitó su ayuda para encontrarlo. Días más tarde lo avistaron a 60 millas de la isla Hilo. Una vez el gobierno hawaiano fue informado del incidente y el país del pabellón renunciaba a la jurisdicción, el capitán “*en funciones*” autorizó a los guardacostas a embarcar, quienes no se hicieron con el control del pesquero hasta determinar si la tripulación estaba organizando una emergencia para entrar en EEUU o si existía una exigencia verdadera. Finalmente, el barco fue llevado a puerto y la tripulación retenida como testigos materiales. Para saber más detalles del caso ver UNITED STATES COURT OF APPEALS, *United States of America, Plaintiff-Appellee, v. Lei SHI, Defendant-Appellant* [en línea]. Ninth Circuit, 2008, n.º. 06-10389 [resolución el 24 de abril de 2008]. Disponible en: <http://caselaw.findlaw.com/us-9th-circuit/1311002.html> (último acceso 17 de julio de 2006). Este caso también puede verse en Eugene KONTOROVICH, “United States v. Shi”, *American Journal of International Law*, 2009, **103**(4), 734-740, p. 735.

más acuciados por el problema, o que presentan más posibilidades para sufrirlo en un futuro, no les interesa ratificarlo.

A pesar de que la comunidad internacional respondiese a la amenaza del terrorismo marítimo mediante el SUA y su Protocolo, en la región a estudio no es aplicable completamente pues solo Costa de Marfil ha ratificado tanto el primer SUA y su Protocolo como la revisión de 2005. Nigeria, el país más afectado por ataques con motivación política en plataformas petrolíferas, ha dejado de adherirse al Protocolo SUA 2005 para las “*plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental*”; si bien es cierto aceptó el Convenio SUA 2005 que Togo también ratificó recientemente. Además, Camerún y Gabón no han firmado ninguno de estos convenios o protocolos (ver figura 6.1) y el resto únicamente las convenciones de 1988; aunque, fuesen aceptados, el Convenio SUA prevé medidas preventivas inadecuadas y, por tanto, contribuye poco a reducir la amenaza del terrorismo marítimo¹⁷⁸.

Países	SUA 1988	Protocolo 1988	SUA 2005	Protocolo 2005
Benín	X	X	-	-
Camerún	-	-	-	-
Costa Marfil	X	X	X	X
Gabón	-	-	-	-
Guinea Ecuatorial	X	X	-	-
Ghana	X	X	-	-
Liberia	X	X	-	-
Nigeria	X	X	X	-
Togo	X	X	X	-
Sto. Tomé y Príncipe	X	X	-	-

Figura 6.1 Ratificaciones del Convenio SUA 1988/2005 y Protocolos respectivos por parte de los países del golfo de Guinea¹⁷⁹. Fuente: IMO

En cualquier caso, existe la posibilidad de recurrir a otros convenios para perseguir un acto violento en la mar desde la iniciativa internacional.

6.2.3.1 Otros Convenios

Crímenes que no constituyen piratería bajo los postulados del derecho del mar internacional y consuetudinario pueden castigarse en ciertos supuestos, además de la aplicación del SUA y

¹⁷⁸ En esta línea, para la piratería en el Estrecho de Malaca y los países que lo conforman signatarios del SUA, véase Tammy N. SITNICK, “State Responsibility and Maritime Terrorism in the Strait of Malacca: Persuading Indonesia and Malaysia to take Additional Steps to Secure the Strait”, 2005, *Pacific Rim Law & Policy Journal*, 2005, 14(3), 743-769, pp. 756-757. Disponible en: <https://digital.lib.washington.edu> (último acceso 14 de agosto de 2016).

¹⁷⁹ IMO, “Status of Convention: Excel chart listing ratifications by State” [actualizado a 13 de marzo de 2017]. Disponible en: www.imo.org (último acceso 19 de marzo de 2017).

su Protocolo, a través de la *Convención internacional contra la toma de rehenes* (1979)¹⁸⁰. En general, son conocidas únicamente como “*convenciones supresoras del terrorismo*”, en tanto, no calificando directamente delito alguno, crean el delito de terrorismo. Por otra parte, no califican a un individuo como terrorista si ha sido condenado, por ejemplo, por delitos cometidos bajo leyes nacionales, aunque fuesen creadas para aplicar estos convenios¹⁸¹. Curiosamente otro convenio incluye, bajo la denominación de terrorismo, actos con ciertos detalles que ni siquiera aparecen en los dos anteriores¹⁸², se trata del *Convenio Internacional para la represión de la financiación del terrorismo* de 1999¹⁸³. Además también se puede recurrir a la *Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional* (UNTOC) de 2000¹⁸⁴ para perseguir y procesar a piratas o terroristas si no puede hacerse mediante las convenciones mencionadas¹⁸⁵.

Pero si existe un punto de inflexión en materia antiterrorista este ha de encontrarse en los atentados terroristas contra EEUU del 11 de septiembre de 2001¹⁸⁶. En este contexto, las hojas de ruta de la mayoría de los organismos internacionales experimentaron un impulso definitivo

¹⁸⁰ Del inglés: *International Convention Against the Taking of Hostages*. Disponible en: <http://www.un.org/.../Conv5.pdf> (último acceso 16 de octubre de 2016). Aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en su resolución A/Res/34/146 el 17 de diciembre de 1979, entrando en vigor el 3 de junio de 1983. Para un análisis de esta convención véase Ben SAUL, *International Convention against the Taking of Hostages*, United Nations Audiovisual Library of International Law, 2014, p. 1. Disponible en: http://legal.un.org/.../icath_e.pdf (último acceso 16 de octubre de 2016). Profesor de Derecho Internacional de la Universidad de Sydney.

Posteriormente se adopta la UN A/Res/61/172, *Taking of Hostages*, en 19 de diciembre de 2006, el 1 de marzo de 2007. Disponible en: <http://repository.un.org> (último acceso 16 de octubre de 2016).

¹⁸¹ GUILFOYLE, *op. cit.*, p. 47.

¹⁸² La explicación de que el terrorismo no figure muy caracterizado ha de buscarse, según Guilfoyle, en la dificultad para alcanzar un acuerdo antes de 1999, por tanto, antes de la elaboración de aquellos convenios. Así, la manera como el delito se presenta no se define, entre otras cuestiones, debido al largo debate que todavía continúa sobre las condiciones bajo las cuales los movimientos de liberación nacional podrían permanecer al margen de la clasificación terrorista. Ver GUILFOYLE, *art. cit.*, p. 47.

¹⁸³ Bajo el delito de terrorismo se incluye “*quien por el medio que fuere, directa o indirectamente, ilícita y deliberadamente, provea o recolecte fondos con la intención de que se utilicen, o a sabiendas de que serán utilizados, en todo o en parte, para cometer un acto destinado a causar la muerte o lesiones corporales graves a un civil o a cualquier otra persona que no participe directamente en las hostilidades en una situación de conflicto armado*”. Ver UN, *Terrorist Financing Convention*, 1999, art. 2. párr. 1) b). Disponible en: www.unodc.org (último acceso 16 de octubre de 2016). En vigor desde el 10 de abril de 2002.

¹⁸⁴ Del inglés: *Convention against Transnational Organized Crime*. Disponible en: https://ec.europa.eu/.../united_nations_convention_organised_crime_en_1.pdf (último acceso 12 de febrero de 2014). Adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas bajo la Resolución A/Res/55/25 del 15 de noviembre de 2000.

¹⁸⁵ En esta línea véanse, entre otros, Currin SINGH y Arjun SINGH BEDI, “‘War on Piracy’: the Conflation of Somali Piracy with Terrorism in Discourse, Tactic and Law”, *ISS Working Paper*, 2012, n.º 543, 1-44, p. 23. Disponible en: <http://repub.eur.nl/.../wp543.pdf> (último acceso 11 de noviembre de 2012). GLOBAL SECURITY CONSULTANS, *Maritime Security Africa: An Assessment of Maritime Terrorism and Piracy*, Global Security Consultans (GLOBESEC), marzo 2010, p. 79. Disponible en: <http://www.globesec.co.za> (último acceso 24 de noviembre de 2014).

¹⁸⁶ De aquí en adelante 11/S.

con miras en la protección integral¹⁸⁷. La OMI no se podía quedar atrás, resultando una de las abanderadas en el desarrollo de subterfugios para enfrentar el problema¹⁸⁸.

Por tanto, si el secuestro del *Achille Lauro* desencadenó un replanteamiento jurídico sobre el terrorismo, el 11/S “deflagró” una revolución contra este fenómeno que, concretamente en el ámbito marítimo, se reflejó esencialmente en tres herramientas¹⁸⁹. Una más inmediata tuvo como resultado el *Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias* (Código ISPS)¹⁹⁰, inspirado por el país afectado de los ataques. Por otro lado, estos atentados, unidos a los episodios del *USS Cole* y del *Limburg* (ataques suicidas mediante pequeñas embarcaciones)¹⁹¹ provocaron la enmienda al SUA y su Protocolo en 2005. Básicamente se trata de una ampliación del número de actividades que permanecerían bajo la cobertura del Convenio, a lo cual debe unirse la introducción de provisiones que permiten detener buques sospechosos de albergar terroristas o estar implicados en actividades terroristas. De esta manera, la anterior desgana a reconocer o autorizar acciones preventivas de policía en la mar, ahora fue dejada de lado, mientras el Comité Legal de la IMO formuló estas revisiones para consideraciones futuras basadas en una parte importante de la costumbre estadounidense y el concepto de “*deemed permission*”¹⁹². Por último como “*herramienta*

¹⁸⁷ En este sentido, véase Jay M. VOGELSON, “Multinational Approaches to Eradicating International Terrorism”, *International Lawyer*, 2002, 36(1), 67-76. Cit. por ENRÍQUEZ ROSAS, *op. cit.*, p. 154. En materia de protección para enfrentar el terrorismo, al principio regional y seguidamente internacional, el autor expone que las primeras proposiciones datan de la formación de la NATO; posteriormente, mediante la OACI respecto al medio aeronáutico en la Convención de Tokio de 1963, pero el impulso en todos los frentes se produce a raíz del 11-S.

¹⁸⁸ En cuanto a la tarea de la OMI para dar respuesta al terrorismo marítimo, puede decirse que no resulta novedosa, si bien es cierto su trabajo penetra en el problema a través de instrumentos obligatorios en vez de las recomendaciones que significan sus circulares. En este sentido, véase ENRÍQUEZ ROSAS, *op. cit.*, p. 154. Cfr. Maxwell O. CHIBUNDU, “For God, for Country, for Universalism: Sovereignty as Solidarity in Our Age of Terror”, *Florida Law Review*, 2004, 56, 883-920, en n. 32, pp. 888-889. Disponible en: http://www.floridalawreview.com/wp-content/uploads/2010/01/Chibundu_BOOK.pdf (último acceso 16 de octubre de 2016) [“*But these responses should be seen for what they are: political gestures, rather than the articulation of normative rules of behavior*”].

Por su parte la GA (Asamblea General) y el SC de las UN ha intentado unificar las diversas definiciones de terrorismo y proporcionar una hoja de ruta para controlarlo. Valga de ejemplo, UN, A/57/37, *Report of the Ad Hoc Committee established by General Assembly resolution 51/210 of 17 December 1996*, 6th Sess., (28 January-1 February 2002). Disponible en: <http://www.un.org/documents/ga/docs/57/a5737.pdf> (último acceso 17 de octubre de 2016). En este sentido ver también SC, Res.1373, Aprobada por el Consejo de Seguridad en su 4385ª sesión, celebrada el 28 de septiembre de 2001. Disponible en: https://www.unodc.org/pdf/crime/terrorism/res_1373_english.pdf (último acceso 17 de octubre de 2016).

¹⁸⁹ Ver SOBRINO HEREDIA, art. cit., p. 116-117. En idénticos términos cfr. ENRÍQUEZ ROSAS, art. cit., pp. 154-155. Para Murphy fueron dos cambios importantes. Ver MURPHY, *Small Boats, Weak State, Dirty Money*, p. 192.

¹⁹⁰ De aquí en adelante se empleará este acrónimo en inglés que proviene de *Code on International Ship and Port Facility Security* (en español Código PBIP). Adoptado en 2002, entró en vigor en julio de 2004. Disponible en: <http://www.imo.org> (último acceso 3 de agosto de 2007).

¹⁹¹ Sobre estos ataques véanse, entre otros, MURPHY, *op. cit.*, pp. 196-197, 202-203. En general sobre los ataques de Al Qaeda contra buques véanse *ibid.*, pp. 280-286, Luís DÍAZ-BEDIA ASTOR, “La yihad y el terrorismo marítimo: Al-Qaeda y algo más”, *Revista General de Marina*, abril 2010, 258, 437-450, pp. 439-442, ISSN 0034-9569. Disponible en: http://www.portalcultura.mde.es/.../RGM_Abril_2010.pdf (último acceso 20 de diciembre de 2010).

¹⁹² Ver MURPHY, *op. cit.*, pp. 193-194.

física” cabe destacar al Sistema de Identificación y Seguimiento de Largo Alcance de los buques (LRIT)¹⁹³.

Volviendo a las convenciones que pueden emplearse para perseguir ciertas acciones de piratas, también debe señalarse el *Estatuto de Roma de la Corte Penal Internacional* (ICC)¹⁹⁴ que se ocupa de “los crímenes más graves de trascendencia para la comunidad internacional” para evitar su impunidad y prevenirlos¹⁹⁵. A pesar de que acoge una variedad de crímenes diferentes, el terrorismo *per se* no se encuentra mencionado. Esta carencia no excluye la posibilidad de incluir bajo alguna de las categorías enumeradas en el Estatuto¹⁹⁶ diversos actos criminales que causen terror entre la población civil como, por ejemplo, actos inhumanos que en su naturaleza pretendan afligir un sufrimiento enorme, lesiones graves tanto físicas como mentales¹⁹⁷. El *Estatuto de Roma* también incluye como crimen de guerra la toma de rehenes¹⁹⁸; un delito por el que algunos piratas también podrían ser juzgados indirectamente porque los

¹⁹³ De aquí en adelante se empleará este acrónimo en inglés que proviene de *Long Range Identification and Tracking System*. Sobre este Sistema ver epígrafe 7.2.2.1 *Ayudas tecnológicas*. Si bien el Código PBIP y el Sistema LRIT articulan una serie de normas de naturaleza fundamentalmente técnica orientadas a la protección de embarcaciones e instalaciones portuarias con el objetivo de prevenir actos de terrorismo marítimo y, en su defecto, responder rápida y eficazmente; el Convenio SUA y su Protocolo de 1988/2005 son instrumentos de carácter especialmente procesal a partir de los cuales se ejercen actos de autoridad de Estados a bordo de embarcaciones de terceros países tanto en el alta mar como en aguas jurisdiccionales de los Estados ribereños. Ver SOBRINO HEREDIA, art. cit., p. 116-117. Prácticamente en términos idénticos *cfr.* ENRÍQUEZ ROSAS, art. cit., p. 155.

¹⁹⁴ Del inglés: *International Criminal Court* (de aquí en adelante TPI -Corte/Tribunal Penal Internacional- para diferenciar de la *International Chamber of Commerce*). También, en su conjunto, precedente del anglosajón: *Rome Statute of the International Criminal Court* (de aquí en adelante *Estatuto de Roma*), se distribuyó como documento A/CONF.183/9, de 17 de julio de 1998, entrando en vigencia el 1 de julio de 2002. Disponible en: [http://legal.un.org/icc/statute/english/rome_statute\(e\).pdf](http://legal.un.org/icc/statute/english/rome_statute(e).pdf) (último acceso 16 de octubre de 2016).

A tal respecto, siguiendo a Lanham: “*The only other seemingly plausible contender for the responsibility of prosecuting pirates is the ICC. The major advantages offered by the ICC is its permanency, avoiding costs and delay in the establishment of a piracy tribunal, and its obvious expertise in the application of international criminal law*”. Honor LANHAM, “*Walk The Plank: Somali Pirates and International Law* [tesis de licenciatura], University of Otago (AU), 2009, p. 47. Disponible en: <http://www.otago.ac.nz> (último acceso 30 de septiembre de 2016).

¹⁹⁵ Ver “Preámbulo”, *Estatuto de Roma*, cit., entre otros aspectos, la parte preambular destaca la complementariedad de la ICC Corte Penal Internacional (de aquí en adelante ICC) con las jurisdicciones penales nacionales. *Ibidem*. En esta línea ver Yvonne DUTTON, “Bringing Pirates to Justice: A case for including piracy within the jurisdiction of the international criminal court”, *Chicago Journal of International Law*, 2010, **11**(1), 197-241, n. 15, p. 201. Disponible en: <http://chicagounbound.uchicago.edu> (último acceso 10 de febrero de 2011). Ver, en términos parecidos, *idem*, “Pirates and Impunity: Is the Threat of Asylum Claims a Reason to Allow Pirates to Escape Justice”, *Fordham International Law Journal*, 2011, **34**(2), 236-295, n. 86, p. 256. Disponible en: <http://oceansbeyondpiracy.org> (último acceso 11 de noviembre de 2012).

Por otra parte, Guilfoyle destaca que “*al mismo tiempo, dada la diferencia de sentencias, en la práctica los piratas son castigados bien con bastante más lenidad o, por el contrario, mucho más rigurosamente que otros delincuentes internacionalmente peligrosos ante tribunales internacionales*”. Ver KONTOROVICH, “The Penalties for Piracy: An Empirical Study of National Prosecution of International Crime”, 2012, *Faculty Working Papers*, **211**, p. 12. Disponible en: <http://scholarlycommons.law.northwestern.edu> (último acceso 8 de diciembre de 2013).

¹⁹⁶ Valgan de ejemplo, entre otros, crímenes de: genocidio, lesa humanidad, guerra y agresión. Ver *Estatuto de Roma*, art. 5, párr. 1.

¹⁹⁷ Ver *Estatuto de Roma*, art. 7. La consecuencia de considerar al terrorismo como un método más que un crimen permite su inclusión dentro de otros crímenes internacionales. Ver Susan TIEFENBRUN, “A Semiotic Approach to a Legal Definition of Terrorism”, *ILSA Journal of International & Comparative Law*, 2003, **9**, 357-402, p. 397. Disponible en [en PDF] en: <http://www.pegc.us> (último acceso 8 de diciembre de 2013).

¹⁹⁸ Ver *Estatuto de Roma*, art. 8, párr. 2 (a)(viii) y (c)(iii).

redactores del Estatuto no tuvieron el suficiente interés o incentivo para incluir la piratería (podría excusarles el momento en que se elaboró cuando el fenómeno tendía a desvanecerse y, desde luego, no alcanzaba la magnitud global que alcanza actualmente¹⁹⁹). Si existe algún vacío en el régimen internacional, no se encuentra en mantener la jurisdicción universal –generalmente, asociada con la piratería– sino de no proporcionar su propio mecanismo para el juicio y el castigo de los piratas, por tanto resulta una omisión importante que el TPI no se ocupe de los piratas²⁰⁰. En este sentido muchos comentaristas han señalado que aunque el Tribunal pueda algún día proporcionar un mecanismo para procesarlos, este todavía no ha llegado²⁰¹. Dado que la piratería es un crimen al que puede aplicarse la jurisdicción universal, en tanto los piratas son *hostis humanis generis*, sería lógico que pudiesen ser perseguidos por el único Tribunal Penal “*universal*”²⁰².

Por lo que se deriva del Estatuto, los actos de piratería propiamente dicha no alcanzarían el umbral de los crímenes más graves y trascendentes internacionalmente; pero una vez que se acercan a la figura terrorista sobrepasarían este límite y podrían caer dentro de aquel²⁰³.

Por otra parte, los insurgentes del Delta sí podrían encuadrarse como “*grupos armados*” involucrados en conflictos armados que no son de índole internacional, a tenor del cumplimiento de aspectos como estatus de los combatientes²⁰⁴, control del territorio²⁰⁵,

¹⁹⁹ Milena STERIO, “The Somali Piracy Problem: A Global Puzzle Necessitating A Global Solution”, *American University Law Review*, June 2010, **59**(5), 1499-1497, pp. 1488-1489 Disponible [en PDF] en: <http://digitalcommons.wcl.american.edu> (último acceso 6 de octubre de 2016). La ausencia de la piratería entre los 11 crímenes enumerados en el Estatuto de Roma [art. 7, párr. 1], a pesar de que en muchas ocasiones sea un delito infame, puede deberse a que se encuentre tratada más como un crimen económico que como uno que genere daño físico corporal, aunque este último pueda ser ciertamente una consecuencia. PINES, art. cit., p. 96.

²⁰⁰ Ver Lawrence AZUBUIKE, “International Law Regime Against Piracy”, *Annual Survey of International & Comparative Law*, 2009, **15**(1), p. 55. Disponible en: <http://digitalcommons.law.ggu.edu> (último acceso 6 de octubre de 2016).

²⁰¹ PINES, *op. cit.*, p. 96.

²⁰² STERIO, *op. cit.*, pp. 1467-1468.

²⁰³ Stephen Robert CATANZARO, “Not Your Average Terrorist: The Major Implications of Thiving Piracy in Somalia and the Global Response Required”, 2013, *Student Scholarship*, Paper 194, p. 21. Disponible en: http://erepository.law.shu.edu/student_scholarship (último acceso 8 de diciembre de 2013).

²⁰⁴ Sobre tal cuestión véase GUILFOYLE, “The Laws of War and the Fight against Somali Piracy: Combatants or Criminals?”, *op. cit.*, pp. 5-8. En este sentido clasificar un pirata como combatiente podría beneficiarle por los privilegios que tiene esta figura y usar una fuerza letal contra el enemigo sin previo aviso. *Ibid.*, p. 8. Además, no solo un grupo armado que forma parte de un conflicto podría cometer crímenes de guerra, también podría hacerlo un civil o un no-combatiente con tal que tenga un vínculo suficiente con el conflicto. *Ibid.*, p. 12.

²⁰⁵ El derecho internacional humanitario (IHL -International Humanitarian Law-) se refiere al control del territorio como premisa necesaria en la definición de “grupos armados” dentro de un conflicto de índole no internacional. Ver *Protocol Additional to the Geneva Conventions* de 12 de agosto de 1949, acerca del Protocolo II: *Protection of Victims of Non-International Armed Conflicts*, art 1(1). Abierto para ratificación el 8 de junio de 1977, en vigor desde el 7 de diciembre de 1978 (Protocolo Adicional II). En este sentido, puede decirse que los insurgentes controlan una parte del Delta del Níger. Por su parte, el ICC no contiene ningún requerimiento de este tipo.

dirección de hostilidades dentro del país²⁰⁶, etc, dentro de las respectivas definiciones en diversos convenios.

Además dichos insurgentes también podrían calificarse como criminales de guerra si sus ataques cometiesen alguna de las violaciones del *Estatuto de Roma*²⁰⁷ que se aplican a los conflictos armados, que no son de índole internacional y tienen lugar en el territorio de un Estado, cuando existe un conflicto armado prolongado entre fuerzas gubernamentales y grupos armados organizados o entre tales grupos²⁰⁸.

6.3 FACTORES A FAVOR Y OBJETIVOS

Del mismo modo, que en la piratería y/o robo armado, existen factores que facilitan la proliferación de actividades terroristas en la mar²⁰⁹. Algunas vulnerabilidades que permiten los primeros delitos también contribuyen a un incremento de los últimos (*ver figura 6.2*). Por ejemplo, una vigilancia costera inadecuada o de las instalaciones portuarias proporciona oportunidades para que los extremistas puedan avanzar, esconderse y atacar de tal manera que sería imposible en un escenario terrestre²¹⁰.

Piratería	Terrorismo Marítimo
Legal and jurisdictional weakness	Legal and jurisdictional weakness
Favourable geography	Geographical necessity
Conflict and disorder	
Under-funded law enforcement	Inadequate security
	Secure base areas
Cultural acceptability	Maritime tradition
	Charismatic and effective leadership
Permissive political environment	State support
Potencial for reward	Potencial for reward

Figura 6.2 Causas que favorecen la piratería y el terrorismo marítimo. Fuente: Martin N. Murphy

²⁰⁶ See *Additional Protocol II* art 1(1).

²⁰⁷ Una serie de violaciones graves de las leyes y los usos aplicables en los conflictos armados dentro del marco del *Estatuto de Roma* pueden verse en su art. 8, párr. 2 e). Por ejemplo: i) Dirigir intencionalmente ataques contra la población civil como tal o contra civiles que no participen directamente en las hostilidades. En tanto las tripulaciones podrían cumplir este papel. También v) Saquear una ciudad o plaza, incluso cuando es tomada por asalto. Este punto sería válido para ataques a poblaciones costeras o en el caso del palacio presidencial ecuatoguineano.

²⁰⁸ *Ibidem*.

²⁰⁹ Ver Martin N. MURPHY, “Introducción” a *Contemporary Piracy and Maritime Terrorism*, *op. cit.*, 7-10. Respecto a los factores que influyen en la eficacia de las operaciones marítimas de un grupo terrorista, ver *idem*, *Small Boats, Weak States, Dirty Money*, pp. 359-368. Por su parte Chalk distingue cinco, ver CHALK, *op. cit.*, pp. 21-27.

²¹⁰ CHALK, *op. cit.*, p. 21-22.

La debilidad legal y jurisdiccional a nivel nacional merma la capacidad para perseguir a los terroristas. Ya a nivel internacional el UNCLOS limita la competencia de policía marítima a determinados espacios, además de la incapacidad de emplearlo en actos con intención política. Por su parte el SUA se encuentra supeditado al consentimiento previo del estado cuyo buque se quiere detener.

Un aspecto invariable que puede facilitar las actividades terroristas es la localización geográfica. Particularmente el escenario marítimo resulta más difícil de controlar que el terrestre, por tanto, a priori ya facilita la tarea de estos delincuentes que además pueden resultar aún más favorecidos por este factor si las características geo-físicas de la costa juegan a su favor²¹¹. Por tanto ciertos grupos insurgentes o terroristas necesitan explotar el escenario marítimo que les permita obtener la ventaja geográfica que han perdido el control de los límites terrestres en manos de sus adversarios²¹². Otros grupos no solo operan en el medio marino por motivos estratégicos, también lo hacen por supervivencia²¹³.

Entre las similitudes compartidas²¹⁴ por ambos fenómenos también se encuentra la necesidad de poseer unos mínimos conocimientos para desarrollar las operaciones en la mar, sobre todo si se despliegan a larga distancia de la costa. En esta faceta los piratas cuentan con ventaja²¹⁵. Para que un grupo terrorista pueda operar en cualquier lugar fuera de las áreas portuarias, que generalmente gozan de aguas más protegidas, necesita estar familiarizado con

²¹¹ En este sentido: “*In most cases, but not always, geography determines whether terrorists need to go to sea or not*”. MURPHY, *Small boats, Weak State, Dirty Money*, op. cit., p. 359.

²¹² Por ejemplo, “*Los Tigres del Mar*” (LTTE), de Sri Lanka, han tenido acceso a zonas seguras de ultramar, no obstante, sus principales bases han sido separadas por las aguas de sus zonas de retaguardia. También, la OLP ha desarrollado capacidades marítimas y explotado las bases libanesas debido al control ejercido por Israel en las fronteras. Finalmente, los grupos terroristas filipinos que, además extorsionaban poblaciones costeras utilizando métodos indistinguibles del crimen organizado, necesitaban transportar suministros por vía marítima. *Ibid.*, p. 361. Dentro de este escenario puede incluirse los grupos insurgentes del litoral sur nigeriano dada las ventajas que proporcionan los numerosos ríos del delta del Níger para desplazarse, transportar suministros y desplegar ataques debido a la dificultad de hacerlo por vía terrestre por las características geográficas de la región.

²¹³ Murphy lo denomina “*geographical necessity*”. A tal respecto, ver MURPHY, op. cit., pp. 359-360. Valga de ejemplo, siguiendo a Murphy: “*Tamil Tigers needed to invest in a maritime capability to prevent their supplies being intercepted during the final stage of their journey*”. Ver *Ibid.*, p. 361.

²¹⁴ Valga de ejemplo, la línea argumentativa de Tuerk, basándose en Halberstam acerca de que ningún estado podría tener responsabilidad sobre actos de piratería bajo la ley internacional (ver HALBERSTAM, art. cit., p. 272), considera lo mismo para el fenómeno del terrorismo dada su naturaleza global. Además, señala que ambos actos de violencia interfieren en el transporte marítimo. Ver Helmut TUERK, “*Combating Terrorism at Sea-The Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation*”, en *Miami International and Comparative Law Review*, 2008, **15**, 337-367, pp. 342-343. Disponible en: <http://repository.law.miami.edu> (último acceso 8 de diciembre 2013).

²¹⁵ Ya se ha comentado en el capítulo de las causas que muchos pescadores (habitantes de uno de los mayores humedales del planeta que permitía su subsistencia por medio, generalmente, de la pesca artesanal), vieron en la piratería una actividad para suplir su antiguo modo de subsistencia (paradójicamente, las armadoras del sector también han tenido que amarrar la flota debido a los innumerables ataques que venían sufriendo) que fue arruinado por el desastre ecológico al que se vieron sometidos sus caladeros provocado por la explotación petrolífera depredadora llevada a cabo en la región.

el medio marino o fluvial porque esta superficie acuática requiere un conocimiento más específico que las actividades desarrolladas en tierra. La necesidad le obliga a desarrollar cualidades y conocimiento para trasladarse por este medio. Para ello puede recurrir al apoyo de la comunidad marítima local²¹⁶. Así, la tradición marítima de una región determinada puede aportar experiencia al grupo terrorista que despliega sus ataques en la zona y dotarle de mayor posibilidad de éxito en sus acciones. Incluso la piratería se está volviendo el método predilecto de financiación de algunos grupos terroristas con fuerte tradición marítima²¹⁷.

Por otro lado, el terrorismo marítimo puede representar una amenaza asimétrica y deslocalizada, tal característica juega en contra de los servicios de inteligencia a la hora de identificar el escenario de un futuro atentado²¹⁸.

El objetivo de la organización y sus acciones determinará la tipología del grupo: piratas, sindicatos del crimen organizado, insurgentes u organizaciones terroristas. Sin embargo el MEND emplea ambos delitos (piratería y terrorismo) para lograr sus objetivos²¹⁹ lo cual a veces repercute en la tarea para clasificarlo.

Además de las estrictamente jurídicas, otras características que permiten distinguir un delito del otro, se pueden encontrar en el tipo de blanco seleccionado y el *modus operandi* empleado. Generalmente, los piratas eligen sus presas según coincida, atendiendo a lo que se presenta disponible o factible, conformes al tráfico marítimo y las ventajas geográficas de una región en particular. Por otra parte, los terroristas seleccionan los blancos premeditadamente buscando el daño concreto que pretenden infligir. A pesar de que en un determinado momento el robo armado, la piratería y el terrorismo en la mar amenacen los mismos intereses, “*el bien jurídico lesionado puede llegar a ser distinto*” (sobre todo entre los dos primeros y este último), un aspecto que ayudaría a distinguirlos²²⁰.

Los terroristas buscan en el escenario marítimo que sus blancos aseguren una gran repercusión a nivel internacional, mientras que, para los piratas la aparición en los medios no es prioritaria a menos que aporte económicamente un beneficio a los ataques²²¹.

²¹⁶ MURPHY, *op. cit.*, p. 359.

²¹⁷ Rommel C. BANLAOI, “The Abu Sayyaf Group: Threat of Maritime piracy and Terrorism”, en Peter LEHR (ed.), *op. cit.*, p. 122. Siguien con Banlaoi: “*This makes the threat of maritime piracy and terrorism overlapping, particularly in the tactics of ship seizures and hijackings*”. *Ibidem*. Este autor se refiere sobre todo al ASG, no obstante, el MEND encajaría a la perfección.

²¹⁸ A tal respecto véanse, entre otros, Michele COSENTINO “Pirati e terrorismo”, en *La Rivista Marittima*, 2006, Suppl., n.º 2, pp. 61-64.

²¹⁹ Hans Tino HANSEN, “Distinctions in the Finer Shades of Gray: The ‘Four Circles Model’ for Maritime Security Threat Assessment”, en HERBERT-BURNS y otros, *op. cit.*, 73-86, pp. 77-78.

²²⁰ Ver LÓPEZ LORCA, *op. cit.*, p. 100.

²²¹ En este sentido véanse, entre otros, YOUNG y VALENCIA, “Piracy and terrorism threats overlap”, SITTNICK, *op. cit.*, p. 751, Robert SNOODON, “Piracy and Maritime Terrorism: Naval Responses to Existing and Emerging

El escenario marítimo ha sido empleado por un amplio abanico de organizaciones terroristas como medio para desplegar sus ataques²²², evidentemente persiguiendo objetivos por diferentes razones, aunque algunos se hayan quedado sin reivindicar²²³.

Martin N. Murphy, por ejemplo, desglosa en cuatro categorías generales las posibilidades del terrorismo marítimo basándose en el impacto que puede derivarse del tipo de buque elegido como objetivo de los ataques: emblemáticos, económicos, con un número masivo de víctimas y como arma²²⁴. Alguna de las posibilidades dentro de las categorías anteriores se ha materializado, otras solo permanecen como amenazas potenciales²²⁵.

Threats to the Global Seaborne Economy”, en Peter LEHR (ed.), *op. cit.*, 225-240, p. 229, TUERK, art. cit., p. 343, HANSEN, art. cit., en HERBERT-BURNS y otros, *op. cit.*, p. 78.

²²² Además de los mencionados LTTE, GAM (a pesar de que, únicamente, reivindicase un ataque pirata en 2002 contra un buque fletado por la petrolera Exxon Mobile), OLP (El caso más conocido fue sin duda el del *Achille Lauro*, pero la firma de esta organización estuvo presente en más episodios); otras organizaciones terroristas palestinas han evidenciado capacidad para atentar en el ámbito marítimo. Un ataque que llama la atención por su singularidad se produjo el 14 de julio de 2006 cuando *Hezbollah* lanzó dos misiles anti-buque desde una batería situada en la costa del Líbano, hundiendo un mercante chipriota (todos sobrevivieron) e incendiando una corbeta israelí (cuatro tripulantes murieron). Este grupo también planeó atacar mercantes en tránsito por el canal de Suez y contra instalaciones turísticas en la península del Sinaí, pero el Gobierno egipcio frustró los atentados en abril de 2009. Para saber sobre los ataques de estas organizaciones ver DÍAZ-BEDIA ASTOR, “El terrorismo marítimo en los albores del siglo XXI”, pp. 463-471.

El grupo Filipino, *Frente de Liberación Islámica Moro*, instaló varias bombas en 2 autobuses que detonaron el 24 de febrero del año 2000 cuando eran transportados en un ferri en aguas jurisdiccionales de Filipinas matando a 45 pasajeros e hiriendo a otros. Como ejemplo de un ataque de comandos pro-chechenos véase el secuestro del *Avrasya* (ver n. 45). Ya se han señalado, también, los ataques marítimos más conocidos de Al-Qaeda y Osama Bin Laden que se llevaron a cabo contra el destructor estadounidense *USS Cole* (2000) y el buque tanque francés *Limburg* (2002). Finalizando con el MEND –el grupo que más interesa a esta investigación por su idiosincrasia y la región donde opera– cuyos ataques más próximos del terrorismo marítimo pueden verse en DÍAZ-BEDIA, *op. cit.*, pp. 471-475.

²²³ El origen y propósito del ataque al *City Poros* (ver n. 45) permanecen poco claros, posiblemente no se trata tanto de un ataque en sí mismo como de un tiroteo entre grupos terroristas rivales (*Islamic Jihad* reivindicó su responsabilidad y existen evidencias que la organización *Abu Nibal* estaba involucrada en los hechos). MURPHY, *op. cit.*, p. 188. Otro episodio donde las causas no están claras acaeció en la Bahía de San Francisco cuando las embarcaciones *S.S. Quinault Victory* y *S.S. E.A. Bryan* se encontraban estibando munición de la Fuerza Naval de los EEUU, el 17 de julio de 1994, una explosión acabó con los navíos y la vida de 320 marinos. Ver SOBRINO HEREDIA, *op. cit.*, p. 111. El profesor lo enumera junto a otros ataques de terrorismo marítimo, aunque otros autores no lo mencionan.

²²⁴ A tal respecto véase MURPHY, *op. cit.*, pp. 199-231. Señalando que comentaristas y analistas se han preocupado del cómo y dónde pueden ser atacados. *Ibid.*, p. 199. Respecto a las armas y métodos empleados por diferentes terroristas, ver *Ibid.*, pp. 231-259.

²²⁵ Valga de ejemplo el empleo de buques como armas para ejecutar un atentado. A tal respecto ver *ibid.*, pp. 259-264. Este supuesto aunque no es muy probable, en algún caso como el secuestro del quimiquero *Dewi Madrim* frente a la costa de Sumatra en 2003, los piratas parece que actuaron más como terroristas en el sentido de que se han preocupado por conocer el funcionamiento del piloto automático y otros aspectos relacionados con el gobierno de un buque. Ver *ibid.*, p. 159, *idem*, *Contemporary Piracy and Maritime Terrorism*, pp. 7-8. Podrían perseguir un ataque espectacular al estilo del atentado contra el World Trade Center de New York, pero el conocimiento del gobierno de un buque no es aplicable a otro, ciertamente depende de diversos factores. En este sentido, ver DRAGONETTE, ‘Lost at Sea’, p. 175. Respecto a este episodio: “El grupo tomó el control del barco y parece ser que practicaron sus habilidades náuticas con diferentes cambios de rumbo y velocidad”. FERRERO, *op. cit.*, p. 362. Otros aseguran que aprendían a gobernar el buque como un entrenamiento para un futuro ataque en la mar. Patrick GOODENOUGH, “Maritime Security Takes Center Stage in SE Asia”, *CNSNews* [en línea], 29 June 2004, p. 2. Cit. por BANLAOI, *op. cit.*, p. 65. Sin embargo, el IMB informó que no tuvo conocimiento de denuncia alguna. Por su parte los armadores discrepan de ciertos datos ofrecidos por ADS (Aegis Defence Services Limited), la empresa de seguridad privada ADS fuente del informe inicial, que a su vez, afirmó la referencia equivocada de la

Varias características convierten a los buques de pasaje y ferris en un blanco predilecto de los terroristas²²⁶ que podría incluirse hasta en tres de las categorías anteriores. Principalmente, un ataque a este tipo de buque podría ocasionar víctimas masivas²²⁷ pero también representa un “blanco” simbólico debido a la diversidad de nacionalidades a bordo, tanto de pasajeros como de tripulantes²²⁸. Tampoco se deben olvidar las consecuencias económicas extremadamente perjudiciales que podrían derivarse de un ataque exitoso contra este tipo de buques²²⁹.

6.4 PIRATAS DEL DELTA DEL NÍGER: FINANCIACIÓN DE GRUPOS ARMADOS Y REIVINDICACIÓN POLÍTICA

6.4.1 VÍNCULO ENTRE TERRORISMO MARÍTIMO Y PIRATERÍA

Existen diversas posturas acerca de una posible colaboración entre los delincuentes de ambos delitos. Debido a la problemática jurídica que acompaña al terrorismo marítimo de las últimas décadas, resulta difícil distinguir ataques exclusivamente de este tipo porque incluso pueden llegar a confluir en las mismas zonas donde se producen actos de piratería y/o robo armado en la mar, resultando imposible separarlos²³⁰. El hecho de que algunos grupos

prensa. En esta línea, véanse, Michael RICHARDSON, *A Time Bomb for Global Trade – Maritime Related Terrorism in an Age of Weapons of Mass Destruction*, Institute of Southeast Asian Studies, Singapore, 2004, pp. 32-33 [cit. por BATEMAN, “The Threat of Maritime Terrorism in South East Asia”, en FORBES (ed.), *op. cit.*, p. 28], Caroline Liss, “Private military and security companies in the fight against piracy in Southeast Asia”, en ONG-WEBB (ed.), *Piracy, maritime terrorism and securing the Malacca Straits*, Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, 2006. Cit. por JOUBERT, *op. cit.*, p. 129, SINGH y BEDI, *op. cit.*, p. 13.

²²⁶ Sobre tal preferencia y las vulnerabilidades que presentan estos buques véase Peter CHALK, *The maritime dimension of international security: terrorism, piracy, and challenges for the United States*, Santa Monica (CA), RAND, 2008, pp. 25-26, 36-38, Monograph Series, ISBN 978-0-8330-4299-6. La investigación descrita en este informe está financiada por United States Air Force dentro del RAND Project Air Force (PAF) Strategy and Doctrine Program, para explorar nuevos conceptos de operaciones estadounidenses navales y aéreas conjuntas. Disponible en: <http://www.rand.org> (último acceso 16 de abril de 2013). Cfr. MURPHY, *op. cit.*, p. 201.

²²⁷ La pérdida de vidas humanas como consecuencia de un acto de terrorismo marítimo alcanzó su máximo exponente en 2004 cuando una bomba explotó a bordo del *Superferry 14*, generando un incendio mientras dejaba la Bahía de Manila. Sobre este ataque, véanse, entre otros, MURPHY, *Small Boats...*, p. 190, GREENBERG y otros, *op. cit.*, p. 95. Cfr. CHALK, *op. cit.*, p. 26, BATEMAN, “Outlook: The New Threat of Maritime Terrorism”, en LEHR (ed.), *op. cit.*, pp. 241-258, p. 243. Rommel C. BANLAOI, “The Abu Sayyaf Group: Threat of Maritime Piracy and Terrorism”, en LEHR (ed.), *op. cit.*, pp. 121-137, pp. 131,134. Ver también otros ataques en el sur-este asiático en BATEMAN, *op. cit.*, n. 6, p. 256.

²²⁸ Siguiendo a Murphy: “Algunos cruceros gozan de una posición emblemática por lo que son y el privilegio que representan”. MURPHY, *Small Boats...*, n. 48, p. 201. Cfr. CHALK, *op. cit.*, p. 26.

En el delta del Níger ya se habían producido ataques de este tipo a transbordadores en alguno de los ríos que lo conforman. Véanse, entre otros, IMB-ICC, *Piracy Report 2004*, cit., p. 54, IMO, MSC.4/Circ.47, cit., an. 1, p. 8 e IMO, MSC.4/Circ.49, cit., an. 1, p. 7.

²²⁹ Para una evaluación completa de esos efectos ver GREENBERG y otros, *Maritime Terrorism*, pp. 79-85. Cit. por MURPHY, *Small Boats, Weak State, Dirty Money*, n. 48, p. 201.

²³⁰ Ver SOBRINO HEREDIA, *op. cit.*, p. 109. La región a estudio podría incluirse bajo este patrón.

insurgentes hayan recurrido al terrorismo y al *modus operandi* de los piratas para recabar fondos, ha aportado opacidad a la tarea de vislumbrar la intención que promueve el delito²³¹.

En este contexto, más que una conexión entre el terrorismo marítimo y la piratería, que también se ha dado en algunos casos²³², lo que se ha generado es una confusión entre ambos, es decir, la diferenciación se ha reducido y tergiversado. Aunque ciertos grupos terroristas hayan tenido la capacidad y oportunidad para desplegar ataques piratas con el propósito de financiarse, sectores del transporte marítimo se han aventurado a clasificar los ataques piratas como terroristas²³³ y viceversa²³⁴.

Ciertamente, desde el 11/S, la presión sobre el discurso de protección ha ligado una amenaza con la otra, en este contexto también se han considerado complementarias a tal punto que algunos analistas han sugerido que existe un nexo entre ambas o podría darse en el futuro²³⁵.

Aparte de esta fusión, bien por desconocimiento de las leyes²³⁶ o por un interés subyacente²³⁷, en lo relativo al vínculo entre ambos delitos, Murphy señala que, a pesar de las

²³¹ MURPHY, *Contemporary Piracy and Maritime Terrorism*, p. 40. A tal respecto Murphy cita a varios grupos: el LTTE en Sri Lanka, el GAM en Indonesia y el ASG en Filipinas. *Ibidem*. En otra obra posterior menciona además al MNLF cuyo teatro de operaciones también se halla en Filipinas y, como no, al MEND en Nigeria. Precisamente, el hecho de añadir estos grupos, muestra el protagonismo que han adquirido en los últimos años. Ver *Idem*, *Small boats, Weak State, Dirty Money*, p. 161.

²³² En algunas regiones se han observado algunos vínculos entre las bandas de piratas y terroristas que operan la misma área. Ver WHITMAN y SAUREZ, *op. cit.*, p. 98.

²³³ Ver Robert SNODDON, "Piracy and Maritime Terrorism: Naval Responses to Existing and Emerging Threats to the Global Seaborne Economy", en Peter LEHR (ed.), *op. cit.*, 225-240, p. 225.

²³⁴ Medios de comunicación y gobiernos tildaron ciertos actos violentos en la mar, cometidos con claras intenciones políticas, como actos de piratería. En este sentido, algunos autores consideran que se ha creado una combinación entre piratería y terrorismo, véanse, entre otros, Graham Gerard ONG-WEBB, "Piracy in Maritime Asia: Current Trends", en Peter LEHR (ed.), *Violence at Sea. Piracy in the Age of Global Terrorism*, New York, Routledge, 2007, 37-94, p. 85, YOUNG y VALENCIA, "Piracy and terrorism threats overlap", art. cit.

²³⁵ MURPHY, *Small boats...*, p. 380. Ver también CHALK, *op. cit.*, pp. 31-33. A tal respecto, siguiendo a Bateman: "We have had a plethora of assertions about the risks and outcomes of a catastrophic maritime terrorist attack, including assessments of a nexus between piracy and maritime terrorism. To some extent, these have distorted perspectives of the probability of a major attack in the future". Sam BATEMAN, "The Threat of Maritime Terrorism in South East Asia: What Are We Dealing With?", en Andrew FORBES (ed.), *Australian Maritime Issues 2007: SPC-A* (Sea Power Centre, Australia), Australian Maritime Affairs-Annual Papers, n.º 21, Camberra, 2008, 27-42, p. 37, ISBN 978-0-642-29678-8. Disponible en: www.navy.gov.au (último acceso 31 de octubre de 2016).

²³⁶ En determinados casos pretender calificar como piratería un episodio de pseudo-piratería, actos terroristas o cualquier otro violento en la mar, por los propios países afectados u otros países afines, que claramente no cumplía con alguno de los requisitos condicionantes de la definición (bien del HSC o del UNCLOS según el momento en que acaecieron), se explica por la intención de aquellos países de preservar ciertos derechos (como pueden ser los relacionados con la persecución, detención o enjuiciamiento de los piratas), más que por un desconocimiento de la normativa internacional sobre el asunto porque, en ciertos casos, que además gozaron de mucha repercusión a nivel internacional, el claro motivo político se presentaba con claridad. Respecto a tal conveniencia, véanse, entre otros, AZCÁRRAGA, *op. cit.*, p. 167, URBINA, art. cit., p. 334 ("que, como se muestra la práctica internacional, los Estados afectados se apresuran a calificar de piratería si suceden en el mar contra buques de su pabellón").

²³⁷ Siguiendo a Tuerk: "From the point of view of prosecuting the offenders, there is an advantage to qualifying acts of maritime terrorism as "piracy" – especially given the Achille Lauro incident" (énfasis añadido). TUERK, *op. cit.*, p. 343. AZCÁRRAGA, *loc. cit.* Del original: "numerosos casos en que algún Estado –lógicamente el más afectado o perjudicado–, al calificar de pirata a un barco, pretende que sea detenido internacionalmente". La fusión de ambos delitos puede deberse al interés de las potencias marítimas para ayudar

especulaciones, no existen evidencias palpables de que algún grupo de piratas haya colaborado o se haya relacionado con alguna organización terrorista o insurgente²³⁸. Sobre este asunto, Dragonette expone: “*sin sentido crítico, continúan repitiéndose tópicos, verdades a medias y afirmaciones sin fundamento sobre un supuesto nexo entre unos y otros*”²³⁹, sin que la falta de pruebas infunda desánimo en la invención de conjeturas²⁴⁰. Entonces podrían alegarse argumentos válidos contra la afirmación de que existe un vínculo entre las dos amenazas contra la seguridad marítima, en el sentido de que los terroristas y piratas conspiran juntos para lograr objetivos diferentes²⁴¹.

De esta manera, según Peter Chalk, la supuesta convergencia entre terrorismo marítimo y piratería permanece al menos cuestionable, no existiendo hasta el momento²⁴² una evidencia verosímil que respalde la especulación sobre tal nexo. Siguiendo esta línea argumentativa podría añadirse que las habilidades de los piratas para desplegar sus actividades en el medio acuático no son exclusivas de este “*gremio*”, también forman parte de las características propias de pescadores y antiguo personal de la armada quienes además tendrían mayor disponibilidad para trabajar con terroristas²⁴³. Probablemente, la capacidad de colaboración entre piratas y

a persuadir a los países en vías de desarrollo reacios a dejar que las potencias marítimas persigan piratas y terroristas en sus aguas territoriales y archipelágicas. YOUNG y VALENCIA, “Piracy, terrorism threats overlap”. Del original: “*So it may be in the interest of maritime powers to conflate piracy and terrorism to help persuade reluctant developing countries to let maritime powers pursue pirates and terrorists in their territorial and archipelagic waters*”. En este sentido existen sospechas de que la fusión de ambos delitos puede deberse a un mecanismo político para presionar a estos países para que inicien sus propios arreglos regionales alternativos. ONG-WEBB, “Piracy in Maritime Asia”, en LEHR (ed.), *op. cit.*, p. 85. Del original: “... *suspect that the conflation may be a political device to “persuade reluctant developing countries to let maritime powers pursue pirates and terrorists in their territorial and archipelagic waters” and as the author argues below, to pressure these countries to initiate their own alternative regional arrangements*”. También, la posibilidad de aplicar las medidas más severas que permite la legislación internacional contra un delito de piratería. Por ejemplo, los poderes de intervención que se reconocen a todos los Estados para su represión en alta mar. URBINA *op. cit.*, p. 335-336.

²³⁸ Del original: “*Despite perpetual speculation about connections between pirates and terrorists, there is no clear evidence of any links*”. MURPHY, *Contemporary Piracy and Maritime Terrorism*, p. 40. Años después se reafirma en la cuestión: “*There is no clear evidence that any pirate group has cooperated with or has links to any insurgent or terrorist organisation*”. *Idem*, *Small Boats, Weak States, Dirty Money*, p. 159.

²³⁹ Charles H. DRAGONETTE, “Lost at sea” [resumen], March-April 2005, *Foreign Affairs*, **84**(2). Disponible en: <https://www.foreignaffairs.com/articles/oceans/2005-03-01/lost-sea> (último acceso 19 de septiembre 2015).

²⁴⁰ MURPHY, *Small Boats, Weak States, Dirty Money*, p. 159.

²⁴¹ Ver Graham Gerard ONG-WEBB, “Ships Can Be Dangerous, Too: Coupling Piracy and Terrorism in Southeast Asia’s Maritime Security Framework,” en Derek JOHNSON y Mark VALENCIA (eds.), *Piracy in Southeast Asia: Status, Issues, and Responses*, Singapore, Institute of Southeast Asian Studies (ISEAS), 2005, 45-76, Series on Maritime Issues and Piracy in Asia, **1**, ISBN 981-230-326-X. IIAS (Leiden)/ISEAS(Singapur).

En cuanto a las afirmaciones, por ejemplo, Mak destacaba la embergadura de los intentos para combinar dichos delitos, con el gobierno de Singapur a la cabeza enfatizando los peligros de ambos delitos combinados. Ver J.N. MAK, “Pirates, Renegades, and Fishermen: The Politics of ‘Sustainable’ Piracy in the Strait of Malacca”, en LEHR (ed.), *op. cit.*, 199-224, p. 200. Del original: “*More significant, there have been attempts of late to conflate piracy with terrorism, with Singapore taking a leading role in underlining the dangers of terrorism-cum-piracy*”.

²⁴² Al menos hasta 2008, año en que se publica su artículo. Véase, por tanto, CHALK, *op. cit.*, p. 31.

²⁴³ Ver Sam BATEMAN, “Outlook”, en LEHR (ed.), *op. cit.*, 241-258, p. 246. En algunos países como, por ejemplo, en Sri Lanka la mayoría de los ataques desplegados por el LTTE, contra mercantes y unidades de la

terroristas se haya exagerado²⁴⁴. No obstante, la percepción sobre la conexión de tales delitos se ha matizado.

Una cuestión diferente que divide a la doctrina se refiere a la existencia de un vínculo entre crimen y terror. El punto de vista predominante considera una relación de conveniencia entre los métodos empleados más que entre los motivos; estos tienden a separar las dos actividades a largo plazo²⁴⁵, pues podrían rechazar la colaboración debido fundamentalmente a la incompatibilidad de intereses. Sin embargo, otros argumentos opuestos defienden la relación entre ambos²⁴⁶.

Puede haber un nexo entre los dos fenómenos en el sentido que los terroristas marítimos se metamorfosean en piratas, tal y como rebeldes o insurgentes pueden transformarse en criminales a medida que persiguen el *animus furandi*²⁴⁷. También puede darse el caso de que algunos terroristas busquen el beneficio propio, en tanto luchan por la causa altruista de otro grupo en calidad de mercenarios²⁴⁸.

Respecto a la difusión de conocimientos técnicos de los piratas a los terroristas, se podría pensar que estas teorías, por lo común, carecen de fundamento, si no fuese porque los cambios en la **financiación** de ciertos grupos terroristas durante los últimos veinte años han provocado algún tipo de colaboración e incluso convergencia entre grupos de insurgentes y terroristas y redes del crimen organizado (asociados al *bunkering*, tráfico de estupefacientes y de armas, actividades que los terroristas también podrían ver como una forma de financiación para su causa) posibilitando una conexión indirecta en potencia entre el terrorismo y la piratería organizada²⁴⁹. Sin embargo, para Moller es perfectamente concebible que ciertos grupos

armada de la isla (conocida por **SLN**, del inglés: Sri Lankan Navy), en gran parte fueron posibles porque muchos de los terroristas de la formación se habían dedicado con anterioridad a actividades pesqueras. *Ibid.*, p. 246.

²⁴⁴ Adam YOUNG y Mark J. VALENCIA, "Conflation of Piracy and Terrorism in Southeast Asia: Rectitude and Utility," *Contemporary Southeast Asia*, August 2003, **25**(2), 269-283. Cit. por Sam BATEMAN, "Outlook", en LEHR (ed.), *op. cit.*, p. 246.

²⁴⁵ B. HOFFMAN, *Inside Terrorism*, New York, Columbia University Press, 2006. Cit. por Charles REID, "Securitisation of Piracy of the Horn of Africa: Are there implications for Maritime Terrorism?", en Martin ROBSON (ed.), *Corbett Paper*, n.º 5, July 2011, 1-20, p. 12. The Corbett Centre for Maritime Policy Studies, Defence Studies Department, King's College London, University of London. Disponible en: <https://www.kcl.ac.uk/sspp/.../corbettpaper5.pdf> (último acceso 16 de junio de 2016).

²⁴⁶ Ver J. PICARELLI, "The Turbulent Nexus of Transnational Organised Crime and Terrorism: A Theory of Malevolent International Relations", 2006, *Global Crime*, 1-24.

²⁴⁷ MOLLER, *op. cit.*, p. 26. "In their quest for funds for the altruistic cause, both rebels and terrorists may simply come to appreciate all the nice things that money can buy. This transformation does seem to be a one-way street, as there are no recorded instances of ordinary and selfish criminals turning to terrorism or rebellion for non-selfish ends. Some terrorists may, however, come full circle from fighting for their own altruistic cause via fighting for personal gain to fighting for somebody else's altruistic cause in a mercenary capacity as, effectively, 'contract terrorists'". *Ibid.*

²⁴⁸ MOLLER, *op. cit.*, p. 26.

²⁴⁹ MURPHY, *Small Boats, Weak States, Dirty Money*, p. 161.

Otros analistas consideraban oportuno estudiar los contactos entre piratas y *Al Shabab* para determinar el grado de relación y si pretende "el beneficio económico mutuo o puede dar lugar a una implicación más activa de

también puedan recurrir a la piratería como fuente de fondos para sus actividades terroristas (o insurgentes), aunque se desconoce hasta qué punto es éste el caso. Por lo que se deriva de sus palabras no parece haber una conexión muy clara entre los dos²⁵⁰.

Sin embargo, para otros, realmente hay pocas o ninguna evidencia de que exista un vínculo entre terroristas y piratas, a pesar del empeño de los medios, la política de mercado (*policy market*) y la especulación académica²⁵¹.

Trasladando este punto de vista al GoG, no existen pruebas fehacientes que vinculen al máximo exponente del terrorismo en la región con la piratería. Se trata de Boko Haram²⁵² cuyas atrocidades, divulgadas por buena parte de la prensa internacional, han generado represalias indiscriminadas del ejército nigeriano²⁵³. Particularmente activa en los últimos años, es una de las organizaciones que más muertes ha provocado a nivel mundial²⁵⁴. Tras el inicio de sus

algunos de los líderes piratas en el conflicto interno somalí, incluso, a través de su participación mediante la financiación de actividades terroristas en países vecinos de la región". Fernando IBÁÑEZ GÓMEZ y Miguel Ángel ESTEBAN, Análisis de los ataques piratas somalíes en el Índico (2005-2011): evolución y modus operandi, *Revista del Instituto Español de Estudios Estratégicos*, 2013, n.º 1, p. 34. Disponible en: <http://revista.ieee.es/index.php/ieeee/article/download/36/33> (último acceso 2 de diciembre de 2014). "In Southeast Asia, the Abu Sayyaf in the southern Philippines, the LTTE in Sri Lanka and the Gerakan Aceh Merdeka in Aceh, Indonesia have used piracy to fund their rebellion against the state, and have hijacked vessels and taken hostages solely for the purpose of ransom extortion" (énfasis añadido). WHITMAN y SAUREZ, *op. cit.*, p. 97.

²⁵⁰ MOLLER, *op. cit.*, p. 26.

²⁵¹ GUILFOYLE, "The Laws of War", *op. cit.*, p. 14. En sentido contrario, ver Fernando MARÍN CASTÁN, "Marco jurídico de la seguridad marítima", en *Cuadernos de estrategia*, n.º 140, Ministerio de Defensa, 2008, 171-242, p. x. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/ejemplar/228025> (último acceso 11 de noviembre de 2010). Sobre la relación entre piratería y terrorismo, ver también Julio Albert FERRERO, "Piratería y Terrorismo Marítimo", en *XXVII Semana de estudios del mar*, 336-376, pp. 361-365. Disponible en: <http://www.asesmar.org/.../capitulo13.pdf> (último acceso 2 de enero de 2016). En este sentido se ha especulado si los piratas somalíes podrían ser susceptibles de desarrollar una ideología política o agenda que podría proporcionar motivaciones mixtas para los ataques de piratas. Ver BURNETT, *Dangerous waters*, p. 303.

²⁵² Es un grupo de carácter fundamentalista islámico activo en Nigeria, Camerún, Chad, Níger y Malí que pretende establecer la *Sharia* en todos los estados nigerianos –si bien es cierto que en los del norte se acepta como un código de justicia informal, en los del sur de mayoría cristiana es ampliamente rechazada–. Su nombre procede del Hausa que significa "la pretenciosidad es anatema", aunque en ocasiones se ha interpretado como "la educación occidental es pecado". Ver "Boko Haram", *Wikipedia, la enciclopedia libre* [en línea], Fundación Wikimedia (actualizado 6 de noviembre de 2016). Disponible en: <https://es.wikipedia.org> (último acceso 11 de noviembre de 2016).

Siguiendo a Whitman y Saurez: "There is no apparent connection between Boko Haram, an extremist Islamist movement seeking the establishment of Sharia law in the country, and piracy". S. WHITMAN y C. SAUREZ, *The Root Causes and True Costs of Marine Piracy*, Marine Affairs Program Technical Report, 2012, n.º 1, p. 24. Dalhousie Marine Piracy Project (DDPP). Informe co-financiado por TK Foundation y Dalhousie University. Disponible en: <https://www.dal.ca> (último acceso 5 de mayo de 2013).

²⁵³ Cabe señalar, por ejemplo, los disparos indiscriminados realizados por el ejército contra habitantes de Maiduguri, reducto del grupo terrorista al que se le acusa de haber matado más de 1400 personas desde 2010 en el norte y centro de Nigeria, en represalia por la explosión de una bomba contra una patrulla militar que hirió a dos soldados. Ver "Soldados abrem fuego contra civis na Nigéria, dizem testemunhas", *Folha de San Paulo*, 8 de octubre de 2012. Disponible en: <http://www1.folha.uol.com.br> (último acceso 24 de octubre de 2012).

²⁵⁴ Según un nuevo estudio publicado por el Instituto para Economía y Paz, el grupo islamista fue el más mortífero de 2014. Ver "Global Peace Index 2016 (GPI)", *Institute for Economics and Peace (IEP)-Report*, 39, June 2016, p. 30. Centro de estudios afincado en Sidney. Disponible en: <http://static.visionofhumanity.org> (último acceso 17 de noviembre de 2016). Del original: "In Nigeria, Boko Haram became the deadliest terrorist organisation in the world in 2014, seriously threatening the country's internal stability. On top of terrorism, in 2014 Nigeria had 18,000 deaths from internal conflict".

actividades, el número de ataques de la milicia también aumentó²⁵⁵. Cabe destacar que el grupo terrorista representa una manera de ganarse la vida para los jóvenes desempleados de los estados del norte que asisten al robo de la vasta riqueza petrolífera del país consentido por la plaga de la corrupción gubernamental²⁵⁶. Potencialmente, en un futuro podrían establecerse vínculos entre grupos terroristas y piratas²⁵⁷. A pesar de todo, los atentados del grupo no guardan relación con casos de terrorismo marítimo.

Por otra parte, tras la ejecución de Saro-Wiwa, la opinión de la mayoría en el Delta, acerca de que al gobierno federal le resulta imposible distinguir cualquier tipo de protesta incluso las de carácter pacífico²⁵⁸ de la criminalidad, se refuerza. Considerándolas como un sabotaje económico y un desafío a su poder, consecuentemente, responde con represión, lo cual repercute en que el número de grupos armados se dispare en la región²⁵⁹.

Pero cabe distinguir al grupo armado del insurgente, con este propósito puede decirse que todo grupo insurgente está armado y recurre a la violencia; pero no todo grupo armado violento es necesariamente insurgente, aunque en el Delta la probabilidad que lo sea es mayor²⁶⁰.

6.4.2 FINANCIACIÓN DEL ENTRAMADO PIRÁTICO DEL GOLFO DE GUINEA

El aprovisionamiento de combustible ilícito está en el origen de varios grupos armados y *cults*, así como de milicias y piratas, en la medida que proporciona su financiamiento, la provisión de armas y un respaldo en general²⁶¹.

²⁵⁵ WHITMAN y SAUREZ, *op. cit.*, p. 24. Del original: "Militant attacks did increase in number after Boko Haram kicked off".

²⁵⁶ "Boko Haram's Rise in Nigeria Sparks Civil War Fears", *Voice of America News* [en línea], 21 January, 2012. Disponible en: <http://www.voanews.com/.../150975.html> (último acceso 5 de mayo de 2013). Del original: "Boko Haram's support base is mostly unemployed northern youth who see a corruption-riddled government stealing the country's vast oil wealth".

²⁵⁷ WHITMAN y SAUREZ, *loc. cit.*

²⁵⁸ En este sentido, ver OBI, "Understanding ...", p. 107, 120. Siguiendo a Obi: "There has been a policy of corporate oil support for state repression of protests in the Niger Delta, even though the oil companies are often quick to claim that they do not interfere in local politics". *Ibid.*, p. 120. Además este autor añade: "Like MOSOP, the IYC mobilized the youth and ordinary people, by drawing upon local Ijaw idioms and a culture of resistance. (...) Rather than respond to the demands of the KD, or seek to enter into dialogue with the IYC on the need to negotiate a withdrawal of the Operation Climate Change, the military government sent in troops that forcefully put down the uprising against transnational oil. Many protesters were injured in the repression that followed". *Ibid.*

²⁵⁹ MURPHY, "Petro-piracy", p. 71.

²⁶⁰ Aunque, esta probabilidad también se destaca a nivel general: "la mayor parte de los conflictos armados que se han producido en las décadas de 1990 y de 2000 han tenido lugar en el interior de las fronteras de un mismo Estado y han enfrentado a gobiernos con grupos armados de carácter no estatal, la mayoría de ellos de naturaleza insurgente. JORDÁN, "Las nuevas insurgencias", p. 1.

²⁶¹ IKELEGBE, *Oil, Resource Conflicts...*, *op. cit.*, pp. 46-47.

El dinero obtenido de este delito financia de un modo parecido a militantes, criminales y piratas. Estos últimos, más emprendedores, han comenzado a cargar el crudo sustraído en barcazas y buques cisterna para posteriormente, en un punto de reunión mar adentro, trasvasarlo a un petrolero como parte de una venta ilegal²⁶².

Entre los tipos de piratería desarrollados en la región se encuentran aquellos ataques llevados a cabo para fines logísticos como, por ejemplo robo de fuel, comida²⁶³ y otros recursos para mantener en marcha las operaciones piráticas²⁶⁴. “Cuanto más dinero haya disponible para financiar robos armados desarrollados dentro del crimen y ataques organizados, las operaciones se volverán más sofisticadas y embarcaciones más grandes y de mayor potencia pueden ser usadas por los asaltantes”²⁶⁵.

Whiteneck compara el entramado de banda callejera, que representa una “*empresa*” poco sofisticada, a las bandas de piratas autónomas, pequeñas y concebidas para adquirir dinero rápidamente, del cual una parte se invierte en más armas y embarcaciones, y el resto lo gastan en su círculo local²⁶⁶. Una manera tan sencilla de operar ofrece pocos blancos para su desarticulación ya sea por fuerzas locales o externas²⁶⁷. Tal procedimiento se correspondería con el primero de la lista de Murphy²⁶⁸.

Otra de las fuentes que llena las arcas de los piratas es el dinero procedente de los **rescates**, sobre todo por la liberación de tripulantes (como ya se ha mencionado los rescates por el propio buque, aunque existen, son más bien pocos), de esta manera, una parte podrían invertirla en logística. Sin embargo, para Montclos el dinero procedente del pago de rescates podría no ser suficiente para mantener el ejército privado que presentan los piratas²⁶⁹ y, probablemente,

²⁶² DUNN, *op. cit.*, p. 40.

²⁶³ Por ejemplo, véase el ataque al cementero *Elbia*. Ver ICC-IMB, *Piracy Report 2008*.

²⁶⁴ ANYIMADU, “Maritime Security in the Gulf of Guinea Lessons”, p. 15.

²⁶⁵ VILLAR, *Piracy Today*, p. 12

²⁶⁶ Motivo por el cual contribuyen, en cierto modo, al desarrollo local. Véase en Cap. III una de las causas porque gozan de apoyo entre las poblaciones del Delta del Níger.

²⁶⁷ Ver WHITENECK, *op. cit.*, p. 42.

²⁶⁸ MURPHY, “Petro-piracy”, p. 79.

²⁶⁹ Siguiendo el trabajo de campo de Montclos, el cual ofrece un cálculo estimativo del coste para mantener un ejército privado de piratas durante cinco meses de operaciones, rondaría entre uno y tres millones de dólares, mientras el gasto de la banda del pirata Ikiba Sotonye “Obese” (empleado en la facción Farah Dagogo del MEND) no excedería el medio millón para dicho período. La cuenta estaría basada en el número de fuerabordas envueltos en cada ataque –algunas fuentes de protección mencionan que en el juicio a dicho pirata, se le acusaba de una infraestructura de 25 fuerabordas y 300 hombres–. A pesar de que oficialmente nadie paga a los piratas para que liberen rehenes, se sabe extra-oficialmente que el valor de un “*lote*” de expatriados puede variar entre cuarenta mil euros para nacionales de Europa del este y trescientos mil tanto para europeos más occidentales como norteamericanos. De esta manera el autor confronta los beneficios estimados procedentes del pago de rescates con el gasto que ocasionaría un ejército privado. Para más información véase MONTCLOS, “Maritime Piracy in Nigeria”, pp. 536-537.

algunos líderes paramilitares obtuviesen más dinero con el secuestro dentro de sus grupos que como piratas²⁷⁰.

Hansen y Steffen señalan que “*grupos insurgentes del Delta han atacado embarcaciones e instalaciones en alta mar para financiar sus actividades, llevar a cabo un propósito político y, en ocasiones, ambas intenciones*”²⁷¹. Otros autores, asocian directamente la causa de los ataques al desencanto con el régimen petrolero nigeriano, concretizando “*blancos*” –en la figura de petroleros y plataformas petrolíferas, entre otros ataques a las instalaciones de la industria petrolera, destacándose también secuestros de trabajadores del sector y *bunkering*– que se vuelven objetivos importantes y lucrativos pues permiten a la vez “*expresar*” su reivindicación política y financiar su insurgencia en curso²⁷².

Este punto es una cuestión clave, porque el “*propósito personal*” de estos actos violentos deja de ser privado, al utilizarse para financiar las auténticas actividades de la insurgencia, que buscan la reivindicación o reclamación de carácter político (aunque también engloba aspectos sociales y económicos). De esta manera, el motivo del ataque se alejaría de la intención personal, pudiendo estar financiando otro delito, que podría tratarse de terrorismo marítimo.

También los “*contratos políticos*” fueron una fuente primordial de ingresos para la compra de nuevas embarcaciones y armamento. Para el pirata Ikiba Sotonye “*Obese*”, otros ingresos provienen de pequeños ataques donde sus secuaces roban enseres personales aunque no secuestran tripulantes, así como chantaje y servicios de seguridad para pesqueros que han embarcado alguno de los piratas²⁷³.

El *Bunkering* también motor de la piratería

Siguiendo a Ikelgebe las organizaciones para robo de combustible (*oil theft syndicates*) crean milicias, enriqueciéndolas y equipándolas con armas importadas para garantizar y defender sus operaciones. Uno de los roles de los piratas, junto a milicias y grupos armados, radica en realizar guardias y escoltas armadas para protección de los *bunkerers*²⁷⁴. Asimismo,

²⁷⁰ El conocido traficante de armas Henry Okah, por ejemplo, comenzó vendiendo fusiles a ambas etnias (*Isteriki e Ijaw*) durante la crisis de Warri de 1997 (de igual forma, con base establecida en Sudáfrica suministró armas al MEND y, puede que también, a Bakassi ‘*freedom fighters*’ en la disputa fronteriza con Camerún), se involucró en negociaciones para la liberación de expatriados secuestrados. Probablemente, él acumuló más dinero procedente de rescates que los piratas bajo su commando. *Ibid.*, p. 534.

²⁷¹ HANSEN y STEFFEN, *op. cit.* Del original: “*Niger Delta insurgent groups have targeted shipping and offshore facilities to fund their activities, to make a political point and sometimes both*”.

²⁷² Ver WHITMAN y SAUREZ, *op. cit.*, p. 23. Cfr. CHARLEBOIS, *op. cit.*, p. 28.

²⁷³ MONTCLOS, “*Maritime Piracy in Nigeria*”, p. 536.

²⁷⁴ IKELEGBE, “*The Economy of Conflict...*”, p. 226. Del original: “*Oil theft syndicates form militias, enrich them and import weapons to arm them for the purpose of securing and defending their operations. It is the militias, armed gangs and pirates who are the armed guards and escorts of the bunkerers*”.

el “*aprovisionamiento de combustible ilícito está en el origen de varios grupos armados y de culto (cults), así como de milicias y piratas, en la medida que proporciona su financiamiento, la provisión de armas y un respaldo en general*”²⁷⁵.

Es notorio que el *bunkering* para funcionar emplea en ciertos casos la piratería como un medio, entiéndase aquella parte del *bunkering* que roba la carga de petroleros, buques cisterna o plataformas petrolíferas en alta mar sin mayor intención que la de enriquecer la banda de turno, es decir, en momento alguno media el propósito de financiar al grupo armado para continuar la lucha política y, por consiguiente, el propósito sería personal. Además, si parte de sus beneficios, se invirtiesen en la logística necesaria (armas, embarcaciones²⁷⁶, pertrechos, etc.) para llevar a cabo, nuevamente, este tipo de delito, estaríamos ante una **auto-financiación** de la piratería²⁷⁷.

De acuerdo con Murphy, la proporción del petróleo robado en la mar es difícil de cuantificar. De igual forma se asume que, generalmente, el robo de petróleo no se denuncia. De todos modos, la cantidad robada en la mar es bastante menor que la procedente de oleoductos saboteados en tierra²⁷⁸ o del defraudado en el *bunkering* legal. Sin embargo, dada la magnitud

²⁷⁵ IKELEGBE, *Oil, Resource Conflicts and the Post Conflict...*, pp. 46-47. Del original: “*Bunkering is at the root of several armed gangs, pirates, cults and militias in terms of funding, arming and sponsorship*”.

²⁷⁶ Sin embargo, en este caso, para Montclos (2012) el *bunkering* es una actividad criminal que requiere otro tipo de embarcaciones, por tanto no es muy probable que constituya una fuente de financiación para los piratas que operan bastante mar adentro. Del original: “*Bunkering is an activity that requires another type of boats, so one is not very sure that it was also a source of income for ‘deep-offshore’ pirates*”. MONTCLOS, *loc. cit.*

²⁷⁷ Del mismo modo, se puede aseverar que esta parte del *bunkering* llevada a cabo en aguas jurisdiccionales de algún país del GoG, también puede considerarse robo a mano armada contra buques en la mar.

²⁷⁸ Una de las practicas más comunes es el *hot tapping*, Murphy la define de la siguiente manera: “*the dangerous practice of cutting into pipelines where they emerge from swamps or cross rivers, occurs throughout the Delta. Pipes have to be tapped continuously during the operation to avoid pressure fluctuations giving them away*”. MURPHY, “Petro-piracy”, p. 77. Siguiendo a Dunn: “*Oil bunkering*” is the process of drilling a hole into one of the thousands of miles of oil pipes crisscrossing the delta, attaching a spigot and siphoning the contents to sell”. DUNN, *op. cit.*, p. 40. Siguiendo a Montayà: “*Otro sistema que requiere experiencia tecnológica, maquinaria, transporte y vigilancia propia es el Hot tapping o desvío de crudo con tuberías añadidas*”. MONTANYÀ, *El oro negro de la muerte*, p. 42.

de las pérdidas totales²⁷⁹ es posible asumir que el valor del petróleo robado en la mar hace de la piratería nigeriana la más lucrativa en el mundo²⁸⁰.

Para otra académica, el dinero obtenido por el robo del contenido de los oleoductos para venta en el mercado negro del combustible robado financia de un modo parecido a milicias, criminales y piratas. Estos últimos, más emprendedores, han comenzado a cargar el crudo sustraído en gabarras y buques cisterna que posteriormente, en un punto de reunión mar adentro, trasbordan la carga a un petrolero como parte de una venta ilegal²⁸¹; a su regreso traen el pago convenido en un conjunto de dinero efectivo y armas (que son nuevas, generalmente, AK47s). También, el petróleo robado se puede intercambiar por drogas²⁸².

Los militares tradicionalmente se dedican también al *oil bunkering*, sobornando a trabajadores de las compañías petroleras o jubilados expertos para que les ayuden con la parte técnica. Entonces manipulan un oleoducto, si pasa cerca de un río pueden llenar hasta un barco cisterna, y lo revenden. Quienes operan a gran escala suelen navegar hasta mar abierto y trasbordar la carga a buques más grandes, aunque se pueden topar con jóvenes milicianos armados que para subsistir interceptan los cargamentos ilegales antes de la desembocadura y se los apropian²⁸³.

Los piratas saben muy bien que el robo de petróleo les proporciona la oportunidad de venderlo en el mercado negro y llevar una vida normal, así mantienen los ataques a buques tanque al paso, plataformas petrolíferas y FPSOs²⁸⁴. Roban el petróleo, buscan los contactos en

²⁷⁹ Para una estimación sobre el alcance del *bunkering* en la economía nigeriana véase Ikelegbe: “*There has been an extensive and large scale theft of crude oil since the late 1990s. The estimate of losses is between 10% and 15% of national oil production. It is also estimated that the nation loses over USD 3.5 billion annually*”. IKELEGBE, *Oil, Resource Conflicts and the Post Conflict...*, p. 46. Siguiendo a Montanyà: “*Según un informe reciente de Naciones Unidas cada día se roban entre 100.000 y 200.000 barriles de crudo por mafias criminales muy bien organizadas, lo que supone un 5 o 10% de la producción oficial de petróleo*”. MONTANYÀ, *loc. cit.* Cuatro años antes otros informes sugerían que solo el robo respondía por 100.000 barriles diarios. Ver “*Nigeria: Report says Nigerian waters the most deadly*”, *IRIN News* [en línea], 27 July, 2004.

²⁸⁰ Siguiendo a Murphy: “*What proportion of this oil theft place at sea is hard to quantify; indeed the assumption is that oil theft generally is under-reported. What is taken at sea is almost certainly far less than results from either ‘hot tapping’ into land pipelines or fraud in ‘legal bunkering’.* However, given the scale of losses overall it is safe to assume that the value of oil stolen at sea makes Nigerian ‘piracy the most lucrative in the world’”. MURPHY, “*Petro-piracy*”, p. 77.

²⁸¹ DUNN, *loc. cit.*

²⁸² DAVIS y otros, *op cit.*, p. 6.

²⁸³ MONTANYÀ, *loc. cit.*

²⁸⁴ WARDIN y DUDA, *art. cit.*, p. 182. Del original: “*Pirates know very well that stilling oil or petroleum gives them opportunity to sell it on the black market and have normal life and so keep attacking passing tankers, oil rigs and Floating Production Storage and Off-loading Unit (FPSO)*”.

el mercado negro y, posteriormente, lo ponen nuevamente en circulación en el mercado global²⁸⁵.

6.4.3 INSURGENCIA

Antes de continuar, cabe dejar claro si puede considerarse como terroristas la diversidad de grupos insurgentes²⁸⁶ en el Delta del Níger. Ciertamente no sería correcto clasificarlos de tal manera pues, a pesar de que en algún caso hayan recurrido a acciones de terrorismo marítimo para llevar a cabo sus propósitos²⁸⁷, en la mayoría de los casos, los involucrados en estos actos se aproximan más estrechamente a la insurgencia que al terrorismo; entonces, cuando se pretende calificar ataques insurgentes de este último modo, a menudo con demasiada facilidad, podría identificarse un interés para oscurecer su propósito y su naturaleza²⁸⁸ o, también, una manera de poner en marcha medidas de protección por parte de los que así designan a los perpetradores de los ataques²⁸⁹. Teniendo en cuenta la lista de organizaciones terroristas de la UE, tampoco ninguno de aquellos grupos aparece como tal²⁹⁰. Por tanto, resulta conveniente

²⁸⁵ MALAQUAIS, art. cit.

²⁸⁶ Sobre las diferencias entre insurgencia y terrorismo, véase David KILCULLEN, “Countering global insurgency”, *The Journal of Strategic Studies*, 2005, 28(4), 597-617, pp. 603-604. Disponible en: <http://ndc.gov.bd> (último acceso 7 de noviembre de 2016). Ver también Michael F. MORRIS, ‘Al Qaeda as an insurgency’, *Joint Forces Quarterly*, Fourth Quarter, 2005, n.º. 39, 41-50. Disponible en: <http://www.strategicstudiesinstitute.army.mil/pdf/files/ksil234.pdf> (último acceso 7 de noviembre de 2016). Ambos autores incluso argumentan la amenaza que supone al-Qaeda como un movimiento insurgente.

²⁸⁷ En este sentido MURPHY, *Small Boats, Weak States, Dirty Money*, p. 3. Valga de ejemplo, el ataque protagonizado por el MEND en octubre de 2006 cuando atacó a un petrolero en el *Cawthorne Channel*, asesinando a cinco soldados que escoltaban el buque y hundiendo su embarcación. Ver JOUBERT, *op. cit.*, p. 123.

Pragmáticamente han obtenido ventajas de la violencia terrorista en tanto la han empleado en una escala limitada, siendo capaces de justificarla propagandísticamente, dirigirla contra objetivos ligados de una manera evidente al poder e inducir al gobierno a tomar decisiones negativas consiguiendo que la población tenga más en cuenta las acciones represivas que la violencia insurgente. Ver CONNABLE y LIBICKI, *op. cit.*, p. 109.

Por otra parte, esta violencia puede volverse en contra de los insurgentes si la emplean de manera indiscriminada contra la población civil. Ver JORDÁN, *loc. cit.*

²⁸⁸ MURPHY, *loc. cit.*

²⁸⁹ Resulta muy interesante lo que se entiende por “*securitization*” que entre otras cuestiones permite calificar muy a la ligera a un criminal como terrorista. Sobre este asunto véase Barry BUZAN, Ole WAEVER y Jaap de WILDE, *Security: A New Framework for Analysis*, Boulder (CO-US), Lynne Rienner, 1998, pp. 23-26, ISBN 1-55587-784-2. Según los autores: “*The invocation of security has been the key to legitimizing the use of force, and more generally opening the way for the state to mobilize or to take special force*”. *Ibid.*, p. 23. Ver también João PIEDADE, “From Politicization to Securitization of Maritime Security in the Gulf of Guinea”, *Croatian International Relations Review*, 2016, 22(75), 69-85. Disponible en: <https://www.degruyter.com> (último acceso 19 de enero de 2017).

²⁹⁰ Siquiera Boko Haram, véase DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA, *Decisión (PESC) 2016/1136 del Consejo de 12 de julio de 2016 por la que se actualiza la lista de personas, grupos y entidades (...) sobre la aplicación de medidas específicas de lucha contra el terrorismo*, 13 de julio de 2016, L 188/21. Disponible en: <http://eur-lex.europa.eu> (último acceso 17 de octubre de 2016).

Acerca del método de trabajo completo sobre como se elabora la lista terrorista de la UE véase COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION, 10826/1/07 Rev 1, Brussels, 28 June 2007. Desclasificado por la UE el 21 de junio de 2007. Disponible en: <http://data.consilium.europa.eu> (último acceso 13 de octubre de 2016).

Tampoco aparecen como tales por el país abanderado de la lucha antiterrorista en la actualidad. Véase la misma lista elaborada por EEUU en “*Organizaciones definidas como terroristas por Estados Unidos*”, *Wikipedia, la enciclopedia libre* [en línea], Fundación Wikimedia (actualizado 16 de octubre de 2016). Disponible en:

diferenciar la noción de insurgencia de otros conceptos asociados con demasiada facilidad a ella²⁹¹.

Lo cual no evita que la abundante bibliografía sobre el asunto se refiera a estos piratas como terroristas, si bien es cierto, en muchos casos, combinando el calificativo con el de insurgentes.

La insurgencia en el Delta, vigente desde sus comienzos en 1991, pertenece al conjunto de conflictos que superaron las 1000 muertes después de 1999²⁹².

En esta investigación se designarán como insurgentes los miembros que pertenecen a ciertos grupos armados que operan en el delta del Níger y han recurrido a la violencia de manera continuada o intensiva (a veces, empleando el terrorismo marítimo para intimidar al gobierno y, otras veces, la piratería para financiarse) generando un conflicto armado en franca desigualdad militar con el gobierno federal. Por tanto, necesitan que sus potenciales bases de apoyo conozcan y respalden su causa, centrándose en los aspectos políticos y psicológicos con

<https://es.wikipedia.org> (último acceso 22 de octubre de 2016). Ver también “*Organizaciones terroristas extranjeras según el Departamento de Estado de los Estados Unidos*”, *Wikipedia, la enciclopedia libre* [en línea], Fundación Wikimedia (lista actualizada a 30 de abril de 2008), (modificada 6 de noviembre de 2016). Disponible en: <https://es.wikipedia.org> (último acceso 10 de noviembre de 2016).

En otras fuentes, Boko Haram es el único grupo de Nigeria que figura en la lista de organizaciones terroristas. Ver “*Organizaciones terroristas*”, *Wikipedia, la enciclopedia libre* [en línea], Fundación Wikimedia (modificada 14 de marzo de 2013). Disponible en: <https://es.wikipedia.org> (último acceso 22 de octubre de 2016).

²⁹¹ Respecto a la delimitación teórica del fenómeno insurgente y una explicación sobre la relación que guarda este concepto con los de subversión, terrorismo o guerrilla, véase Javier JORDÁN, “Delimitación teórica de la insurgencia: concepto, fines y medios”, *Análisis Grupo de Estudios sobre Seguridad Internacional (GESI)* [en línea], 6 de septiembre de 2011, n.º 8, ISSN 2340-8421. Disponible en: <http://www.seguridadinternacional.es> (último acceso 19 de septiembre de 2016). Véase también *idem*, “Las nuevas insurgencias. Análisis de un fenómeno estratégico emergente”. *Anuario de Derecho Internacional*, **24**, 2008, 271-298. Disponible en: <http://www.ugr.es/~jjordan/2.pdf> (último acceso 19 de septiembre de 2016). El GESI es un grupo de investigación universitario vinculado al Departamento de Ciencia Política y de la Administración de la Universidad de Granada (España).

Respecto a la definición y concepto de insurgencia, véase también Steven METZ y Raymond MILLEN, *Insurgency and Counterinsurgency in The 21st Century: Reconceptualizing Threat and Response*, Strategic Studies Institute (U.S. Army War College), November 2004, pp. 1-5, ISBN 1-58487-178-4. Disponible en: <http://www.strategicstudiesinstitute.army.mil> (último acceso 17 de octubre de 2013).

²⁹² Ben CONNABLE y Martin C. LIBICKI, *How Insurgencies End?*, Santa Monica (CA), RAND Corporation, 2010, p. 158. Disponible en: <http://www.rand.org> (último acceso 19 de septiembre de 2016). La investigación descrita en este informe fue preparada para el Marine Corps Intelligence Activity, realizándose en el National Defense Research Institute, un centro para la investigación y el desarrollo financiado por el gobierno federal y patrocinado por la Office of the Secretary of Defense, el Joint Staff, los Unified Combatant Commands, el Department of the Navy, el Marine Corps, las defense agencies, y la defense Intelligence Community. Dentro del GoG también la insurgencia marfileña, activa desde 2002, responde a estas características. *Ibid.*, p. 161. Curiosamente, siguiendo el estudio de Connable y Libicki, de los 15 conflictos violentos de este tipo todavía vigentes en todo el mundo, solo el nigeriano responde a un movimiento separatista de una región no islámica dentro de un país que si lo es. Ver *Ibid.*, p. 167. En este sentido, siguiendo a Watts: “*Since the late 1990s, there has been a very substantial escalation of violence across the delta oil fields, accompanied by major attacks on oil facilities (it is estimated that more than one thousand people die each year from oil-related violence)*”. Michael WATTS, “The sinister political life of community: Economies of violence and governable spaces in the Niger Delta, Nigeria”, *Niger Delta: Economies of violence working paper*, 2004, n.º 3, p. 21. Disponible en: <http://globetrotter.berkeley.edu> (último acceso 16 de junio de 2013).

pretensión de equilibrar la autoridad política²⁹³. Ciertamente, los insurgentes “*actuales*” tanto pueden buscar la reivindicación como intereses privados.

Las insurgencias –especialmente las rurales– suelen ser más complejas y más extensas que los movimientos terroristas aislados, ya que a menudo representan un amplio sentimiento de base²⁹⁴.

Sin dejar la violencia, también puede considerarse insurgencia, tanto aquella que reivindica una mejora de las condiciones de la población que se considera injusta y por ello presiona al gobierno para que atienda sus demandas, como la que reclama directamente la autodeterminación de la región para gestionar los recursos naturales²⁹⁵.

Las actividades de asistencia social son otro de los medios utilizados de manera habitual por los insurgentes. Puede tratarse de servicios de diferente naturaleza: educación, sanidad, empleo, suministro de productos básicos, atención a huérfanos y viudas, sostenimiento de centros culturales y religiosos, etcétera²⁹⁶.

El Delta ha emergido como una “*región de insurrección*” por las crecientes protestas, la frecuencia de interrupción de la producción de petróleo y las confrontaciones violentas con el Estado²⁹⁷.

Por tanto, existe todo un conjunto de características propias de la noción de insurgencia que en el Delta se encontraría más próxima del objetivo de una “*autonomía política local o tribal, generando o manteniendo una situación que escapa al control político estatal*”; pero sin olvidar aquellos grupos secesionistas que abogan por “*crear un nuevo Estado desgajado de otro*”²⁹⁸. Aunque, por otro lado, puede que su propósito no se asiente en la reivindicación y si

²⁹³ A tal respecto, véase JORDÁN, “Delimitación teórica de la insurgencia”, Ver también, *idem*, “Las nuevas insurgencias”, p. 16.

²⁹⁴ CONNABLE y LIBICKI, *op. cit.*, pp. 87.

²⁹⁵ Ver METZ y MILLEN, *op. cit.*, p. 18. Del original: “*organized movement aimed at the overthrow of a constituted government*”. Estas características de la insurgencia son palpables en el delta del Níger. Ver Paul COLLIER, Lani ELLIOTT, Håvard HEGRE, Anke HOFFLER, Marta REYNAL-QUEROL, Nicholas SAMBANIS, *Breaking the Conflict Trap: Civil War and Development Policy*, Figura 3.2: “*Oil and demands for secession in Nigeria*”, Washington, World Bank, 2003, p. 61, World Bank Policy Research Report, ISBN 0-821-35481-7. Copublicado con Oxford University Press. Disponible [en PDF] en: <https://openknowledge.worldbank.org> (último acceso 18 de noviembre de 2016).

²⁹⁶ JORDÁN, “Las nuevas insurgencias”, p. 17. El papel que debería desempeñar el gobierno acerca de las responsabilidades sociales en el Delta ha sido ocupado ocasionalmente por la insurgencia.

²⁹⁷ Augustine IKELEGBE, “Civil society, oil and conflict in the Niger Delta region of Nigeria: ramifications of civil society for a regional resource struggle”, *The Journal of Modern African Studies*, 2001, **39**(3), 437-469, p. 463. Disponible en: <https://commdev.org> (último acceso 28 de enero de 2013).

²⁹⁸ Dentro de las tres finalidades que puede perseguir la insurgencia según JORDÁN, “Delimitación teórica de la insurgencia”.

en la apropiación de recursos valiosos. En este supuesto algunos líderes rebeldes parecen más comprometidos con una agenda personal que social²⁹⁹.

El primer objetivo³⁰⁰ es pretendido por una categoría particular que, difiriendo del patrón tradicional, se basa en menoscabar la autoridad federal, dentro de un Estado total o parcialmente fallido –Nigeria se considera un país con alto riesgo en el FSI de 2016–, antes que hacerse con el gobierno o crear un nuevo Estado³⁰¹. Esta forma de insurgencia también formaría parte de lo que se ha denominado como “*nuevas guerras*”³⁰² que se introducen bajo aquella noción de movimientos que se enfrentan a un gobierno recurriendo a las armas dentro de un determinado territorio y con el beneplácito de una parte de la población³⁰³.

6.4.4 PROPÓSITOS PERSONAL VERSUS POLÍTICO: VÍNCULO PIRATAS-INSURGENTES

Volviendo a los posibles vínculos de insurgentes y piratas, en el escenario del GoG, cabría centrarse en el *bunkering* pues ambos han recurrido a esta actividad ilegal. Los primeros han recurrido al *bunkering* del mismo modo que el crimen organizado y hasta los propios

²⁹⁹ COLLIER y otros, *op. cit.*, p. 89, World Bank Policy Research Report, ISBN 0-821-35481-7. Del original: “*Greed perhaps fares a little better as an explanation, as secessionist rebellions seem to be linked to the desire to appropriate valuable resources and some rebel leaders appear more committed to a personal than to a social agenda*”.

³⁰⁰ “*La razón que explica este objetivo se debe a la existencia de actores incapaces de prevalecer rotundamente sobre sus adversarios pero que, al mismo tiempo, obtienen ganancias de distinta naturaleza (incluida la política pero a menudo también económica) en el mercado violento de los conflictos internos que desgarran algunos países de África Subsahariana*”. JORDÁN, “Delimitación teórica de la insurgencia”.

³⁰¹ Steven METZ, *Rethinking Insurgency*, Strategic Studies Institute (U.S. Army War College), June 2007, ISBN 1-58487-297-7. Disponible en: <http://www.strategicstudiesinstitute.army.mil/pdf/PUB790.pdf> (último acceso 17 de octubre de 2013).

³⁰² “*Las nuevas guerras surgen con la erosión de la autonomía del Estado y la pérdida de legitimidad, definiéndose por la violencia organizada y la violación de los derechos humanos, sin perder de otro lado su carácter declarado de guerra*”. M^a Luz HERNÁNDEZ-PALOMO PEÑA, “reseña” a *Las nuevas guerras: la violencia organizada en la era global*, de Mary KALDOR, Barcelona, Tusquets, 2001, ISBN 84-8310-761-9. Localizado en *Anduli: Revista Andaluza de Ciencias Sociales*, 2002, n.º 1, 140-143, p. 140, ISSN 1696-0270, ISSN-e 2340-497. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/1972899.pdf> (último acceso). “[Kaldor]toca los componentes sociales que han podido dar lugar al conflicto. En estas “nuevas guerras”, la reivindicación del poder político se hace sobre la base de identidades aparentemente tradicionales, pero que en el contexto global producen nuevas formas de política de identidades, con un carácter particularista y que, según la autora, tiene unos orígenes basados en la pérdida de legitimidad del Estado y en la economía paralela (legal e ilegal) que justifica formas turbias de actividad, producto de las políticas neoliberales. *Ibid.*, pp. 141-142.

Sobre este concepto, pero haciendo un análisis de las guerras actuales desde el punto de vista de la estructura de las FARC, Al Qaeda u otra similar, véase Emersson FORIGUA ROJAS, *Las nuevas guerras: un enfoque desde las estructuras organizacionales*, Papel Político (Bogotá), enero-junio 2006, 11(1), 305-352, especialmente pp. 308, 312, 320. La investigación realizada para este artículo se presentó como monografía de grado para la maestría en Relaciones Internacionales de la Facultad de Ciencias Políticas y Relaciones Internacionales. Disponible en: <http://www.scielo.org.co/pdf/papel/v11n1/v11n1a10.pdf> (último acceso 14 de noviembre de 2016).

³⁰³ En este sentido ver JORDÁN, “Las nuevas insurgencias”, pp. 6-7.

funcionarios y altos cargos del gobierno y también personal de las compañías petrolíferas³⁰⁴. En este sentido, Ikelegbe considera que, a partir de los enormes recursos procedentes del *bunkering*, *bunkerers*, TNCOs, políticos y funcionarios públicos, la formación de la milicia deriva esencialmente hacia la criminalidad y el oportunismo, junto con todo tipo de nuevos integrantes que, en su gran mayoría oportunistas y motivados por intereses egoístas se incorporan a ella, aumentan los niveles de piratería y criminalidad³⁰⁵.

Por consiguiente, no resulta complicado pensar que los diferentes actores se relacionan para sacar el mayor provecho de las habilidades, informaciones, relaciones y posiciones de cada uno. Generalmente esto sucede cuando el delito se lleva a cabo a gran escala pero también el robo de petróleo a bajo nivel que es controlado por los rebeldes como una forma de financiar su lucha se organiza directamente con y por medio de la complicidad y la participación de los aparatos de seguridad, las fuerzas especiales del delta del Níger y la guardia costera³⁰⁶. Sin embargo, es en el primer caso donde la piratería organizada tiene su espacio cuando se trata del secuestro de buques tanque para robo del cargamento. En este sentido, Nuhu Ribadu (jefe del EFCC) declara a la prensa que el estado nigeriano siquiera es corrupto, es crimen organizado³⁰⁷, una de las razones por las que el *bunkering* o la piratería dentro de este no es combatido con eficacia.

Para limitar las conexiones entre la piratería y el terrorismo algunos autores se basan en el escaso número de muertos procedentes de los secuestros en Nigeria. Existe un interés por parte de los piratas para que sus víctimas permanezcan con vida porque un probable rescate estaría en juego. Este procedimiento difiere de las tácticas terroristas³⁰⁸.

Por otra parte, Alesi y Hanson destacan los tintes reivindicativos políticos y sociales que ha adquirido la piratería frente a la fachada occidental africana, mediante la implicación de grupos insurgentes del Delta en el secuestro de buques tanque de derivados del petróleo, en diversas posiciones en el GoG, para robo de parte de su carga, buscando el beneficio derivado por la venta del combustible en el mercado negro. En este sentido, Chalk señala evidencias

³⁰⁴ Sobre esta cuestión, véase WATTS, "Petro-Insurgency or Criminal Syndicate?", pp. 25-26. Por su parte Murphy lo denomina un esfuerzo conjunto entre milicianos-criminales y la clase política-militar. Ver MURPHY, "Petro-piracy", p. 72. Cfr. IKELEGBE, *Oil, Resource Conflicts...*, p. 37.

³⁰⁵ IKELEGBE, *loc. cit.*

³⁰⁶ WATTS, "Petro-Insurgency or Criminal Syndicate?", p. 25. "*The Nigerian state in its various institutional expressions and the rebels are both oppositional and organically self-sustaining. (...) the fact is that both rebels and the political-security classes benefit from it*". *Ibidem*.

³⁰⁷ *The Economist*, 28 April 2007, p. 56. Cit. por WATTS, *op. cit.*, p. 25.

³⁰⁸ WHITMAN y SAUREZ, *op. cit.*, p. 98. Por otra parte, son muchos los casos en que los secuestrados por grupos terroristas no terminan muertos, si bien es cierto que también existen casos en que al no cumplirse las exigencias de los secuestradores las víctimas pagan con su vida. En todo caso no sería un razonamiento consistente para descartar un posible vínculo entre la piratería y el terrorismo en la región.

acerca de la implicación del grupo nigeriano rebelde MEND³⁰⁹ en este tipo de ataques³¹⁰. En tal supuesto, no es que exista un vínculo con los piratas, más bien se trata de que la insurgencia o insurgentes que, también emplean el terrorismo marítimo, han recurrido a otras actividades criminales, en este caso de carácter muy lucrativo, entre las que se destaca una muy exclusiva de la región: la piratería asociada al *bunkering*.

Para propósitos analíticos, el MEND se define como un grupo de insurgencia debido a que su objetivo declarado públicamente es de naturaleza predominantemente política. Las acciones que consolidan este argumento residen en que generalmente, no pide un rescate por los secuestrados de la industria petrolera o marítima, pero exige concesiones políticas o liberación de ciertos individuos. En varios casos, este grupo ha secuestrado trabajadores de plataformas o instalaciones petrolíferas que no han excedido de un día. Este procedimiento claramente pretende enviar un mensaje respecto a la capacidad de su Movimiento. Sin embargo, la organización también ha utilizado una combinación de tácticas terroristas y de piratería para lograr sus objetivos, en algunos casos, incluso ambos han sido empleados para lograr sus objetivos tácticos³¹¹, generando confusión acerca de su verdadero fin.

Entonces, puede pensarse hasta qué punto los insurgentes necesitan de este recurso, que proporciona dividendos de tal envergadura, para financiar su lucha armada. La duda se cierne sobre el verdadero propósito del delito y la desconfianza aumenta a medida que el lucro es mayor. Cuando se obtiene un beneficio de este calibre, ¿en dónde ha quedado la intención propia de la protesta? ¿en qué momento el insurgente deja de serlo cuando se dedica a la piratería? o si por el mero hecho de serlo, la fuerte convicción política que lo caracteriza o se le supone ¿tiene la suficiente relevancia para que sus actos permanezcan alejados de cualquier relación con la piratería? Ciertamente no es este un asunto menor desde el punto de vista jurídico.

La presencia de grupos armados no solo ha sido otra “puerta” de acceso a la piratería en el GoG, también en el SE asiático. De una manera más evidente ciertos grupos insurgentes han

³⁰⁹ Recuérdese que ejerce presión al gobierno federal por un reparto más equitativo de los ingresos procedentes del petróleo para los estados productores del delta del Níger que además sufren las consecuencias de una explotación poco respetable con el medio ambiente.

³¹⁰ Cit. por Christopher ALESSI y Stephanie HANSON, “Combating Maritime Piracy”, *Council on Foreign Relations* [en línea]. Disponible en: <http://www.cfr.org/piracy/combating-maritime-piracy/p18376> (último acceso 22 de septiembre de 2015). Del original “Chalk says there is evidence that Nigeria’s rebel Movement for the Emancipation of the Niger Delta (MEND) – which has pressured the Abuja government to more equitably allocate oil revenues-has been involved in attacks on oil tankers off the coast”.

³¹¹ HANSEN, art. cit., en HERBERT-BURNS y otros (ed.), *op. cit.*, 73-86, p. 82.

empleado el *modus operandi* de los piratas como uno de los diversos recursos en su disputa con los gobiernos respectivos en busca de la autonomía política³¹².

En Nigeria, las conexiones entre corrupción, crimen organizado y grupos insurgentes han proporcionado la oportunidad y una disponibilidad de mercado para la piratería organizada hasta tal punto que su modelo de negocio ha sabido desarrollarse con relativa facilidad³¹³. Se han producido actos de depredación en aguas interiores y costeras del país y a varias millas náuticas de la costa contra buques e instalaciones petrolíferas fijas que, ocasionando pérdidas financieras y un impacto económico de tal magnitud, poco tienen que ver con lo visto hasta ahora en cualquier otro lugar del mundo. En este contexto, los observadores se encuentran divididos respecto a si la inspiración de los ilícitos tienen un carácter criminal o político³¹⁴. Incluso en algún caso cuando los insurgentes realizaron actos más próximos al terrorismo, se han señalado relaciones con grupos de piratas del lugar³¹⁵.

Independientemente de si los dos delitos se encuentran de alguna manera conectados o no, lo que esencialmente interesa en este estudio es diferenciarlos de la forma más clara posible. Para ello cabe buscar el motivo inmediato que promueve cada ataque en particular³¹⁶. Por tanto, antes de realizar un breve análisis sobre esta cuestión es importante distinguir, por un lado, la parte del *bunkering* que afecta a los secuestros de mercantes (a todas luces un propósito privado, más si cabe, sin intervención de la insurgencia, es decir, el llevado a cabo por los sindicatos del *bunkering*/crimen o piratas), y dentro de este los que son ejecutados por grupos insurgentes con intención de financiarse³¹⁷. Este supuesto es concretamente el que puede generar más controversia porque el *animus furandi*, que supone el robo de combustible para la venta en el mercado negro, adquiere más relevancia que el motivo político.

En este sentido, una de las causas del cambio de intención de los ataques podría explicarse por la duración excesiva de la lucha una vez superada la fase de proto-insurgencia. Cuanto más se prolonga el conflicto, las probabilidades de éxito disminuyen, entre otros motivos por la

³¹² En este sentido, véase WHITMAN y SAUREZ, *op. cit.*, p. 97.

³¹³ WHITMAN y SAUREZ, *op. cit.*, p. 31.

³¹⁴ MURPHY, "Petro-piracy", p. 61.

³¹⁵ A principios de marzo de 2012, el MEND reivindicó el atentado de cuatro agentes de policía mientras patrullaban en una embarcación el río Membe en el estado de Bayelsa. Ver ALESSI y HANSON, *op. cit.*

³¹⁶ Según Hamilton: "*pirates are motivated by 'private ends,' generally financial gain, whilst maritime terrorists are politically motivated and aim to influence government policy through the use or threat of violence*". Karine HAMILTON, "The Piracy and Terrorism Nexus: Real or Imagined", Security Research Centre Conferences. Cit. por WHITMAN y SAUREZ, *op. cit.*, p. 98.

³¹⁷ De igual modo que el tráfico de drogas o armas también puede aportar liquidez a sus operaciones. Algo similar sucede con el grupo terrorista ASG cuando se involucra en actos de piratería para recaudar fondos que le permiten continuar dirigiendo campañas de terror. Ver SNODDON, art. cit., p. 230

pérdida de atractivo de la causa o desviación ideológica de los insurgentes³¹⁸. “*Poco a poco, la composición del grupo rebelde pasará de idealistas a oportunistas y sádicos*”³¹⁹.

No es menos cierto que el robo de combustible ha aumentado y disminuido a lo largo de la historia. En el Delta existe una larga trayectoria que se remonta a la década de los setenta aunque el problema solo ha sido reconocido de forma preocupante a finales de los noventa. En este sentido, según Watts, no se ha producido un cambio claro de la reivindicación a la ambición, “*en principio no hay razón para que el crimen organizado –o extorsión y sabotaje– y la reivindicación no puedan coexistir perfectamente bien*”³²⁰. Como bien señala el profesor, el robo es un crimen por definición pero no todo crimen puede ser interpretado como una ambición en sí misma. Esto es precisamente lo que se desprende de las declaraciones de Alhaji Asari-Dokubo, líder del NDPVF, “*we are using our resources to fund this struggle*”; un buen ejemplo de lo que representa la naturaleza híbrida de la insurgencia política³²¹. Algún autor se contrapone a esta línea argumentativa cuando se decanta por el punto de no retorno, es decir, en la búsqueda de fondos para la causa altruista los rebeldes o terroristas pueden verse tentados a capturar el dinero que pasa entre sus manos. Esta transformación parece ser un camino sin retorno, dado que no existen precedentes de criminales que anteponen el fin personal y regresen al terrorismo o a la rebelión para otros motivos que no sean estos³²².

También, hay una clara relación entre el sentimiento de alienación y marginalización de algunos habitantes de la región del delta del Níger con la incidencia de la milicia y de la criminalidad, concretamente se alude a la toma de rehenes (especialmente de trabajadores de multinacionales petroleras extranjeras) como una actividad criminal común que se extiende en una amplia escala a la piratería del GoG³²³.

Algunos analistas han destacado la naturaleza política de los ataques desplegados durante el periodo 2006-2009³²⁴, en la mar y en el Delta, especialmente, por milicianos enfadados que se consideran marginados políticamente y con falta de oportunidades³²⁵. Entre los grupos que

³¹⁸ CONNABLE y LIBICKI, *op. cit.*, pp. 27-31.

³¹⁹ Paul COLLIER, *The Bottom Billion: Why the Poorest Countries Are Failing and What Can Be Done About It*, New York, Oxford University Press, 2007, p. 30, ISBN 978-0-19-531145-7. También disponible [en PDF] en: <http://www.sfu.ca/.../file.res/Paul%20Collier> (último acceso 22 de septiembre de 2015).

³²⁰ WATTS, *art. cit.*, p. 26

³²¹ *Ibid.*, p. 16.

³²² MOLLER, *op. cit.*, p. 26.

³²³ NEETHLING, “Piracy around Africa’s West and East Coasts”, p. 99.

En este sentido un acto de piratería en que la toma de rehenes sea un mecanismo más de control de la situación, podría por sí solo caracterizar un acto de terrorismo marítimo. Ver *Taking Hostage Convention*, cit.

³²⁴ Los ataques se prolongaron hasta finales de 2009 cuando el gobierno federal ofreció la amnistía.

³²⁵ PHAM, “West African Piracy”, p. 29.

los llevaron a cabo se encuentra el MEND que también ha sido relacionado con la piratería en la región de África Occidental³²⁶.

Por tanto con el conflicto del Delta como telón de fondo, no resulta razonable reducir la realidad a una oposición radical entre los ataques, marítimos o en aguas interiores, motivados política y criminalmente, pues en la práctica, en tierra, son inseparables³²⁷.

Para Whitman y Saurez las relaciones de grupos de insurgentes y milicias han derivado hacia la piratería³²⁸. Uno de los motivos de este acercamiento se haya en la creciente frustración de aquellos grupos por las expectativas depositadas en la amnistía y la reintegración, que posteriormente se han mostrado limitadas³²⁹. Pero no solo los insurgentes mantenían las esperanzas en este proceso, también la UE se mostraba optimista congratulándose por los primeros logros³³⁰. Tras la amnistía, la inacción del gobierno en las propuestas fundamentales como la de ocuparse de aquellos que dejaban las armas ha llevado a la mencionada “tercera fase” de los grupos de milicianos en el Delta³³¹.

Además, la desigualdad y corrupción sistemáticas han alimentado la tensión nacional de forma continuada, de tal modo que junto a la degradación medioambiental han engendrado criminalidad y creación de milicias que se han extendido como una forma de recoger su parte de recursos naturales³³². Los problemas lastrados por el país, y lo poco que se hace desde el gobierno federal para solucionarlos, han servido para que se reclame por la fuerza lo que se considera propio, pretexto que justifica la piratería con la convicción de que la administración ha generado muchos beneficios de los ricos yacimientos de crudo y gas, “dejando a las comunidades locales con muy poco”³³³.

En el informe de la ONU, acerca de la cuestión de la piratería en el GoG, algunos analistas destacaban la posible naturaleza política de los ataques. Tal característica les generaba

³²⁶ DÍAZ-BEDIA ASTOR, “El terrorismo marítimo en los albores del siglo XXI”, p. 475.

³²⁷ MURPHY, “Petro-piracy”, p. 62.

³²⁸ Ibaba e Ikelegbe plantean una batería de preguntas sobre el fenómeno de milicias y piratas en el Delta del Níger, entre ellas, en segundo lugar, figura la cuestión sobre poder separar milicias de piratas. Intentan responder a todas ellas y dar un análisis sistemático de dicha manifestación. Ver IBABA e IKELEGBE, art. cit., p. 220.

³²⁹ En este sentido, ver WHITMAN y SAUREZ, *op. cit.*, p. 27.

³³⁰ “The European Union welcomes the initial success of the amnesty offered by Nigeria’s President Umaru Musa Yar’Adua to militants in the Niger Delta”. COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION, 14623/09 (Presse 296) P 116/09, *Declaration by the Presidency on behalf of the European Union on the situation in the Niger Delta* [Comunicado de prensa], European Commission [en línea], Brussels, 16 October 2009 (actualizado el 22 de octubre de 2015). Disponible en <http://europa.eu> (último acceso 14 de julio de 2016).

³³¹ MURPHY, “Petro-piracy”, p. 64. Un aspecto que relaciona los ataques en el Delta a un carácter político reside en la mencionada amnistía como un indicador del volumen de ataques: menor cuando se ofreció por el gobierno y aumento cuando fue rechazada primeramente por el MEND.

³³² Sobre este MURPHY, “The Water of Africa”, pp. 74-77.

³³³ *Ibid.*, p. 74.

preocupación debido a la alternativa que significaba la piratería “*como medio de influir en los acontecimientos políticos de determinados Estados de la región*”³³⁴.

No obstante, Peter Pham afirma que la mayoría de los análisis efectuados sobre el GoG han puesto demasiado énfasis en la naturaleza política de los ataques al transporte marítimo en la región del delta del Níger mientras los motivos criminales han recibido menos atención de la que deberían³³⁵.

Por tanto, en una región provista de unas peculiaridades tan características como lo es el Delta, donde una variedad de problemas (sociales, políticos, económicos, medioambientales, etcétera) subyacen del mismo terreno que brota “*el oro negro de la muerte*”³³⁶, los propósitos de los diversos grupos armados o paramilitares e insurgentes son cuanto menos difíciles de calibrar.

De esta manera, las dificultades en atribuir un motivo personal o político a los actos piratas de los diversos grupos del Delta, así como identificar donde acaba uno y comienza el otro, o el peso respectivo de cada motivo en un ataque, resultan una tarea complicada³³⁷.

Para clasificar con el mayor rigor posible de que ilícito se trata, no debería generalizarse y cabría examinar el contexto y las circunstancias que rodean cada caso de estas características³³⁸. Siguiendo el *modus operandi* y el objetivo pretendido de cada ataque en particular junto al alcance de las consecuencias, se puede vislumbrar si el propósito que lo origina atiende más a intereses privados o públicos. Si bien es cierto, el fin último de los ataques desplegados en el Delta puede permanecer confuso cuando se trata de ofensivas con el “*punto de mira*” en la industria petrolífera y cuando comparten el mismo procedimiento, siendo desplegados por grupos diferentes (organización criminal o grupo insurgentes); aunque, también llevados a cabo por el mismo grupo.

Bien es sabido que los milicianos/activistas del Delta abarcan una amplia diversidad, desde puramente criminales hasta aquellos orientados políticamente y, en ciertos casos, una mezcla

³³⁴ UNSC, S/2012/45, *op. cit.*, párr. 60.

³³⁵ PHAM, *op. cit.*, p. 30.

³³⁶ Título del libro de Xavier Montanyà. Una mirada crítica sobre como los recursos naturales de una región, en este caso el delta del Níger, se convierten en el gran problema de sus habitantes. Siguiendo a Wole SOYINKA: “*El mundo debería entender que el combustible que hace funcionar sus industrias es la sangre de nuestro pueblo*”. Cit. por MONTANYÀ, *op. cit.*, [cubierta].

³³⁷ En esta línea, según Martin Murphy: “*Difficulties in ascribing private or political motivation to the various Niger Delta groups has added further confusion as to whether or not what has taken place off the coast should be called piracy*”. MURPHY, “*Petro-piracy*”, p. 75. Siguiendo a J.M. Sobrino: “*En fin, ¿cuándo este propósito deja de ser personal para convertirse en público?, me temo que la divisoria es bastante incierta y los motivos nunca son tan nítidos como para encontrar fácilmente la frontera entre un acto motivado por un propósito personal y un acto nacido de un propósito político, colectivo y público*”. SOBRINO HEREDIA, *op. cit.*, p. 105.

³³⁸ Ver JESUS, *opus. citato*.

de ambos en la misma organización³³⁹. La lucha del MEND, por ejemplo, se presenta como un movimiento de resistencia que lucha por los derechos de las minorías contra la brutalidad y rapacidad de las autoridades gubernamentales³⁴⁰ que por su parte considera las actividades de este grupo meramente criminales³⁴¹.

El MEND encarna a la perfección esta dualidad, sabiendo que la sospecha respecto a la escisión de alguno de sus grupos integrantes toma fuerza y que se debe, básicamente, a dos posiciones encontradas (unos deseando permanecer como una organización de carácter más político y otros demostrando una predilección por la criminalidad y la violencia sobre cualquier cuestión política³⁴²); cualquier episodio de *bunkering* que involucre el secuestro de un buque llevado a cabo por una de las facciones del Movimiento, puede acoger dos intenciones diferentes. Por un lado, este tipo de procedimiento criminal presentaría un fondo político (propio de la parte escindida del grupo que aboga por una organización con este carácter) cuando el fin último es financiar la lucha armada para continuar la reivindicación. Por otra parte, en el lado opuesto, se encontraría el propósito personal propio de aquella parte de los grupos adscritos al MEND que se decantan más por actividades criminales para enriquecerse.

Es imposible encuadrar a cualquier grupo como puramente criminal o político, de la misma manera que señalar a la ambición o reclamación como el motivo principal que lleva a la lucha armada³⁴³. Existe una amplia variedad de milicias que practican uno u otro credo aunque no siempre se aprecia cual de ellos siguen debido a la apariencia transmitida. Algunos grupos esencialmente criminales tienen agendas políticas, sociales e incluso ambientales, mientras que algunas organizaciones ostensiblemente ideológicas participan en una criminalidad extensa³⁴⁴.

³³⁹ Lydelle JOUBERT, “The Extent of Maritime Terrorism and Piracy: A Comparative Analysis” *South African Journal of Military Studies*, 2013, **41**(1), 111 -137, p. 123, eISSN 2224-0020, ISSN 1022-8136. Artículo basado en su tesis de maestría defendida en 2011 en la Universidad de Pretoria. Disponible en DOI: <http://dx.doi.org/10.5787/41-1-1055> (último acceso 27 de mayo de 2014).

³⁴⁰ William ROSENAU, Peter CHALK, Renny MCPHERSON, Michelle PARKER, Austin LONG, *Corporations and Counterinsurgency*, Santa Monica (CA-US), RAND National Security Research Division, 2009, p. 12, Occasional Paper, ISBN 978-0-8330-4751-9. Disponible en: <http://www.rand.org> (último acceso 18 de noviembre de 2016).

³⁴¹ JOUBERT, *op. cit.*

³⁴² A tal respecto, ver Donna NINCIC, “African Security Challenges in the 21st Century: Maritime Security”, 2012. Artículo inédito, próxima publicación. Cit. por WHITMAN y SAUREZ, *op. cit.*, n. 3, p. 27. En este sentido según Hansen, refiriéndose al carácter político del MEND: “*este objetivo también se mezcla con objetivos financieros inmediatos, y algunas de sus suborganizaciones están mostrando signos de mayor inclinación hacia la actividad financiera en lugar de motivada políticamente*”. HANSEN, art. cit., en HERBERT-BURNS y otros, *op. cit.*, p. 81-82.

³⁴³ Si bien el argumento de algunas teorías económicas respecto a que la codicia prevalece en las insurgencias emancipadoras de regiones con abundantes recursos naturales no puede ser descartado, la fuerza motriz que las genera no parece estar, únicamente, detrás de la ambición. Ver COLLIER y otros, *op. cit.*, p. 64. Del original: “*While the prevalence of natural resource secessions suggests that greed cannot be entirely discounted, it does not appear to be the powerful force behind rebellion that economic theorists have assumed*”.

³⁴⁴ ROSENAU y otros, *op. cit.*, p. 11.

De esta manera, podría pensarse que la financiación del propio grupo terrorista se erige como un elemento esencial, que podría alejar a los insurgentes de una acusación de piratería y acercarlos a la clasificación de terroristas marítimos, porque cuando la motivación para cometer el delito deja de ser privada -y en este supuesto, puede entenderse que el fin último es para patrocinar una causa política y no para enriquecerse personalmente-, este abandona la tipificación de piratería. El mismo argumento es válido para aquellos ataques supuestamente de robo/piratería que no tienen conexión con la venta de combustible en el mercado negro y son realizados por insurgentes o terroristas para la causa altruista.

Otros defienden que puede cometerse piratería independientemente de si el ataque se ha realizado con un propósito alternativo, por ejemplo, para el financiamiento de actividades terroristas³⁴⁵. Comúnmente, este tipo de incidentes es considerado un acto de piratería o robo armado en la mar, figurando como tal en informes de la IMO y de la ICC-IMB, a pesar de que su fin último sea político³⁴⁶. Esta posición se encuentra en sintonía con la línea argumentativa que considera piratería (siempre y cuando se cumplan los demás requisitos de su definición) un ataque con “*propósito personal*” aunque el fin último consista en objetivos políticos. En este sentido, J.J. Urbina considera que en caso de dudas para dirimir la verdadera intención del ilícito, ante episodios en los que se entrelazan diversos intereses, ha de darse una importancia decisiva a la “*intencionalidad inmediata del acto de violencia y no al propósito último de la acción delictiva*”³⁴⁷.

El problema no es que los sindicatos del *bunkering* o el crimen organizado recurran a la piratería porque en este supuesto el propósito personal no varía. La dificultad reside precisamente en los episodios de piratería llevados a cabo por insurgentes o terroristas cuando, al tener en cuenta su fin último, pudieran dar pie a un debate conforme su realización se produjo

³⁴⁵ Se propone que el requisito de los fines privados debe ampliarse para abarcar los casos en que la piratería se utiliza como un vehículo para fines no privados, independientemente de cuáles puedan ser. Para ello el análisis jurídico ha de centrar el punto de vista en las motivaciones del delincuente o secuestrador y las consecuencias para la víctima, en el sentido de si aquellos han privado a un esta de su propiedad. Sugiriendo además que esta línea argumentativa pudiese aplicarse para perseguir la piratería tanto por los tribunales nacionales como internacionales. A tal respecto ver BENTO, art. cit., pp. 417-418. Pero cuando los infractores también pueden ser acusados en virtud de las leyes anti-terroristas se trata de un asunto diferente que debe tratarse como un delito diferente. *Ibid.*, p. 118.

³⁴⁶ Mukundan (Dir. del ICC-IMB) solo destacaba hasta 2005 como ataques evidentes de terrorismo marítimo, a nivel mundial, el episodio del *Limburg* y de mayor gravedad el atentado del ferry en Filipinas. Ver ICC-IMB, *Piracy Report 2004*, p. 27. En el informe referido a 2007, se destacaba que en Nigeria todos los ataques y secuestros se justifican bajo la protección del cambio político, pero bajo el punto de vista de las navieras no merecen otro calificativo que de actos criminales. Ver ICC-IMB, *Piracy Report 2007*, p. 24. Al año siguiente se concretaba que en el delta del Níger tales actos son dirigidos contra el sector petrolero presuntamente por el cambio político. Además se diferenciaban de los que procedían de la otra cara del continente, relacionados con un motivo económico, por su carácter, al menos, parcialmente político. Ver ICC-IMB, *Piracy Report 2008*, p. 24, 26.

³⁴⁷ URBINA, *op. cit.*, p. 33 (énfasis añadido).

con un fondo político, abandonando, si este fuese el caso, el concepto del delito mencionado. Por otra parte, en los casos donde el acto violento persigue grandes beneficios económicos como en el caso del *bunkering* (acentuado por la implicación de diversos sectores criminales o corruptos) puede plantear dudas respecto al propósito en sí, debido a las grandes sumas de dinero que genera la venta del combustible robado de los mercantes en el mercado negro y que podrían alejarse de la justificación política ya que el interés personal se muestra más evidente³⁴⁸.

En este sentido, también podrían incluirse los secuestros de tripulantes que son trasladados a tierra para solicitar un rescate, aunque la desconfianza sobre el fin perseguido no alcance la importancia del supuesto anterior debido a las cantidades menores cobradas que bien podrían entenderse como recaudación para la causa insurgente. Asimismo, la intención por la que se cometen los ataques puede variar con el tiempo³⁴⁹.

Por consiguiente, una buena manera de solucionar el problema es seguir la directriz anterior que será la empleada para todos los casos donde afloren propósitos variados. De este modo, a pesar de que no existen pruebas fehacientes que demuestren que los beneficios obtenidos terminen financiando a los diversos grupos insurgentes (supóngase cierto que realmente los beneficios se “invierten” en la organización que lucha por cuestiones políticas³⁵⁰) tampoco habría problema a la hora de calificar el delito si se tiene en cuenta la intención del ataque en sí, que a todas luces se muestra lucrativa.

³⁴⁸ En esta línea, siguiendo uno de los informes RAND: “*At the same time, MEND also engages in criminal and highly lucrative activities to a degree that makes it difficult to characterize the organization as a pristinely “political” movement*”. ROSENAU y otros, *op. cit.*, p. 12.

³⁴⁹ Un ejemplo de lo cual se produjo en Somalia con la creación de los denominados Guardacostas Voluntarios Nacionales (NVCG) o los “piratas pescadores” de Putlandia que atacaban a pesqueros de navieras extranjeras para denunciar la esquilma de sus caladeros, bien por la pesca ilegal o bien por el basurero de vertidos tóxicos en que se había convertido su ZEE –como se confirmó posteriormente cuando las pruebas afloraron tras el tsunami que afectó al sur-este asiático en diciembre de 2004 y que también removió las aguas de Somalia, apareciendo algunos contenedores en la costa. Ante la alarma de que se pudiese tratarse de residuos radiactivos, la ONU realizó una investigación para rechazar, finalmente, esta opción—. A tal respecto, véanse, Marcos RAMOS VERA, “La piratería y el fracaso del estado en Somalia”, *Fundación para el Análisis y los Estudios Sociales (FAES)*, julio-septiembre 2009, 175-188, pp. 185-186 (disponible en: <http://fundacionfaes.org> [último acceso 29 de octubre de 2010]). Fernando FERNÁNDEZ FADÓN Piratería en Somalia: “mares fallidos” y consideraciones de la historia marítima, *Real Instituto Elcano*, 2009, DT, n.º 10, pp. 2-7 (Disponible en: <http://www.realinstitutoelcano.org> [último acceso 2 de junio de 2011]), FAO, *Country Profile: Somalia, Fishery and Aquaculture Department*, 2008, p. 6. Disponible en: <http://www.fao.org> (último acceso 17 de diciembre de 2010). Como se ha podido contemplar el objetivo de los ataques cambió rápidamente, dejando de ser pesqueros y pasaron a ser, generalmente, mercantes que poco o nada tienen que ver con la reclamación inicial.

³⁵⁰ Por ejemplo, los casos de *bunkering* y secuestros de tripulantes trasladados a tierra para solicitar un rescate que se producen bajo delitos de piratería –o, al menos, cumplen todos los requisitos del delito menos el “*propósito personal*” (que se encontraría bajo sospecha)– y los beneficios se emplean para comprar armas que se utilizaran en el conflicto de la región. En esta línea, JOUBERT, *op. cit.*, p. 127. Del original: “*Illegal oil bunkering, payments for ‘security’ services by oil companies to militants, as well as ransom money are all used to fund more weapons in this conflict*” (énfasis añadido).

Dicho de otro modo, siguiendo el argumento anterior, los ataques contra buques que aporten un beneficio económico directo, aun siendo reivindicados por cualquier organización terrorista donde lógicamente podría pensarse que la intención *a priori* es política, se tratarían en primera instancia de propósitos personales por el mero hecho de “recolectar fondos”. De este modo se está priorizando directamente el fin lucrativo que significa robar el cargamento de un buque para su posterior venta en el mercado negro.

En esta línea ciertos ataques del MEND “*estarían incluidos más en el ámbito de la piratería que del terrorismo, al ser su fin inmediato la obtención de un beneficio más económico que político*”³⁵¹. Moller también subraya que a pesar de que algunos ataques han sido emprendidos por el MEND, probablemente aún permanecen como piratería (en contraposición a insurgencia marítima o terrorismo) porque el objetivo inmediato es recaudar fondos³⁵².

Además también cabría añadir que un asunto es que la piratería tenga cierta protección política e incluso permitida por una parte del sector público, proporcionando el caldo de cultivo necesario para que prospere, del mismo modo que otras formas del crimen organizado en la región³⁵³, y otra cuestión es que la intención del ataque pueda considerarse pública, en tanto se produce porque el estado la permite³⁵⁴.

En todo caso la intención de enriquecerse se muestra como el primer objeto del ataque, a pesar de que los políticos o funcionarios públicos involucrados pudiesen desear el éxito de las operaciones llevadas a cabo por la piratería organizada. En este sentido también podría argumentarse que la faceta política o pública estaría desvirtuada por intereses privados, es decir, la corrupción en cierta manera hace que el propósito que se persigue poco tenga que ver con lo público en el sentido de que ya no sirve al interés de la sociedad que representa.

Sin embargo, un argumento contrapuesto al anterior daría cabida dentro del terrorismo marítimo a todos aquellos actos de piratería desplegados por insurgentes o terroristas que sean un mecanismo para financiar a sus propios grupos, cayendo bajo los convenios sobre financiación del terrorismo y SUA conjuntamente. Por ejemplo, el secuestro de varios tripulantes en un acto de piratería/robo armado que, como suele acaecer en el Delta, son trasladados a un refugio en tierra, tras abandonar el buque atacado, para cobrar el rescate que

³⁵¹ DÍAZ-BEDIA ASTOR, art. cit., p. 475.

³⁵² MOLLER, *op. cit.*, p. 13.

³⁵³ WHITMAN y SAUREZ, *op. cit.*, pp. 28, 31.

³⁵⁴ Una parte de la doctrina aboga por una interpretación más amplia del requisito del “*propósito personal*” dirigida a incluir bajo el concepto pirático ataques con violencia contra buques motivados políticamente. Para ello se considera dentro de tal requisito cualquier acto por propia cuenta que no actúe bajo la autoridad estatal. De esta manera la intencionalidad quedaría postergada por lo privado frente a lo público. Urbina se muestra contrario a esta tendencia, ver Urbina, “La cooperación internacional en los actos de piratería”, pp. 333-334.

acabaría en las arcas de la organización o presionar al gobierno o a las empresas sobre alguna reivindicación de carácter político. Además, la propia toma de rehenes también bastaría para considerarlo como tal³⁵⁵.

Ahora bien, a pesar de considerar la acción inmediata como un delito de piratería siguiendo la premisa de Urbina, resulta conveniente que el calificativo correspondiente no trascienda al grupo insurgente o terrorista que la comete. En este sentido varios grupos insurgentes del Delta que han empleado el mar para sus operaciones, a veces, son clasificados como terroristas, aunque en realidad solo algunas de sus actividades marítimas constituyen actos de terrorismo marítimo³⁵⁶. Este mismo argumento puede ser válido para grupos insurgentes u organizaciones terroristas que recurren en alguna ocasión a la piratería y no por ello han de considerarse piratas. Ciertamente los calificativos respectivos podrían resultar rigurosos.

Respecto a otras localizaciones que, dentro del patrón de los “*puntos calientes*” de la piratería³⁵⁷, también acogen diversos grupos insurgentes que han librado partes de su lucha armada en la mar, se ha reconocido que en ocasiones las características de los actos podrían encontrarse bajo el criterio del terrorismo marítimo (o al menos adscrito a un archipiélago como en el caso del sureste asiático)³⁵⁸.

Para otros analistas hay semejanzas y vínculos entre la piratería y el terrorismo marítimo, si bien se incide en la rareza e insignificancia de este último³⁵⁹. Además, la mayoría de los casos registrados como terrorismo marítimo son en realidad otro tipo de casos, como pueden ser “*guerras insurgentes con componentes marítimos*” que, por lo general, se dirigen contra objetivos militares (según la mayoría de las definiciones de terrorismo) en lugar de civiles³⁶⁰.

³⁵⁵ A tenor del *Convenio de Toma de Rehenes*.

³⁵⁶ Ver MOLLER, *op. cit.*, p. 27. En este sentido los grupos insurgentes recurren al terrorismo como una táctica y algunos la emplean más que otros. Varios de ellos persiguen objetivos que se presentan más fáciles en la mar. Sin embargo, aquellos que han conseguido más éxito en sus acciones marítimas son los que, generalmente, no han tenido otra opción. Por ejemplo, los grupos terroristas de Sri Lanka que han salido al mar por necesidad, empleándolo para llevar a cabo campañas exitosas, desembarcar fuerzas en flancos expuestos y transportar suministros (protegiendo también las rutas para este fin), además han actuado como piratas robando dinero y tomando rehenes y, ocasionalmente, han atacado objetivos marítimos. MURPHY, *Small boats*, ..., p. 358.

³⁵⁷ “*There is general agreement in the literature about the geographical concentration of piracy, i.e. so-called pirate hotspots*” (énfasis añadido). MOLLER, *op. cit.*, p. 27.

³⁵⁸ *Ibid.*, pp. 27-28.

255. Dana R. DILLON, “Southeast Asia and the Brotherhood of Terrorism”, Washington (DC), Heritage Foundation, 2004, Heritage Lecture, n.º 860, Disponible en: <http://s3.amazonaws.com> (último acceso 15 de octubre de 2014).

³⁵⁹ Véanse MOLLER, *op. cit.*, p. 30, HERBERT-BURNS, *op. cit.*, p. 138.

³⁶⁰ MOLLER, *op. cit.*, p. 30.

6.4.4.1 Ataques con un claro propósito político

Por otro lado, se encuentran los sabotajes a la industria petrolífera con el objetivo orientado hacia a la rama productora (FPSO, plataformas petrolíferas, instalaciones de refinado, etc.) persiguiendo ocasionar a esta industria un **daño meramente económico**³⁶¹ sin obtener lucro alguno, por consiguiente, más fácilmente distinguibles por su carácter político y, de esta manera, también, más cómodamente calificables de terrorismo marítimo³⁶². Un ejemplo de ello lo representa el tipo de ataque a la **FPSO Bonga**³⁶³. Dentro de esta categoría se encuentran los secuestros de tripulantes de las embarcaciones o instalaciones mencionadas con fines

³⁶¹ Valgan de ejemplo, los ataques del periodo 2006-2009 que lograron cortar las exportaciones del crudo nigeriano entre un cuarto y un tercio de su capacidad. En esta línea HANSEN, art. cit., en HERBERT-BURNS y otros (ed.), *op. cit.*, p. 82. Curiosamente las cifras hasta 2006, respecto a las pérdidas en la producción petrolífera derivadas de los ataques de la milicia y el *bunkering*, eran muy similares. Ver MURPHY, *Small Boats, Weak States, Dirty Money*, pp. 116-117. Del original: “*Different sources suggest that the country’s crude oil production has been cut by 25 or 30 per cent*”.

³⁶² Mencionando diferentes tipos de riesgo y amenazas a la seguridad de ciertos buques e infraestructuras –entre otros, robo armado en la mar, piratería, ataques de la insurgencia o guerrilla como una extensión de las campañas terrestres, etc.–, Herbert-Burns destaca al terrorismo marítimo como el más exótico y peligroso a tenor de las mayores consecuencias que puede generar, como los ataques contra buques tanque, si bien es cierto señala su poca asiduidad, afortunadamente. No obstante, en 2009, ya señalaba que posiblemente los ataques de las guerrillas y criminales del GoG contra buques tanque, FPSOs y terminales constituían la más grande preocupación del momento. También relacionaba las fluctuaciones en la intensidad de estos ataques con la situación política en Nigeria, la capacidad e intenciones de grupos como el MEND y la eficacia de las fuerzas de seguridad marítima disponibles para disuadir e impedir. Ver HERBERT-BURNS, “Tankers, Specialized Production Vessels, and Offshore Terminals”, en HERBERT-BURNS y otros (ed.), *op. cit.*, p. 138.

³⁶³ Uno de los más espectaculares fue desplegado por las guerrillas del MEND el 19 de junio de 2008 contra la **FPSO Bonga** de la compañía anglo-neerlandesa Royal Dutch Shell (una de las IOCs con mayor presencia en el GoG), situada en el *Bonga field* (uno de los mayores de Nigeria, donde además participan ExxonMobil, Agip y Elf) entre las 62 y 75 millas de la costa de Nigeria llevado a cabo de madrugada, con la participación coordinada de varias embarcaciones. El sabotaje obligó a suspender temporalmente la producción de la instalación, entre 200.000 y 220.000 barriles de petróleo por día (aproximadamente el 10% de la producción de la compañía en Nigeria), y alejar de toda duda la capacidad marítima del Movimiento para atacar a semejantes distancias del litoral. Incluso la petrolera amenazó con abandonar el país si ataques de este tipo continuaban produciéndose. El ataque propició un cambio en el régimen de seguridad *offshore*. Véanse, entre otros, DÍAZ-BEDIA ASTOR, art. cit., pp. 471-472, PHAM, art. cit., pp. 29-30, MURPHY, “Petro-piracy”, art. cit., p. 76, MURPHY, *Small Boats...*, *op. cit.*, p. 120, Rupert HERBERT-BURNS, “Tankers, Specialized Production Vessels, and Offshore Terminals: Vulnerability and Security in the International Oil Sector”, en Rupert HERBERT-BURNS, Sam BATEMAN y Peter LEHR (eds.), *Lloyd’s MIU Handbook of Maritime Security*, CRC Press, 2009, 133-158, p. 134, ISBN 978-1-4200-5480-4 (disponible en: <https://wss.apan.org> [último acceso 1 de octubre 2016]), Carl MORTISHED, “Shell deepwater platform attacked as Nigerian separatists step up protests”, *The Times* [en línea], June 20, 2008 (disponible en: <http://royaldutchshellplc.com> [último acceso 23 de marzo de 2014]), Pedro MIRAS SALAMANCA, “Contexto energético del golfo de Guinea”, en *La piratería emergente en el Golfo de Guinea Estrategia de la UE para el Golfo de Guinea*, Ministerio de Defensa (ES), 2014, 69-156, pp. 129-130, Monografías, 143, ISBN 978-84-9091-018-4. Disponible en: <http://www.defensa.gob.es> (último acceso 4 de abril de 2016). Precisamente la petrolera evacuaría en mayo de 2016 al personal de este campo petrolífero. Ver “Shell cierra terminal petrolera en Nigeria debido a ataques”, *Hoy los Angeles* [en línea]. Disponible en: <http://www.hoylosangeles.com> (último acceso 19 de septiembre de 2016).

Otro caso que ejemplifica el carácter político de los ataques del MEND se encuentra en la captura de la gabarra **Willbross barge 318**, una plataforma para abastecimiento de crudo que se encontraba en el *manifol* de crudo y gas de un oleoducto en el río Chanomi. El grupo lo calificó de represaría como consecuencia del asalto de la JTF sobre las aldeas Ijaw a través del ejército nigeriano que, a su vez, se justificó como un ataque contra las gabarras ilegales. Ver MURPHY, “Petro-piracy”, p. 76.

chantajistas³⁶⁴ que precisamente se diferenciarían de aquellos en los que se pretende pedir un rescate³⁶⁵ debido a su mayor proximidad con el propósito personal a tenor de lo comentado anteriormente.

Este sabotaje con un claro propósito político no apareció en los informes periódicos, ni de la OMI ni de la ICC-IMB. No deberían hacerlo porque, ciertamente, no se encuentran bajo el marco normativo de la piratería en cuanto al elemento subjetivo. Sin embargo, los robos armados tampoco forman parte de tal normativa y sí aparecen. Puede ser esta una muestra de la mayor importancia que se da a unos requisitos frente a otros. En otras organizaciones resultaría más comprensible que apareciesen debido a los intereses estadísticos que persiguen (ICC-IMB).

Algunos autores, también señalan directamente a las guerrillas del MEND e incluso les atribuyen ciertos ataques con un marcado carácter político³⁶⁶. En esta categoría se encuentran principalmente los primeros ataques del Movimiento, desde su fundación en 2005 cuando declara ataques contra el sector petrolífero³⁶⁷ que tanto perjuicio han ocasionado a las IOCs que operan sobre todo en el Delta, antes de que una parte de los grupos que lo componen deriven hacia posiciones más criminales, si bien es cierto que los ataques se vienen sucediendo con otros que mantienen la reivindicación.

El Movimiento lucha por la tierra y los derechos del pueblo del Delta que, según su perspectiva, ha sido víctima de robo durante 50 años, declaró seguir abierto a la posibilidad de diálogo; no obstante, el 29 de enero de 2010 notificó la finalización del alto el fuego y amenazó a las compañías petrolíferas con ataques indiscriminados contra sus instalaciones y personal. Esta ofensiva abarca desde los ataques que se produjeron durante el mes de noviembre de 2010, cuando reivindicó dos ataques contra plataformas *offshore* en los que, además de detonar explosivos colocados en ellas, secuestró a siete ciudadanos nigerianos y otros tantos extranjeros³⁶⁸. Hasta los últimos ataques de 2016 reivindicados por nuevos grupos –por

³⁶⁴ Ver PEPINO, *op. cit.*, p. 155.

³⁶⁵ Valgan de ejemplo los dos ataques a la *FPSO Mystras* (2006 y 2007) con secuestros de tripulantes. Respecto al ataque de 2007 y su autoría (guerrillas del MEND) ver HERBERT-BURNS, “Tankers, Specialized Production Vessels, and Offshore Terminals”, pp. 135,138,149.

³⁶⁶ Algunos de los ataques terroristas del MEND en el ámbito marítimo también pueden verse en DÍAZ-BEDIA ASTOR, art. cit., pp. 471-475.

³⁶⁷ Aunque Joubert, un lustro antes, ya atribuye al MEND un nuevo pico de ataques a buques, principalmente, afectando a trabajadores de la industria petrolífera. Ver JOUBERT, *op. cit.*, p. 116. Del original: “Attacks on ships rose dramatically again since 1999, due to attacks by the MEND on predominately workers in the oil industry”.

³⁶⁸ DÍAZ-BEDIA ASTOR, art. cit., p. 473.

ejemplo, el ataque con explosivos a una plataforma que funcionaba para recibir el petróleo y el gas destinados a la terminal Escravos³⁶⁹—, aunque con un vínculo con el MEND³⁷⁰.



Figura 6.3 Explosión de una plataforma petrolera como consecuencia de un ataque de terrorismo marítimo.
Fuente: Naija Quest

Los comunicados del tipo: “*en vista de que se han negado a escucharnos, vamos a llevar a la economía del país a cero*”, vislumbran una intención claramente reivindicativa³⁷¹.

Pero más de década y media antes, buques de tonelaje variado relacionados con la industria petrolífera (incluyendo buques tanque, de apoyo, gabarras y plataformas) habían sido atacados y parte de su cargamento robado y/o su tripulación secuestrada. Por ejemplo, en el año 2000 milicias Ijaw asaltaron en los manglares del Delta dos plataformas petrolíferas de la multinacional Shell tomando como rehenes a 165 trabajadores a cambio de conversaciones

³⁶⁹ El nuevo grupo “Vengadores del Delta del Níger” reivindicó el ataque. Ver “Grupo armado explota plataforma petrolera de Chevron en Nigeria”, *TeleSur* [en línea], 6 mayo 2016. Disponible en: <http://www.telesurtv.net> (último acceso 29 de mayo de 2016).

³⁷⁰ Los ataques contra instalaciones de las IOCs aumentaron desde enero, coincidiendo con la detención de Tom Polo, uno de los líderes más conocidos del MEND, acusado de corrupción. *Ibidem*. Otra razón más para considerar que los ataques se producen con tintes reivindicativos. Curiosamente Alhaji Asari-Dokubo, líder del NDPVF, fue acusado de traición en su momento. Ver WATTS, p. 16.

³⁷¹ *Ibidem*. En otro comunicado, casi una década antes, el MEND amenaza: “*Dejad de inmediato el territorio del Delta*” (7 de mayo de 2007). Se dirige a todos los empleados de las petroleras multinacionales del petróleo. “*El tiempo que le habíamos dado al Gobierno federal para dialogar con la nación Ijaw ha expirado. (...) No tenemos otra alternativa que tomar nuestro destino en nuestras manos y liberarnos con cualquier medio necesario*”. El comunicado fue publicado por el periódico nigeriano *Vanguard*. Ver Daniele PEPINO, *Delta in rivolta: Piratería y guerrilla contra las multinacionales del petróleo*, Bardo, 2012, pp. 155-156. Disponible en: <https://bardoediciones.noblogs.org/> (último acceso 19 de septiembre de 2014). Título original: *Delta in rivolta. Piratería e guerriglia contro le multinazionali del petrolio in Nigeria. Suggestimenti da una “insurrezione asimmetrica”*. Centro di documentazione Porfio, mayo de 2009.

antes de liberarlos. Por su parte el MEND está incuestionablemente involucrado en el secuestro de mano de obra y de ataques con bombas contra instalaciones del sector petrolero³⁷².

En Nigeria se sospecha de este Movimiento como un actor clave en el escenario pirático de la región, implicándole en numerosos ataques contra petroleros y plataformas que, debido a al descontento con el actual régimen petrolero, se han convertido en un objetivo importante y lucrativo de los ataques. En este sentido también entra en escena la larga disputa fronteriza entre Nigeria y Camerún que ha originado igualmente una serie de ataques marítimos por parte de milicias que operan frente a las costas de Camerún³⁷³. Concretamente aquellos ataques perpetrados próximos a la península de Bakasi (que también es una zona de producción petrolera) podrían estar relacionados además con las protestas que persiguen la independencia de Camerún.

Volviendo a la etapa del proceso de elaboración de la definición de piratería, uno de los matices clave que ayudan a descartar este delito en ciertos casos, al menos en la región del Delta, puede encontrarse en si el perpetrador posee el reconocimiento de un grupo insurgente como beligerante³⁷⁴.

Del mismo modo también se excluyen aquellos actos de violencia que, pudiendo tratarse de piratería, fuesen cometidos con la intención de desestabilizar un gobierno, o causar disturbios y terror con el fin de chantajearlo, o por cuestiones religiosas o étnicas (procedimientos típicos del terrorismo moderno). Igualmente aplicable a los movimientos de liberación o insurgentes que secuestren un buque por razones políticas³⁷⁵.

En este sentido si se genera un beneficio económico mediante un acto de piratería aunque sea destinado para patrocinar una guerra insurgente no reconocida como beligerante o financiar una organización terrorista podría alegarse que el ataque se mantiene bajo los cánones de la piratería ya que la intención inmediata es el lucro.

³⁷² MURPHY, *Small Boats, Weak State, Dirty Money*, p. 119.

³⁷³ WHITMAN, *op. cit.*, p. 97.

³⁷⁴ En este sentido “los actos que pudiendo constituir delitos de piratería se realicen por motivos meramente políticos, **como es el caso de los insurgentes no reconocidos como beligerantes**, o por grupos terroristas no son actos de piratería” (énfasis añadido). SOBRINO HEREDIA, *op. cit.*, p. 104.

³⁷⁵ Rüdiger WOLFRUM, “Fighting Terrorism at Sea: Options and Limitations under International Law”, *Twenty-Eighth Doherty lecture delivered*, 13 April 2006, Washington D.C., 1-28, p. 4. Evento organizado por el Center for Oceans Law and Policy, University of Virginia School of Law, Charlottesville (VA-US).

**CAPÍTULO VII: PREVENCIÓN, PROTECCIÓN Y
COMBATE DE LA PIRATERÍA**

7.1 INTRODUCCIÓN

Una adecuada protección contra la amenaza que pone en riesgo el transporte marítimo u otros trabajos desempeñados en este ámbito requiere un enfoque multifacético e integrado. Mediante esta estrategia deben combinarse medidas a corto y medio plazo -alguna de estas medidas con cierto éxito en otras regiones (estrecho de Malaca, “Cuerno de África” [HoA])¹ pueden adaptarse y aplicarse al GoG-, para ir atajando los problemas lo más inmediatamente posible, con otras a largo plazo que consoliden la lucha y eviten brotes futuros².

Una respuesta tan amplia ha de basarse en la combinación de tres elementos fundamentales: mejorar las herramientas jurídicas, industriales y militares de cara a enfrentar la piratería en el GoG y proyectar las lecciones que se pueden extraer para el futuro; vincular las medidas relacionadas con la piratería a las iniciativas existentes en el espacio político, diplomático, de desarrollo y humanitario y comprometer a los países ribereños con miras a encontrar una solución regional a largo plazo³.

7.2 ÁMBITO JURÍDICO

La acción del derecho contra ladrones, piratas y terroristas marítimos se plantea como una solución esencial dentro del combate a estos criminales, aunque no exenta de dificultades pues la posibilidad de resolver el problema en este ámbito en el GoG se ha topado con los mismos obstáculos legales que antes se presentaron antes en otras regiones, dejando al descubierto la vulnerabilidad del marco jurídico internacional y planteando cuestiones acerca del concepto del delito y la eficacia de los mecanismos existentes para detener y perseguir a sus autores⁴. De esta manera se necesita una tipificación internacional adecuada y unas leyes nacionales acordes, o al menos, que no entren en contradicción con esta para facilitar la represión del delito.

Resulta comúnmente admitido que el UNCLOS autoriza el empleo de la fuerza para luchar contra la piratería, sin embargo, existen opiniones jurídicas discrepantes respecto a las circunstancias en que puede emplearse. El supuesto de defensa propia no genera controversia, pero otras circunstancias en las que pueda emplearse un escenario determinado sí⁵.

¹ En terminología anglosajona es común referirse a esta localización por este acrónimo procedente de *Horn of Africa*.

² En esta línea, ver NATO, *The Growing Threat of Piracy to Regional and Global Security*, párr. 88, 89.

³ *Ibid.*, párr. 85.

⁴ *Ibid.*, párr. 4.

⁵ La piratería somalí fue el contexto donde surgieron voces discordantes sobre tal asunto. En este escenario los piratas son civiles en una situación que no se considera un conflicto armado y donde se entiende que los navíos de guerra realizan acciones disuasorias. Sin embargo, también se ha argumentado que el uso de la fuerza contra

Ante la vigente amenaza terrorista, el desafío trascendental en la lucha contra la piratería y el terrorismo marítimo se basa en conseguir una adecuada avenencia entre un transporte marítimo fluido y la protección tanto de vidas como de bienes para que no se perjudique la libertad de navegación⁶.

La apreciación del Grupo revisionista de Harvard⁷, respecto a los obstáculos que debían sortear para acometer la represión de la piratería, ha sido destacada por resultar extraordinariamente actual. También los problemas que pretendían resolver podrían entenderse diferentes, quizás, en un solo aspecto, aunque esencial, de los problemas a los que se enfrentan hoy⁸.

La piratería no debería combatirse únicamente en alta mar sino donde es más peligrosa, cuando adopta la forma de bandidaje y se asocia en ciertos casos con el terrorismo, en las aguas interiores, en los estrechos, en las aguas del archipiélago y en el resto del MT. Pero, realmente, lo importante es combatir la violencia marítima como una amenaza única y mediante una perspectiva que aúne la protección nacional e internacional⁹.

Pero, principalmente, la falta de una tipificación amplia y acorde a los nuevos tiempos de inseguridad en la mar dificulta la represión de la piratería y de otros delitos marítimos que podrían perseguirse conjuntamente si figurasen en una misma definición¹⁰. Resulta extremadamente complicado luchar contra las amenazas al transporte marítimo en alta mar si

los piratas puede ser aceptable en otras circunstancias, siempre que sea inevitable, razonable y necesario, y que se respeten los derechos humanos de la persona. A tal respecto véanse, entre otros, Tullio TREVES, “Piracy, Law of the Sea and Use of Force: Developments off the Coast of Somalia”, *European Journal of International Law*, 2009, 20(2), 399-414 (disponible en: DOI: <https://doi.org/10.1093/ejil/chp027> [último acceso 19 de diciembre de 2009])a , José Manuel SOBRINO HEREDIA, “El uso de la fuerza en la prevención y persecución de la piratería marítima frente a las costas de Somalia”, *Anuario da Facultade de Dereito da Universidade da Coruña* (AFDUC), 2011, 15, 235-260, ISSN: 1138-039X. Disponible [en PDF] en: <http://ruc.udc.es> (último acceso 30 de marzo de 2016). Este último trabajo se enmarca dentro del proyecto de investigación titulado *La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar frente a los cambios acaecidos en la sociedad internacional: propuestas de desarrollo y de revisión* (DER2010-21732/JURI), financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación.

⁶ Ver UNCLOS, cit., art. 87, respecto a la “*Libertad de la alta mar*”. Un principio que “*aunque existente todavía, nunca ha sido tan radicalmente acotado*”. ENRÍQUEZ ROSAS, *op. cit.*, p. 155.

⁷ Para el Grupo revisionista la práctica de los estados modernos evidenciaba una alarmante falta de autoridad y jurisprudencia internacional. A medida que desaparece la piratería a gran escala, sobre alta mar resulta esporádica (excepto en áreas limítrofes con los estados sin fuerzas navales que puedan combatirla). *Harvard Draft*, pp. 764-765. Cit. por MURPHY, “Piracy and UNCLOS”, p. 157.

⁸ Ver MURPHY, “Piracy and UNCLOS”, p. 157. Tal diferencia radica en la vuelta de la piratería a gran escala. La piratería ha reaparecido en algunas regiones del globo como lo que algunos analistas llaman de una nueva forma del delito. Los piratas en vez de navegar por los mares operan en aguas costeras relativamente próximas a la costa. Esto puede observarse entre otras localizaciones en las aguas próximas a Nigeria. *Ibidem*. Si bien es cierto que en los últimos años han demostrado capacidad suficiente para atacar a grandes distancias de la costa.

⁹ Ver José Manuel SOBRINO HEREDIA, “La piratería marítima: un crimen internacional y un galimatías nacional” en *Revista Electrónica de Estudios Internacionales*, 2009, 17, p. 2. Disponible en: www.reei.org (último acceso 20 de diciembre de 2010).

¹⁰ En este sentido ver MARTÍNEZ ALCAÑIZ, *op. cit.*, p. 234.

al mismo tiempo en las aguas bajo soberanía estatal no se castigan¹¹. Durante un periodo España constituyó un ejemplo de país en cuyo CP no figuraba la piratería, de ahí que su reciente integración fue una solución necesaria.

7.2.1 A NIVEL NACIONAL Y REGIONAL

Las UN mediante resolución de la Asamblea General anima a los países a reforzar la aplicación efectiva del UNCLOS respecto a la lucha contra la piratería, exhortándolos a adoptar medidas adecuadas con arreglo al derecho interno pero de conformidad con el internacional, para facilitar la detención y enjuiciamiento de presuntos piratas, o de aquellos que hayan financiado o facilitado sus actos, sin dejar de prestar atención a otros mecanismos pertinentes afines a la Convención. También alienta a la cooperación para perfeccionar las legislaciones nacionales en esta pauta¹².

Dado que la normativa internacional no contiene ninguna disposición sobre el robo a mano armada en el mar y la jurisdicción universal no se aplica a esos actos, el Estado ribereño tiene la jurisdicción sobre los ataques de ese tipo cometidos en su mar territorial¹³. Por otra parte, el UNCLOS no define la piratería como un delito, ni obliga a tipificarlo en las legislaciones nacionales o establecer la competencia de los tribunales para su enjuiciamiento en potestad de la jurisdicción universal. Cabe interpretar que debe ser el Derecho interno responsable de tipificar y sancionar la piratería en sintonía con el deber de cooperación para su represión propugnada por el art. 100 de esta Convención¹⁴.

Además el principio de legalidad penal ofrece la posibilidad de obligar internacionalmente a tipificar el delito de piratería en el CP de cada país¹⁵.

¹¹ Julio Jorge URBINA, “Estados fallidos y proliferación de actos contra la seguridad de la navegación marítima en las aguas somalíes: papel del Estado ribereño e importancia de la cooperación internacional”, *Revista Española de Relaciones Internacionales*, 2010, n.º 2, 88-118, p. 101, ISSN 1989-6565. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4844049.pdf> (último acceso 3 de mayo de 2011).

¹² UN, A/Res/67/78, *Oceans and the law of the sea*, tema 75 a) del programa, aprobada por la Asamblea General el 11 de diciembre de 2012 [pub. 18 de abril de 2013], párr. 93. Disponible en: http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/67/78 (último acceso 16 de octubre de 2013).

¹³ UN, S/2010/394, *Report of the Secretary-General on possible options to further the aim of prosecuting and imprisoning persons responsible for acts of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia, including, in particular, options for creating special domestic chambers possibly with international components, a regional tribunal or an international tribunal and corresponding imprisonment arrangements, taking into account the work of the Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia, the existing practice in establishing international and mixed tribunals, and the time and resources necessary to achieve and sustain substantive results*, 26 July 2010, p. 12. Disponible [en PDF] en: http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/2010/394 (último acceso 23 de junio de 2011).

¹⁴ “*Todos los Estados cooperarán en toda la medida de lo posible en la represión de la piratería en la alta mar o en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún Estado*”. UNCLOS, cit., art. 100. En este sentido, URBINA, “El régimen jurídico internacional de la piratería”, pp. 51-52.

¹⁵ A tal respecto ver LÓPEZ LORCA, n. 308, p. 146.

Por su parte, el *informe de la misión de evaluación de las Naciones Unidas acerca de la cuestión de la piratería en el Golfo de Guinea* reflejaba la necesidad de reforma del marco jurídico beninés para poder enfrentar con eficacia la amenaza de la piratería, destacando que la definición de piratería se había quedado obsoleta y no era coherente con la del UNCLOS¹⁶.

Además, la lucha contra los ilícitos mencionados se ve con frecuencia obstaculizada por la falta de una legislación eficaz que permita investigar los casos denunciados, incluso cuando se detiene a los presuntos culpables algunos Gobiernos, que carecen de marco legislativo y de directrices adecuadas para llevar a cabo la investigación necesaria para condenarlos y sancionarlos, optan por dejarlos en libertad como ocurría con los piratas somalíes¹⁷.

En el contexto del fenómeno en las aguas de África occidental y central, se observó que también se capturaban y procesaban muy pocos piratas. Es importante contar con oficiales nacionales capacitados en técnicas de investigación y con conocimiento del marco jurídico nacional. Muchos Estados no cuentan con marcos jurídicos adecuados para combatir la piratería y los robos a mano armada contra buques y la reunión señaló que era necesario abordar con urgencia esta cuestión, mediante el establecimiento de marcos jurídicos que establecieran la jurisdicción penal nacional y los acuerdos de cooperación regional¹⁸.

Por tanto, entre las soluciones para responder al problema se halla la coordinación de los Estados ribereños para disponer de una legislación nacional que permita una reacción conjunta y articulada internacionalmente a un problema que es supranacional¹⁹.

7.2.1.1 El Código Penal español

El primer antecedente legislativo como definición del delito de piratería se contempla en el art. 245 del Código Penal (CP) de 1928²⁰. También se castigaba en los artículos 138 y 139 del CP de 1944 (revisado en 1963 y 1973) y en la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina

¹⁶ UNSC, S/2012/45, *op. cit.*, párr. 14. La elaboración de este informe fue resultado de la propuesta del SC en la S/Res/2018 (2011), *cit.*, párr. 7. Tampoco se puede afirmar que la definición del UNCLOS se encuentre a la altura de los nuevos acontecimientos piráticos pues, como ya se ha mencionado, una parte de la doctrina también la ha considerado obsoleta.

¹⁷ UNSC, S/Res/1918 (2010), aprobada el 27 de abril de 2010. Disponible en: <http://www.securitycouncilreport.org/.../Somalia%20S%20RES%201918.pdf> (último acceso 28 de junio de 2011)

¹⁸ Ver IMO, *Report of IMO / MOWCA Meeting to Progress the Implementation of an Integrated Coast Guard Function Network for West and Central African Countries*, Accra, Ghana 13 to 17 December, 2010, an. 3, p. 7. Disponible en: <http://www.imo.org/.../Accra%20report%20-%20final%20English%20rev%202014.pdf> (último acceso 24 de septiembre de 2014).

¹⁹ Alfredo SALAZAR LÓPEZ, "Piratería: problemas globales, soluciones globales", *XXIII Congreso Anual de la Asociación Mexicana de Estudios Internacionales (AMEI)*, Boca del Río (VZ-MX), 8-10 de octubre, 2009. Disponible en: <http://www.iberori.org/archivo/AMEI-2009.pdf> (último acceso 27 de enero de 2011).

²⁰ MARTÍNEZ ALCAÑIZ, *op. cit.*, p. 232.

Mercante (LPDMM) de 1955 en los artículos 9 y 10²¹ de (que junto con el Código de Justicia Militar de 1945 será sometida a la jurisdicción militar hasta 1980)²². El CP de 1973²³ no establece una definición del delito de piratería, lo que significaba tener que acudir a la LPDMM para conocer el tipo penal de piratería y evitar así que el principio de seguridad jurídica fuese vulnerado²⁴. Cuando esta última ley fue derogada por la Ley de Puertos y Marina Mercante (LPEMM) de 24 de noviembre de 1992, el legislador penal ordinario, sin darse cuenta de la atipicidad de algunos delitos náuticos, siquiera se inmutó²⁵.

Poco después el delito de piratería desaparecía del CP español en 1995²⁶. A pesar de que se había registrado un aumento del fenómeno al comienzo de la década anterior, los legisladores

²¹ Ubicados en el Título Primero, Capítulo II, que trataba de los delitos contra el derecho de gentes y las leyes y usos internacionales. El art. 9 de la LPDMM disponía que: “*Constituyen piratería los actos de depredación y violencia contra las personas realizados en el mar o desde él por individuos de la dotación de un buque que se han colocado fuera de la jurisdicción de todo Estado perteneciente a la comunidad internacional y lo emplean indistintamente contra súbditos de uno u otro país, sin tener comisión alguna legítima de guerra*”. A su vez, el art. 10 de la LPDMM establecía otros actos que eran constitutivos de piratería, como: “*facilitar los individuos de la dotación de un buque y personas embarcadas en él a los de otro, el apoderamiento con violencia del primero o el despojo, daño o lesión de las personas que hallaren a bordo y los que desde el mar o desde tierra ocasionen, con señales falsas o por otros medios dolosos, el naufragio, varada o encallamiento de un buque con el propósito de atacar contra las personas o cosas que se hallaren a bordo*”.

²² José Luis RODRÍGUEZ-VILLASANTE Y PRIETO, “Problemas jurídico-penales e internacionales del crimen de piratería. Una laguna imperdonable de nuestro Código Penal y, ¿por qué no decirlo?, un crimen de la competencia de la Corte Penal Internacional”, *Revista Española de Derecho Militar*, enero-junio de 2009, **93**, 187-222, pp. 202,203, ISSN 0034-9399, Ministerio de Defensa (Secretaría General Técnica), Escuela Militar de Estudios Jurídicos, *in memoriam* Agustín Corrales Elizondo. Disponible en: http://www.portalcultura.mde.es/Galerias/publicaciones/fichero/REDEM_93.pdf (último acceso 23 de mayo de 2011). Ciertamente fueron justificadas las críticas doctrinales sobre su regulación, indefinición, duplicidad en la tipificación (CP y LPDMM) y atribución competencial a la jurisdicción militar, pero al menos el crimen estaba tipificado en el ordenamiento penal español.

²³ En los arts. 138-141. El art. 138 del CP de 1973 estaba encuadrado en el Título Primero (Delitos contra la seguridad exterior del Estado), Capítulo IV (Delitos de Piratería). El art. 139 regulaba las formas agravantes de cometer la piratería. Ver MARTÍNEZ ALCAÑIZ, *op. cit.*, p. 232.

²⁴ MARTÍNEZ ALCAÑIZ, *op. cit.*, p. 232.

²⁵ José Luis RODRÍGUEZ-VILLASANTE Y PRIETO, “La represión del crimen internacional de piratería; una laguna imperdonable de nuestro Código Penal y, ¿por qué no?, un crimen de la competencia de la Corte Penal Internacional”, *Análisis del Real Instituto Elcano (ARI)*, 2009, **73**, p. 4. Disponible en: https://www.files.ethz.ch/isn/145902/ARI73-2009_Rodriguez-Villasante_pirateria_Codigo_Penal_Corte_Penal_Internacional.pdf (último acceso 14 de enero de 2011).

²⁶ El delito no se tipifica con la reforma de la *Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal*, cuando ya se encontraba en el CP desde 1822. Ver un completo estudio acerca de los antecedentes de la piratería en el ordenamiento jurídico español en Alicia RODRÍGUEZ NÚÑEZ, “El delito de piratería”, *Anuario de Derecho Penal y Ciencias Penales*, 1997, vol. L. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/46504.pdf> (último acceso 22 de marzo de 2016). Véanse también, entre otros, Abraham MARTÍNEZ ALCAÑIZ, “Cuestiones jurídicas sobre piratería en la mar”, *Revista General de Marina*, 2009, **256**, 229-250, pp. 231-233, ISSN 0034-9569. Disponible [en PDF] en: <http://publicaciones.defensa.gob.es> (último acceso 1 de noviembre de 2013). De esta manera, el nuevo CP no incluía el delito de piratería bajo su Título XXIV “*Delitos contra la Comunidad Internacional*”, sobre este asunto algún autor aseveraba: “*son todos los que están, pero no están todos los que son*” (aludiendo concretamente a la omisión del delito mencionado). RODRÍGUEZ-VILLASANTE Y PRIETO, “Aspectos jurídico-penales del crimen internacional de piratería”, en CASTILLEJO MANZANARES (coord.), *op. cit.*, p. 125.

lo consideraron obsoleto. La decisión no tardó en mostrarse una gran equivocación²⁷, hasta el punto de tener que rectificar²⁸ mediante Ley Orgánica (LO), en 2010²⁹, en la cual se procede a la creación de un nuevo delito de piratería³⁰ motivado por la “necesidad de dar respuesta a la problemática de los eventuales actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y aérea, y se conforma recogiendo los postulados del UNCLOS y SUA”³¹. Además se ha considerado conveniente tipificar penalmente actitudes que impidan perseguir dichos ilícitos por parte de las autoridades españolas³².

²⁷ El vacío legal que se generaba fue ampliamente criticado por la doctrina. Según la *Convención de Ginebra* los navíos de la Armada pueden detener piratas para juzgarlos en España, pero cuando se sienten ante los Tribunales no podrán ser acusados de piratería, “lo que parece una situación absurda”. RODRÍGUEZ NÚÑEZ, *op. cit.*, pp. 258-259. “La omisión resulta imperdonable”, José Luis RODRÍGUEZ-VILLASANTE Y PRIETO, “La represión del crimen internacional de piratería”, *cit.*, p. 4. Concretamente el autor se refiere a que la Ley Orgánica del Poder Judicial (LOPJ), de 1 de julio de 1985, mantenía en su art. 23.4 la competencia de la jurisdicción española “para conocer de los hechos cometidos por españoles o extranjeros fuera del territorio nacional susceptibles de tipificarse, según la ley penal española, como alguno de los siguientes delitos: [...] c) Piratería y apoderamiento ilícito de aeronaves”.

²⁸ A raíz del secuestro del pesquero *Playa de Bakio* (2008) y el atunero *Alakrana* (2009) perpetrado por piratas somalíes, el Gobierno español envió a las Cortes el Proyecto de Ley Orgánica de modificación del Código penal que incluía el delito de piratería. Ver José Luis RODRÍGUEZ-VILLASANTE Y PRIETO, “Aspectos jurídico-penales...”, p. 126. No obstante, el nuevo régimen jurídico se aplicaría por primera vez a los seis detenidos acusados de atacar de madrugada al buque de guerra *Patiño* (2012) cuando navegaba dentro del operativo de la *Operación Atalanta* organizada por la UE. Sobre este caso y la sentencia ver Alicia RODRÍGUEZ NÚÑEZ, “El delito de piratería. Antecedentes y reforma del código penal por Ley Orgánica 5/2010”, *Revista de Derecho Penal y Criminología*, 2013, Extraordinario n.º 1, 213-239, p. 232,233. Disponible en: http://e-spacio.uned.es/fez/eserv/bibliuned:revistaDerechoPenalyCriminologia-2013-x-1-7050/Delito_pirateria.pdf (último acceso 22 de marzo de 2016). Aunque este último episodio pueda parecer un caso atípico, en el sentido de que los piratas confundieron en la oscuridad de la noche al buque de guerra con un carguero, curiosamente, no ha sido el único. También se han registrado otros ataques contra este tipo de navíos. Ver UNSC, S/2011/433, *Informe del Grupo de Supervisión para Somalia y Eritrea presentado de conformidad con la resolución 1916 (2010) del Consejo de Seguridad*, 18 de julio de 2011, n. 62, párr. 90. Disponible en: <http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/2011/433> (último acceso 23 de marzo de 2016). Sobre este caso véase también Gabriela Alexandra OANTA, “The Legal Treatment of Maritime Piracy Carried out by the Spanish Legislator”, en ADREONE y otros (eds.), *op. cit.*, 123-135, p. 124.

²⁹ *Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal*, en *Boletín Oficial del Estado*, 23 de junio de 2010, n.º 152. Disponible en: www.boe.es/boe/dias/2010/06/23/pdfs/BOE-A-2010-9953.pdf (último acceso 3 de mayo de 2011). Entrando en vigor el 23 de diciembre

³⁰ Optando por incluirlo dentro del Título dedicado a los delitos contra la comunidad internacional. *Ibid.*, “Preámbulo”, párr. 30. En el mismo lugar que se establecía anteriormente en el CP de 1973. Ver MARTÍNEZ ALCÁÑIZ, *op. cit.*, p. 238. Así cabe destacar, en el “**Artículo único. Modificación de la Ley Orgánica 10/1995...**”, entre otras, las siguientes modificaciones relacionadas con el delito a estudio: el pto. centésimo trigésimo cuarto, que indica la modificación de la letra a) del ordinal 3.º del art. 451, completa con la piratería los otros delitos citados [LO 5/2010, *cit.*, en *BOE*, *cit.*, p. 54.867]; en la parte centésima sexagésimo tercera se contempla la adición del “*Cap. v Delito de piratería*” al Título XXIV del Libro II que comprenderá los arts. 616 *ter* y 616 *quáter*.

El art. 616 *ter* del CP castiga como reo del delito de piratería con la pena de prisión de diez a quince años, al “que con violencia, intimidación o engaño, se apodera, dañe o destruya una aeronave, buque u otro tipo de embarcación o plataforma en el mar, o bien atente contra las personas, cargamento o bienes que se hallaren a bordo de las mismas”. LO 5/2010, *cit.*, en *BOE*, *cit.*, p. 54.876.

³¹ LO 5/2010, *loc. cit.*, “Preámbulo”, párr. 30.

³² SERRANO GÓMEZ y otros, *op. cit.*, p. 861. Dado que el art. 23.4 LOPJ en aplicación del *principio de justicia universal*, considera competente a la jurisdicción española para conocer hechos susceptibles de tipificarse como “*Piratería y apoderamiento ilícito de aeronaves*”. *Ibidem*.

En este contexto, la instrucción de la causa en un proceso contra piratas detenidos por buques de guerra españoles³³, al menos, en un caso previo a la LO 5/2010 no estuvo carente de polémica³⁴ y acabó resolviéndose por una vía de escape internacional mediante la que se viabilizó la entrega de los detenidos a Kenia³⁵ para que fuesen juzgados en base a un acuerdo previo³⁶.

No obstante, poco después, el proceso contra dos de los piratas que secuestraron el atunero *Alakrana*, en aguas internacionales frente a Somalia, se desarrolló en España e incluso se ha considerado ejemplarizante³⁷.

El art. 616 *quater* del CP castiga con la pena de prisión de uno a tres años, al “*que con ocasión de la prevención o persecución de los hechos previstos en el artículo anterior, se resistiere o desobedeciere a un buque de guerra o aeronave militar u otro buque o aeronave que lleve signos claros y sea identificable como buque o aeronave al servicio del Estado español y esté autorizado a tal fin*”. Además la pena podría incrementarse (siendo la misma que para un delito de piratería) “*si en la conducta anterior se empleare fuerza o violencia*”. LO 5/2010, cit., en *BOE*, cit., p. 54.877.

³³ Alfonso BARRADA FERREIRÓS, “El talón de Aquiles de Atalanta: el enjuiciamiento y encarcelamiento de los piratas”, *Documento Marco del IEEE*, 2011, n.º 1.

³⁴ Las discrepancias mantenidas entre la fiscalía y juez instructor de la Audiencia Nacional, acerca de 14 presuntos piratas somalíes detenidos en 2009 dentro del marco de la *Operación Atalanta*, fueron manifiestas.

³⁵ Kenia es uno de los países con los que la UE ha llegado a acuerdos para procesar a los piratas detenidos por las armadas en su labor de combate contra la piratería en el Índico. Curiosamente este país comparte un CP similar al nigeriano. Ver ROACH, “Countering Piracy off Somalia”, *op. cit.*, p. 426. Como otros países también reformó el Derecho interno para permitir la persecución de la piratería a través de la *Merchant Shipping Act 2009*. Ver Urbina, “El régimen jurídico internacional de la piratería”, n. 47, p. 52.

³⁶ Ver SOBRINO HEREDIA, “La piratería marítima”, p. 4. El proceso no se resolvió adecuadamente porque la Audiencia Nacional no era competente debido a dos razones fundamentales, por un lado, el delito de piratería no se encontraba tipificado en el CP y, por otro, el art. 242 del CP, referido al robo con violencia o intimidación, al cual se pretendió recurrir, no constituía la base adecuada para ejercer la jurisdicción universal, porque el robo, cometido fuera del territorio nacional, solo puede perseguirse en España siempre que los criminales responsables fuesen españoles o extranjeros que hubiesen adquirido posteriormente la nacionalidad española. *Ibidem*. En esta línea ver también RODRÍGUEZ-VILLASANTE Y PRIETO, “Aspectos jurídico-penales...”, p. 128-129. El 6 de marzo de 2009, la EU y Kenia realizaron un Canje de notas sobre las “*condiciones y modalidades de entrega de personas sospechosas de haber cometido actos de piratería, y detenidas por la Fuerza Naval de la Unión Europea (EUNAVFOR)*”, para facilitar el procedimiento jurisdiccional al que se someterá a los piratas. Ver OFFICIAL JOURNAL OF THE EUROPEAN, Council Decision 2009/293/CFSP, *concerning the Exchange of Letters between the European Union and the Government of Kenya on the conditions and modalities for the transfer of persons suspected of having committed acts of piracy and detained by the European Union-led naval force (EUNAVFOR), and seized property in the possession of EUNAVFOR, from EUNAVFOR to Kenya and for their treatment after such transfer*, 26 February 2009. Disponible en: <http://eur-lex.europa.eu> (último acceso 11 de marzo de 2010).

³⁷ Fernando MARÍN CASTÁN, “La piratería como crimen internacional”, en José Luis RODRÍGUEZ-VILLASANTE Y PRIETO (coord.), *La respuesta del derecho internacional a los problemas actuales de la seguridad global*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2013, 117-164, p. 158, Cuadernos de estrategia, n.º 160, IEEE, eISBN 978-84-9781-792-9. Disponible en: http://www.portalcultura.mde.es/Galerias/publicaciones/fichero/CE_160.pdf (último acceso 15 de septiembre de 2016). El Tribunal Supremo absolvió a los acusados de los 36 delitos contra la integridad moral y mantuvo la condena por un delito de asociación ilícita, 36 delitos de secuestro y un delito de robo con violencia e intimidación. Si el CP tipificase el delito de piratería marítima también se les hubiese sumado este delito. Ver RODRÍGUEZ NÚÑEZ, “El delito de piratería. Antecedentes y reforma del CP por LO 5/2010”, p. 227. Un completo estudio de los hechos, el proceso y las sentencias de la Audiencia Nacional y del Tribunal Supremo sobre el secuestro del atunero español puede verse en Alfonso BARRADA FERREIRÓS, “Sentencia de la Audiencia Nacional sobre el caso *Alakrana*”, *Documento Marco del IEEE*, 2012, n.º 9.

La doctrina considera que la definición del delito de piratería vigente en el CP español ha desnaturalizado el concepto jurídico internacional al no ajustarse a los preceptos del UNCLOS³⁸ sobre la materia.

Evidentemente cada Gobierno tiene potestad para tipificar la piratería en su legislación nacional como considere oportuno³⁹, pero alcanzar un consenso para que los tipos penales internos alcancen mayor conformidad con los internacionales aporta otras posibilidades jurídicas, como la aplicación de la competencia universal que atribuye el UNCLOS en materia de piratería⁴⁰. Por ejemplo, los tribunales de un país cuyas fuerzas armadas capturasen piratas podrían atribuirse competencia para juzgar a los detenidos⁴¹.

Por tanto una de las posibles soluciones del problema a corto y medio plazo, esencialmente, pasaría por el fortalecimiento del marco jurídico internacional, alentando a los Estados miembros de las UN para que incorporen en las legislaciones respectivas las disposiciones del UNCLOS y SUA⁴².

7.2.2 A NIVEL INTERNACIONAL

Mientras los países afectados por la piratería, robo y terrorismo marítimo revisan sus leyes para que estos delitos sean tipificados. Los acuerdos de terceros o de extradición pueden constituir una alternativa útil. A tal respecto una iniciativa que impulsaría los pactos se encuentra relacionada con la creación de un fondo fiduciario de las UN para cubrir los costos de los procedimientos judiciales relacionados con la piratería. Por otra parte, la NATO podría plantearse la viabilidad de alcanzar acuerdos de transferencia con los estados regionales con el

³⁸ RODRÍGUEZ-VILLASANTE Y PRIETO, “Aspectos jurídico-penales...”, p. 132. Se trata de un concepto amplio de piratería, no exige ningún motivo o intención por parte del pirata y el objetivo puede ser tanto un buque como aeronave o cualquier otro tipo de embarcación o plataforma, de cualquier nacionalidad y situada en cualquier espacio aéreo o marítimo. Ver SERRANO GÓMEZ y otros, *op. cit.*, p. 862. Es decir, “no respecta las restricciones del UNCLOS y además mezcla la piratería con otros delitos contra la seguridad marítima, como el terrorismo marítimo”. URBINA, “El régimen jurídico internacional de la piratería”, p. 53. Cfr. MARÍN CASTÁN, “La piratería como crimen internacional”, n. 18, p. 131-132. “La nueva tipificación del delito de piratería responde con bastante fidelidad a la evolución que estamos exponiendo del derecho internacional y a las recomendaciones a los estados contenidas en las resoluciones del UNSC sobre la piratería en Somalia”. MARÍN CASTÁN, *loc. cit.*

³⁹ OMI, Doc. LEG 96/13, *Informe Jurídico sobre la labor realizada en su 96ª periodo de sesiones*, pto. 13 del orden del día, 14 de octubre de 2009, pp. 18-19. Disponible en: <http://www.prefectura-naval.gov.ar> (último acceso 14 de abril de 2012).

⁴⁰ A este respecto, la tipificación del delito de piratería en el CP español debiera amoldarse al UNCLOS y, aparte, tipificar otro delito que comprendiese diferentes actos de violencia contra la seguridad de la navegación, siguiendo a los ilícitos recogidos por el SUA y Protocolo. URBINA, “El régimen jurídico internacional de la piratería”, p. 54. En esta línea véanse, entre otros, RODRÍGUEZ-VILLASANTE, “Aspectos jurídico-penales...”, p. 132, Fernando MARÍN CASTÁN, “Marco jurídico de la seguridad marítima”, en Sebastián ZARAGOZA SOTO (coord.), *Impacto de los riesgos emergentes en la seguridad marítima*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2009, 171-242, p. 201, Cuadernos de estrategia, n.º 140, IEEEE, ISBN: 978-84-9781-488-1. Disponible en: <http://www.ieeee.es> (último acceso 15 de septiembre de 2016).

⁴¹ Ver art. 105 del UNCLOS.

⁴² NATO, *op. cit.*, párr. 87.

fin de proporcionar a las naciones partícipes una vía jurídica alternativa para supuestos donde no consigan establecer su jurisdicción. Aunque las lagunas actuales en este campo complican cualquier posible acción de la Alianza⁴³.

El Derecho Internacional posibilita que cualquier país tenga competencia para abrir un proceso judicial contra un presunto culpable que se encuentre dentro de su jurisdicción con independencia de la nacionalidad de este o del lugar donde se haya perpetrado el crimen. También puede extraditarlo a un Gobierno que previamente lo haya solicitado y goce de jurisdicción para juzgarlo⁴⁴. En este sentido el Derecho del Mar permite que los tribunales del Estado que haya efectuado el apresamiento de “*un buque o aeronave pirata o un buque o aeronave capturado como consecuencia de actos de piratería que esté en poder de piratas*”, podrán decidir las penas que deban imponerse⁴⁵. Sin embargo, como se ha comentado en líneas anteriores, se han firmado acuerdos para que los piratas detenidos puedan extraditarse a ciertos países para ser juzgados⁴⁶.

La adopción de disposiciones para contener las nuevas amenazas contra la seguridad de la navegación marítima limita la vigencia y aplicación de los conceptos del UNCLOS⁴⁷.

Entonces, apremia la búsqueda de propuestas para combatir la impunidad y el enjuiciamiento de los piratas a través de la reforma o adopción de normas internacionales llevadas a cabo por las UN y apoyadas rápidamente por los Gobiernos⁴⁸.

7.2.2.1 Resoluciones

Las resoluciones de las UN que promueven el combate contra la piratería y robo armado contra buques en el golfo de Guinea afirman, en la parte preambular, que el UNCLOS, particularmente sus arts. 100, 101 y 105, establece el marco jurídico aplicable a la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar.

En este sentido la resolución 2018 (2011) alentó a diversas organizaciones económicas de diferentes países de la región a formular una estrategia integral mediante la elaboración y fortalecimiento de leyes y reglamentos nacionales para tipificar los delitos mencionados, así como, aplicar los acuerdos internacionales pertinentes que regulan la seguridad de navegación

⁴³ *Ibidem*.

⁴⁴ SOBRINO HEREDIA, “La piratería marítima”, p. 3.

⁴⁵ UNCLOS, cit., art. 5.

⁴⁶ De esta manera se pretende evitar que los países carentes de la tipificación del delito de piratería en sus leyes liberen a los presuntos culpables como ha ocurrido con las detenciones realizadas por las flotas de diversos países inmersas en el combate contra los piratas somalíes.

⁴⁷ Valentín Alejandro SANZ RODRÍGUEZ, “Las Nuevas Amenazas y la Libertad de Navegación”, en *Curso universitario de capacitación sobre: “El derecho de los intereses marítimos argentinos”*, Buenos Aires, diciembre, 2006, p. 35, Instituto Universitario Naval, Centro de Estudios Estratégicos de la Armada.

⁴⁸ En esta línea véase RODRÍGUEZ-VILLASANTE Y PRIETO, “Aspectos jurídico-penales...”, p. 141.

conforme al derecho internacional⁴⁹. Seguir tales recomendaciones supondría un avance considerable en la tarea de rellenar los vacíos legales presentes a nivel internacional.

Por su parte, la resolución 2039 (2012) reconoce la importancia de concebir y aplicar medidas eficaces para luchar contra ambos fenómenos que puedan fácilmente llevarse a cabo de manera urgente; instando a los Estados de la región a que adopten prontas medidas en el plano nacional y regional para formular y aplicar estrategias nacionales de seguridad marítima, lo que incluye establecer un marco jurídico para la prevención y represión de aquellos ilícitos, así como para el enjuiciamiento de las personas implicadas en tales actos ilegales y las penas de quienes hayan sido declarados culpables de los mismos, y alienta la cooperación regional en este sentido⁵⁰.

Para reforzar estas iniciativas, la IMO mediante la Asamblea General adoptó unánimemente la resolución 1069 (2013) acerca de la prevención y represión de la piratería, robo armado en la mar y actividades marítimas ilícitas en la región⁵¹.

7.2.2.2 *Revisión del concepto internacional de piratería*

Para resolver las dificultades jurídicas que plantea el combate a la piratería se consideran diferentes propuestas, tanto para este delito como para robos armados en la mar e incluso aquellos con motivación política⁵², debido a la exigua aplicación del SUA y Protocolo 1988/2005 unido al poco empleo del recurso de la jurisdicción universal para perseguir y juzgar actos de piratería y terrorismo marítimo. Una de las más recurrentes reside en una revisión del UNCLOS que, como en otras cuestiones, también, en este asunto parece haberse quedado obsoleto⁵³ dado el carácter altamente restrictivo del concepto pirático, dejando fuera a una infinidad de casos⁵⁴.

⁴⁹ UNSC, S/RES/2018(2011), 31 de noviembre de 2011, párr. 2 a), c). Disponible en: <http://www.un.org> (último acceso 13 de diciembre de 2012) IMO, “Preámbulo”, en A 28/Res.1069, cit.

⁵⁰ UNSC, S/RES/2039(2012), 29 de febrero de 2012, párr. 5. Disponible en: <http://www.un.org> (último acceso 13 de diciembre de 2012).

⁵¹ OMI, Res. A. 1069 (28), *Prevención y represión de los actos de piratería, los robos a mano armada contra los buques y las actividades marítimas ilícitas en el Golfo de Guinea*. Adoptada el 29 de noviembre de 2013, en el 28º periodo de sesiones de la Asamblea en el pto. 7 del orden del día, publicada 5 de febrero de 2014. Disponible en: <http://www.imo.org> (último acceso 16 de abril de 2014).

⁵² Sin embargo no se pone en duda la utilidad que puede tener porque entre otras características “*autoriza a los estados a perseguir y capturar delincuentes marítimos no solamente en alta mar, sino también en cualquier lugar que se encuentre el buque víctima de alguna manera llevando a cabo un tránsito internacional*”. IGLESIAS BANIOLA, “El Derecho Internacional y la Piratería en la Mar”, p. 12.

⁵³ Ver SOBRINO HEREDIA, “La piratería marítima”, p. 2.

⁵⁴ A lo largo de esta investigación se han analizado brevemente diversos requerimientos de la definición del UNCLOS. Aquí también cabe destacar que los supuestos piratas solamente pueden ser capturados “*en el acto*”. A tal respecto ver IGLESIAS BANIOLA y VINAGRE RÍOS, “Piracy in Somalia”, p. 703.

Una variedad de doctrinarios ha criticado la pertinencia de la definición internacional de piratería y sugerido su modificación debido a las nuevas características mostradas por el delito en la actualidad⁵⁵; de esta manera, entienden que urge abordar sus limitaciones, responsables, en gran parte, del florecimiento de la violencia marítima del nuevo milenio⁵⁶.

Además, solo un único artículo del UNCLOS obliga implícitamente a combatir la piratería⁵⁷. Los demás son discrecionales porque emplean el verbo “puede”⁵⁸, de este modo, simplemente se autoriza a los estados a actuar⁵⁹.

Por tanto, se propone una solución jurídica directamente encaminada a “*elaborar una nueva y amplia definición, el establecimiento de la jurisdicción universal para la persecución de éste delito y la determinación de las competencias de jurisdicciones concurrentes*”⁶⁰. Ahora bien, debido a los enormes contratiempos que la Convención hubo de superar para salir adelante, no parece que esta proposición pueda resolverse con celeridad⁶¹. Así, esta vía se antoja compleja por la naturaleza del instrumento⁶² y el difícil consenso que significaría el común acuerdo de los Estados Parte⁶³.

No obstante, si se emprendiese esta opción conveniente a largo plazo, lo más oportuno de la revisión del concepto pirático sería eliminar la restricción del lugar de comisión del delito (*forum delictum comissi*); recuérdese que la esencia del delito es precisamente que no ocurra en jurisdicción alguna⁶⁴. Particularmente, resultaría necesario suprimir el requisito espacial, en caso de incapacidad del Estado ribereño⁶⁵. En esta dirección trabajó el SC con sus resoluciones para combatir la piratería en Somalia. Esta acción jurídica que busca dar más cobertura, aunque con carácter temporal, al art. 100 de UNCLOS, permite aplicar en el mar territorial el régimen jurídico internacional del delito lo cual supone la medida más novedosa de las resoluciones⁶⁶. Consecuentemente, para legitimar la opción militar contra los piratas, también se autorizó a las armadas extranjeras a perseguir piratas en aguas jurisdiccionales somalíes⁶⁷.

⁵⁵ En estos términos ver URBINA, “Estados fallidos y proliferación de actos...”, p. 98. Respecto a las razones para la revisión véase SOBRINO HEREDIA, “Piratería y terrorismo en el mar”, pp. 113-117.

⁵⁶ Ver SOBRINO HEREDIA, “La piratería marítima”, p. 2.

⁵⁷ Ver UNCLOS, cit., art. 100.

⁵⁸ Ver *ibid.*, arts. 104, 105, 107 y 110.

⁵⁹ IGLESIAS BANIOLA, “El Derecho Internacional y la Piratería en la Mar”, n. 33, p. 11.

⁶⁰ RODRÍGUEZ-VILLASANTE Y PRIETO, “La represión del crimen internacional de piratería”, p. 7. En esta línea, según Abraham Martínez: “*podría incluirse una amplia gama de tipos delictivos, como el homicidio, secuestro, amenaza, abordaje e incluso el terrorismo*”. MARTÍNEZ ALCANIZ, *op. cit.*, p. 234.

⁶¹ RODRÍGUEZ-VILLASANTE Y PRIETO, “Aspectos jurídico-penales...”, p. 142.

⁶² SALAZAR LÓPEZ, *loc. cit.*

⁶³ RAMOS KOPRIVITZA, “Tipicidad y jurisdicción de la piratería”.

⁶⁴ En esta línea véanse, entre otros, MARTÍNEZ ALCANIZ, *op. cit.*, p. 234, JESUS, *op. cit.*, p. 368,

⁶⁵ Julio Jorge URBINA, “Estados fallidos y proliferación de actos...”, pp. 101-102.

⁶⁶ *Ibid.*, p. 105.

⁶⁷ MEYSSAN, “África: piratas, corsarios y filibusteros del siglo XXI”.

Una tipificación mejor tendría en cuenta además elementos objetivos⁶⁸, ya que solo debiera existir implícitamente como elemento subjetivo el dolo que debe darse a la autoría del ilícito⁶⁹.

7.2.2.3 *La Jurisdicción Universal*

Cabe señalar al principio de justicia universal como un mecanismo para perseguir crímenes internacionales de absoluta gravedad que atentan contra el Derecho de gentes⁷⁰. Desde un punto de vista penal se han desarrollado tendencias internacionales que pueden explicar tal principio⁷¹. Para activar de manera correcta la acción penal mediante esta vía, el Estado en cuestión recurrirá a través de un órgano propio y competente. Claramente se excluye la creación de tribunales *ad hoc*, y la imposibilidad de juzgar al presunto delincuente en su ausencia⁷².

Sin embargo, la vía de la jurisdicción universal como aplicación para perseguir un delito de piratería no goza de unanimidad, existiendo diferentes interpretaciones. Durante los últimos siglos, la doctrina se ha referido a los piratas como “*hostes humanis generis*”⁷³. Actualmente

⁶⁸ Recuérdese también que para poder penar una conducta pirática esta ha de estar motivada por un propósito personal lo cual conlleva una connotación subjetiva.

⁶⁹ MARTÍNEZ ALCAÑIZ, *op. cit.*, p. 234.

⁷⁰ Entre los cuales se encuentra la piratería. Ver Stephen MACEDO (ed.), *The Princeton Principles on Universal Jurisdiction*, Princeton (NJ), Program in Law and Public Affairs, 2001, University of Princeton, Princeton Project on Universal Jurisdiction, p. 29, ISBN 0-9711859-0-5. Prólogo de Hon. Mary ROBINSON Alto Comisionado para los Derechos Humanos de las UN. Disponible en: <http://lapa.princeton.edu> (último acceso 19 de septiembre de 2016). Además, siguiendo el segundo principio de la Universidad Princeton: “Delitos graves de derecho internacional”; la piratería se menciona en primer lugar, entre otros seis delitos: la piratería, la esclavitud, los crímenes de guerra, los crímenes contra la paz, los crímenes de lesa humanidad, el genocidio y la tortura. *Ibidem*. También puede consultarse en español en UN, A/56/677, “Texto de los Principios de Princeton sobre la Jurisdicción Universal”, *Nota verbal de fecha 27 de noviembre de 2001 dirigida al Secretario General por las Misiones Permanentes del Canadá y de los Países Bajos ante las Naciones Unidas* [en línea], 4 de diciembre de 2001. Quincuagésimo sexto período de sesiones, Tema 164 del programa, Establecimiento de la Corte Penal Internacional. Disponible en: <http://www.derechos.org> (último acceso 19 de septiembre de 2016).

⁷¹ Además de la Universidad de Princeton a través de los mencionados “*Principios*”, valgan de ejemplo, entre otros, la ONG Amnistía Internacional [*Documento de Trabajo 53-01/99*, mayo de 1999], el Instituto de Derecho Internacional [mediante su propuesta de 26 de agosto de 2005], la Asociación de Derecho Internacional (ILA) [*Recomendaciones del Comité Internacional de Derechos Humanos y Práctica del Derecho y su reporte final sobre el ejercicio de la jurisdicción universal, en relación con las más brutales violaciones a Derechos humanos en la Conferencia de Londres de 2000*] y, la asociación Africana de Ayuda Legal (*African Liga Aid*) [*Principios del Cairo-Arusha*] A tal respecto véase RAMOS KOPRIVITZA, *El Delito de Piratería y el Principio de Justicia Universal*, pp. 297-298.

⁷² RAMOS KOPRIVITZA, *op. cit.*, pp. 297-298.

⁷³ Sobre esta cuestión véase GOULD, “Cicero’s Ghost”, pp. 30-33.

esta tendencia se mantiene, así, algunos consideran que esta condición introduce la jurisdicción universal en la normativa sobre piratería⁷⁴; pero, otros no están de acuerdo⁷⁵.

En cualquier caso, desde el momento en que la piratería comienza a ser una actividad amenazante para el transporte de mercancías por mar, el fenómeno se incluye entre los *delicta iuris gentium* y quiénes la ejercían pasaron a considerarse enemigos del género humano⁷⁶. Ante tal caracterización “*la costumbre internacional ha autorizado su persecución en la alta mar*”⁷⁷. Así, a lo largo de la historia, este delito ha sido merecedor de implacables escarmientos.

La idea de los piratas como *hostis humani generi* puede tener dos milenios⁷⁸, pero ha necesitado casi todo este tiempo para que el concepto adquiriese máxima aceptación en el derecho internacional. Así, con la abolición del corso, la piratería ganó su estatus actual como crimen internacional; pero no como un crimen en contra de todos los Estados, ni siquiera contra uno, sino contra la humanidad en sí misma⁷⁹. Al punto que “*si la piratería se considera un crimen universal entonces merece una respuesta universal*”⁸⁰.

Del mismo modo, siguiendo la teoría de Pella acerca del “*carácter anti-social*” de los ataques terroristas que alcanzan a todos los Estados⁸¹, podría argumentarse que también es un delito *iuris Gentium* y, por tanto, podría recurrirse a la jurisdicción universal para perseguirlo. En esta línea, Douglas Burgless considera que el derecho internacional vigente acerca de la

⁷⁴ Ver BURGLESS, art. cit., p. 302 y Michael DAVEY, “A Pirate Looks at the Twenty-First Century: The Legal Status of Somali Pirates in an Age of Sovereign Seas and Human Rights”, *Notre Dame Law Review*, 2010, **85**(3), 1196-1230, p. 1200 [disponible en: <http://scholarship.law.nd.edu> (último acceso 12 de abril de 2016)]. Considerar que la condición de “*hostis humani generi*” introduce la jurisdicción universal en el derecho de piratería porque así se reconocía en el Derecho Romano puede no resultar correcto del todo. Existen discrepancias respecto a que hayan sido los romanos los primeros (y entre ellos a Cicerón como el gran predecesor) en introducir este término para referirse a los piratas, ver GOULD, art. cit., pp. 24-30.

⁷⁵ Algunos doctrinarios, no consideran al pirata como un criminal bajo el derecho internacional porque no existe ente alguno dedicado a su captura y ni siquiera un tribunal que pueda juzgarle o imponerle alguna pena. Además, las leyes nacionales de varios países no serían suficientes para detener y punir actos cometidos fuera de su jurisdicción. D.H.N. JOHNSON, “Piracy in Modern International Law”, *Transactions of the Grotius Society Transactions*, 1957, **43**, p. 69. Cit. entre otros por MURPHY, *op. cit.*, p. 12 y CLÉMENT, “Piratería en el mar y los derechos humanos de las víctimas”, n. 96, p. 324. Sobre este asunto también se pronunció Joseph W. Bingham, ver *Harvard Draft*, *op. cit.*, p. 739.

⁷⁶ URBINA, “Estados fallidos...”, p. 97.

⁷⁷ RODRÍGUEZ-VILLASANTE Y PRIETO, “Problemas jurídico-penales e internacionales del crimen de piratería”, p. 190. Sobre el carácter consuetudinario de la represión de la piratería véase *ibid.*, pp. 190-191.

⁷⁸ RUBIN, *The Law Of Piracy*, p. 17. Cit. por BURGLESS, “Hostis Humanus Generi”, n. 25, p. 298.

⁷⁹ Ver BURGLESS, *op. cit.*, pp. 298-299.

⁸⁰ MURPHY, “Piracy and UNCLOS”, p. 163. Del original: “*If piracy is a universal crime, then it should merit a universal response*”.

⁸¹ PELLA, “La Répression de la Piraterie”, *Collected Courses of the Hague Academy of International Law*, 1926, **149**, p. 217. Cit. por GUILFOYLE, “Piracy and Terrorism”, n. 29, p. 39.

piratería, particularmente como delito de jurisdicción universal, es el marco más útil para definir el terrorismo y determinar una respuesta estatal legítima⁸².

En sentido contrario, cuando ciertos ataques, que afectan más a un gobierno en concreto o únicamente al país de pabellón del buque, dejan de ser un delito contra la seguridad de la navegación marítima pueden considerarse al margen del Derecho de Gentes y, consecuentemente, cabe descartar la aplicación de la jurisdicción universal para su combate.

Al reconocerse como un delito que ofende a toda la comunidad internacional, ningún Estado puede ser declarado responsable de los actos de dichos piratas y todos pueden combatirlos, creándose una competencia universal que genera (además del derecho de persecución) el derecho de intervención⁸³. De esta manera se permite abordar y apresar un presunto barco pirata -que, dicho sea de paso, constituye una excepción a la jurisdicción del Estado sobre un buque en alta mar que enarbola su pabellón⁸⁴- y también los tribunales del Estado captor pueden juzgar y condenar a los piratas⁸⁵.

Por consiguiente, la naturaleza fundamental de la ley internacional contra la piratería se encuentra en la autorización legal que permite a un estado ejercer las funciones policiales y judiciales sobre un buque con otro pabellón, su carga y los infractores, aplicando los estándares de su propia ley nacional, en el supuesto de que un pirata sea enemigo de la raza humana⁸⁶.

Aunque la piratería pueda generar una competencia universal para los Gobiernos, del mismo modo que lo hacen otros crímenes contra la humanidad, también conlleva obligaciones como la cooperación que puede acarrear la extradición de presuntos piratas hacia el país que se hará cargo del juicio⁸⁷.

Para combatir este delito es legítimo recurrir al derecho internacional consuetudinario que lo considera un “*ius gentium crime*”, por consiguiente cada Estado tiene el derecho y la responsabilidad de detener a los piratas bajo sus propias leyes nacionales⁸⁸. También la

⁸² BURGLESS, *op. cit.*, p. 294.

⁸³ SOBRINO HEREDIA, “La piratería marítima”, p. 3. En esta línea, Barry Dubner: “*enemy of all he is liable to be punished by all*”. DUBNER, *The Law of International Sea Piracy*, p. 45. Respecto a las medidas contra la piratería mediante la represión universal ver *idem*, “Piratería y terrorismo en la mar”, pp. 136-137.

⁸⁴ Ver SOBRINO HEREDIA, “Piratería y terrorismo en la mar”, p. 98. En esta línea, ver RODRÍGUEZ-VILLASANTE, *loc. cit.*

⁸⁵ “*Los tribunales del Estado que haya efectuado el apresamiento podrán decidir las penas que deban imponerse y las medidas que deban tomarse respecto de los buques, las aeronaves o los bienes, sin perjuicio de los derechos de los terceros de buena fe*”. UNCLOS, *cit.*, art. 105.

⁸⁶ JESUS, *op. cit.*, p. 374.

⁸⁷ SOBRINO HEREDIA, “Piratería y terrorismo en el mar”, p. 136.

⁸⁸ Siguiendo a Martin Murphy: “*On the high seas, therefore, customary international law established piracy jure gentium whereby each state had the right and responsibility to arrest pirates and arraing them under its own domestic laws*”. MURPHY, *Small Boats, Weak States, Dirty Money*, p. 11. A tal respecto, ver también KOPRIVITZA, *op. cit.*, pp. 231, 388-389.

respuesta a la piratería requiere una acción a nivel global⁸⁹. Pero son escasas las leyes internas que han incorporado la definición de la piratería en el marco del ejercicio de la competencia universal, juzgando este delito por otros más comunes⁹⁰.

A pesar de que la jurisdicción universal solo puede aplicarse a los piratas que se encuentran en alta mar no deja de ser un recurso más para perseguir y juzgar a piratas fuera de la jurisdicción de los Estados⁹¹. Aunque en la práctica no sea muy utilizada y parece que resulta complicado hacerla efectiva⁹². En este asunto “*lo alcanzado hasta hoy resulta fragmentado e insuficiente*”⁹³. A pesar de que los navíos de guerra cuentan con la autorización que les brinda esta jurisdicción, la acción de detener presuntos piratas y transferirlos a sus gobiernos respectivos presenta complicaciones, por lo que tampoco parece la solución más operativa⁹⁴.

7.2.2.4 Un Tribunal Penal Internacional “ad hoc” para la piratería

Otra medida de lucha contra la piratería en el ámbito jurídico relacionada con la jurisdicción universal podría encontrarse en la capacidad del TPI para interpretar mediante la jurisprudencia que, si los piratas se consideran enemigos del género humano, ciertos de sus

⁸⁹ Las UN mediante su Secretario General advierte que la piratería precisa de una respuesta global especialmente, atendiendo a que bajo el derecho internacional consuetudinario, la piratería constituye un “*jus gentium crime*”. Ver UN, Doc. S/2010/394, *Report of the Secretary-General on possible options to further the aim of prosecuting and imprisoning persons responsible for acts of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia, including, in particular, options for creating special domestic chambers possibly with international components, a regional tribunal or an international tribunal and corresponding imprisonment arrangements, taking into account the work of the Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia, the existing practice in establishing international and mixed tribunals, and the time and resources necessary to achieve and sustain substantive results*, 26 July 2010, p. 177. Disponible en: <http://www.securitycouncilreport.org/.../Somalia%20S2010%20394.pdf> (último acceso 3 de marzo de 2011).

⁹⁰ Por ejemplo, recurriendo a la tipificación de robo, secuestro, rapto, violencia contra las personas, etc. En este sentido, ver URBINA, “El régimen jurídico internacional de la piratería”, n. 46, p. 52 y CLÉMENT, art. cit., n. 70, p. 313.

⁹¹ Ver IGLESIAS BANIOLA y VINAGRE RÍOS, “Piracy in Somalia”, p. 705.

⁹² Realmente son contados casos en que para juzgar a los piratas se haya recurrido a la jurisdicción universal. El primer proceso en Europa se inició en Rotterdam, algunos piratas fueron condenados a 5 años de prisión y otros extraditados a Hamburgo-Alemania. ver S. MILEY, “Dutch Court Begins Europe's First Somali Pirate Trial”, *JURIST*, May 25, 2010. Cit. por CLÉMENT, art. cit., n. 97, p. 325. Tampoco puede decirse que la jurisdicción universal sea un principio recurrente según un estudio que analizó la aplicación de la jurisdicción universal (pero sin incluir la piratería) durante casi cuatro décadas concluyó que de 1.051 posibles demandados, solo 32 fueron llevados a juicio. Ver IBÁÑEZ GÓMEZ, “Obstáculos legales a la represión de la piratería marítima”, p. 174.

Respecto a la aplicación de la jurisdicción universal mediante la legislación española ver Francisco MARTÍNEZ RIVAS, “Notas de urgencia sobre el principio de justicia universal y la reforma del art. 23.4 de la LOPJ por la Ley Orgánica 1/2009, de 3 de noviembre”, *Cuadernos de Derecho Transnacional*, 2010, 2(1), pp. 359-377, ISSN 1989-4570. Disponible en: www.uc3m.es/cdt (último acceso 9 de septiembre de 2011).

⁹³ CLÉMENT, art. cit., p. 325.

⁹⁴ IBÁÑEZ GÓMEZ, *loc. cit.*

ataques podrían constituir delitos contra la humanidad. Aquí emerge la humanidad como el bien jurídico protegido internacionalmente⁹⁵.

Se trata entonces de ampliar la jurisdicción para abarcar no solo los actos criminales, sino también los individuales. Para ello, sería necesario enmendar el UNCLOS a fin de permitir que el Tribunal Internacional del Derecho del Mar (ITLOS) estableciera un tribunal penal *ad hoc* para juzgar a los piratas. Pero como se ha comentado anteriormente, el proceso para enmendar el Convenio precisaría de un tiempo considerable y el tribunal internacional de piratería se necesita urgentemente⁹⁶.

Sin embargo, el establecimiento de un Tribunal Internacional para la piratería podría considerarse como una solución de último recurso⁹⁷, constituyéndose mediante una resolución del SC que, aprobada en virtud del cap. VII de la Carta de las UN⁹⁸, lo habilitaría a intervenir en el problema formando dicho tribunal permanente para procesar a los culpables conforme a un concepto internacional del delito.

El *Estatuto de Roma* que constituye el TPI, que no solo define los crímenes sino también impone el régimen de las condenas, contiene excepciones acerca de la separación entre funciones de las leyes internas e internacionales⁹⁹. Respecto a la cuestión de la jurisdicción, una Corte de este tipo representa el dilema “primacía-complementariedad”. El primer principio impone que esta institución tenga supremacía sobre los tribunales nacionales mientras el segundo permite a las cortes estatales complementar la ley internacional para procesos nacionales de crímenes internacionales. La supremacía puede ser una buena opción para el desarrollo y estandarización en la aplicación de un nuevo cuerpo legal sobre piratería¹⁰⁰, pero tal vez resulte más adecuado aplicar el principio de complementariedad porque, en este supuesto, el nuevo tribunal solo tendría jurisdicción “*si no hay ningún Estado que esté dispuesto a investigar el caso y enjuiciar a los sospechosos y que tenga capacidad para ello*”¹⁰¹.

Por tanto, actos violentos contra buques cometidos por piratas podrían equipararse con un método legal a delitos contra la humanidad a través de los Estados interesados en prevenir, pero también, en la medida de lo posible si fuese el caso, investigar, juzgar y sancionar dichos actos

⁹⁵ RAMOS KOPRIVITZA, “Tipicidad y jurisdicción de la piratería”.

⁹⁶ LANHAM, Honor, *Walk The Plank*, p. 47.

⁹⁷ NATO, *op. cit.*, párr. 87.

⁹⁸ Esta opción fue planteada en un informe del SC al Secretario General de las UN acerca de las posibles opciones para lograr el objetivo de enjuiciar y encarcelar piratas somalíes mediante tribunales de diferente tipo. Ver UN, S/2010/394, cit., párr. 40-41.

⁹⁹ LANHAM, *Walk The Plank*, p. 8. Valga de ejemplo las penas estipuladas en la “Parte VII” del *Estatuto de Roma*, ver UN, A/CONF.183/9, cit., art. 77-80.

¹⁰⁰ Ver BENTO, “Toward an International Law of Piracy Sui Generis”, p. 446.

¹⁰¹ UN, S/2010/394, cit., párr. 41.

por medio de una jurisdicción internacional adecuadamente fundamentada, dotando así al TPI de un instrumento jurídico idóneo para castigarlos, siendo facultad de los jueces del Tribunal resolver los procedimientos considerando de la manera más equitativa cada conducta ilícita en particular y si pueden equipararse a crímenes de lesa humanidad de acuerdo al *Estatuto*¹⁰².

De la misma forma que los juicios de criminales persiguen como objetivos fundamentales la disuasión y prevención de actividades futuras, incluyendo los llevados a cabo por el TPI, los procesos contra piratas podrían disuadirlos de continuar con los ataques, previniendo así tentaciones futuras¹⁰³.

Por otra parte, debido a que muchos ataques no se denuncian, el desconocimiento del número de piratas implicados en los ataques podría perjudicar a un proceso que juzgase muchos acusados de crímenes donde puede haber diferencias en el grado de participación y responsabilidad entre los involucrados¹⁰⁴.

Además, siendo viable técnicamente implementar una Corte permanente exclusiva para la piratería, la comunidad internacional rechaza esta alternativa por entender que supone un gasto notable. Razón por la cual se ha buscado reiteradamente la vía que refuerza la autoridad jurídica estatal para juzgar presuntos piratas de cualquier zona amenazada¹⁰⁵.

A pesar de todo, en la doctrina se ha considerado la posibilidad de crear un tribunal internacional o mixto con el objetivo de poner fin a la impunidad con que se mueven los piratas, o también salas *ad hoc* en los existentes¹⁰⁶, una posibilidad llevada a cabo por la comunidad internacional en otros casos¹⁰⁷. No obstante, las Cortes constituidas para la ocasión resultan criticadas porque se alega su falta de legitimidad al considerarse parciales, en tanto juzgan respecto a un prejuicio de la Comunidad Internacional. Esta condición se opone a los principios fundamentales del Derecho por no elaborar una legislación ni tribunales especiales para tipos específicos. Aunque también se ha destacado la imparcialidad y la importancia de tales Cortes, a pesar de ser constituidas *in extremis*, han contribuido al desarrollo del Derecho Internacional¹⁰⁸.

¹⁰² Ver RAMOS KOPRIVITZA, “Tipicidad y jurisdicción de la piratería”.

¹⁰³ En esta línea, ver DUTTON, Yvonne, “Bringing Pirates to Justice”, p. 4.

¹⁰⁴ En este supuesto Eugene Kontorovich y Steven Art traen a colación los juicios de Nuremberg. Ver KONTOROVICH y ART, “An Empirical Examination of Universal Jurisdiction for Piracy”, n. 52, pp. 30-31.

¹⁰⁵ RAMOS KOPRIVITZA, *El Delito de Piratería y el Principio de Justicia Universal*, p. 568. Respecto a la creación de un tribunal penal internacional contra la piratería véase *ibid.*, pp. 566-574.

¹⁰⁶ URBINA, “El régimen jurídico internacional de la piratería...”, p. 66. En términos parecidos RODRÍGUEZ-VILLASANTE Y PRIETO, “Aspectos jurídico-penales...”, p. 143.

¹⁰⁷ Valgan de ejemplo, el Tribunal Especial para Sierra Leona o el TPI para Ruanda, las Salas Extraordinarias para Camboya.

¹⁰⁸ RAMOS KOPRIVITZA, “Tipicidad y jurisdicción de la piratería”.

Aunque para otros doctrinarios podría tratarse de una solución rápida, si bien es cierto que una continuidad de acciones piráticas a la larga, la falta de recursos fundamental para su eficacia, la experiencia de los actuales en funcionamiento y la existencia del TPI no recomiendan que este tipo de tribunales temporales se pongan en marcha¹⁰⁹. Esta alternativa ha sido calificada como la instalación de “*Guantánamos*” que en realidad son “*fáciles de crear para salir del paso pero difíciles de suprimir una vez en funcionamiento*”¹¹⁰.

La Corte Penal Internacional

Otra medida más a largo plazo iría encaminada a la revisión del *Estatuto* con el propósito de abarcar bajo su competencia el delito de piratería¹¹¹ como uno de los más graves de trascendencia para la Comunidad Internacional¹¹². Aprovechando la coyuntura cabría incluir una definición extensa de piratería, pues su tipificación penal no tiene que ser trasunto de las Convenciones Internacionales y las competencias del Estado ribereño permanecerían garantizadas por el carácter complementario del Tribunal respecto a las jurisdicciones penales nacionales¹¹³, además no haría falta enmendar los nexos alternativos de territorialidad y nacionalidad pues la Corte podría ejercer su competencia por decisión del SC¹¹⁴.

7.2.2.5 El recurso del SUA

Las diversas actividades violentas que amenazan la protección del transporte marítimo han de considerarse constituyentes de un extenso conjunto delictivo que pone en riesgo el derecho de navegar libremente. En este grupo se integrarían todos los delitos anteriormente mencionados (robo armado, terrorismo y piratería marítimos) y su combate puede articularse en torno al SUA y Protocolo (1988/2005) que, precisamente, fueron mecanismos jurídicos creados para aunar los ilícitos que caían fuera del UNCLOS, especialmente la piratería por analogía.

De esta manera, los instrumentos SUA constituyen el marco jurídico internacional que garantiza la adopción de medidas respecto a los delincuentes que atenten contra la seguridad de los buques y de las plataformas fijas. Pero cabe destacar uno de los dos tipos esenciales de enmiendas a los Protocolos, se trata del que introduce normas inéditas que implantan derechos

¹⁰⁹ RODRÍGUEZ-VILLASANTE Y PRIETO, *loc. cit.*

¹¹⁰ Ignacio Alfredo PICATOSTE SUEIRAS es Magistrado de la Audiencia Provincial de A Coruña. Cit. por SALAZAR LÓPEZ, *loc. cit.*

¹¹¹ Podría haberse propuesto en la *Conferencia de Revisión del Estatuto de Roma*, Kampala (Uganda), junio de 2010.

¹¹² Ver *Estatuto de Roma*, cit., art. 5.

¹¹³ Ver *Estatuto de Roma*, cit., art. 1.

¹¹⁴ Ver *Estatuto de Roma*, cit., arts. 12, 13. En estos términos véase RODRÍGUEZ-VILLASANTE Y PRIETO, art. cit., pp. 143-144.

y procedimientos para llevar a cabo los primeros trámites de un proceso relacionado con el embarque de oficiales de un tercer Estado en un mercante extranjero en alta mar¹¹⁵. En este sentido, dado que el Convenio se asocia al combate contra el terrorismo marítimo, el tratamiento para este supuesto “*es una evidente excepción a la jurisdicción exclusiva del Estado de bandera*”¹¹⁶.

Una alternativa para sortear el elemento subjetivo del art. 101 del UNCLOS se encuentra en recurrir al art. 3 del SUA, que únicamente contempla la intencionalidad del ilícito¹¹⁷. De la misma manera el Convenio de 1988 puede aplicarse a los delitos acaecidos en el MT de los países signatarios, autorizando a establecer penas adecuadas a cualquiera que incurra en los delitos del artículo citado¹¹⁸. Además, en las circunstancias que lo justifiquen procederán, conforme a la legislación de cada Estado Parte, a detener al presunto delincuente y permitir la tramitación de un procedimiento penal o de extradición¹¹⁹.

La IMO exigió con apremio a los Estados signatarios de este Convenio y su Protocolo que, mediante la cooperación con la propia Organización, se comprometan a crear la capacidad jurisdiccional necesaria para procesar con éxito a los presuntos culpables de piratería y robo armado que deben ser capturados conforme a los derechos humanos y derecho internacional humanitario¹²⁰.

El Convenio SUA trata de impedir que los piratas se refugien en países cuyos sistemas judiciales no permiten su persecución, y fuerza a las naciones a promulgar leyes para combatir la piratería, buscando remover los problemas de jurisdicción que se presentan en estos casos, los cuales han sido con frecuencia el motivo por el cual los estados no han podido perseguir a piratas que entran en sus aguas territoriales después de cometer un acto de piratería en la jurisdicción de otro país.

¹¹⁵ ENRÍQUEZ ROSAS, *op. cit.*, p. 176.

¹¹⁶ *Ibid.*, pp. 160-161. “*Los buques navegarán bajo el pabellón de un solo Estado y, salvo en los casos excepcionales previstos de modo expreso en los tratados internacionales o en esta Convención, estarán sometidos, en la alta mar, a la jurisdicción exclusiva de dicho Estado (...)*”. UNCLOS, cit., art. 92.1 relativo a la condición jurídica de las embarcaciones.

¹¹⁷ Ver M^a del Carmen VIRSEDA FERNÁNDEZ, “Terrorismo Marítimo-Convenio SUA 2005”, *Revista General de Marina*, 2012, **263**, 479-494, p. 486, ISSN 0034-9569. Disponible [en PDF] en: <http://publicaciones.defensa.gob.es> (último acceso 14 de septiembre de 2013).

Siguiendo al SUA, en su art. 1: “*Comete delito toda persona que ilícita e intencionadamente ...*”. Cabe también destacar que este Convenio no criminaliza explícitamente la piratería, de hecho la palabra no aparece en ninguna parte del Convenio, no obstante explica actos que pueden caer bajo la rúbrica de este delito. Ver BENTO, “*Toward An International Law of Piracy Sui Generis*”, p. 425.

¹¹⁸ SUA, cit., art. 5.

¹¹⁹ SUA, cit., art. 7.1.

¹²⁰ CLÉMENT, “*Piratería en el mar y los derechos humanos de las víctimas de la piratería*”, pp. 318-319.

No obstante, ya se han comentado en el capítulo anterior los puntos débiles de este Convenio y su escasísima utilización.

7.2.3 DESDE LA COOPERACIÓN

Un delito que atañe a tantos países dada la movilidad del tráfico marítimo debe perseguirse desde los cimientos de la cooperación internacional. El UNCLOS obliga a cooperar en la represión de la piratería en alta mar, si bien es cierto de manera un tanto flexible¹²¹.

La importancia de la cooperación ha sido reivindicada en las sucesivas resoluciones del UNSC para combatir la piratería en el “*Cuerno de África*”. Esta idea subyace de la exigencia que requiere la mar por parte de los países usufructuarios para garantizar mediante la cooperación su buen uso en sintonía con las disposiciones del UNCLOS¹²².

También, la Asamblea General de las UN, reconociendo iniciativas a diferentes niveles (nacional, bilateral y trilateral) y mecanismos de cooperación regional conformes al derecho internacional, para combatir la piratería y robo armado contra buques en la región asiática, incluyendo la financiación o la facilitación de estos actos, hace un llamamiento a los Estados de otras zonas afectadas para que, sin más dilación, estudien la posibilidad de aplicar acuerdos regionales de cooperación para luchar contra estos fenómenos¹²³.

La amenaza de la piratería en el GoG hace peligrar la estabilidad regional. La deficiente seguridad en los puertos nigerianos y la incapacidad gubernamental para disuadir las actividades piratas y terroristas en sus aguas provocó una mayor organización por parte de los criminales que expandieron su amenaza al transporte marítimo, también fuera de su jurisdicción¹²⁴. De igual modo, los criminales marítimos han aprovechado las debilidades legales y en protección de los países fronterizos Camerún¹²⁵ y Benín¹²⁶ para expandirse e

¹²¹ “*en toda la medida de lo posible*” ver UNCLOS, cit., art. 100.

¹²² J.A. PASTOR RIDRUEJO, “El Derecho internacional del Mar y su evolución incesante”, en PUEYO LOSA y URBINA (coords. cienc.), *op. cit.*, pp. 38-39. “*Inspirados por el deseo de solucionar con espíritu de comprensión y cooperación mutuas todas las cuestiones relativas al derecho del mar y conscientes del significado histórico de esta Convención como contribución importante al mantenimiento de la paz y la justicia (...)*”. “Preámbulo”, en UNCLOS, cit., párr. 1.

¹²³ UN, A/Res/67/78, cit., párr. 97.

¹²⁴ Ver WHITMAN y SAUREZ, *op. cit.*, p. 30.

¹²⁵ El informe del *Overseas Security Advisory Council* (OSAC) sobre Camerún destaca los progresos del país en reducir casos de piratería frente a su costa en las proximidades de la península de Bakassi, sin embargo la preocupación se mantiene. También señala que, anteriormente, estos “*piratas*” reivindicaron políticamente sus actos, pero la embajada de EE. UU. cree que se trata criminales que aprovechan la debilidad de las estructuras policiales y de seguridad para cometer los ataques. Ver OSAC, “Cameroon 2011”, *Crime and Safety Report* [en línea], 7 november 2011. El OSAC fue creado para promover la cooperación de seguridad entre los intereses del sector privado estadounidense a nivel mundial y el Departamento de Estado de EE. UU (Bureau of Diplomatic Security). Disponible en: <https://www.osac.gov/Pages/ContentReportDetails.aspx?cid=11206> (último acceso 19 de septiembre de 2013).

¹²⁶ UNSC, S/2012/45, *op. cit.*, párr. 8, 9.

incluso alcanzar otros ribereños igualmente vulnerables (Togo y Ghana). Asimismo, los esfuerzos del gobierno federal nigeriano para disuadir a los piratas no han tenido éxito o simplemente han desplazado a la piratería a otras áreas menos vigiladas; todo lo cual evidencia la necesidad de ampliar la cooperación regional¹²⁷.

Las debilitadas estructuras locales para la protección del medio marino, así como las escasas defensas navales y de guardacostas, propician oportunidades para los piratas. Es necesario reforzar estos puntos con prontitud para neutralizarlos¹²⁸. En este sentido, la cooperación internacional resulta fundamental porque la mayoría de los países del GoG no pueden por sí solos prevenir ni gestionar eficazmente las amenazas contra la seguridad marítima frente a sus costas¹²⁹.

Precisamente, en la celebración del 30º aniversario de la apertura a la firma del UNCLOS, la Asamblea General reconoce la importancia fundamental de la cooperación internacional (en su ámbito mundial, regional, subregional y bilateral) para vigilar, prevenir y dar respuesta a las amenazas contra la seguridad marítima¹³⁰ conforme al derecho internacional.

Particularmente, la IMO presta asistencia a los países del GoG en diversas cuestiones. Una de ellas se centra en revisar las leyes internas de aquellos con el objetivo de que tipifiquen la piratería, los robos armados y otros ilícitos marítimos. También, desarrollando y coordinando las estructuras y los procedimientos pertinentes. Además, la Organización garantiza la formación adecuada del personal operacional, técnico y logístico¹³¹.

Por consiguiente, la cooperación regional se presenta clave en la búsqueda de soluciones para aplicar medidas a través de esta vía, en la que se pueden emplear las alianzas ya existentes entre diferentes países de la fachada atlántica del continente africano: la Comunidad Económica

¹²⁷ WHITMAN y SAUREZ, *op. cit.*, p. 31. En este sentido, aunque para el surdeste asiático, véase JOHNSON y VALENCIA (eds.), *op. cit.*, en siete de los ocho artículos del libro, se examinan posibles opciones y perspectivas de cooperación regional para resolver el problema de la piratería.

¹²⁸ Jonathan SAUL y Mark JOHN, “Analysis: Pirates eye share of Gulf of Guinea riches” [World News], *Reuters* [en línea], London/Dakar, July 29, 2011. Disponible en: <http://www.reuters.com/article/us-gulfofguinea-pirates-idUSTRE76S25Z20110729> (último acceso 22 de febrero de 2013).

¹²⁹ UNSC, S/2012/45, cit., párr. 63.

¹³⁰ Concretamente se refiere a la piratería, el robo a mano armada en el mar, los actos terroristas contra el transporte marítimo, las instalaciones mar adentro y otros intereses marítimos. Ver UNAG, A/RES/67/78, *Oceans and the law of the sea*, párr. 88. Resolución aprobada por la Asamblea General el 11 de diciembre de 2012 [sin remisión previa a una Comisión Principal (A/67/L.21 y Add.1)] en su sexagésimo séptimo período de sesiones, tema 75 a) del programa. Distribuida el 18 de abril de 2013. Disponible en: http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/67/78 (último acceso 23 de junio de 2013).

¹³¹ IMO [en línea] “Our Work>Maritime Security and Piracy”. Disponible en: <http://www.imo.org> (último acceso 23 de junio de 2013).

de Estados del África Occidental (ECOWAS)¹³², la Comunidad Económica de Estados del África Central (ECCAS)¹³³ y la Comisión del Golfo de Guinea (GGC)¹³⁴.

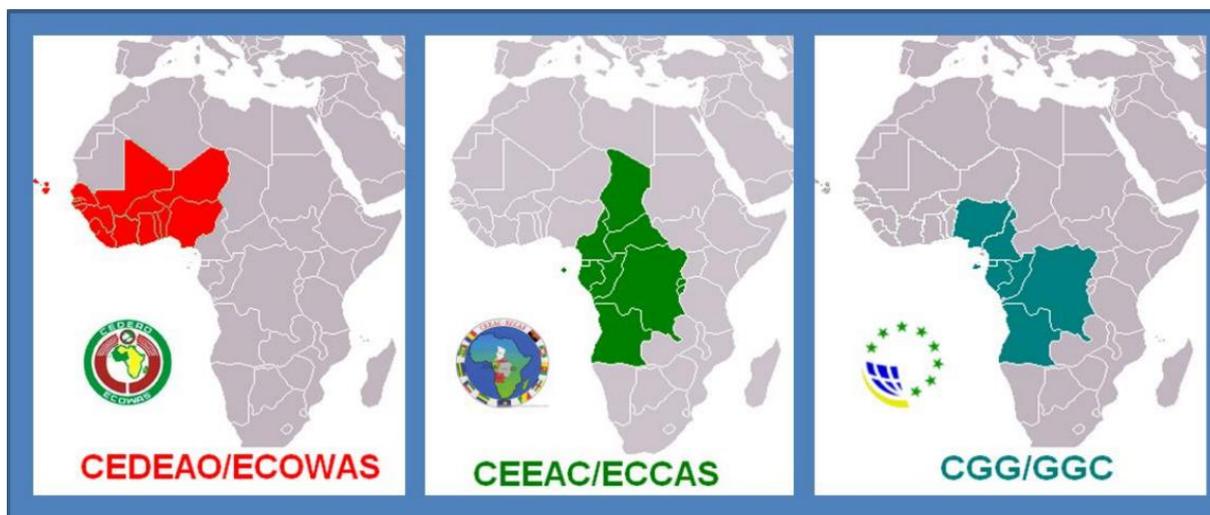


Figura 7.1 Organizaciones regionales firmantes de la Cumbre de Yaundé (junio 2013).
Fuente: Estado Mayor de la Armada (EMA)

Para alcanzar este cometido la Asamblea de la IMO, desde la resolución 1069 (2013), insiste en la responsabilidad que deben desempeñar los Estados regionales buscando atajar las causas subyacentes del fenómeno en cooperación estrecha con las organizaciones del lugar y sus asociados. También, la Organización destaca la importancia de emplear las iniciativas existentes a nivel nacional, regional y extra-regional para mejorar la seguridad y la protección en la zona; además, se satisface por las iniciativas emprendidas por países y organizaciones regionales -incluyendo la ECCAS, la ECOWAS, la GGC y la MOWCA¹³⁵- con el objetivo de avanzar en la seguridad y la protección marítimas en el GoG¹³⁶.

Otra posibilidad, con relación a la cooperación entre países, sería aprovechar las disposiciones del UNCLOS que hacen hincapié en esta necesidad para erradicar la piratería.

¹³² A partir de aquí por sus siglas en inglés que provienen de *Economic Community of West African States*. En español se utiliza el acrónimo CEDEAO. constituida en 1975 y formada por 15 países: Benín, Burkina Faso, Cabo Verde, Costa de Marfil, Gambia, Ghana, Guinea-Bissau, Guinea, Liberia, Malí, Níger, Nigeria, Senegal, Sierra Leona, Togo.

¹³³ De aquí en adelante *Economic Community of Central African States* (CEEAC es su acrónimo español). Fue constituida en 1983 y está formada por Burundi, Camerún, República Centroafricana, Chad, Congo, Guinea Ecuatorial, Gabón, Ruanda, Santo Tomé y Príncipe, República Democrática del Congo y Angola.

¹³⁴ De aquí en adelante por sus siglas en inglés que provienen de *Gulf of Guinea Commission* (en español se emplea CGG). Fundada en 2001 y formada por Angola, Camerún, Congo-Brazzaville, Gabón, Guinea Ecuatorial, Nigeria, República Democrática del Congo y Santo Tomé y Príncipe. Mediante la lucha contra la piratería puede ampliar su influencia continental, buscando la viabilidad de acuerdos previos que garanticen la implementación de una estrategia conjunta. De esta manera, la coordinación intergubernamental se presenta primordial, más si cabe teniendo en cuenta que esta organización convocante se integra por algunos Estados miembros de la ECCAS.

¹³⁵ Del inglés: *Maritime Organization for West and Central Africa*.

¹³⁶ OMI, Res. A. 1069 (28), cit., p. 2.

Mediante una interpretación de los arts. 100 y 107¹³⁷ “*cabría extraer que los Estados no pueden rechazar sin justificación alguna toda intervención para reprimir la piratería en sus costas*”¹³⁸. Por ejemplo si los piratas después de haber atacado en alta mar son perseguidos por un buque de un Estado diferente al del MT a donde se dirigen, el Estado ribereño tiene la competencia para autorizar la continuación de tal persecución, pero puede entenderse que la potestad de este permiso se encuentra condicionado por el deber de cooperar en la represión de la piratería que promulga el art. 100¹³⁹, pudiendo incluso ir más allá e interpretar implícitamente esta autorización, a no ser que el Estado pertinente comunique otra distinta¹⁴⁰.

Por otra parte, si bien es cierto que este artículo impone un deber legal sobre los estados para cooperar no ofrece detalles acerca de la naturaleza de tal cooperación, ni establece procedimiento alguno que permita sancionar de algún modo la falta de cumplimiento de las responsabilidades de un estado en la represión de la piratería¹⁴¹.

También podría interpretarse en sentido lato del “*deber de prestar auxilio*”¹⁴² que permitiría intervenir para socorrer a las víctimas, si bien es cierto una persecución o apresamiento y juicio de los piratas se alejarían de este precepto¹⁴³.

Resulta de gran dificultad eliminar las depredaciones en un mar no sujeto a ninguna jurisdicción si al mismo tiempo no se hace lo propio en el MT debido a la movilidad de los buques piratas tanto dentro como fuera de la parcela soberana. Aunque la responsabilidad primordial para perseguirlos en esta franja marítima incumbe al Estado ribereño, los demás pueden colaborar con este en su erradicación sin que suponga una disminución de la soberanía sobre sus aguas. Esta cooperación es especialmente necesaria cuando se carece de los recursos adecuados, ya que el desarrollo de actividades delictivas en las aguas de un Estado afecta inevitablemente al vecino¹⁴⁴. Son escenarios en que el Estado ribereño no podría rechazar arbitrariamente permiso para reprimir un acto de piratería si este no perjudica las competencias

¹³⁷ Ver UNCLOS, cit., arts. 100, 107.

¹³⁸ SOBRINO HEREDIA, “Piratería y Terrorismo en la mar”, p. 119.

¹³⁹ No obstante, como legalmente la piratería solo puede acaecer fuera del MT de un Estado determinado, este deber se difumina en el momento en que los piratas entran en este límite marítimo de cualquier otro Estado.

¹⁴⁰ En esta línea véase SOBRINO HEREDIA, “Piratería y Terrorismo en la mar”, p. 120.

¹⁴¹ IGLESIAS BANIOLA, “El Derecho Internacional y la Piratería en la Mar”, p. 11.

¹⁴² “*Todo Estado exigirá al capitán de un buque que enarbole su pabellón que, siempre que pueda hacerlo sin grave peligro para el buque, su tripulación o sus pasajeros: a) Preste auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar; b) Se dirija a toda la velocidad posible a prestar auxilio a las personas que estén en peligro, en cuanto sepa que necesitan socorro...*”. UNCLOS, cit., art. 98. A pesar de que el mencionado deber se refiere a accidentes marítimos “*lo cierto es que el fin perseguido es salvaguardar la vida en el mar no las causas que ponen en peligro a esta*”. SOBRINO HEREDIA, *op. cit.*, pp. 119-120.

¹⁴³ SOBRINO HEREDIA, *loc. cit.*

¹⁴⁴ URBINA, “Estados fallidos...”, p. 104.

sobre sus espacios marítimos siempre y cuando fuese solicitado adecuadamente en forma y con la debida garantía, lo cual se convertiría en una omisión del deber de cooperación¹⁴⁵.

Otro de los aspectos importantes en la cooperación se relaciona con la fluidez de la información. Bajo un programa orientado a mejorar la protección y el intercambio de información marítima, la EU es un socio fundamental en el combate contra la piratería en el GoG. La ejecución de este programa también se dirige al fortalecimiento de la capacidad operativa de los guardacostas y los organismos encargados del orden público¹⁴⁶.

7.3 PREVENCIÓN Y PROTECCIÓN

Recientemente la IMO también ha puesto en marcha una estrategia para incrementar la protección marítima en África occidental y central, con el fin de luchar contra la piratería, los robos a mano armada perpetrados contra los buques y otras actividades ilícitas. Como ya se ha mencionado en el capítulo IV, la IMO asume la obligación de emitir y registrar informes detallados de los actos de piratería y robo armado contra los buques a nivel mundial. Para llevar a cabo esta tarea es fundamental que los ataques sean notificados. Evidentemente, antes de tomar cualquier acción, ha de conocerse cuál es la amenaza concreta a la que se hace frente. Por tanto, reunir datos estadísticos precisos es una tarea esencial que permite obtener un diagnóstico adecuado y así, poder elaborar las medidas más oportunas para cada caso, ganando eficiencia y eficacia en el objetivo común de resolver el problema adecuadamente. La rápida denuncia de los incidentes es una responsabilidad que compete, en primera instancia, a las navieras y los capitanes de los buques atacados pues de ellos depende que se active todo el trabajo de planificación de estrategias, protocolos de prevención y represión contra este fenómeno.

Una información completa no solo debe contener la cantidad de ataques (cometidos y tentativas), la localización donde acontecen, la condición en que se encontraba el buque y sus características, también el *modus operandi* de los piratas y las medidas que se emplearon para combatirlos; así como, otras informaciones, más propias de los servicios de inteligencia, acerca del contexto en que se generan los ataques, los medios empleados para su planeamiento y despliegue.

Para este fin, es necesaria una colaboración efectiva entre las navieras, los Estados ribereños y de pabellón del buque. Además, la información debe ser actualizada y divulgada

¹⁴⁵ *Ibid.*, n. 54.

¹⁴⁶ UNSC, S/2012/45, cit., párr. 21.

inmediatamente a todos los interesados permitiendo que muchos incidentes puedan preverse y evitarse con la puesta en marcha de las medidas más adecuadas y del mejor plan de respuesta posible para la ocasión. Si la prevención falla cabe enfrentar el ataque empleando para ello las recomendaciones, siempre mejoradas y actualizadas por el dictamen que marca la experiencia, más adecuadas y eficaces para las respectivas situaciones.

Por consiguiente, una buena investigación de los incidentes aportará mejor información; en este sentido la Asamblea de la OMI adoptó el *Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques*¹⁴⁷. Además, con el propósito de incitar a los capitanes a denunciar todos los ataques, recomienda a los Estados ribereños y los Estados rectores de puertos que pongan todo su empeño en evitarles demoras excesivas y que sus buques tengan que hacer frente a gastos adicionales relacionados con tal notificación¹⁴⁸.

Dado el eminente grado que ha alcanzado la piratería a nivel internacional, también la *Internatinal Transport Worker's Federation* (ITF) está apoyando al IMB, en sus esfuerzos por centralizar las denuncias sobre ataques piratas con la intención de analizar las experiencias desafortunadas de las víctimas (tanto de marinos como de armadores, fletadores y/o consignatarios) como una forma de contrarrestar este problema endémico.

Por su parte, la EU fundó el proyecto de Rutas Marítimas Clave en el Golfo de Guinea (CRIMGO)¹⁴⁹ en enero de 2013, y uno más tarde el Consejo puso en marcha su propia estrategia para la región¹⁵⁰.

Además, no solo debe atenderse a las medidas de carácter preventivo, sino también las respuestas para repeler un intento de ataque; pero, es aún más importante saber como actuar en el supuesto de que los piratas hayan conseguido subir a bordo, bien sin llegar a tomar el control del buque, o bien, si ya lo han hecho, porque generalmente se trata del momento en el que tomar buenas decisiones, por ejemplo, siguiendo las orientaciones de la IMO, puede llegar a salvar vidas.

¹⁴⁷ IMO, A.1025(26), cit.

¹⁴⁸ “Medidas que deberán adoptar los Estados ribereños y los Estados rectores de puertos”, en *Code of practice for the investigation...*, *ibid.*, párr. 3.3.

¹⁴⁹ Del inglés *Critical Maritime Routes in the Gulf of Guinea*. A tal respecto véase EUROPEAN COMMISSION, “New EU Initiative to Combat Piracy in the Gulf of Guinea,” [press release], Ref IP/13/14, Brussels, 10 January 2013, Cit. por Kamal-Deen, art. cit., n. 131, p. 109.

¹⁵⁰ COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION, “EU Strategy on the Gulf of Guinea”, *Foreign Affairs Council meeting Brussels*, 17 March 2014. Disponible en: www.consilium.europa.eu/.../141582.pdf (último acceso 31 de diciembre de 2014). Respecto a las conclusiones del Consejo sobre el Golfo véase COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION, “Council conclusions on the Gulf of Guinea”, *Foreign Affairs Council meeting Brussels*, 17 March 2014. Disponible en: <http://www.consilium.europa.eu> (último acceso 31 de diciembre de 2014).

La OMI se ha preocupado por el rol que les toca asumir a los interesados antes, durante y después de un ataque. En este sentido, se han promulgado recomendaciones u orientaciones, principalmente, en forma de Circulares del MSC para prevenir y reprimir dichos actos, dirigidas tanto a las navieras y tripulantes como a los Gobiernos, porque la elaboración de estas directrices debe ser precedida de acciones gubernamentales específicas intentando comprender la naturaleza de los actos de este crimen tan especial y diverso. No obstante, la Organización no se inmiscuye directamente en la tarea de buscar una solución definitiva al problema¹⁵¹. A continuación, se hará una breve indicación de las circulares más relevantes en vigor adoptadas con carácter general.

7.3.1 PROTOCOLOS DE ACTUACIÓN DE LA IMO

7.3.1.1 Recomendaciones y orientaciones con carácter general

Recomendaciones a los Gobiernos para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques¹⁵²

A tenor de las estadísticas de los sucesos y cualquier otra información, los Gobiernos deben facilitar a los buques con derecho a enarbolar su pabellón, asesoramiento¹⁵³ y orientaciones específicas sobre las medidas a adoptar si fuese necesario para protegerse de un ataque. Gente del mar y armadores deben tener algún representante participando en la elaboración de estas disposiciones para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos armados¹⁵⁴.

Así, la circular 1333 interpreta que es el Estado ribereño/Estado rector del puerto quién debe elaborar los planes de acción, especificando la forma de prevenir un ataque pirata y las medidas que han de adoptarse en caso de acaecer¹⁵⁵.

En cuanto a la autoprotección, la Circular recomienda que propietarios, armadores y compañías de barcos adopten medidas de protección contra los ladrones del mar. Los Estados de abanderamiento, a su vez, deben tomar medidas para que aquellos adquieran tal compromiso,

¹⁵¹ Juan Pablo PEZZANO MARTÍNEZ, [Trabajo que aborda el fenómeno de la piratería marítima a través de un enfoque histórico hasta la situación actual] [s.f.], 1-30, p. 22.

¹⁵² IMO, MSC.1/Circ.1333/Rev.1, *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Recommendations to Governments for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships*, 12 June 2015. Disponible en: <http://www.imo.org> (último acceso 29 de mayo de 2016). Revoca a la MSC.1/Circ.1333 de 26 de junio de 2009 que, a su vez, revocó a la MSC/Circ.622/Rev.1 (1999).

¹⁵³ A tal respecto *ibid.*, párrs. 3, 10.

¹⁵⁴ IMO, Circ. 1333/Rev. 1, cit., an., párr. 1.

¹⁵⁵ “Los Estados ribereños deberían considerar sus obligaciones en virtud de la regla XI-2/7 (Amenazas para los buques) del Convenio SOLAS, la cual prescribe, entre otras cosas, que cuando se identifique un riesgo de ataque, el Gobierno Contratante interesado informará a los buques afectados y a sus administraciones de: el nivel de protección vigente; toda medida de protección que los buques afectados deban tomar para protegerse ante un ataque, de conformidad con las disposiciones de la parte A del Código PBIP; las medidas de protección que haya decidido adoptar el Estado ribereño, según proceda”.

además han de encargarse de informarlos acerca de todas las resoluciones de las UN e IMO relacionadas con actos piráticos o robos a mano armada propios de las aguas por donde se navega, así como las recomendaciones incluidas. Aunque en última instancia son las navieras y capitanes a quienes incumbe tomar las precauciones adecuadas¹⁵⁶.

Por otra parte, en cuanto a la información sobre los incidentes, se exige inexcusablemente que la denuncia de los ataques o tentativas se traslade de manera inmediata vía radio (posteriormente ha de enviarse un informe escrito más detallado¹⁵⁷) al Centro coordinador de salvamento (RCC)¹⁵⁸ o radio-estación costera (CRS)¹⁵⁹ más cercanos, con el objetivo de alertar al Estado ribereño o al Estado rector del puerto. Basándose en los informes de los incidentes, el RCC u otro organismo comprometido deberá informar a las autoridades de protección locales y estas activarán los planes de emergencia. Al mismo tiempo, alertarán a los otros barcos que se encuentren en la zona e informarán a los RCC limítrofes cuando sea oportuno¹⁶⁰.

Orientaciones para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada contra los buques¹⁶¹

La Organización continúa con diversas recomendaciones¹⁶², entre otras: reducir la tentación de los piratas o ladrones del mar; advertir a los capitanes de la posibilidad que los posibles atacantes pudieran estar a la escucha de las comunicaciones mantenidas para seleccionar a la víctima; también advierte que buques con dotaciones reducidas o pocos tripulantes a bordo resultan “presas” fáciles; la elaboración de un plan de seguridad¹⁶³ para buques que operen en aguas donde se hayan denunciado ataques; vigilancia, guardias,

¹⁵⁶ *Ibid.*, párr. 3.

¹⁵⁷ La circular también anexa diagramas secuenciales para la notificación de sucesos, ver *ibid.*, ap. 1, 2.

¹⁵⁸ En la región de Asia, los RCC de algunas Partes Contratantes del ReCAAP también son los puntos de contacto del ReCAAP. Los RCC de los Estados ribereños difunden información sobre sucesos en el ámbito interno a sus puntos de contacto, autoridades marítimas y organismos de vigilancia respectivos, según el caso. Se está elaborando un sistema similar para el golfo de Adén y el océano Índico occidental en virtud del Código de conducta de Djibouti. IMO, MSC.1/Circ.1333/Rev.1, cit. n. 1, p. 4.

¹⁵⁹ A partir de aquí por su acrónimo anglosajón que deriva de *Coast Radio Station*. También, en español, se conoce por Estación de Radio Costera.

¹⁶⁰ IMO, MSC.1/Circ.1333/Rev.1, cit. párr. 16. Disponible una plantilla para la presentación de los mensajes de los buques, en *ibid.*, apéndice 4.

¹⁶¹ IMO, MSC.1/Circ.1334, *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Recommendations to shipowners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships*, 23 June 2009. Revoca a la MSC/Circ.623/Rev.3 de 29 de mayo de 2002. Disponible en: <http://www.imo.org> (último acceso 29 de diciembre de 2010).

El subtítulo de la versión en español cambió de “Directrices” a “Orientaciones”, quizás conlleve una connotación menos obligatoria. En el original pasó de “Guidance” a “Recommendations”.

¹⁶² Ver IMO, MSC.1/Circ.1334, cit., an. IV.

¹⁶³ Se recomienda que incluyan: i) *Vigilancia, uso de luces y de sistemas de vigilancia*; ii) *Plan de respuesta de la tripulación, ante un posible ataque o situación de ataque en proceso*; iii) *Procedimiento de alarma por radio*; iv) *Modelo de reporte ante un ataque o intento de ataque*.

procedimientos de comunicaciones y formato de mensajes codificados; el uso de la mayor cantidad de luz posible a bordo; el uso de las mangueras contraincendios para repeler un ataque (si bien existe unanimidad en reconocer que esta medida entraña un riesgo y su empleo está totalmente desaconsejado, siendo sustituida por otras como, también, arrojar agua a presión pero a través de aspersores aprovechando la línea contraincendios –ver figura 7.5); maniobras evasivas; que no se haga uso de armas de fuego.

Además, recomienda que los capitanes de buques: informen inmediatamente todo ataque o intento de ataque de piratería o robo armado al RCC más cercano y que requieran del mismo el aviso inmediato de advertencia a los buques que se encuentren en las inmediaciones del área del ataque; elaboren inmediatamente un informe urgente al Estado del pabellón y al PRC del IMB.

En lo que se refiere al fondeo de buques en zonas de alto riesgo de ataque (HRA)¹⁶⁴, se recomienda a los capitanes modificar su posición de fondeo constantemente, además recuerda la implementación de un plan de seguridad que contenga distintos procedimientos de guardias, vigilancia, iluminación especial del buque, procedimientos de reporte y comunicación, precauciones personales, alarmas y roles para cada uno de los tripulantes.

7.3.1.2 *Mejores prácticas de gestión para la protección contra la piratería con base en Somalia*¹⁶⁵

Estas prácticas conocidas como BMP4¹⁶⁶ se elaboraron a raíz de la resolución del MSC.324(89)¹⁶⁷ y se distribuyeron mediante Circular 1339. El principal objetivo de la dotación debe centrarse en impedir que los piratas embarquen y si lo consiguen, al menos, que no se hagan con el control del buque. La prevención de abordaje es el mejor y, francamente, el único medio de defensa¹⁶⁸. Entre otras cuestiones se destacan diferentes supuestos. Las primeras medidas han de ser encaminadas para prevenir el ataque.

Ante un **ataque inminente** se activará el plan de contingencias¹⁶⁹, pudiendo seguirse el siguiente procedimiento de respuesta: tocar el tifón y hacer sonar la alarma característica

¹⁶⁴ A partir de aquí por su acrónimo anglosajón que proviene de *High Risk Areas*.

¹⁶⁵ IMO, MSC.1/Circ.1339, *Piracy and Armed Robbery Against Ships in waters off the coast of Somalia: Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy*, 14 September 2011. Disponible en: <http://www.imo.org> (último acceso 17 de abril de 2012). Revocó a la MSC.1/Circ.1337, 4 August 2010.

¹⁶⁶ De aquí en adelante por su acrónimo anglosajón que se forma de *Best Management Practice Guidance*. El acrónimo correspondiente en español es **MPG (Mejores Prácticas de Gestión)**.

¹⁶⁷ Ver “Annex 29: Res. MSC.324(89)” en MSC.89/25/Add.4, *Implementation of Best Management Practice Guidance*. Adoptada el 20 de mayo de 2011. Disponible en: <http://www.imo.org> (último acceso 24 de abril de 2014).

¹⁶⁸ HERBERT-BURNS, “Tankers, Specialized Production Vessels, and Offshore Terminals”, p. 147.

¹⁶⁹ *Guidelines for Protection against Piracy in GoG*, pp. 9-10. Cada naviera el que haya estipulado para cada buque.

acordada para la ocasión; activar el SSAS; transmitir un mensaje de socorro de cualquier otra manera; lanzar una señal fumígena de socorro; desde el puesto de vigía comprobar si los piratas se aproximan por ambos costados del buque, si cuentan con apoyo de alguien que pueda cubrirlos y equiparlos, y si están preparados para lanzar cabos y escalas para trepar a bordo; alertar a los tripulantes de la situación, especialmente a la sección de máquinas de guardia para que se encierren en la sala de máquinas y permanezcan a la espera “*tomando el control*” y con el gobierno de emergencia si fuese necesario; conectar la bomba contra incendios y aparejar las mangueras; incrementar la velocidad y ejecutar las maniobras evasivas si el espacio y la navegación lo permiten; iluminar las cubiertas con todo el alumbrado disponible (incluido el de emergencia y búsqueda)¹⁷⁰.

Una vez **los piratas han conseguido embarcar**, se trata, de intuir cuánto tiempo prolongarán su estancia a bordo. Esencialmente, este periodo dependerá de la eficiencia de las acciones emprendidas por la tripulación que variarán dependiendo de las circunstancias del momento, incluyendo pero no limitándose a la efectividad de los procedimientos anti-piratería del buque; la calidad de los ejercicios de seguridad y la respuesta de la dotación; la calidad y eficiencia de las medidas anti-piratería en marcha, incluyendo el bloqueo de los accesos a la acomodación y las respuestas en esta ubicación; el número de piratas que se enfrentan, la posición (mar abierto, estrechos, densidad del tráfico marítimo, etc.), también la localización respecto a la estabilidad política y económica de la región; las fuerzas de protección, patrullas o guardacostas que están presentes; el tipo de ataque (oportunista u organizado) y armas empleadas (blancas o de fuego); el objetivo (dinero en efectivo o robo del cargamento); el grado de agresividad y organización; el propósito (personal o político); los tripulantes hechos rehenes; y la naturaleza de la carga (peligrosa o inflamable)¹⁷¹.

Cuando el buque sea **víctima de secuestro** debe activar la alarma de seguridad del buque (SSAS), el mensaje de socorro ha de prepararse previamente y debe difundirse a todas las estaciones por todos los medios posibles; mantener la calma; no resistirse a los secuestradores armados a menos que las vidas se encuentren claramente en peligro. La primera consideración de suma importancia es la seguridad del buque. Los secuestradores no saben cómo opera o gobierna el buque, de tal modo que es importante ganarse su confianza para mantener las operaciones y el control del buque; ofrecer una cooperación razonable y evitar generar rivalidades. Los secuestradores pueden estar nerviosos y estresados, siendo propensos a

¹⁷⁰ CORBETT, *A Modern Plague of Pirates*, p. 59.

¹⁷¹ *Ibid.*, pp. 59, 60.

comportamientos agresivos, por tanto mantener una conducta tranquila y racional puede mitigar cualquier amenaza de violencia¹⁷².

Después del incidente se elaborará un informe que será enviado al IMB, también se recomienda a la naviera y capitanes que lo notifiquen al Estado del pabellón del buque.

Muchos de los ataques se consiguen abortar porque se han activado los protocolos de protección¹⁷³. Esto revela la eficacia que pueden llegar a alcanzar las medidas para repeler los abordajes de los piratas e incluso cuando los piratas consiguen abordar las consecuencias pueden minimizarse¹⁷⁴.

7.3.1.3 Directrices exclusivas para el golfo de Guinea¹⁷⁵

Concretamente para el GoG se publicaron medidas específicas porque algunas de las recomendaciones del BMP4 para prevenir la piratería y robos armados en el Índico no resultarían efectivas en el Atlántico a tenor del *modus operandi* de los piratas nigerianos. No obstante “*las directrices para propietarios, operadores y capitanes para la protección contra la piratería en la región del golfo de Guinea*” deben entenderse conjuntamente con aquellas.

Un ejemplo lo representan las medidas de **autoprotección** del BMP4 como pueden ser las maniobras evasivas (cambios de rumbo a alta velocidad para crear generar ondas e interrumpir esquifes)¹⁷⁶ que, si bien, pueden emplearse cuando los buques también navegan por la fachada occidental del continente africano, generalmente, no serían eficaces en la mayoría de los ataques de la región porque las “*presas*” predilectas de los piratas no se distinguen por encontrarse en

¹⁷² CORBETT, *op. cit.*, p. 60. Si los piratas armados comienzan a imponerse y apresan a uno o varios miembros de la tripulación del buque, véase también, IMO, Circ.1333, cit., párr. 76-79.

¹⁷³ En los informes de la IMO e ICC-IMB puede observarse que en diversos intentos de ataque dichas recomendaciones resultan eficaces.

Ver ICC-IMB, *Piracy Report 2016*, pp. 22, 48.

¹⁷⁴ Un buen ejemplo de la aplicación del compendio de medidas puede observarse en el episodio del *MT Nave Jupiter*.

¹⁷⁵ *Guidelines for Owners, Operators and Masters for Protection against Piracy in the Gulf of Guinea Region (To be read in conjunction with BMP4)*. Disponible en: <http://www.imo.org> (último acceso 5 de diciembre de 2014). Ver también IMO, Circular letter n.º 3394, *Interim Guidelines for Owners, Operators and Masters for protection against piracy in the Gulf of Guinea region*, 15 August 2013. Disponible en: <http://www.imo.org> (último acceso 5 de diciembre de 2014).

¹⁷⁶ En esta línea John IVANOVICH, Kim HALL y Daniel WHITENECK, *A Framework for Counterpiracy: The Military Role in Whole-of-Government*, Alexandria (VA-USA), CNA, 2011, p. 20, US Navy. Disponible en: <http://www.navy.mil> (último acceso 11 de noviembre de 2011). Se sugiere a los capitanes que lleven a cabo, cuanto antes, a fin de evitar el abordaje, maniobras cortas y continuas en zigzag a la vez que mantienen la velocidad. Considerar la posibilidad de aumentar la exposición de los piratas al viento y a las olas, y aprovechar las olas de proa y las olas divergentes de popa para frenar el acercamiento de las embarcaciones piratas al costado. Los capitanes y el oficial de guardia deberían estar al tanto de las características de gobierno y maniobra del buque. Debería prestarse una atención especial a los efectos que puede tener la modificación de las órdenes dadas al timonel y el impacto que de ello puede derivarse para la velocidad del buque. OFFICIAL JOURNAL OF THE EUROPEAN UNION, L67/13, *Commission Recommendation on measures for self-protection and the prevention of piracy and armed robbery against ships*, of 11 March 2010. Disponible en: <http://eur-lex.europa.eu> (último acceso 3 de mayo de 2011).

esta condición (ver *figura 5.20*)¹⁷⁷. Deben desarrollarse acciones específicas y medidas de autoprotección para aplicar en cada tipo de buque y viaje específicos¹⁷⁸.

Por esta razón han de aplicarse otros procedimientos exclusivos para los buques, sin propulsión (bien porque permanecen atracados, fondeados o a la deriva esperando órdenes) o con capacidad de maniobra restringida (porque se encuentran inmersos en operaciones STS o se trata de plataformas móviles, remolcadores o buques de suministro desarrollando sus actividades características), y plataformas fijas que revelan la condición más llamativa para los piratas del Golfo, esto es, un “*blanco*” estático o con poco movimiento y cargado de crudo o productos derivados.

Sin embargo, pese a que los ataques en esta localización difieren en muchos aspectos de la piratería frente a Somalia, buena parte de las BMP4 ya desarrolladas por la industria para ayudar a protegerse de este fenómeno en el “*Cuerno de África*”, también son válidas para la región del GoG.

En cuanto a la **evaluación del riesgo**, se pueden encontrar orientaciones pormenorizadas sobre su preparación a partir de diferentes fuentes¹⁷⁹. En este tipo de valoración no solo ha de tenerse en cuenta la reiteración de consejos relacionados con una región concreta o el *modus operandi* respectivo de los piratas que se puede encontrar un buque durante sus singladuras, también debe reflejar las características predominantes del viaje específico y del buque. De esta manera, tal evaluación debería incluir, aunque no limitarse, aspectos como: la amenaza (¿quiénes son los piratas, cómo atacan y abordan a la víctima, qué armas usan, etc.); factores que configuran el escenario (visibilidad, estado del mar, comportamiento del tráfico marítimo, etc.); posibilidades de cooperación con los militares (escoltas, empleo de destacamentos de protección de buques, registro ante las autoridades, etc.); las características del barco, sus vulnerabilidades y capacidades inherentes ante una amenaza (francobordo, velocidad, distribución general, etc.); y procedimientos del buque (ejercicios, listas de vigilancia, cadena de mando, procesos de toma de decisiones, etc.). Además, la evaluación del riesgo debe tener en cuenta las exigencias normativas, particularmente, del Estado de abanderamiento o ribereño,

¹⁷⁷ Aunque en situaciones de ataques con buques navegando también han tenido éxito como en el episodio del *MT Nave Jupiter*, atacado aproximadamente a 54 millas al sudoeste de Brass en su derrota de Bonny hacia Asmterdam el 11 de febrero de 2016, donde incluso los piratas logran embarcar y cortar el suministro del generador y de la máquina principal, entre otros objetivos, para evitar este tipo de maniobras. Aunque en este caso el éxito obtenido se debe a la aplicación de las medidas en su conjunto. Ver ICC-IMB, *Piracy Report 2016*, pp. 22, 48.

¹⁷⁸ *Guidelines for Protection against Piracy in GoG*, p. 3.

¹⁷⁹ Por ejemplo, el *Ship Security Assessment* descrito en el código ISPS. Este Código también constituye la línea de base para la *Evaluación de Riesgo Específico de Buques y Viajes BIMCO (SVSRA -Voyage Specific Risk Assessment-)*.

pero tampoco han de olvidarse los requerimientos establecidos por la compañía y la aseguradora¹⁸⁰.

Los ataques piratas desplegados en el GoG a menudo comparten características similares al de sus homólogos con bases en Somalia¹⁸¹ pero hay algunas diferencias clave¹⁸². Así, el riesgo de caer víctima de un ataque pirata es particularmente alto cuando el barco está con el ancla en el tenedero o se desvía de un puerto, como puede acaecer en las proximidades de la posición de embarque/desembarque del práctico (al menos, la que figura en la carta náutica). Otra situación vulnerable es cuando se realizan operaciones STS y los dos barcos se encuentran amarrados uno al costado del otro¹⁸³.

Las navieras que mantienen líneas regulares con puertos del GoG u operan en las diversas terminales de la industria petrolífera que se extienden por el Delta corren mayor riesgo de que alguno de buques caiga bajo las operaciones de inteligencia de la insurgencia o el crimen organizado relacionado con el *bunkering* y pasen a figurar en la agenda de un futuro ataque de piratería¹⁸⁴.

Respecto a las **posibilidades para denunciar** un ataque, existen varias opciones, en primer lugar se encuentra el Centro Marítimo de Intercambio de Información Comercial del Golfo de Guinea (MTISC - GoG)¹⁸⁵ con base en Ghana. Además, la región dispone de varios Centros Regionales de Coordinación de Salvamento Marítimo, entre ellos en Monrovia (Liberia), Lagos (Nigeria) y Camerún, todos ellos puntos importantes para informes de seguridad. También se puede informar sobre el incidente al centro (PRC) del IMB¹⁸⁶.

En lo que atañe a la **planificación de la naviera** debe hacerse hincapié en restringir al mínimo posible las comunicaciones con el exterior y ser precavidos, especialmente, con las coordenadas para operaciones con otros buques o, simplemente, en espera (bien para actividades STS u otras órdenes de empresa). También, se recomienda encarecidamente tener

¹⁸⁰ *Guidelines for Protection against Piracy in GoG*, p. 2.

¹⁸¹ Por ejemplo, la amenaza principal procede de esquifes con motores de alta potencia, también en algún episodio procedían de buques nodriza no identificados. *Guidelines for Protection against Piracy in GoG*, p. 4.

¹⁸² A tal respecto ver BMP4, pp. 9-10.

¹⁸³ *Guidelines for Protection against Piracy in GoG*, p. 4.

¹⁸⁴ *Ibidem*.

¹⁸⁵ A partir de aquí por sus siglas inglesas que derivan de *Maritime Trade Information Sharing Centre Gulf of Guinea*. El MTISC-GoG administra un esquema de Área de Reporte Voluntario (VRA -*Voluntary Reporting Area*-) en virtud del cual los buques mercantes son alentados a informar sobre diferentes datos de la derrota y el buque mientras operan en el VRA. Respecto a como informar véase “Anexo B”, en *Guidelines for Protection against Piracy in GoG*, pp. 16-17.

¹⁸⁶ Ver BMP4, pp. 53-54. Otras alternativas para denunciar pueden ser la NATO o INTERPOL ver *ibid*. El GoG no dispone de un mecanismo de vigilancia establecido por las marinas internacionales como en el golfo de Adén. El Centro de Información Marítima de la OTAN supervisa la situación, pero no desempeña un papel formal. *Guidelines for Protection against Piracy in GoG*, p. 7.

a buen recaudo las direcciones (de consignatarios, fletadores, proveedores, etc.) de correo electrónico y que la información contenida en este tipo de correspondencia sea concisa, con los mínimos detalles legalmente exigidos para cumplir los requisitos u obligaciones contractuales.

Además, deberían establecerse disposiciones contractuales para mantener a los buques fuera de peligro. Del mismo modo, se aconseja contratar un agente de confianza y si es posible evitar o reducir los requisitos en la diversa documentación de puerto. Cualquier interacción innecesaria con otras partes puede comprometer información respecto a la posición del buque. Además, si las navieras tienen con frecuencia el origen o destino de sus fletes en la región es recomendable, de vez en cuando, alterar los planes de viaje para complicar las predicciones de los piratas respecto a la situación en dónde pueden llevarse a cabo las operaciones de los buques¹⁸⁷.

A tenor del procedimiento empleado por los piratas de la región, la **planificación del capitán**, siempre que sea posible, debe evitar esperas y poca velocidad; del mismo modo, evitar permanecer al garette, en caso contrario, al menos, situarse a distancias superiores a 200 millas desde la costa, manteniendo siempre la máquina preparada para maniobrar inmediatamente y nunca comunicar las posiciones de espera; cabe disponer de coordenadas alternativas para las posiciones de encuentro con otros buques que se revelarán en el último momento; no se recomiendan estancias prolongadas en el fondeadero; en las comunicaciones, minimizar el uso de VHF y utilizar el correo electrónico o teléfono satelital seguro en su lugar, además se aconseja responder por VHF solo a las llamadas conocidas o legítimas, teniendo en cuenta la probabilidad de que procedan de impostores que incluso podrían presentarse uniformados; debido al mayor riesgo de sufrir un ataque nocturno, si fuese factible podrían planificarse horarios de trabajo donde las operaciones comenzasen y finalizasen durante el día¹⁸⁸.

Respecto a las **medidas de protección del buque** ha de prestarse una atención especial a aquellas de protección física en la condición de deriva y fondeado o durante operaciones STS¹⁸⁹. Existen puntos potencialmente vulnerables, como pueden ser las defensas (especialmente del tipo “*yokohama*”¹⁹⁰), cadena del ancla, escobén, etc., que pueden facilitar el acceso a bordo a

¹⁸⁷ *Guidelines for Protection against Piracy in GoG*, p. 7.

¹⁸⁸ *Guidelines for Protection against Piracy in GoG*, p. 8.

¹⁸⁹ Las medidas que proporciona el UKMTO también son interesantes Ver UKMTO [en línea], “West Africa>Maritime Security Guidance Home>Maritime Security Planning Considerations>Ship-to-Ship Operations”. Disponible en: <https://www.ukmto.org> (último acceso 2 de febrero de 2017).

¹⁹⁰ Frecuentemente los atacantes han trepado a bordo ayudados por esta clase de defensas que tienen una forma cilíndrica y constituyen un pertrecho característico de las operaciones buque a buque. Un simple aparejo podría disuadir la idea de trepar a bordo valiéndose de la “*Yokohama*” uniendo cada lado, en su sección longitudinal, a una cadena amarrada a la regala al costado del buque, que estaría cubierta por un alambre de púas (una alternativa podría ser del tipo circular) acompañado por candeleros que proporcionarían mayor sujeción y

los atacantes y los orificios de la estructura del buque que permitan colarse a bordo y las entradas de acceso al interior deben estar físicamente bloqueadas¹⁹¹. Por ejemplo, el alambre de espino puede crear una barrera para evitar el acceso al buque si se dispone de manera adecuada (ver figuras 7.2 y 7.3). Sin embargo, esta medida podría dificultar la realización de una operación de aquel tipo¹⁹².

La valla electrificada tampoco se podría instalar en buques tanque y gaseros. En atención a lo cual, deben considerarse otras medidas de protección para proteger el acceso a bordo. Una alternativa puede ser el empleo de agua a presión a través de aspersores (ver figura 7.5) y lanza espumas dificultando, así, el intento de trepar a bordo¹⁹³, también puede emplearse agua coloreada y cañones de agua¹⁹⁴.

Una vez la dotación ha realizado las modificaciones de su competencia en el buque y se haya pertrechado para un posible encuentro ante piratas en una HRA, incluyendo la instrucción y entrenamiento necesarios mediante los “ejercicios de seguridad” periódicos¹⁹⁵ y el plan de contingencia (realizado junto con la naviera para un viaje concreto), cabe entender que ha cumplido con su parte en cuanto a los aspectos preventivos. Luego habrá que llevar a la práctica los conocimientos adquiridos para repeler o tratar con los piratas ante una tentativa o un ataque consumado o incluso un secuestro de varios días. En este sentido, se ha señalado que el temor de los tripulantes de recibir represalias por parte de los piratas, motivado por las medidas de resistencia empleadas para evitar que los criminales consigan acceder a bordo y si estas posteriormente fracasan, puede influir en la manera que la dotación debe repeler un ataque, actuando con un grado más de pasividad¹⁹⁶, planteamiento que aumentaría las probabilidades de éxito del asalto.

altura en el tramo que ocuparía dicha defensa. Debe prestarse atención a la interacción entre la cadena y el alambre garantizar la mejor protección posible. *Ibidem*.

¹⁹¹ *Guidelines for Protection against Piracy in GoG*, p. 8.

¹⁹² Cuando se arrancha el buque antes de una maniobra para operaciones STS, el alambre de púas en la regala también puede interferir a la hora de colocar las defensas. UKMTO [en línea], *loc. cit.* Así, lo atestigua también la experiencia de este doctorando en tales maniobras, si bien es cierto dada la región donde se practicaban (frente a la costa en mar abierto a la altura de la capital mauritana de Nuakchot) no se recurría al alambre de púas ni a otras medidas anti-piratería, evidentemente que este alambre no se haya empleado no significa tener un conocimiento adecuado sobre sus posibles incompatibilidades en ciertos usos relacionados con operaciones STS.

¹⁹³ *Guidelines for Protection against Piracy in GoG*, p. 8.

¹⁹⁴ Stephanie JONES, “Security Concerns: Piracy at Sea and the Carriage of Essential Commodities by Merchant Shipping-The impact on commodity pricing and availability”, *Maastricht School of Management (MSM)-Working Paper*, 2011, n.º 19, p. 19. Disponible en: <http://web2.msm.nl/RePEc/msm/wpaper/MSM-WP2011-19.pdf> (último acceso 8 de diciembre de 2014). Este documento es un borrador preparado para la *1st. annual MSM Research Conference*, 11-12 november, 2011. Está destinado exclusivamente a efectos de discusión.

¹⁹⁵ En esta línea Steven Jones considera fundamental la formación para el empleo de dispositivos como pueden ser reflectores, cámaras y armas sónicas. Ver Steven M. JONES, “Implications and Effects of Maritime Security on the Operation and Management of Merchant Vessels”, en HERBERT-BURNS y otros, *op. cit.*, 87-116, pp. 102-103.

¹⁹⁶ SOBRINO HEREDIA, “Piratería y Terrorismo en la mar”, p. 93.



Figura 7.2 Alambre de espino extendido a la altura de la regala del costado de estribor del *Algeciras Spirit* en la Terminal Escravos (Delta del Níger-NG) a finales de 2015. Fuente: Manuel Ramirez (tercer Oficial de Puente)

Una medida de autoprotección que podría estar diseñada en el proyecto de construcción del buque es la creación de la ciudadela¹⁹⁷, si bien es cierto que tendría mayor eficacia si las comunicaciones y los sistemas de navegación estuviesen incorporados en esta ubicación¹⁹⁸. El

¹⁹⁷ Conocido en terminología aglosajona por *Safe Muster Point* o *Citadel*. Sobre esta cuestión ver BMP4, cit., párr. 8.13, pp. 37-39.

¹⁹⁸ Respecto al diseño de la ciudadela véase Luis CARRAL, Carlos FERNÁNDEZ-GARRIDO, José J. de TROYA, José Ángel FRAGUELA, “Considering Anti-Piracy Ship Security: Citadel Design And Use”, *Brodogradnja/Shipbuilding*, 2015, 66(3), 75-90, Professional paper UDC 629.5.067:629.5.047:629.5.043, ISSN 0007-215X. Disponible en: https://www.researchgate.net/.../283420631_Considering_anti-piracy_ship_security_Citadel_design_and_use/links/563792a108ae1740c93b1bc0.pdf (último acceso 22 de marzo de 2016).

BMP4 también menciona la conveniencia de tener un lugar de reunión seguro o una ciudadela como una última capa de seguridad para proteger a la tripulación.

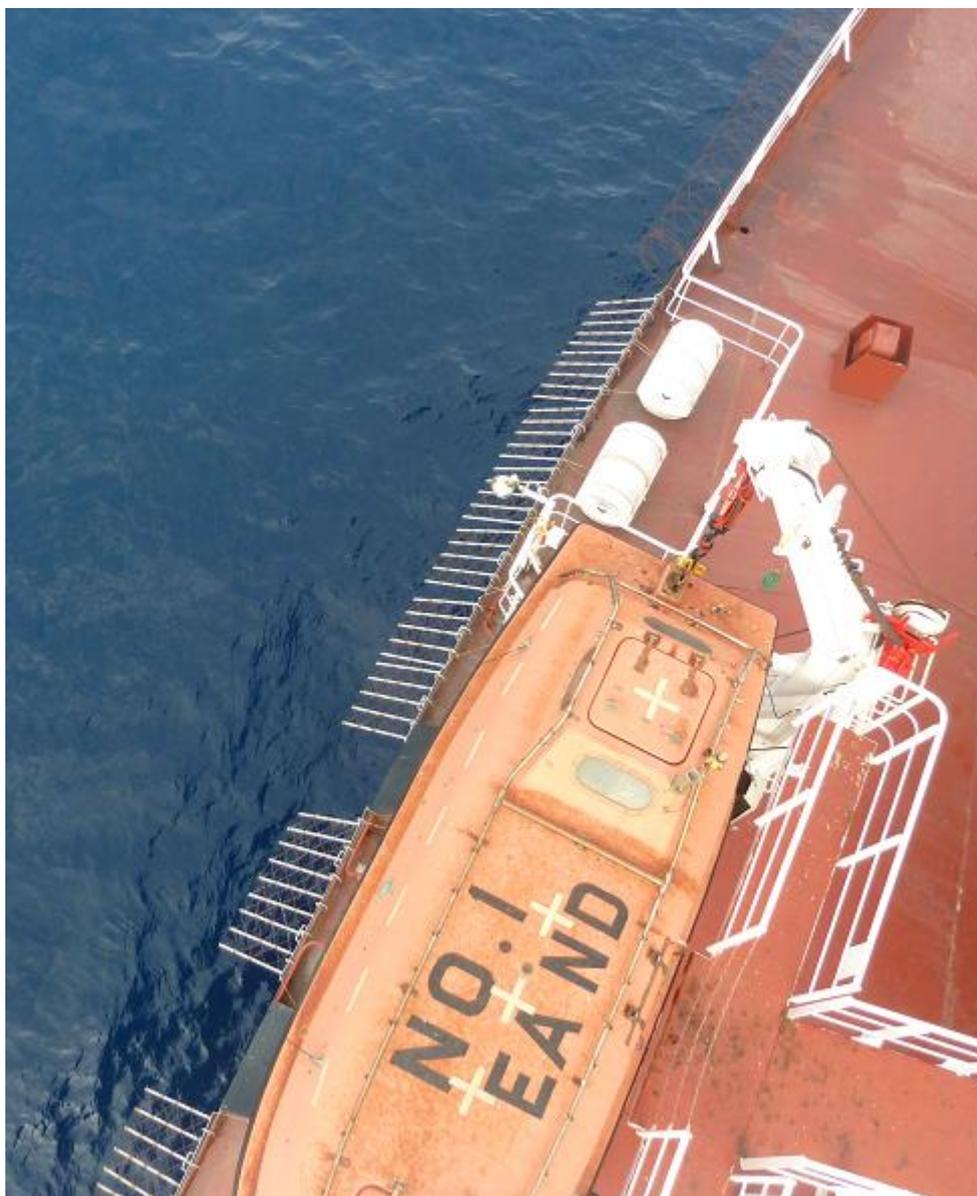


Figura 7.3 Alambre de espino dispuesto de dos formas diferentes, con la posibilidad de abatirlo y liberando la ubicación de las escalas de práctico para acceder, si fuese necesario, al bote de rescate de babor del *Algeciras Spirit* en la Terminal Escravos (Delta del Níger-NG) a finales de 2015. Fuente: Manuel Ramírez (tercer Oficial de Puente)

Otros mecanismos para impedir que los asaltantes consigan acceder al interior del buque una vez han abordado se centran en el bloqueo de puertas estancas, por ejemplo, mediante el empleo de barras, incluso pueden fabricarse a bordo por el equipo de máquinas. Para esta función también se puede recurrir a tensores de cadena y ganchos de gavilán que proporcionan

una solución de protección rápida y económica¹⁹⁹ (ver figura 7.5). Del mismo modo que enrejados tras escotillas, trampillas o aberturas de evacuación, lumbreras de escape u otros lugares intermedios que dan acceso al interior del buque (ver figura 7.6).



Figura 7.4 Medida anti-pirata empleando agua a presión en un buque tanque. Fuente: Fragata Victoria

Además debe tenerse en cuenta la iluminación de la cubierta del buque. Esta medida es más apropiada cuando el buque se encuentra, atracado, fondeado o a la deriva porque en navegación podría resultar más peligrosa.

Respecto a las comunicaciones, aparte de las señales de alertas generales para estas situaciones²⁰⁰ debe contactarse con el MTISC-GOG, el RMRCC de Lagos o Monrovia y con el Centro de Coordinación Inter-regional de Salvamento²⁰¹ en Yaundé²⁰². También, si logran subir a bordo se notificará a alguno de los Centros mencionados y, si diese tiempo, a la compañía; no se debe oponer resistencia a los piratas y la tripulación deberá dirigirse al punto de reunión acordado con las manos visibles y en la cabeza.

¹⁹⁹ CORBETT, *op. cit.*, p. 62.

²⁰⁰ Entre otras, asegurarse de que el SSAS y el AIS son activados antes de que los piratas accedan al puente. Ver BMP4, *cit.*, p. 45.

²⁰¹ *Inter-regional Coordination Centre on Maritime Safety and Security for Central and West Africa.*

²⁰² Respecto a los modelos de notificación respectivos para el MTISC-GoG, ver *Guidelines for Protection against Piracy in GoG*, an. B, pp. 16-17. El correo electrónico es el método de comunicación preferido, pero alternativamente teléfono o fax. El MTISC-GoG responderá a todos los correos electrónicos, pero no podrá responder a los informes enviados por SAT C. *Ibid.*, p. 6



Figura 7.5 Bloqueo de puerta estanca, mediante sistema de barras (izda.) o a través del tensor de cadena y ganchos de gavián (dcha.). Fuente: Elixabete Herrera y Captain Peter Corbett

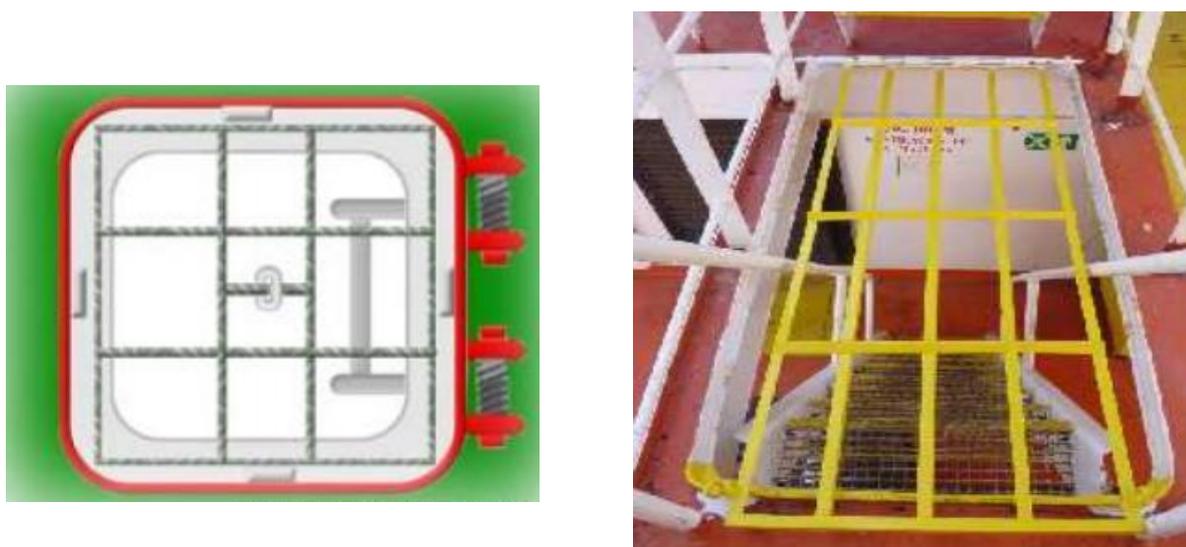


Figura 7.6 Enrejado en escotillas o aberturas de evacuación (izda.) y en escaleras exteriores (dcha.). Fuente: Captain Peter Corbett y Elixabete Herrera

Además, después del incidente se debe informar a INTERPOL a través de la Oficina Regional del Sistema de Información de la Policía de África Occidental (WAPIS) en Abiyán²⁰³.

7.3.2 CÓDIGO ISPS

Los atentados terroristas del 11/S contra EE. UU en 2001, provocaron que la comunidad internacional tomase conciencia de la vulnerabilidad a la que está expuesta, por consiguiente, el SC de las UN responde a la situación mediante su resolución 1373, imponiendo a todos los Estados obligaciones uniformes de lucha contra el terrorismo y estableciendo un Comité contra el Terrorismo para vigilar su cumplimiento y para facilitar la prestación de asistencia técnica a los Estados. *“Para hacer frente al problema de las amenazas en nuestros días hay que embarcarse resueltamente por la vía de la prevención; las consecuencias de dejar que amenazas latentes se hagan manifiestas o de dejar que amenazas que ya existen se propaguen, son demasiado graves”*²⁰⁴.

La IMO impulsa una serie de medidas de cara a disminuir los riesgos que representan las modernas amenazas (el buque, su carga y su tripulación pueden ser objetivos como herramientas para ser usadas obre otros) y concentra esfuerzos en la protección de buques e instalaciones portuarias, en la identificación del personal embarcado y en la disponibilidad de información precisa y oportuna del tránsito marítimo.

Un ejemplo de tales medidas lo representa la adopción del Código ISPS. Este Código *“constituye un ordenamiento internacional que permitirá que los buques y las instalaciones portuarias puedan cooperar para detectar y prevenir actos que supongan una amenaza para la protección del sector del transporte marítimo”*²⁰⁵. El sistema está destinado a prevenir acciones que atenten contra la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, mediante la recopilación y evaluación de información sobre las amenazas; el mantenimiento de protocolos de comunicación; el control necesario para evitar el acceso de personal no autorizado o de armas y explosivos; la disponibilidad de medios para dar la alarma ante amenazas; la preparación de planes de protección y la formación y adiestramiento del personal embarcado y portuario, para garantizar su familiarización con los procedimientos de protección²⁰⁶.

²⁰³ *Guidelines for Protection against Piracy in GoG*, pp. 11-12. Respecto al formato de informe empleado para denunciar un ataque de piratería véase *ibid.*, an. A, pp. 13-15.

²⁰⁴ UN, Doc. A/59/565, Seguimiento de los resultados de la Cumbre del Milenio, tema 55 del programa, 2 de diciembre de 2004.

UN, *Un mundo más seguro: la responsabilidad que compartimos*, Informe del Grupo de Alto Nivel sobre las amenazas, los desafíos y el cambio, UN, 2004.

²⁰⁵ IMO, Doc. SOLAS/CONF.5/34, “Preámbulo” en *Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias*, 17 de diciembre de 2002.

²⁰⁶ *Ibid.*, art. 1.3. Valgan de ejemplo las publicaciones de la *International Shipping Federation (ISF)* y *International Chamber of Shipping (ICS) Guidelines*.

7.3.2.1 Ayudas tecnológicas

Cabe destacar que el Código ISPS, el Sistema de Alerta de Protección del Buque (SSAS)²⁰⁷ y el Sistema LRIT, conjuntamente con los instrumentos SUA 2005, constituyen las herramientas técnicas y jurídicas más completas en la lucha internacional contra el terrorismo marítimo, pero se ha evidenciado que no son suficientes para prevenir o incluso contrarrestar sustancialmente los efectos de un ataque terrorista.

Como complemento de este Código, el SSAS, de activación voluntaria y transmisión automática, permite a la tripulación la posibilidad de advertir a las autoridades competentes en tierra, que la protección del buque se encuentra amenazada o comprometida, permitiéndoles conocer su identificación y posición²⁰⁸. Por otra parte, el sistema LRIT²⁰⁹ prevé el control del tránsito marítimo mediante un sistema de comunicaciones satelitales de cobertura mundial, asegurando la identificación y el seguimiento periódico de los buques incluso más allá de los límites jurisdiccionales marítimos de los Estados Ribereños.

El objetivo del Sistema LRIT es proporcionar la identificación y seguimiento de los buques en todo el mundo. Para ello, el Convenio SOLAS dispone que los buques deban transmitir automáticamente información²¹⁰. El sistema estará integrado por un equipo con capacidad para transmitir automáticamente, vía satélite, la información del buque a un Centro de Datos LRIT, en intervalos de seis horas o menor, si así lo especifica el Usuario de Datos LRIT que solicite dicha información y sin que exista interacción alguna con personas a bordo. Tales centros contarán con equipos capaces de recibir dicha información para procesarla y posteriormente distribuirla a los usuarios autorizados, de acuerdo con un Plan de Distribución de Datos LRIT establecido por la IMO y a través de un sistema de Intercambio de Datos²¹¹.

²⁰⁷ A partir de aquí se empleará este acrónimo en inglés que proviene de *Ship Security Alarm System*.

²⁰⁸ IMO, “Medidas especiales para incrementar la protección marítima-Regla 6. Sistema de alerta de protección del buque”, cap. XI-2, SOLAS

²⁰⁹ IMO, Doc. MSC 75/24, *Informe del MSC correspondiente a su 75º periodo de sesiones*, pto. 24 del orden del día, 22 de mayo de 2005, pp. 93, 111, 112. Disponible en: <http://www.prefectura naval.gov.ar> (último acceso 3 de mayo de 2011). El concepto de identificación y seguimiento de largo alcance surge, durante el 75º período de sesiones del MSC, para incrementar la seguridad de los Estados, proporcionándoles información oportuna sobre el tráfico de buques y permitirles adoptar acciones apropiadas.

²¹⁰ “Los buques transmitirán automáticamente la siguiente información de identificación y seguimiento de largo alcance: a) Identidad del buque; b) Situación del buque (latitud y longitud); y c) Fecha y hora de la situación facilitada. Res. MSC 202(81), “Adopción de las Enmiendas al Convenio SOLAS 1974, enmendado”, adoptada el 19 de mayo de 2006, an. 2, p. 3. IMO, MSC. 81/25, *Informe del MSC correspondiente a su 81º periodo de sesiones*, pto. 25 del orden del día, 24 de mayo de 2006. Disponible en: <http://www.prefectura naval.gov.ar> (último acceso 3 de mayo de 2011).

²¹¹ El Comité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento Marítimo (COMSAR) presentó su informe al MSC 81 para su aprobación, conteniendo el “Proyecto de Normas de Funcionamiento y Prescripciones Funcionales para la Identificación y Seguimiento de Largo Alcance de los Buques (LRIT)”. IMO, Doc. COMSAR 10/16 “Informe para el Comité de Seguridad Marítima”, 10º Periodo de Sesiones del COMSAR, 10 de marzo de 2006, p. 52. Para una descripción del sistema LRIT véase Res. MSC 210(81), *Normas de Funcionamiento y*

Los mencionados centros pueden desempeñar las funciones de Sistemas de Vigilancia del Tránsito Marítimo (VMS) nacionales, regionales o en régimen de cooperativa y, en desempeño de ésta función, podrán solicitar a los buques información adicional, a intervalos distintos o a buques que no estén obligados a transmitir información LRIT. Además facilitarán a los Servicios de Búsqueda y Salvamento Marítimos (SAR), la información transmitida por todos los buques situados dentro de la zona geográfica definida por dichos Servicios, para poder identificar rápidamente a aquellos que pudieran prestar asistencia en situaciones de socorro en el mar. Por otra parte, existirá un Coordinador LRIT, que actuará en nombre de todos los Gobiernos Contratantes, examinando e inspeccionando ciertos aspectos del funcionamiento del sistema LRIT.

Los piratas pueden detectar a sus “presas” a simple vista o mediante el AIS²¹². En este sentido es razonable limitar al máximo la iluminación por la noche o atenuar la luminosidad y apagar el AIS o reducir su alcance. La desventaja reside en el caso de un ataque consumado pues la probabilidad de una intervención de rescate podría desvanecerse. Por consiguiente, el AIS debe encenderse inmediatamente si los piratas han conseguido embarcar²¹³.

No obstante, los piratas pueden desactivar o inutilizar todos los dispositivos de comunicación y seguimiento y antenas visibles. Por esta razón la naviera podría recurrir a la colocación de dispositivos de transmisión de posición oculta.

7.3.3 OTROS DISPOSITIVOS Y RECURSOS

Por otra parte, una medida más relacionada con los servicios de inteligencia, como una célula de Cooperación Naval y de Guía para el Transporte Marítimo (NCAGS)²¹⁴, permitiría conocer los movimientos del tráfico marítimo y coordinar su protección.

La piratería moderna y tecnológica, podría englobarse dentro del tipo amenaza difícil de combatir. Es aquí donde los servicios de inteligencia juegan un papel protagonista y el

Prescripciones Funcionales para la Identificación y Seguimiento de Largo Alcance de los Buques, 19 de mayo de 2006. IMO, MSC. 81/25, cit., an. 13.

²¹² Del inglés *Automated Identification System*. El reglamento requiere que el AIS esté instalado a bordo de todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 300, dedicados a viajes internacionales, buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 500 que no participen en viajes internacionales y todos los buques de pasajeros, independientemente del tamaño. El requisito entró en vigor para todos los buques antes del 31 de diciembre de 2004. IMO [en línea], “Our Work> Maritime Safety>Navigation> AIS”. Disponible en <http://www.imo.org> (último acceso 8 de diciembre de 2014). Para más información véase Resolución A.917(22). *Guidelines for the onboard operational use of shipborne automatic identification systems (AIS)*. Ver también resolución MSC.74(69) que incluye recomendaciones sobre estándares de desempeño del AIS.

²¹³ *Guidelines for Protection against Piracy in GoG*, p. 8.

²¹⁴ De aquí en adelante se empleará estas siglas aglosajonas que provienen de *Naval Cooperation and Guidance for Shipping*. NATO/PFP UNCLASSIFIED. OPS/2003/DOCS/MC’s/MC 376.1 Military Decision, doc. *Curso Informativo NCAGS para oficiales reservistas voluntarios*. Armada. Abril 2008. Capitán de fragata Moreno y capitán de corbeta Beceiro. Cit. por DÍAZ DEL RÍO JÁUDENES, *op. cit.*, p. 267.

establecer una NCAGS²¹⁵ proporcionaría gran ayuda como parte del complejo entramado de la estrategia bélica e información-inteligencia. Debería proporcionar frutos considerables, contando con un número suficiente de buques de guerra, aviones, medios de investigación y vigilancia en la zona, coordinando su mando y control a través de un mandato de la UN o de la NATO, suministrándoles a estas organizaciones la cooperación militar deseada, avisos, asistencia y supervisión de la flota civil (incluyendo a los pesqueros)²¹⁶. Dentro de sus propósitos fundamentales cabe destacar la búsqueda de una adecuada cooperación entre autoridades civiles y militares para apoyar las operaciones de la NATO²¹⁷ y de Gobiernos cuyo objetivo es mantener sin demoras el tráfico marítimo comercial.

Entre los elementos básicos de una Organización NCAGS se encuentran sus unidades, que se encargan de recopilar información sobre el tráfico mercante y proporcionan asesoramiento, guía y cooperación a la flota civil de la zona o área asignada. Por otro lado, un Oficial de la Armada a bordo de un buque mercante sirve de enlace al capitán del mercante con las autoridades militares, facilitando las operaciones a bordo, asistiéndolo y asesorándolo. Por otra parte, el Comandante NCAGS, quién se encuentra al mando de la Organización activada, puede encontrarse en tierra o, lo más probable, a bordo²¹⁸.

El objetivo de las comunicaciones NCAGS es el de proporcionar canales que faciliten el traspaso de datos e información, así como su difusión entre las organizaciones militares y civiles. A medida que se expanden las operaciones, abarcando más superficie, el plano de comunicaciones se vuelve más complejo debido a la mayor dispersión geográfica de los componentes de una estructura NCAGS y a la necesidad de utilizar tanto canales de

²¹⁵ La doctrina NCAGS comenzó a gestarse con la promulgación del documento MC 376/1 (modificado por el MC 376/2), elaborado por el Comité Militar de la NATO, fundamentada en el término cooperación y basado en la adscripción voluntaria del tráfico mercante, los llamados Buques participantes. El concepto NCGAS intenta que las Operaciones Navales se desarrollen con normalidad sin que supongan tener que perturbar cualquier actividad marítima legítima y viceversa. Miguel Ángel FRANCO GARCÍA, “El marco constitucional de las actividades de colaboración realizadas por las Fuerzas Armadas: protección civil y acción del estado en la mar”, *Revista General de Derecho Constitucional*, 2015, n.º 20, n. 142, p. 42. Disponible en: <http://www.juntadeandalucia.es> (último acceso 22 de febrero de 2016). El autor es Juez Togado Militar Territorial n.º 41 (A Coruña)

²¹⁶ Amador CASTRO PEREIRA, “Análisis sobre el establecimiento de una estructura NGACS ante la amenaza de la piratería en aguas próximas a Somalia”, *Revista General de Marina*, 2009, **256**, 259-268, p. 262, ISSN 0034-9569. Disponible [en PDF] en: <http://publicaciones.defensa.gob.es> (último acceso 1 de noviembre de 2013).

²¹⁷ El Centro Marítimo de la NATO (*NATO Shipping Center-NSC*) se encuentra en Northwood (UK) para apoyar las operaciones nacionales e internacionales de la propia Organización. Entre sus cometidos primordiales se encuentra el recopilar datos e información de la flota civil y proporcionar dicha información al resto de las unidades NCAGS, así como a buques de guerra de la Alianza que se encuentran llevando a cabo NCAGS u otro tipo de operaciones navales. Para más información véase la p. web del Centro, disponible en: <http://www.shipping.nato.int/nsc.aspx> (último acceso 19 de diciembre de 2016).

²¹⁸ CASTRO PEREIRA, *op. cit.*, p. 263.

comunicaciones militares como civiles y comerciales (e-mail, fax, télex, VHF, INMARSAT, teléfono, etc.)²¹⁹.

Volviendo con otros dispositivos que ayudan a la vigilancia del buque, algunos armadores prudentes, para detectar la aproximación de los piratas, han optado por instalar a bordo sistemas de detección óptica *Sea on Line* de mayor eficacia que los radares, con cámaras de infrarrojos que escudriñan los alrededores del barco 4 o 5 km., avisando a la dotación si descubre alguna pequeña embarcación aproximándose²²⁰.

Por otra parte, el circuito cerrado de televisión (CCTV)²²¹ podría ser una buena medida para supervisar los accesos más vulnerables. Este sistema dotado de cámaras panorámicas que pueden establecer campos de visión entrelazados y que cubren puntos ciegos visuales es óptimo para buques tanque de mayor tonelaje, especialmente cuando se encuentran en lastre y tienen más de estos puntos hacia proa (concretamente a ambos lados de la roda donde la cadena del ancla conduce a la bocina del escobén) y a popa del buque (próxima a los costados) fuera de la perspectiva visual desde el puente²²². El uso de la cobertura de CCTV permite un cierto grado de seguimiento del potencial progreso del ataque desde una posición menos expuesta. Las grabaciones pueden ser utilizadas como evidencia de un futuro procesamiento²²³.

Estos “*puntos débiles*” no deben descuidarse porque un esquiife o una pequeña embarcación, transportando un equipo de asalto, se aproxima por la noche a un petrolero fondeado o a la deriva (además, en la primera condición, parte de la dotación puede mantenerse ocupada en operaciones STS y la otra parte descansando y ,en la segunda, todos descansando excepto los pocos que se encuentren de guardia) son motivo de preocupación pues los atacantes podrían pasar totalmente desapercibidos²²⁴.

Existen maneras en que se pueden aplicar medidas de protección orientadas a repeler los ataques evitando la muerte de los piratas, lo cual podría ocasionar un incidente internacional. Por tanto, puede recurrirse a medios antidisturbios que incluyen: rayo de calor (doloroso en la piel), dispositivo *scream* (afecta el oído interno e induce náuseas), antorcha estroboscópica que afecta a los ojos (produce mareo y desorientación) y *dazer lasers* (haz verde deslumbrante hasta

²¹⁹ *Ibid.*, pp. 263-264.

²²⁰ Ver MEYSSAN, *loc. cit.* Para más información sobre dispositivos de este tipo ver p. web de *Automatic Sea Vision (ASV)*.

²²¹ A partir de aquí por sus siglas derivadas del inglés *Closed Circuit Television*.

²²² HERBERT-BURNS, *op. cit.*, p. 146.

²²³ BMP4, *cit.*, p. 36.

²²⁴ *Ibidem*.

una distancia de 2,4 km. de distancia); y otros, más conocidos, como agua de color, cañones de agua y balas de goma²²⁵.

En la línea de mecanismos que producen ruido (*big sound-blasters*) para desorientar las tentativas de los atacantes se encuentra un dispositivo acústico de largo alcance (**LRAD**)²²⁶, pudiendo emitir un sonido más alto que el límite normal de dolor humano (entre 120-140db.). Este dispositivo se desarrolló después del ataque al *USS Cole* (2000) como un arma no letal para impedir que embarcaciones menores se aproximasen a navíos de guerra estadounidenses²²⁷. Cuando una embarcación pirata sospechosa (SPV)²²⁸ es detectada aproximándose hacia el buque, se le deben enviar señales reconocidas internacionalmente (auditivas o visuales) para que se detenga o cambie de rumbo fuera del alcance del buque, pudiendo emplear bengalas o una advertencia acústica (por ejemplo, activando el LRAD)²²⁹. También se recomienda el empleo de este dispositivo conjuntamente con las medidas de autoprotección mencionadas anteriormente²³⁰.

Otro dispositivo que aúna agua a presión a través de aspersores con la tecnología es el **Secure-Water** que, básicamente, consiste en un mecanismo de rociadores que dispersan agua caliente (80-90° C) impulsada por una bomba de baja presión controlada informáticamente²³¹.

Como señaló el IMB casi una década antes, la tecnología puede desempeñar un papel crucial en la batalla contra la piratería. Esta organización se mostró favorable a dos dispositivos tecnológicos el **Secure-Ship** y el **ShipLoc**²³². El primero es un sistema de protección preventivo y disuasorio enfocado para impedir los intentos de abordaje (también pueden valer contra embarques no autorizados y polizones), alertando a la tripulación y ahuyentando a los piratas a través de sonidos fuertes y luces, además consta de unas vallas plegables electrificadas no

²²⁵ JONES, “Security Concerns”, p. 19.

²²⁶ Acrónimo inglés de *Long Range Acoustic Device*.

²²⁷ Peter LEHR, “Maritime Terrorism: Locations, Actors, and Capabilities”, en HERBERT-BURNS y otros, *op. cit.*, 55-72, p. 65. Se trata de un dispositivo con 83 cm. de diámetro que pesa 20 kg. y puede emitir en un haz de 30° que valdría también como dispositivo antidisturbios. El sonido de advertencia es agudo (similar a un detector de humo) y puede emitir a 155 db. a 1 m. produciendo el suficiente daño auditivo y trastorno temporal de la vista. A una distancia de 300 m. el timbre es menor de 90 db. Ver CORBETT, *A Modern Plague of Pirates*, pp. 65-66. Para saber más sobre este dispositivo, por ejemplo, ver información disponible en: <http://www.defense-update.com/products/LRAD.htm> (último acceso 17 de enero de 2016).

²²⁸ Del Inglés *Suspected Pirate Vessel*.

²²⁹ GENEVA ACADEMY, *Counterpiracy under International Law*, Suiza, Geneva Academy of International Humanitarian Law and Human Rights 2012, p. 22, Academy Briefing, n.º 1, ISBN 978-2-9700786-9-2. Disponible en: <http://www.geneva-academy.ch/docs/projets/Counterpiracy.pdf> (último acceso 14 de junio de 2016).

²³⁰ Como pueden ser, entre otras: maniobras evasivas de los buques; redes, alambradas y cercas electrificadas en áreas de embarque potenciales para evitar que los piratas trepen a bordo de las naves. En esta línea John IVANCOVICH, Kim HALL y Daniel WHITENECK, *A Framework for Counterpiracy: The Military Role in Whole-of-Government*, Alexandria (VA-USA), CNA, 2011, p. 20, US Navy. Disponible en: <http://www.navy.mil> (último acceso 11 de noviembre de 2011).

²³¹ *Ingeniería Naval*, *loc. cit.*

²³² ABHYANKAR, “Piracy, Armed Robbery and Terrorism at Sea”, p. 18.

letales (9.000 volts.) dispuestas alrededor del buque²³³. La propia existencia de la cerca electrificada puede disuadir a los posibles intrusos. El segundo se trata de un barato sistema de seguimiento por satélite diseñado para localizar buques en la mar o en puerto mediante un minúsculo trasmisor oculto en alguna parte del buque y monitorizado a través de cualquier ordenador personal conectado a internet²³⁴.

Los dos mecanismos equipados conjuntamente pueden brindar una respuesta factible en casi todos los buques. Obviamente no se recomienda en buques tanque y gaseros²³⁵ debido al peligro de explosión que puede entrañar la cerca electrificada alrededor de la regala.



Figura 7.7 Cerca electrificada del sistema Secure-Ship. Fuente: Francisco José Vicente Álvarez

También, puede considerarse la opción de instalar cerraduras de apertura mediante huella digital o código de seguridad para bloquear puertas de acceso a departamentos clave en el interior del buque. Además el personal de guardia o en las rondas de seguridad obligatorias se evitaría el trabajar con un manajo de llaves²³⁶ que podrían perderse o caer en manos peligrosas.

Resumiendo, la IMO recomienda que los entes gubernamentales ocupados en la prevención y represión de la piratería y robo armado deberán proporcionar las medidas adecuadas para

²³³ Respecto a su funcionamiento ver *Ingeniería Naval: Revista del sector Marítimo*, 2010, n.º 877, p. 48. Disponible en: <https://sectormaritimo.es/wp-content/uploads/2016/02/0110.pdf> (último acceso 21 de febrero de 2013). Véanse también, CORBETT, *op. cit.*, pp. 66-67 y VICENTE ÁLVAREZ, *Seguridad Marítima y Piratería*, pp. 96-97.

²³⁴ Véanse, entre otros, ABHYANKAR *loc. cit.*, CORBETT, *op. cit.*, p. 65. Según Mo: “So is the SHIPLOC, a vessel tracking system, developed jointly by IMB and CLS, a satellite tracking system operator”. John MO, “Options to Combat Maritime Piracy in Southeast Asia”, *Ocean Development & International Law*, 2002, **33**, 343-358, p. 354. Disponible en: DOI: 10.1080/0090832029005481 9 (último acceso 27 de septiembre de 2013). operadores de la compañía CLS (subsidiaria de la Agencia Espacial Francesa, conocida internacionalmente como el operador del sistema de localización global Argos) gestionan el sistema y se encargan de monitorizar las alertas entrantes las 24 horas los 365 días del año. VICENTE ÁLVAREZ, *op. cit.*, pp. 83, 95-96. Para más información sobre las características técnicas, funcionamiento y componentes principales, véase la propia p. web del fabricante, disponible en: <http://www.shiploc.com> (último acceso 17 de enero de 2017).

²³⁵ ABHYANKAR, *loc. cit.*

²³⁶ Mecanismos conocidos como *Biometric Finger Print Door Locks* y A tal respecto ver CORBETT, *op. cit.*, pp. 67-68.

alcanzar mayor eficacia, disminuyendo las consecuencias de alguna incidencia. Igualmente, los Estados ribereños o rectores de puertos establecerán la infraestructura y procedimientos operativos pertinentes con el objetivo de combatir este fenómeno²³⁷.

7.3.4 INFRAESTRUCTURA ANTI-PIRATERÍA

La Asamblea General de las UN ha reconocido la importancia de fortalecer la capacidad de los Estados ribereños en desarrollo para “*adoptar medidas eficaces contra las múltiples facetas de las actividades delictivas internacionales en el mar, en consonancia con los instrumentos internacionales pertinentes*”²³⁸; e insiste en pedir a los Estados que cooperen con la IMO, reprimiendo diligentemente la piratería y el robo armado, a través de la adopción de medidas que abarcan un amplio espectro y que contienen las referentes a la ayuda para la creación de capacidad implicando a la gente de mar, pero también a trabajadores portuarios y vigilantes, para su formación y que prevengan, denuncien e investiguen los ataques, doten de embarcaciones y equipo de vigilancia, así como, el enjuiciamiento de los presuntos culpables conforme al derecho internacional y nacional²³⁹.

7.3.4.1 Creación de capacidad

La Organización tiene por objeto mejorar la protección marítima a nivel mundial a través de actividades de creación de capacidad²⁴⁰ centrándose especialmente en los países en desarrollo. La subdivisión para la Protección Marítima y Facilitación (MSF)²⁴¹ que funciona bajo los auspicios de la División de Seguridad Marítima (MSD)²⁴² se encarga de aquellas actividades a nivel nacional y regional.

Los programas de cooperación técnica realizados por la IMO de manera global sobre alguna cuestión específica cuentan con diversas fuentes de financiación. Entre estos créditos figuran una serie de fondos fiduciarios procedentes de donantes múltiples. Un ejemplo lo representa el Fondo Fiduciario Internacional de Protección Marítima (IMST)²⁴³ habilitado exclusivamente para proyectos y actividades orientados hacia este campo y llevados a cabo por la Organización, a través de la subdivisión MSF, con la aspiración esencial de incrementar la capacidad de los países que integran la IMO para que puedan encargarse de la protección, tanto

²³⁷ IMO, MSC.1/Circ.1333. Rev. 1, cit., párr. 11.

²³⁸ UN, A/Res/64/71, *Oceans and the law of the sea*, de 4 de diciembre de 2009, párr. 16. Disponible en: <https://documents-dds-ny.un.org> (último acceso 28 de junio de 2011).

²³⁹ UN, A/Res/67/78, cit., párr. 92.

²⁴⁰ En terminología anglosajona se conoce por el término de *capacity-building*.

²⁴¹ De aquí en adelante por su acrónimo anglosajón que deriva de *Maritime Security and Facilitation*.

²⁴² Acrónimo formado de *Maritime Safety Division*. Este departamento engloba sus funciones en el ámbito de competencias del MSC.

²⁴³ A partir de aquí por su acrónimo anglosajón derivado de *International Maritime Security Trust*.

de manera individual como colectiva, frente a las amenazas. Aparte de este Fondo, la Organización también supervisa el Fondo fiduciario de protección marítima para África occidental y central²⁴⁴, específico para apoyar esta labor en el GoG²⁴⁵.

A tenor de la realidad socioeconómica de esta región, donde algunos estados se encuentran con un bajo Índice de Desarrollo Humano (HDI)²⁴⁶, la colaboración externa debería contribuir substancialmente a aumentar el desarrollo y la capacidad. Pero debido a la gobernanza predominante en los países del Golfo estos recursos son susceptibles al abuso y a la corrupción. En atención a lo cual, el sistema debería contar con mecanismos integrados y controles que garanticen la transparente y eficiente aplicación del Fondo²⁴⁷.

En esta línea, los Estados y las organizaciones internacionales deben respaldar la creación de capacidad en escenarios donde la piratería y el robo armado acaecen²⁴⁸. En Asia, por ejemplo, existe un Acuerdo de Cooperación Regional para combatir los actos de Piratería y los Robos a mano armada contra buques (ReCAAP)²⁴⁹, una iniciativa que demuestra un acuerdo intergubernamental multilateral²⁵⁰. A través de su Centro de Intercambio de Información (ISC

²⁴⁴ Un resumen sobre la estrategia seguida por la IMO para incrementar la protección marítima en esta parte del continente, con el objetivo de combatir la piratería, los robos armados y otras actividades ilícitas, y apoyar un desarrollo dinámico y sostenible del sector marítimo, véase IMO, “Implementing sustainable maritime security measures in West and Central Africa”, september 2015. Disponible en: <http://www.imo.org> (último acceso 21 de enero de 2017).

²⁴⁵ Ver IMO [en línea], “Our Work>Maritime Security and Piracy”. Disponible en: <http://www.imo.org> (último acceso 22 de enero de 2017). Esta es una de las iniciativas que ha seguido la experiencia de un fondo, también bajo los auspicios de la IMO, para facilitar las iniciativas contra la piratería en el Índico y el golfo de Adén, el *Djibouti Code of Conduct Trust Fund* que se trata del Fondo fiduciario de la OMI para el Código de conducta de Yibuti (CoCD).

²⁴⁶ Del inglés *Human Development Index*; en español se emplea IDH, se trata de un indicador del desarrollo humano por país, elaborado por el *United Nations Development Programme (UNDP)* -que respectivamente se conoce como el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD)-. Ver UNPD, *Human Development Report (HDR) 2015*. Disponible en: <http://hdr.undp.org> (ultimo acceso 19 de enero de 2017).

²⁴⁷ KAMAL-DEEN, *op. cit.*, p. 110.

²⁴⁸ En la siguiente tabla se muestran los efectivos del Ejército y Armada en comparación con los kilómetros de litoral de varios países del golfo de Guinea:

País	Ejército	Armada	Kilómetros de litoral
Camerún	11500	1300	402
Costa de Marfil	6500	900	515
Ghana	6000	1000	539
Guinea Ecuatorial	1100	120	402
Nigeria	8000	8000	853

Fuente: K. Wardin, *Współczesne piractwo morskie. Wyzwanie somalijskie oraz odpowiedz społeczności międzynarodow*, Warszawa, Belstudio, 2012, p. 81. Cit. por WARDIN y DUDA, *op. cit.*, p. 182.

²⁴⁹ De aquí en adelante por sus siglas inglesas que significan *Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia*, entró en vigor en septiembre de 2006. Disponible en: <http://www.recaap.org/.../ReCAAP%20Agreement.pdf> (ultimo acceso 19 de septiembre de 2013).

²⁵⁰ IMO, MSC.1/Circ. 1333/Rev.1, cit., n.1, an., p. 6.

ReCAAP)²⁵¹ en Singapur, el cual ha supuesto una iniciativa exitosa para su área, es posible obtener datos sobre los acontecimientos de ese tipo contra barcos en aquel continente. También, gracias a este Centro se emprenden iniciativas en materia de coordinación operativa entre los Estados miembros y también de cooperación para la creación y mejora de capacidad contra la piratería. Asimismo, en otras regiones, están realizando acuerdos similares al creado en el estrecho de Malaca y surdeste asiático (ReCAAP) que ha rendido sus frutos.

Es esencial que se denuncien todos y cada uno de los incidentes a fin de continuar ejerciendo presión sobre los Estados ribereños para que cumplan sus obligaciones en virtud del UNCLOS y alentar a la comunidad internacional a que apoye la infraestructura y la creación de capacidad en la región²⁵².

Las medidas para mejorar la protección marítima comienzan hace más de una década. Por ejemplo, la instalación por parte de la Armada de los EE. UU. de un sistema de radar para el GoG²⁵³ como parte de un programa regional para impulsar la vigilancia marítima. Además el país americano ha suministrado partidas económicas para capacitar y equipar a las fuerzas locales con fines de vigilancia y combate de la piratería²⁵⁴. Incluso el *HSV Swift* de la flota estadounidense fue desplegado recientemente en el Golfo como parte de su programa *Africa Partnership Station (APS)*²⁵⁵.

Abu Moussa, representante de la Oficina de Naciones Unidas para África Central (ONOCA)²⁵⁶, ya recordaba en el mismo año de adoptarse la Resolución 2018 (2011) que el SC recomendaba a los Estados afectados que adoptaran iniciativas conjuntas en la mar del Golfo²⁵⁷.

²⁵¹ De aquí en adelante por su acrónimo anglosajón *Information and Sharing Centre ReCAAP*. Respecto al proceso de intercambio de información y de notificación de sucesos en esta región véase IMO, MSC.1/Circ. 1333/Rev.1, cit., ap. 2, an., p. 11.

²⁵² *Guidelines for Protection against Piracy in GoG*, p. 6.

²⁵³ IMB, *Piracy Report 2006*, cit., p. 26.

²⁵⁴ Desde 2007, el país ha proporcionado aproximadamente 35 millones de dólares en asistencia a los estados regionales para aumentar la capacidad de seguridad marítima, incluidos los radares costeros, el equipo, los barcos y la correspondiente formación. Ver Susan E. RICE, "Remarks by Ambassador Susan E. Rice, U.S. Permanent Representative to the United Nations", *Security Council Debate On Piracy and Maritime Armed Robbery in the Gulf of Guinea*, New York, February 27, 2012. Disponible en: <https://2009-2017-usun.state.gov/remarks/5344> (último acceso 17 de enero de 2017).

²⁵⁵ IMO, *Report of IMO / MOWCA...*, cit., an. 3, p. 15.

²⁵⁶ A partir de aquí por sus siglas inglesas derivadas de *United Nations Office West and Central Africa*. En español se emplean las respectivas ONUCA.

²⁵⁷ UN, *Secretary-General's message to the Summit of Gulf of Guinea Heads of State and Government on Maritime Security and Safety* [en línea]. Disponible en: <http://www.un.org> (último acceso 16 de abril de 2014). Delivered by Mr. Abou Moussa, Special Representative of the Secretary-General and Head of the UN Regional Office for Central Africa.

Concretamente, en la resolución, se alentaba a los Estados de la ECOWAS, la ECCAS y la GGC a combatir la piratería y robo armado mediante acciones concertadas realizando patrullas marítimas bilaterales o regionales conformes al derecho internacional aplicable y solicitaba a los Estados afectados a tomar las medidas oportunas para evitar menoscabar la libertad de navegación en alta mar o el derecho de paso inocente por el MT de los buques de terceros Estados. UNSC, Res/2018/(2011), párr. 3.

Francia envió la fragata *Germinal* a la región, donde patrulló las costas de Benín, Togo y Ghana en un esfuerzo por combatir la piratería y capacitar al personal naval extranjero²⁵⁸. A nivel regional, el Gobierno de Benín ha incrementado la vigilancia con patrullas marítimas y la instalación de 2 sistemas de radares costeros, también entabló relaciones con Nigeria que, por su parte, apoyó a su vecino en esta “*cruzada*” mediante comandos tácticos, 2 helicópteros y 2 buques²⁵⁹. De esta manera, ambos desplegaron patrullas conjuntas a lo largo del litoral de este último país, bajo un programa conocido como *Operación Prosperidad* donde se distribuían el mando táctico y el operativo respectivamente²⁶⁰.

Por otra parte, la IMO trató de reproducir los éxitos en el surdeste asiático facilitando la cooperación regional en Somalia, y los golfos de Adén y Guinea para combatir la piratería contemporánea. De esta manera, a tenor del éxito alcanzado en Malasia²⁶¹, la IMO tres años después facilitó la adopción de un modelo similar de acuerdo regional en el “*Cuerno de África*” para implementar medidas antipiratería²⁶². Esta iniciativa fue el origen del Código de Conducta Relativo a la Represión de la Piratería y el Robo a Mano Armada contra Buques en el Océano Índico Occidental y el Golfo de Adén, más conocido por Código de Conducta de Yibuti (CoCD)²⁶³. En la doctrina ya se indicaba que el modelo regional más prometedor para el golfo de Adén podría ser adoptado y adaptado para el golfo de Guinea²⁶⁴.

En este sentido, se organizó una reunión conjuntamente por la OMI y la MOWCA de la que la Autoridad Marítima de Ghana (GMA)²⁶⁵ fue anfitriona, para avanzar en la implementación de una red integrada de funciones de guardacostas para los países de África Occidental y Central. El encuentro recibió información actualizada sobre la piratería y los robos

²⁵⁸ GHOSH, “Waiting to Explode”, p. 25.

²⁵⁹ Ver VICENTE ÁLVAREZ, *op. cit.*, pp. 61-62.

²⁶⁰ Se inició a finales de septiembre de 2011 con una duración de seis meses. Ver UNSC, S/2012/45, cit., párr. 18.

²⁶¹ Encuentro de la IMO sobre el estrecho de Malaca y Singapur en septiembre de 2006.

²⁶² Siguiendo a J. Kraska y B. Wilson: “*En busca de reproducir el éxito del ReCAAP, la IMO patrocinó reuniones en Tanzania y Yibuti para alcanzar un acuerdo entre los estados regionales del HoA para desarrollar un tratado contra la piratería en el océano Índico occidental. Una vez conseguido el acuerdo entre los Estados de África oriental, las naciones marítimas se embarcarán en un programa para fortalecer la capacidad de investigación y acción judicial*”. James KRASKA y Brian WILSON, “Piracy Repression, Partnering and the Law”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, 2009, **40**, 43-59, pp. 54-55.

²⁶³ A partir de aquí por sus siglas del inglés *Code of Conduct of Djibuti*. Sobre este Código, véase IMO, *Code of Conduct Concerning the Repression of Piracy and Armed Robbery against Ships in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden*, entró en vigor en enero de 2009. Disponible en: [http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PIU/Documents/DCoC%20Newsletter%20\(2015\).pdf](http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PIU/Documents/DCoC%20Newsletter%20(2015).pdf) (último acceso 6 de octubre de 2016). Ver también Joseph M. ISANGA, “Countering persistent contemporary sea piracy: expanding jurisdictional regimes”, *American University Law Review*, June 2009, **59**(5), 1267-1319, p. 1309. Disponible en: <http://www.americanuniversitylawreview.org/pdfs/59/59-5/isanga.pdf>

²⁶⁴ Ver KRASKA, James, “Coalition Strategy and the Pirates of the Gulf of Aden and the Red Sea”, *Comparative Strategy*, 2009, **28**(3), 197-216, p. 204. Disponible en: DOI: <http://dx.doi.org/10.1080/01495930903025250> (último acceso 13 de diciembre de 2012).

²⁶⁵ Acrónimo del inglés *Ghana Maritime Authority*.

armados contra buques en todo el mundo y las iniciativas regionales de la IMO para contrarrestar estas actividades. La reunión tomó nota del éxito de la cooperación regional en la región de Asia y el Pacífico, que había logrado reducir el número de ataques y también de la iniciativa de la OMI de combatir el problema en aguas de las costas de Somalia a través del CoCD²⁶⁶.

Así, con la misma disposición que los países de la costa opuesta del continente, los integrantes del GoG²⁶⁷ consolidaron sus políticas en materia de protección marítima. Después de ratificar un MoU en marzo de 2009, las subregiones de África central y occidental (ECOWAS, ECCAS) se reunieron años más tarde en una cumbre sobre la protección del tráfico marítimo. El encuentro convocado por la GGC se nombró, de cara a la comunidad internacional, como la *Cumbre de 2013 para la Seguridad Marítima en el GoG*²⁶⁸. Los países más afectados por la presencia de piratas en sus costas, en el propio Golfo y en otras zonas de la fachada atlántica continental africana, han tratado de reactivar la Comisión como el marco institucional idóneo para impulsar soluciones conjuntas que frenen el avance de aquellos criminales en la región²⁶⁹.

Esta Cumbre, que reunió a más de una docena de jefes de Estado y de Gobierno de las regiones de África central y occidental, además se convertiría en un hito definitivo para asentar las bases de la nueva Estrategia de la EU²⁷⁰, se aprobaron unánimemente tres documentos: el “*Código de conducta relativo a la represión de los actos de piratería, los robos a mano armada contra buques y la actividad marítima ilícita en África occidental y central*”, más conocido por Código de Conducta de Yaundé (CoCY)²⁷¹, un MoU sobre seguridad marítima²⁷² y la “*Declaración (conjunta) de los Jefes de Estado y Gobierno del África Occidental y Central*”²⁷³.

²⁶⁶ IMO, *Report of IMO / MOWCA...*, cit., an. 3, p. 7.

²⁶⁷ Aquí se está empleando un concepto del golfo de Guinea que abarca un número mayor de países, se entiende que por cuestiones económicas y políticas más que por las estrictamente geográficas de la definición aportada por la IHO y que ha sido la empleada a lo largo de esta investigación.

²⁶⁸ Celebrada los días 24 y 25 de junio en la capital camerunesa,

²⁶⁹ Ver IMO [en línea], “Our Work>Maritime Security and Piracy>Capacity building - Gulf of Guinea”. Disponible en: <http://www.imo.org> (última consulta 16 de enero de 2017).

²⁷⁰ IEEE, “Unión Europea: estrategia para la seguridad y el desarrollo del golfo de Guinea”, *Documento informativo IEEE*, 2014, n.º 5, p. 2. Disponible en: <http://www.ieee.es> (último acceso 7 de junio de 2015).

²⁷¹ De aquí en adelante por sus siglas inglesas derivadas de *Code of Conduct of Yaounde*.

²⁷² *Memorandum de Entendimiento sobre Seguridad Marítima y la Seguridad en África Occidental y Central*, que establece un acuerdo entre las tres organizaciones regionales para desarrollar un plan de acción que materialice el Código de Conducta.

²⁷³ Esta Declaración trata sobre las acciones necesarias para garantizar la seguridad marítima en los espacios comunes del GoG, destacando el compromiso de los Estados de trabajar por la promoción de la paz, la seguridad y la estabilidad en su zona marítima; así como de promover actividades encaminadas a incrementar la cooperación, la coordinación, y la interoperabilidad de sus recursos estatales. IMO [en línea], *loc. cit.* Además, “*muestra el creciente compromiso de los líderes africanos de subrayar su voluntad política y su firme liderazgo para gobernar los Dominios Marítimos Africanos (...) Esta Cumbre de Yaoundé permanecerá viva en los anales de la historia, gracias a la asistencia de 25 países miembros de la Unión Africana*”. *Summit of Heads of State and Government*

La apertura del Centro Interregional de Coordinación con sede en Camerún, mencionado anteriormente, también deriva de la aplicación y seguimiento de los principales puntos incluidos en la “*Declaración de Yaundé*”²⁷⁴. En definitiva, el acuerdo alcanzado en la Cumbre puede convertirse en un importante precedente en la cooperación regional para afrontar los problemas de seguridad a través de medidas consensuadas que impliquen la participación de los Estados más afectados²⁷⁵.

2013 continuaría siendo muy próspero en iniciativas. Por su parte, el Consejo de Paz y Seguridad (PSC)²⁷⁶ de la Unión Africana (AU) ha expresado su profunda preocupación respecto a cómo el continente se ha convertido en “*uno de los principales centros mundiales para el robo de crudo, blanqueo de capitales, armas ilegales y contrabando de armas y drogas, tráfico ilegal y la trata de seres humanos, crímenes ambientales, piratería y robo a mano armada en mar, vertido de desechos tóxicos y terrorismo marítimo*”²⁷⁷. El 20 de julio de 2013, en una sesión de ministros de asuntos exteriores del PSC donde se acogió con satisfacción la creación interregional del Centro camerunés y la adopción del CoCY, también se respaldó el llamamiento de la Cumbre de Yaundé para ampliar la coordinación regional y formular una estrategia conjunta sobre protección marítima de conformidad con la estrategia marítima integrada para África (2050 AIM Strategy)²⁷⁸. El Consejo también alentó a las comunidades económicas regionales (RECs)²⁷⁹ para emular el ejemplo de las organizaciones africanas occidentales²⁸⁰. Entre el 31 de octubre y 1 de noviembre de 2013, expertos del ECOWAS se reunieron en Banjul (Gambia) para aprobar un proyecto de estrategia marítima integrada para su propia comunidad económica²⁸¹.

on Maritime Safety and Security in the Gulf of Guinea, Yaoundé (Cameroon), 24-25 June 2013. Disponible en: <http://pages.au.int> (último acceso 16 de abril de 2014).

²⁷⁴ Jorge BOLAÑOS MARTÍNEZ, “Piratería en el golfo de Guinea: nuevo código de conducta regional para contenerla”, *Documento informativo IEEE*, 2013, n.º 21, p. 2. Disponible en: <http://www.ieee.es> (último acceso 22 de octubre de 2014).

²⁷⁵ BOLAÑOS, art. cit., p. 5.

²⁷⁶ A partir de aquí por su acrónimo anglosajón construido de *Peace and Security Council (of the African Union)*.

²⁷⁷ PEACE AND SECURITY COUNCIL (AU PSC), PSC/MIN/COMM.2 (CCCLXXXVII), Rev.1, *Communiqué, 387th Meeting of the Peace and Security Council at Ministerial Level*, Addis Abeba, 29 July, 2013, párr. 3.

²⁷⁸ De aquí en adelante, por su acrónimo del inglés *Africa’s Integrated Maritime Strategy*. Adoptada por la AU en enero de 2014. A tal respecto ver IEEE, “Unión Europea”, pp. 3-4.

²⁷⁹ Del inglés *Regional Economic Communities*.

²⁸⁰ Ver ENGEL, Ulf, “The African Union, the African Peace and Security Architecture, and Maritime Security”, *African Security*, 2014, 7(3), 207-227, pp. 17-18. Disponible en: <http://library.fes.de/.../10878.pdf> (último acceso 8 de diciembre de 2014).

²⁸¹ La reunión fue acordada en una cumbre anterior durante 17-18 de junio de 2013. Ver Bekai NJIE “West Africa: ECOWAS poised to reduce illicit marine activities”, *The Daily Observer (Banjul)* [en línea], Banjul, 1 November 2013. Disponible en: <http://allafrica.com> (último acceso 21 de enero de 2014).

EL UNSC presentó la resolución 2018 (2011) en la que se esboza el asunto, alentando en la resolución 2039 (2012) a los países del GoG, ECOWAS, ECCAS y CGG “a que establezcan y pongan en marcha centros de coordinación transnacional y extra-regional de la seguridad marítima que abarquen toda la región del Golfo”²⁸².

Recientemente, el establecimiento del mecanismo de información para Conocimiento del Ámbito Marítimo (comercio) - Golfo de Guinea (MDAT-GOG)²⁸³ contribuye a la protección y seguridad marítima en el GoG ayudando a proteger el comercio regional e intercontinental. Su objetivo es ayudar a construir un panorama marítimo común entre los países de la región y apoyar las acciones e intervenciones de las armadas regionales en respuesta a los ataques de piratería²⁸⁴. También ofrece un servicio de “ver y evitar” en respuesta a los ataques de piratería contra el transporte marítimo en el Golfo. Es un mecanismo diseñado en apoyo del CoCY y de los esfuerzos de los Estados regionales²⁸⁵.

Después de un primer encuentro en 2012, entre los países miembros del ECOWAS y ECCAS, donde se debatió sobre un Código de Conducta para la protección marítima en el GoG, en junio del año siguiente los líderes de los países del África central y occidental se reunieron en la Cumbre de Camerún para deliberar acerca de nuevas propuestas y acciones conjuntas para luchar contra piratería y el crimen marítimo en la región, convocando a la comunidad internacional a poner en marcha medidas idénticas a las del golfo de Adén²⁸⁶.

Sin embargo, es necesario adaptar las estrategias para cada región pues cada una de ellas mantiene características singulares que demandan respuestas exclusivas. Por ejemplo, en el Estrecho de Malaca los países ribereños han mostrado su capacidad y disposición para terminar con el problema, pero el TFG de Somalia es incapaz de mantener la gobernabilidad sobre un estado fallido y con unas naciones vecinas con capacidades judiciales, navales y policiales claramente insuficientes para la dimensión del fenómeno pirático²⁸⁷.

²⁸² S/Res/2039, cit., párr. 7.

²⁸³ Del inglés *Maritime Domain Awareness (Trade) – Gulf of Guinea*.

²⁸⁴ IMO, Cir. n.º 3684, *Establishment of the Maritime Domain Awareness (Trade) – Gulf of Guinea (MDAT-GOG) reporting mechanism*, 18 October 2016. Recibidos de los Gobiernos del Reino Unido y Francia, el 12 y 15 de octubre de 2016, respectivamente. Disponible en: <http://www.imo.org> (último acceso 22 de enero de 2017).

²⁸⁵ Este mecanismo se basa en la experiencia del Reino Unido a través del *UK Maritime Trade Operations Dubai* (UKMTO) que fue establecido en 2001 y ha desempeñado un papel importante respecto a la información y denuncias de la piratería en el golfo de Adén.

²⁸⁶ Giannicola FORTE, “Recent Developments on Piracy Affecting the Shipping Industry”, en ANDREONE y otros (ed.), *op. cit.*, 183-192, p. 189. El despliegue de las armadas de diferentes países en operaciones como la Atalanta han supuesto una reducción considerable de la piratería en el surdeste asiático.

²⁸⁷ SOBRINO HEREDIA, “El uso de la fuerza en la prevención...”, p. 256. En esta línea, ver Mark J. VALENCIA y Nazeri KHALID, “The Somalia Multilateral Anti-Piracy Approach: Some Caveats”, *Austral Policy Forum*, 16 February 2009, 09-4A, p. 5, Nautilus Institute (AU) en colaboración con RMIT University. Disponible en: <http://nautilus.wpengine.netdna-cdn.com/./Valencia-Khalid.pdf> (último acceso 11 de noviembre de 2012).

El problema en el Atlántico ecuatorial oriental es un fenómeno diferente al experimentado en cualquiera de las regiones del Índico. Las especificidades detectadas en el golfo de Guinea demandan un proyecto distinto a la hora de trazar las líneas de acción. No obstante, la amplia experiencia y las consecuentes lecciones aprendidas en el “*Cuern de África*” son útiles y una buena referencia a la hora de plantear las soluciones al problema en el Golfo²⁸⁸. Un ejemplo lo representa el CoCY que, como el propio Código recuerda, se inspira en el “*homólogo*” de Yibuti (CoCD)²⁸⁹.

Se cree que las UN podrían convencer a Gobiernos reticentes y que no han permitido hasta el momento concretar la configuración respecto al despliegue de una flota multinacional²⁹⁰.

7.3.4.2 *Código de Conducta de Yaundé (2013)*

Desde 2006 la IMO ha estado realizando actividades de capacitación y e implementación en el golfo de Guinea. Al inicio de la presente década, las iniciativas de esta Organización para la región se encuadran dentro del amplio contexto de las resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y de las estrategias marítimas de la AU, ECCAS, ECOWAS, GGC, MOWCA y concretamente el CoCY.

La ECOWAS y la ECCAS ya reconocen las lecciones políticas que se pueden extraer de los esfuerzos de lucha contra la piratería en la cara opuesta del continente. El CoCD influyó el último Código propuesto para la parte occidental. De la misma manera que el acuerdo de Yibuti, este nuevo acuerdo trata de fomentar el intercambio y la notificación de información entre los Estados, la persecución y enjuiciamiento de personas sospechosas de participar en actividades ilegales marítimas y la repatriación y trato armonizado de los marinos víctimas de delincuencia y violencia en el mar. Sin embargo, el Código de Yaundé también tiene en cuenta algunas de las limitaciones de su antecesor que puso demasiado énfasis en la piratería (como no podía ser de otra manera dada la magnitud que estaba alcanzando) pero no dio el mismo trato a otros problemas que afectaban a sus aguas, como el vertido ilegal de desechos y la pesca

²⁸⁸ Jose Luis URCELAY VERDUGO, “La piratería en el golfo de Guinea: retos y soluciones”, en *La piratería emergente en el Golfo de Guinea: Estrategia de la UE para el Golfo de Guinea*, Madrid, Ministerio de Defensa (ES), 2014, 199-250, p. 227, Monografías del CESEDEN, n.º 143, Escuela Superior de las Fuerzas Armadas, ISBN 978-84-9091-018-4. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/.../567844.pdf> (último acceso 4 de abril de 2016).

²⁸⁹ IMO, *Code of Conduct Concerning the Repression of Piracy, Armed Robbery against Ships, and illicit Maritime Activity in West and Central Africa*, junio de 2013, p. 3. Disponible en: <http://www.imo.org> (último acceso 16 de abril de 2014). Adoptado oficialmente en Yaoundé (Camerún), en junio de 2013 por los Jefes de Estado (o sus representantes) de 25 países de África occidental y central. Ver también COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION, “Council conclusions on the Gulf of Guinea”, *Foreign Affairs Council meeting Brussels*, 17 March 2014, n. 12, p. 6. Disponible en: <http://www.consilium.europa.eu> (último acceso 31 de diciembre de 2014).

²⁹⁰ BOLAÑOS, art. cit., p. 5.

IUU, que en una y otra parte de África, son a menudo provocados por “*criminales*” extranjeros²⁹¹.

La estrategia de la IMO destinada a la implantación de medidas para la protección marítima sostenible en África Occidental y Central expone el trabajo programado y emprendido por la Organización para implantar todos los ámbitos clave identificados en el CoCY²⁹² que se compone de 21 arts., manifestando el objetivo principal de gestionar y reducir considerablemente los efectos negativos derivados de los actos de piratería, los robos armados y otras actividades marítimas ilícitas, tales como la pesca IUU. El Código fue elaborado por la ECOWAS y la ECCAS con el apoyo técnico de la IMO²⁹³ y se fundamenta, entre otros aspectos ya mencionados, en la coordinación entre los Estados de la región, así como en su compromiso de vigilar y controlar su EEZ²⁹⁴. La GGC pretende que se convierta “*en un marco normativo verdaderamente vinculante y eficaz para erradicar esta actividad ilegal de sus aguas territoriales*”²⁹⁵.

Por último, el SC ha apoyado las medidas adoptadas recientemente para resolver ese problema en los planos mundial y regional. Recordando la función primordial que cumplen los Estados de la región para afrontar la amenaza de los fenómenos mencionados, les exhorta a que apliquen el Código de Conducta²⁹⁶ cuanto antes y de conformidad con el derecho internacional²⁹⁷.

7.3.4.3 *Fuerzas Armadas (disuasión, represión y detención)*

Históricamente, los esfuerzos para suprimir la piratería marítima fueron descritos como combates costeros más que acciones de policía o patrulla²⁹⁸. Ya en la antigüedad, la actividad

²⁹¹ ANYIMADU, “Maritime Security in the Gulf of Guinea”, p. 16.

²⁹² IMO [en línea], “Our Work > Maritime Security and Piracy > West and Central Africa”. Disponible en: <http://www.imo.org> (última consulta 16 de enero de 2017).

²⁹³ No en vano está basado en un MoU anterior entre esta Organización y la MOWCA. Ver PERSSON, “Nigeria - An Overview of Challenges to Peace and Security”, pp. 41-42.

²⁹⁴ IEEE, “Unión Europea”, art. cit., p. 3.

²⁹⁵ BOLAÑOS MARTÍNEZ, “Piratería en el golfo de Guinea”, p. 3.

²⁹⁶ Los Estados que han ratificado el CoCY son: Angola, Benín, Camerún, Cabo Verde, Chad, Congo, Costa de Marfil, República Democrática del Congo, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Liberia, Malí, Níger, Nigeria, Senegal, Sierra Leona, Santo Tomé y Príncipe.

²⁹⁷ UN, A/RES/71/257, *Los océanos y el derecho del mar*, Tema 73 a) del programa, aprobada por la Asamblea General el 23 de diciembre de 2016, [pub. 20 de febrero de 2017], párr. 137. Disponible en: <https://documents-dds-ny.un.org> (último acceso 28 de febrero de 2017).

²⁹⁸ James KRASKA, *Contemporary Maritime Piracy: International Law, Strategy, and Diplomacy at Sea*, Santa Barbara (CA), Praeger, 2011. Cit. por Daupreye Franklin MATTHEW, *Securing the Gulf: towards an integrated maritime security strategy for the Gulf of Guinea* [tesis de maestría], World Maritime University, Malmö (SE), 2012. Disponible [en PDF] en:

<http://commons.wmu.se> (último acceso 24 de noviembre de 2014). No obstante, “*la primera acción decididamente organizada contra la piratería es la creación de la Liga Hanséatica, en 1214, que incluyó la contratación de barcos de seguridad para proteger los convoyes*”. J. SARMIENTO, “Piratas” [en línea], *Historia de España: anécdotas y momentos de nuestro pasado*, 18 de enero de 2012. Disponible en:

de los piratas más importantes menguaba al intervenir las armadas de los estados con tráfico marítimo. Sin embargo, la piratería a pequeña escala alrededor de los promontorios y bahías del Egeo continuaba perviviendo²⁹⁹. La supervivencia de estos pequeños ladrones marinos se debe a que, como ocurre en la actualidad, no es el tipo de delincuente que incomode a la comunidad internacional y tampoco, en este caso, se le considera un enemigo de la humanidad ya que no compromete la seguridad del transporte marítimo internacional, ni el principio de libertad de los mares en su amplia expresión.

Alcanzado el cariz bélico que presenta la piratería actual³⁰⁰, el enfrentamiento directo con piratas fuertemente armados, antes de que se hagan con el control del buque, requiere de una represión que iguale o supere la fuerza armamentística de los agresores para tener mayor probabilidad de resultar efectiva. Aunque nunca debe ser esta la única vía, y menos en sustitución de las medidas preventivas o de contención no letales comentadas anteriormente, conviene que confluyan todas ellas eligiendo las más favorables o siguiendo las estipuladas para cada situación concreta.

Además, la realidad ha evidenciado en el HoA que hasta que las fuerzas navales de diferentes países no se desplegaron en golfo de Adén, a través de diversas operaciones y recurriendo a la JTF, los piratas somalíes no han sido neutralizados. Esta situación de control aparente se mantendrá, al menos, mientras continúe patrullándose la zona³⁰¹. Así, con este enfoque ante el desborde del fenómeno, no parece que los mecanismos de respuesta hayan cambiado mucho en milenios pues “*las primeras tentativas de erradicar a los piratas del Egeo se debieron, a los gobernantes del primero de los estados que alcanzó cierto grado de civilización y desarrollo marítimo*”³⁰². En este sentido, hasta que los países desarrollados no hicieron a sus navíos partícipes de la *Operación Atalanta*³⁰³ no se redujo la piratería en el

<http://historiasdehispania.blogspot.com.br/2012/01/piratas.html> (último acceso 05 de enero de 2016). Respecto a la *Liga de los Cinco Puertos* formada un siglo después de la coalición primitiva, Philip Gosse señala que “*su misión era proteger el litoral surdeste de Inglaterra y ejercer la policía en los mares circundantes*”. Gosse, *op. cit.*, p. 96.

²⁹⁹ ORMEROD, *op. cit.*, p. 96. Se ha sugerido que en las llamadas “*listas de talasocracias*” se tiene el testimonio de los primeros intentos de creación de una policía marítima en el Egeo. Aunque el profesor Henry A. Ormerod no está totalmente de acuerdo en este asunto, ver *ibid.*, n. 5, pp. 96-97.

³⁰⁰ En esta línea, en la doctrina española al final del s. XIX, se comentaba: “*Desde 1560 hasta 1790 nuestras guerras en Asia y en América han sido verdaderas defensas contra la piratería, amparada por naciones que hoy se jactan de haber echado los fundamentos de la civilización marítima*”. Alejandro GROIZARD Y GÓMEZ DE LA SERNA, *El Código penal de 1870 concordado y comentado*, Burgos, 1872.

³⁰¹ El inconveniente de esta medida es el considerable coste para las arcas de los Estados, generalmente, a través de las organizaciones, uniones o comunidades de las que forman parte.

³⁰² ORMEROD, *op. cit.*, p. 65.

³⁰³ Respecto al acuerdo entre la EU y Somalia sobre el estatuto de la fuerza naval en el marco de esta Operación ver OFFICIAL JOURNAL OF THE EUROPEAN UNION L 10/29, *Agreement between the European Union and the Somali Republic on the status of the European Union-led naval force in the Somali Republic in the framework of the EU military operation Atalanta*. Disponible en: <http://eur-lex.europa.eu> (último acceso 9 de

surdeste asiático. El mismo resultado obtuvo la *Operación MALSINDO*³⁰⁴ un lustro antes en el estrecho de Malaca.

A comienzos de la presente década las patrullas de vigilancia en aguas de Nigeria desencadenaron una serie de ataques de piratería en países vecinos³⁰⁵. Como consecuencia, se han introducido varias medidas para frenar la piratería, especialmente la *Operation Prosperity*, con patrullas marítimas conjuntas nigerianas y beninesas. Esta patrulla redujo la tasa de ataques piratas en Benín desde 2012. A pesar de estos esfuerzos, la piratería aumentó en Togo y Nigeria este mismo año, prolongándose uno más, a pesar de que después casi desaparece del todo en el primer país y desciende nuevamente en el segundo, aunque finalmente en 2016 sufre otro incremento considerable (*figura 4.4*). Así, resulta evidente que los piratas nigerianos son responsables de la mayoría de los ataques en el GoG, lo que sugiere que los esfuerzos de disuasión de Nigeria simplemente han desplazado esta actividad criminal a otras áreas de debilidad del estado en lugar de terminar con la práctica por completo³⁰⁶. Por consiguiente, se cumplieron las predicciones pesimistas acerca de que las medidas de protección marítima de Benín, en colaboración con Nigeria y otros asociados bilaterales, podrían hacer que los ataques migrasen a otras zonas más vulnerables del Golfo³⁰⁷.

Esto demuestra que el combate ha de ser coordinado mediante la cooperación de los Estados ribereños abarcando la mayor superficie acuática posible desde las aguas interiores hasta las EEZ respectivas.

Pero si en algo coincide la doctrina es que la piratería, a pesar de tener la mar como su teatro de operaciones, debe ser combatida en tierra atajando las causas que la provocan. En este sentido, la lucha por parte de los países contra este delito a través de la historia muestra que “desde tiempos ya lejanos, la mejor solución contra la piratería no fue patrullar el mar, ni

febrero de 2011). Además, el UNSC adoptó las primeras resoluciones sobre la piratería en la región que autorizan a terceros gobiernos a llevar a cabo operaciones antipiratería en aguas territoriales somalíes. Sobre esta cuestión y otras operaciones en la zona, ver BANIELA, “Piracy at Sea”, pp. 197-201.

³⁰⁴ Las patrullas fueron coordinadas, no conjuntas, por lo que las fuerzas de cada estado litoral patrullaron solo dentro de sus propias aguas territoriales. Incluso dentro del marco cooperativo, los navíos no tenían derecho a perseguir piratas en aguas jurisdiccionales de terceros. Ver GRAF, art. cit., p. 39. Esta operación surge en 2004 para ser desplegada por Singapur, Malasia e Indonesia, donde se establecían patrullas 24 horas al día durante todo el año.

³⁰⁵ Como ya se ha mencionado en diversas partes de esta investigación, los ataques se desplazaron hacia aguas beninesas y togolesas en 2011-2013 (ver *figura 4.4*). Algo parecido se repite a lo largo de la historia cuando este delito se combate en una área concreta. Por ejemplo, según el profesor Ormerod, en los primeros años del siglo tercero a. C., con la introducción de medidas de vigilancia solo se consiguió obligar a los corsarios itálicos a extender sus actividades a zonas más lejanas en las que Roma no era capaz de ponerles freno. ORMEROD, *op. cit.*, p. 130.

³⁰⁶ MCCALAHAN, art. cit.

³⁰⁷ CRIPPA, art. cit.

mucho menos escoltar a los mercantes; sino dismantelar las bases de los piratas”³⁰⁸. Murphy deja bien claro que pensar en contener este fenómeno únicamente en la mar es, en gran medida, ilusorio³⁰⁹; así, indica que “*only the most public act takes place on the water; the rest, the organization, the finance, the recruitment, the technical support, the disposal of goods, the ransoming of people, the political support all take place on land*”³¹⁰. Lo cual evidencia que una solución eficaz y duradera solo puede lograrse desde tierra³¹¹.

El desafío que supone la piratería ha de enfrentarse, por tanto, desde tierra como desde mar. El fenómeno ha de entenderse como un síntoma de problemas³¹², que se extienden a diferentes áreas, relacionados con la gobernabilidad, la inestabilidad, la pobreza, la corrupción y la delincuencia organizada; más que una causa en sí misma. Para combatir la piratería y el terrorismo marítimo es esencial abordar sus causas profundas y el entorno favorable que les ha permitido florecer, planteándose medidas a largo plazo teniendo en cuenta las peculiaridades de cada delito³¹³, y que posean carácter internacional³¹⁴. Por lo tanto, cualquier estrategia inicial debe de abordar una resolución a largo plazo del problema. Tanto la NATO como la EU lo han reconocido y actualmente están considerando cómo contribuir a la consecución de una solución duradera. Ambos han identificado la creación de capacidad en el sector particular de la protección como una línea prioritaria³¹⁵. A corto y mediano plazo, los despliegues militares también deben abordar desafíos como la generación de fuerza, la coordinación táctica, y el intercambio de información y la diplomacia gubernamental. El mayor uso de la vigilancia aérea aumentaría significativamente el éxito de los esfuerzos militares³¹⁶.

³⁰⁸ Colin S. GRAY, *La pujanza del poder naval*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2001, p. 39, ISBN 84-7823-849-2.

³⁰⁹ Cit. por Stephen BRANNON y Taufi RAHIM (eds.), “Executive Summary”, en *Conference on Global Challenge, Regional Responses*, 13-16, p. 14.

³¹⁰ Martin M. MURPHY, “The Water of Africa: Piracy in the African Littoral”, *Journal of the Middle East and Africa*, 2011, 2, 65-83, p. 66. Disponible en: DOI: 10.1080/21520844.2011.576452 (último acceso 5 de mayo de 2013).

³¹¹ BRANNON y RAHIM, *loc. cit.*

³¹² Así lo reconoció el UNSC: “*la inestabilidad en Somalia contribuye al problema de la piratería y el robo a mano armada en el mar frente a las costas de Somalia*”; y subraya “*la necesidad de que la comunidad internacional adopte una respuesta global para combatir la piratería y sus causas subyacentes*” (énfasis añadido). UNSC, “Preámbulo” en Res. 1872 (2009), aprobada por el SC en su 6127ª sesión, celebrada el 26 de mayo de 2009. Disponible en: <http://www.defensa.gob.es> (último acceso 29 de diciembre de 2010).

³¹³ En este sentido, Adam J. YOUNG y Mark J. VALENCIA, “Conflation of Piracy and Terrorism in Southeast Asia: Rectitude and Utility”, *Contemporary Southeast Asia*, 2003, 25(2), p. 269. Cit. por ONG-WEBB, *op. cit.*, en LEHR, n. 44, p. 92. Del original: “*Young and Valencia are right to argue that there are enough requisite distinctions to separate the two phenomena, which are especially important in implementing the longterm solutions in eliminating piracy and terrorism*”.

³¹⁴ NATO, *cit.*, párr. 84.

³¹⁵ NATO, *cit.*, párr. 88.

³¹⁶ NATO, *cit.*, párr. 89.

No obstante, las armadas de los países han de aportar su contribución a nivel internacional para luchar contra la piratería y evitar su proliferación. Pero no pueden convertirse en el único mecanismo pues, solo por esta vía, no se conseguirá erradicar el problema definitivamente, aunque momentáneamente puede que sí³¹⁷.

En aras de la protección y el combate contra actos de piratería, las operaciones navales en general deberían incluir, al menos teóricamente, diferentes líneas de acción. Entre estas se encuentra el desarrollar el conocimiento del entorno marítimo (*Maritime Situational Awareness*) que contemplaría obtener información acerca de los piratas y sus actividades, y una buena comprensión del tráfico marítimo susceptible de sufrir ataques³¹⁸.

Paralelamente es fundamental demostrar a los piratas que pueden obtener una respuesta contundente, si fuese necesario, a sus embestidas, siempre respetando un conjunto de Reglas de Enfrentamiento (ROE). Para tal pretensión, cabe fornecer a las unidades navales de entrenamiento específico, armas (igualando o superando las utilizadas por los criminales) y recurrir al apoyo aéreo y logístico disponible³¹⁹.

Por otra parte, es importante señalar que la estrategia y la guerra naval poseen ciertas particularidades. El que ejerce la vigilancia y el vigilado se hallan continuamente navegando cuando se encuentran en el escenario marítimo, donde no se pueden albergar “*guarniciones permanentes*” ni ejercer la autoridad en un espacio o construir diversas posiciones en puntos concretos como si puede hacerse en el ámbito terrestre, desempeñando una salvaguardia permanente sobre una población. Por consiguiente “*un país no puede dominar físicamente el mar de la misma forma en que podría dominar la tierra*”³²⁰.

No obstante cabe señalar la singularidad del GoG también en este aspecto, especialmente en el delta del Níger por la gran cantidad de ríos navegables, que se asemejaría más bien a un escenario terrestre y las características de los buques relacionados con el sector petrolífero que propicia una cantidad considerable de objetivos estáticos, como pueden ser buques amarrados o fondeados e instalaciones o plataformas -al menos, las plataformas fijas aunque las móviles también suelen permanecer un periodo largo en la misma posición-.

³¹⁷ Un ejemplo de ello se ha visto en la piratería somalí recientemente. Los despliegues navales actuales han proporcionado un alivio temporal. La solución rápida a corto plazo se refleja en la batería de resoluciones con carácter temporal que ha adoptado el UNSC para la región. Aunque, el objetivo final es llegar a un punto donde los despliegues navales ya no sean necesarios. Ver NATO, *op. cit.*, párr. 89.

³¹⁸ Eugenio DÍAZ DEL RÍO JÁUDENES, “La piratería en el Cuerno de África”, *Revista General de Marina*, marzo 2009, **256**, Ministerio de Defensa (ES), 217-229, p. 225, ISSN 0034-9569. Disponible [en PDF] en: <http://publicaciones.defensa.gob.es>. (último acceso 1 de noviembre de 2013).

³¹⁹ *Ibid.*, p. 226.

³²⁰ Colin S. GRAY, *La pujanza del poder naval*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2001, pp. 30, 35. Véase también, FERNÁNDEZ FADÓN, “Piratería en Somalia”, pp. 13-15.

Cuando las acciones de los piratas suponen una amenaza contra las líneas de comunicación de alta mar se contrarrestan mediante operaciones dirigidas denominadas “*control del mar*”, que garantizan trabajar con una protección adecuada en este escenario bajo un factor de espacio-tiempo determinado; se trata de un concepto selectivo que no fija un ejercicio activo y permanente a una superficie marítima extensa³²¹. A pesar de que no fue creado para combatir a la piratería, constituye una noción esencial en la estrategia naval que sirvió para contener este delito. Proporciona un efecto disuasorio frente a la parte del delito más oportunista y en pocas ocasiones sobre aquel resultante de una planificación previa³²².

Por tanto, garantizar la capacidad de los buques para navegar con seguridad es un asunto capital. Una manera de abordar este cometido es a través de la formación de convoyes³²³, sobre todo resulta aplicable a las posibilidades de navegación fluvial que ofrece el Delta.



Figura 7.8 Convoy en Bonny River, 18 de enero de 2008. Fuente: Thomas Horn Hansen y Dirk Steffen (*Risk Intelligence*)

³²¹ *Sea Control* en terminología anglosajona. Ese control se despliega sobre unas áreas concretas en los momentos necesarios y precisos. Sobre este concepto ver John B. HATTENDORF y D. PHIL (eds.), *US Naval Strategy in the 1990s*, Newport (RI), Naval War College Press, 2006, p. 70, US Naval War College Newport Papers, n.º 27, ISSN 1544-6824. Disponible en: <https://www.usnwc.edu/Publications/Naval-War-College-Press/-Newport-Papers/Documents/27-pdf.aspx> (último acceso 9 de febrero de 2011).

³²² A tal respecto ver Juan Carlos MUÑOZ-DELGADO DÍAZ DEL RÍO, “A modo de introducción: La lucha contra la piratería en perspectiva”, *La piratería emergente en el Golfo de Guinea: Estrategia de la UE para el Golfo de Guinea*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2014, 11-22, p. 14 y ss., Monografías del CESEDEN, n.º 143, Escuela Superior de las Fuerzas Armadas, ISBN: 978-84-9091-018-4. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/libro/567844.pdf> (último acceso 4 de abril de 2016).

En este sentido pensar en la simple presencia de un buque de guerra como efecto de disuasión no tiene fundamento, ni es práctico, si su despliegue no se encuentra en el lugar y momento preciso. FERNÁNDEZ FADÓN, doc. cit., p. 16.

³²³ DÍAZ DEL RÍO JÁUDENES, art. cit., p. 227.

Otra manera de proporcionar una protección específica para un buque determinado es asignándole una escolta o embarcándole un grupo de protección³²⁴ que puede ser de carácter público o privado. La posibilidad de crear un corredor de seguridad (IRTC)³²⁵ dentro de una zona marítima protegida mediante patrullas (PMSA)³²⁶ por donde el tráfico mercante pueda navegar protegido no resulta muy apropiada para el GoG³²⁷ dado que no es una zona de tránsito en sí misma como puede ser el golfo de Adén, mar Rojo o Estrecho de Malaca. Por otra parte, se presenta una tarea enormemente complicada a tenor de la superficie a proteger debido a la alternativa de derrotas posibles, desde los puertos o terminales del Golfo hacia otros destinos dentro o fuera de la región, o con derrota inversa. Además, se encuentran las operaciones STS que conllevan innumerables localizaciones donde pueden llevarse a cabo y el tráfico *offshore* ligado a una diversidad de rutas diferentes que cubren el abastecimiento o apoyo de las plataformas.

En un reciente artículo³²⁸ se advierte de que los atacantes disponen de una importante ventaja en el sentido de que las tácticas que han resultado exitosas en el Índico no son aplicables para el Atlántico. Sin embargo este punto de vista no es compartido por alguna voz que pide el mismo despliegue que en aguas del Índico³²⁹.

No obstante, según vaticinan algunos análisis, las UN podrían convencer a Gobiernos reticentes que no han permitido hasta el momento concretar la configuración respecto al despliegue de una flota multinacional³³⁰.

En el supuesto de que fracase la prevención contra los piratas y el buque termine secuestrado, cabría la posibilidad de liberarlo, no sin el riesgo asociado que estas operaciones

³²⁴ *Ibidem.*, p. 227.

³²⁵ En adSiglas anglosajonas que proceden de *Internationally Recognized Transit Corridor (IRTC)*.

³²⁶ Siglas del inglés *Maritime Security Patrol Area*. La MPSA es un área definida dentro del Golfo de Adén que proporciona un sistema común de referencia, permitiendo a las fuerzas navales desplegadas en la región sus actividades recorriendo el IRTC (instalado como un nuevo dispositivo de planificación para desplegar estratégicamente activos navales. Sobre este dispositivo véanse, entre otros, Douglas GUILFOYLE, “Counter-piracy Law Enforcement And Human Rights”, *International and Comparative Law Quarterly*, 2010, 59(1), 141-169, p. 151 [disponible en: DOI: 10.1017/S002058930999011X (último acceso 6 de octubre de 2016)], FERNÁNDEZ FADÓN, *loc. cit.* y Christian BUEGER, “Counter Piracy, Communities of Practice and New Security Alignments”, *Journal of Regional Security*, 2013, 8 (1), 49-62, p. 54, ISSN 2217-995X131SPB27 [disponible en: DOI: 10.11643 (último acceso 13 de marzo de 2014)].

³²⁷ Cristina BARRIOS, “Fighting piracy in the Gulf of Guinea: Offshore and onshore”, *European Union Institute for Security Studies (EUISS)-Brief*, may 2013, n.º 20, ISSN 2315-1110. Disponible en: http://www.iss.europa.eu/uploads/media/Brief_20.pdf (último acceso 22 de octubre de 2014).

³²⁸ [12] Puede obtenerse el texto completo artículo, publicado el 24 de junio de 2013, desde el enlace <http://www.stratfor.com> cit. por Bolaños p. 4.

³²⁹ El presidente marfileño Alassane Ouattara, reclamó una mayor involucración y presencia de las potencias y los organismos multilaterales. El verdadero compromiso con la búsqueda de soluciones se materializaría en el despliegue de una fuerza internacional, similar a la que viene actuando con éxito en aguas del océano Índico. Ouattara invitó a la comunidad internacional a mostrar la misma firmeza y determinación para enfrentarse a los piratas atlánticos. BOLAÑOS, art. cit., p. 3.

³³⁰ BOLAÑOS, art. cit., p. 5.

entrañan³³¹. Aunque, esta posibilidad tampoco sería muy recomendable para el GoG porque los secuestros de buques no suelen prolongarse, siendo liberados tras el robo de parte del cargamento. Respecto a otro procedimiento muy característico de la piratería en la zona, como el secuestro de tripulantes de los buques atacados que, generalmente, son trasladados a lugares seguros en tierra para solicitar un rescate, la liberación se encontraría más relacionada con las operaciones terrestres.

Como se ha comentado en el capítulo anterior, la campaña de ataques llevada a cabo por la insurgencia en el Delta contra el sector petrolífero, que constituía un objetivo estratégico debido a la gran relevancia que habían adquirido los puertos y la industria petrolera mar adentro, fue favorecida por la vulnerabilidad que presentaban las instalaciones dispersas y la dificultad que entrañaba su protección. Esta situación fue, sobre todo, dramáticamente aprovechada, por el MEND. En este contexto, según Arild Nodland (director general de BRS), “*el ataque [al campo petrolífero Bonga] cambió el régimen de seguridad offshore completamente*”³³².

7.4 CONTENCIÓN ARMADA

7.4.1 PROTECCIÓN ARMADA A BORDO DE LOS BUQUES

La opción de otorgar permiso de armas para tripulantes genera controversia. Por un lado, se considera que armar personas que no están específicamente entrenadas y formadas para la protección representa más riesgos que beneficios³³³. Es necesario recordar que los trabajadores del mar son civiles y no es usual que posean formación especial para utilizarlas, pudiendo sufrir accidentes y/o poner en riesgo a toda la tripulación y en algunos casos el propio barco³³⁴.

³³¹ Un rescate de estas características demandaría un grupo de operaciones especiales dispuesto en el escenario. Una de las desventajas que conllevaría la liberación es el alto riesgo de que se produzcan bajas entre la tripulación del buque capturado, asunto complicado a la hora de depurar responsabilidades en el Gobierno que la ha autorizado. Además cabe tener en cuenta, una vez más, el factor de la globalización en el sector del transporte marítimo que incide en la composición de un elenco a bordo de distintas nacionalidades, junto al pabellón del buque que puede ser de un país diferente al de la naviera y una buena parte de los tripulantes. Fuera del marco de la UE o de la NATO es difícil que una operación de liberación la realicen fuerzas especiales de distinta nacionalidad que la del buque capturado. *Ibid.*

³³² Cit. por MURPHY, “Petro-piracy”, n. 79, p. 76.

³³³ Entrevista a María Helena Carbone (directora del área marítima de la consultoría de riesgos estadounidense Aon), *Revista Exame*, 2009. Cit. por OCTAVIANO MARTINS y SPERANZA FILHO, “Atores não estatais e o combate à pirataria marítima”, p. 31.

³³⁴ Ver IMO, MSC.1/Circ.1333/Rev.1, cit., an., párr. 5.

Además el empleo de armamento de guerra puede representar la exclusión de algunas coberturas de seguros³³⁵. Por otra parte esta medida ha resultado eficaz para disuadir piratas en HRA³³⁶.

Un aspecto muy importante a tener en cuenta, respecto a la posesión de armas de fuego a bordo de barcos que naveguen por el MT de un tercero, reside en la propia legislación del Estado ribereño y, por consiguiente, siempre debe ser respetada. Es importante que los Estados cuyos barcos enarbolan su pabellón tengan esto presente pues la importación de dichas armas estará sujeta a los reglamentos de los puertos y Estados ribereños. Tampoco se debe olvidar que la presencia de este tipo de armas en barcos que transportan carga inflamable o mercancías peligrosas de tipo similar representan un peligro enorme.

En el caso de piratas de perfil oportunista que, generalmente, solo portan armas blancas o se encuentran desarmados, debe tenerse en cuenta la potencial peligrosidad si las armas de la tripulación cayesen sus manos ya que podría constituir una herramienta que aumentaría la autoestima del pirata, envalentonándolo y aumentando su poder disuasorio y su agresividad.

Además, puede alentarlos en la búsqueda de este tipo de botín. También el pirata puede verse obligado a equiparse mejor e incluso con armamento de mayor calibre porque espera una fuerte resistencia a bordo, lo cual podría agravar el fenómeno de la piratería y robo armado contra los buques generándose una espiral de violencia³³⁷.

Desde otro punto de vista, puede haber riesgo de que se incite al pirateo pues tripulantes que no estaban armados ahora si lo están, ¿quién asegura entonces que no se puedan sentir tentados a probar suerte en este lucrativo negocio?³³⁸.

Por consiguiente, la recomendación de los Estados de abanderamiento tanto por motivos jurídicos como de seguridad sigue la línea de evitar la posesión de cualquier tipo de arma de fuego por parte de la tripulación³³⁹. Actualmente la posición actual adoptada por una parte importante de los Gobiernos descansa en no conceder permiso de armas a bordo de los mercantes que enarbolan su pabellón. Además, como están desarmados no entrañan cualquier amenaza y el derecho de “*paso inocente*” a través del MT del Estado ribereño se encuentra

³³⁵ OCTAVIANO MARTINS y SPERANZA FILHO, art. cit., p. 34.

³³⁶ Por ejemplo, los piratas somalíes no esperan fuego cruzado ni presentan estructuras adecuadas en sus esquiés para soportarlo.

³³⁷ En esta línea, IMO, MSC.1/Circ.1333/Rev.1, *loc. cit.*

³³⁸ Asimismo, la historia proporciona otros ejemplos en donde para contrarrestar la amenaza de la piratería se decidió armar a marinos civiles como sucedió con la Liga Hanseática, con el resultado de que una parte de esas tripulaciones y barcos pasaron a ejercer la piratería ya que lo vieron un negocio más rentable. A este respecto, ver Hugh F. RENKIN, *La edad de oro de la piratería*, Madrid, Doncel, 1972, p. 12.

³³⁹ Ver IMO, MSC.1/Circ.1333/Rev.1, *cit.*, Annex, párr. 5.

garantizado³⁴⁰. Tal situación puede cambiar si se permitiese armamento a bordo. Ante esta posibilidad un país puede prohibir la posesión o el uso de armas sin licencia en aguas de su jurisdicción, del mismo modo que lo hace en otras partes de su territorio³⁴¹.

Del mismo modo, la responsabilidad de reglamentar bajo qué condiciones resulta conveniente el empleo de Personal Privado de Protección Armada (PCASP)³⁴² corresponde a los países de abanderamiento y ribereños. La IMO no se pronuncia a tal respecto, sin embargo ha aprobado orientaciones provisionales dirigidas a estos y, también, a Estados rectores de puertos, compañías privadas de protección marítima, propietarios, armadores y capitanes sobre el empleo de PCASP a bordo de los buques³⁴³.

Debido a la naturaleza globalizada del sector naviero, sus múltiples participantes pueden sacar provecho de la labor de la Organización en cuanto al beneficio que supone la armonización de los procedimientos, la adopción de normas mínimas comunes y la claridad respecto de los regímenes jurídicos de los países. Sin embargo, la posesión de armas en mercantes es una cuestión jurídica compleja que se traduce en posiciones diversas sobre el asunto de los Estados Parte. Actualmente, los buques que recurren al PCASP están sometidos a varios regímenes jurídicos distintos porque la industria del transporte marítimo no alcanzó un acuerdo de mínimos respecto a aquellas primeras orientaciones³⁴⁴.

³⁴⁰ El paso dejaría de ser inocente si es “*perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño*”, situación a la que se llegaría, entre otras actividades, mediante “*cualquier ejercicio o práctica con armas de cualquier clase*”. Ver UNCLOS, art. 19.2.a y b.

³⁴¹ En esta línea véanse, entre otros, ALBERT FERRERO, “Piratería y Terrorismo Marítimo”, *cit.*, p. 345, Adam Michael BIRNBAUM, “The Need for a Common Scheme for Passage and Porting in the Era of the New Armed Merchantman”, en ANDREONE y otros (eds.), *op. cit.*, 209-224, p. 215.

³⁴² De aquí en adelante se empleará este acrónimo anglosajón que proviene de *Privately Contracted Armed Security Personnel* (en español se emplea el acrónimo correspondiente PPPA).

³⁴³ Como resultado del aumento de los niveles de piratería en el Océano Índico Occidental y el golfo de Adén (particularmente durante el periodo 2005-2009), el PCASP se ha utilizado para la protección de algunos mercantes que navegan o atraviesan dichas zonas de alto riesgo. Sobre las recomendaciones ver IMO, MSC.1/Circ.1408/Rev.1, *Revised interim recommendations for Port and Coastal States regarding the use of Privately Contracted Armed Security Personnel on board ships in the High Risk Area*, 25 May 2012 [disponible en: <http://www.imo.org/.../MSC.1-Circ.1408-Rev1.pdf> (último acceso 24 de julio de 2015)], IMO, MSC.1/Circ.1443, *Interim guidance to Private Maritime Security Companies providing Privately Contracted Armed Security Personnel on board ships in the High Risk Area*, 25 may 2012 [disponible en: <http://www.imo.org/.../MSC.1-Circ.1443.pdf> (último acceso 24 de Julio de 2015)], IMO, MSC.1/Circ.14057/Rev.2, *Revised interim guidance to shipowners, ship operators and shipmasters on the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area*, 25 May 2012 [disponible en: <http://www.imo.org/.../MSC.1-Circ.1405-Rev2.pdf> (último acceso 24 de julio de 2015)], IMO, MSC.1/Circ.1443, *Interim guidance to Private Maritime Security Companies providing Privately Contracted Armed Security Personnel on board ships in the High Risk Area*, 25 may 2012 [disponible en: <http://www.imo.org/.../MSC.1-Circ.1443.pdf> (último acceso 24 de Julio de 2015)].

Respecto a las nuevas orientaciones adoptadas por la IMO para Estados de abanderamiento sobre PCASP, ver IMO, MSC.1/Circ.1406/Rev.3, *Revised interim Recommendations for Flag States Regarding the use of Privately Contracted Armed Security Personnel on board ships in the High Risk Area*, 12 June 2015 [disponible en: <http://www.imo.org/.../MSC.1-Circ.1406-Rev.3.pdf> (último acceso 24 de julio de 2015)].

³⁴⁴ Ver IMO [en línea], “Our Work > Maritime Security and Piracy > Piracy > Private Armed Security”. Disponible en: <http://www.imo.org> (último acceso 22 de enero de 2017).

Si bien la Organización reconoce que el PCASP se ha convertido en una práctica aceptada, señala que recurrir a este tipo de protección no debería presentarse como alternativa a otras medidas, tales como las recogidas en la BMP4.

Los guardias de seguridad privados pueden portar y emplear armamento de guerra para tomar medidas de protección de las personas y bienes a bordo, y prevenir y repeler ataques contra buques mercantes y pesqueros bajo pabellón español que naveguen por aguas donde exista serio riesgo para la seguridad de las personas o bienes³⁴⁵.

Esta medida fue bien acogida por la Confederación Española de Pesca (CEPESCA) que, a raíz del secuestro del “*atunero vasco*” *Alakrana*, aplaudió que se lograra la autorización de embarcar seguridad privada aunque puso de manifiesto la necesidad de tomar otras medidas de disuasión, prevención y protección contra la piratería³⁴⁶.

El sector de protección marítima privada ha realizado algunos esfuerzos de autorregulación, incluido el establecimiento de organismos de acreditación de este tipo de protección como la Asociación de Protección del Transporte Marítimo (SAMI)³⁴⁷. A pesar de estos esfuerzos, preocupaciones acerca del nivel de capacitación, la legalidad de las armas y las Reglas de Enfrentamiento del PCASP continúan existiendo³⁴⁸.

En cuanto a la agenda reguladora, la OMI y los gobiernos deberían basarse en una serie de iniciativas que ya existen para regular la industria de la seguridad privada. En este sentido, las compañías de protección privada desarrollaron un borrador del Código Internacional de Conducta para proveedores de Servicios de Protección Privada (ICoC-PSP)³⁴⁹ en cooperación con Departamentos del Gobierno suizo³⁵⁰. Si bien originalmente este Código fue elaborado para

Respecto a España, el Ministerio de Fomento pone a disposición el “Cuestionario sobre información de los requisitos en materia de seguridad privada del personal armado contratado a bordo de buques en los puertos y costas del estado”. Disponible en: <http://www.imo.org> (último acceso 22 de enero de 2017).

³⁴⁵ Gabriela Alexandra OANTA, “The Legal Treatment of Maritime Piracy Carried out by the Spanish Legislator”, en ADREONE y otros (eds.), *op. cit.*, 123-135, p. 125. Conjuntamente, los Ministerios de Defensa e Interior reglamentan el despliegue de las compañías de protección y fijan los estándares que deben cumplir. *Ibidem*.

A tal respecto véase también *Orden DEF/467/2011, de 2 de marzo, por la que se aprueban las Normas para la colaboración del Ministerio de Defensa en la formación de los vigilantes de seguridad privada encargados de la prestación del servicio de seguridad en buques que naveguen bajo bandera española y para el apoyo logístico en el transporte del material imprescindible empleado en su servicio*.

³⁴⁶ *Ingeniería Naval*, 2010, n.º 877, p. 57.

³⁴⁷ Acrónimo anglosajón derivado de *Security Association for the Maritime Industry*

³⁴⁸ ANYIMADU, “Maritime Security in the Gulf of Guinea”, p. 10-11.

³⁴⁹ Acrónimo del inglés *International Code of Conduct for Private Security Service Providers*. Después de un proceso de redacción de 18 meses mediante un taller múltiple de las partes interesadas finalizó en una Conferencia en septiembre de 2010 y se abrió para ratificación en noviembre de 2010. Para más información ver la p. web del Código disponible en: www.icoc-ppsp.org/ (último acceso 17 de febrero de 2017).

³⁵⁰ Departamento Suizo de Asuntos Extranjeros, con la facilitación del Centro para el Control Democrático de las Fuerzas Armadas (DCAF-Democratic Control of Armed Forces) de Ginebra, Geneva Centre for the (DCAF) y la Academia de derecho internacional humanitario y derechos humanos de Ginebra (Geneva Academy). Ver GENEVA ACADEMY, “Counter Piracy under International Law”, *Academy Briefing*, 2012, 1, n. 117, p. 21, ISBN 978-2-9700786-9-2. Disponible en: <https://www.geneva-academy.ch> (último acceso 14 de junio de 2016).

fundamentar el empleo de fuerzas privadas en tierra, ha sido una herramienta excelente para reunir a las empresas privadas, organizaciones internacionales, gobiernos y ONGs³⁵¹. Diferentes empresas militares de protección privada (PMSC)³⁵² también han ratificado el ICoC-PSP.

Algún autor incluso ha llegado a comparar los puntos de practica o “*estación de prácticos*” con las compañías que ofrecen servicios de protección debido al rápido embarque de los guardias privados desde sus propias “*bases flotantes*”. Continuando con el símil, el capitán mantiene la autoridad, así como la responsabilidad de los daños y víctimas ocasionados por los tripulantes o guardias armados, y es quién dará la orden de disparar³⁵³.

En caso de una intervención militar a bordo del buque los tripulantes deberán mantenerse tumbados en cubierta, cubriéndose la cabeza con ambas manos (que siempre estarán visibles y mostrando que no sostienen nada) y en ningún caso realizarán movimientos que puedan ser interpretados como agresivos; tampoco utilizarán cámaras con flash en momento alguno durante la intervención; se identifican comunicando también el puesto ocupado a bordo cuando se requiera; tendrán conciencia de que el inglés no es la lengua de trabajo de todas las unidades navales presentes en la región; es posible que las fuerzas militares inmovilicen inicialmente a todas las personas que encuentren. Se trata de una práctica habitual. El personal del buque deberá estar informado y preparado para esta eventualidad y cooperar plenamente durante las etapas iniciales de la intervención³⁵⁴.

7.4.2 ESPECÍFICA PARA EL GOLFO

El empeño de los responsables políticos y legisladores nacionales e internacionales para frenar el crecimiento de la piratería en el golfo de Guinea ha aumentado, así como la capacidad de los países que lo conforman para hacer cumplir la ley. Sin embargo, este avance se muestra insuficiente para evitar la institucionalización del delito en la región³⁵⁵.

El Secretario General de las UN decidió enviar al epicentro de la piratería en el Atlántico una misión multidisciplinaria para evaluar el alcance que supone la amenaza de este fenómeno y formular recomendaciones sobre las posibles medidas que la propia Organización,

³⁵¹ James BROWN, *Pirates and Privateers: Managing the Indian Ocean's Private Security Boom*, Sydney, Lowy Institute for International Policy, 2012, pp. 11-12. Disponible en: <http://psm.du.edu> (último acceso 11 de noviembre de 2012).

³⁵² Siglas anglosajonas formadas de *Private Military Security Company*.

³⁵³ VICENTE ÁLVAREZ, *op. cit.*, p. 85.

³⁵⁴ Pueden aplicarse en su totalidad las recomendaciones de la sección 11 de las BMP4 para el GoG. Ver BMP4, cit., p. 47. A tal respecto véanse también, entre otros, OFFICIAL JOURNAL OF THE EUROPEAN UNION, L67/13, p. 21 y CORBETT, *A Modern Plague of Pirates*, p. 60.

³⁵⁵ BIZIOURAS, “Piracy, State Capacity and Root Causes”, p. 1-2.

conjuntamente con la comunidad internacional, podrían poner en práctica para responder eficientemente al peligro que genera dicho crimen³⁵⁶.

En cuanto a la aplicación de la estrategia de protección marítima, la ECCAS ha dividido la superficie marítima bajo su competencia en tres zonas: A, B y D³⁵⁷; cada una de esas zonas está supervisada por un centro de coordinación multinacional y los tres centros están bajo el mando del Centro Regional de Seguridad Marítima en África Central (CRESMAC)³⁵⁸.

La estructura de comando de la Fuerza Naval nigeriana se distribuye en un cuartel general de la Armada localizado en Abuja y dos comandos operativos con sendos cuarteles, en Lagos y Calabar. Otras dos bases de operaciones se encuentran en Warri y Port Harcourt. Además, se han establecido cinco bases de operaciones avanzadas (FOBs)³⁵⁹, más dos que pronto entrarán en funcionamiento, para hacer frente a la amenaza de la piratería y las milicias³⁶⁰. No obstante los recursos con que cuenta la Armada son insuficientes para patrullar el Delta³⁶¹.

Desde 1997 el gobierno federal nigeriano ha pasado de la protección militar y de policía destinada a las multinacionales petrolíferas, a los despliegues masivos en las comunidades productoras para sofocar incluso a la oposición más pacífica. Además, dos años después, se activaba la *Operación Hakuri II* buscando proteger las propiedades y las instalaciones de petróleo y energía en la región. Desde entonces, el área de despliegue se ha extendido a casi toda la región del Delta, y su comando abarca la formación del ejército, la flota naval y las bases de la fuerza aérea en el lugar. Entretanto la militancia juvenil era considerada como una rebelión que debía doblegarse³⁶².

Desde junio de 2004 mediante operaciones militares masivas, rastreando minuciosamente ríos y buscando en comunidades ribereñas presuntas guaridas de piratas, se ha combatido enérgicamente las milicias (*ver figura 7.X*), la piratería, el *bunkering* y el tráfico de armas³⁶³.

³⁵⁶ UN, S/2012/45, cit., párr. 1.

³⁵⁷ En la zona A no figura ningún país de esta investigación (pues solo incluye Angola y la República Democrática del Congo) y en la zona B solo figura Gabón (que estaría con Angola y el Congo). La zona D abarca el Camerún, el Gabón, Guinea Ecuatorial y Santo Tomé y Príncipe.

³⁵⁸ UN, S/2012/45, cit., párr. 39.

³⁵⁹ Siglas del anglosajón: *Forward Operating Bases*.

³⁶⁰ BERGEN RISK SOLUTIONS, "Niger Delta", p. 9.

³⁶¹ Siguiendo al Almirante de la Marina nigeriana (jubilado) Ekpenyong Okpo: "The Navy is on course, but the problem the Navy has is that it does not have enough boats to patrol the Niger Delta". *Ibid.*, p. 10.

³⁶² Augustine IKELEGBE, "Beyond the Threshold of Civil Struggle: Youth Militancy and the Militia-Ization of the Resource Conflicts in the Niger Delta Region of Nigeria", *African Study Monographs*, 2006, **27**(3), 87-122, pp. 115-116. Disponible en: DOI: <https://doi.org/10.14989/68251> (último acceso 3 de abril de 2013).

³⁶³ IKELEGBE, "The Economy of Conflict in the Oil Rich Niger Delta Region of Nigeria", p. 223. Aunque tales despliegues ya se habían realizado anteriormente (desde 1999 la Armada ha patrullado ríos y vías navegables), para controlar los primeros enfrentamientos de las milicias Ijaw y Itsekiri y las interrupciones de la producción de petróleo en el área de Warri del Estado del Delta, se llevaron a cabo en marzo de 2003 masivamente mediante tropas del ejército y la marina. Pero desde 1999 la Armada ha patrullado ríos y vías navegables. *Ibidem*.

Tras la primera ofensiva del MEND cuando atacan buques y plataformas petrolíferas en el delta del Níger, secuestrando personal extranjero, robando petróleo y dañando propiedades, el Gobierno Federal ha respondido rápidamente con la creación del aparato militar *Joint Task Force*³⁶⁴, poniéndolo en marcha en 2009 con la misión de nombre en clave *Operation Restore Hope*³⁶⁵, para actuar de manera contundente, a veces implacablemente, contra la piratería y las amenazas a la protección marítima. El gobierno también ha intentado abordar las causas profundas de los ataques de piratería como la corrupción y la falta de desarrollo económico local. Además, se han intensificado las patrullas costeras de la Armada y el contraespionaje. Así, el número de ataques en aguas nigerianas se reduce momentáneamente pero las bandas piratas responden a los esfuerzos de disuasión desplazando sus actividades hacia aguas menos vigiladas como las de los países vecinos³⁶⁶. De esta manera se señala a los nigerianos como responsables de la mayoría de ataques³⁶⁷, lo cual sugiere que los esfuerzos de disuasión de Nigeria simplemente han desplazado esta actividad criminal a otras áreas de debilidad del Estado en lugar de erradicar la práctica por completo.

También se ha propuesto que se aliente a las empresas, en particular las dedicadas a la extracción de gas y petróleo frente a las costas, a que sufraguen o compensen los gastos derivados de la protección marítima mediante el pago de derechos y tasas de explotación más elevados que se destinarían a un fondo común para el asunto³⁶⁸.

Como cualquier organización insurgente, el MEND está vinculado a un área territorial determinada, así como a ciertos grupos políticos, por lo tanto será difícil de derrotar tanto militar como políticamente³⁶⁹. Por otra parte, la presencia de actividad pirata en una localidad puede

³⁶⁴ Es un cuerpo de protección combinado que lo compone el ejército, la marina, la fuerza aérea, la policía móvil y el servicio de seguridad del Estado, cuyo principal deber es reprimir los levantamientos (pacíficos o violentos) en las comunidades productoras de petróleo del Delta. Muchos consideraron injusta y opresiva la creación de una fuerza militar especial para el delta del Níger debido a la insurrección del OPC en el oeste del país, el MASSOB agitando por un Estado soberano en el este y los constantes disturbios religiosos en el norte. Ver COURSON, *MEND*, p. 16.

³⁶⁵ La operación fue creada para frenar la agitación en el Delta. Su mandato, entre otros, era la protección de las instalaciones petrolíferas, sosegar la intranquilidad de la comunidad relacionada con la industria petrolera y neutralizar cualquier amenaza contra este sector. Ver COURSON, *MEND*, p. 16. Ver también, IKELEGBE, art. cit., p., 115.

³⁶⁶ Matteo CRIPPA, "The Oil Spill: Nigeria's Counter-Piracy Measures and their Effect on Neighboring Countries", October 22, 2011. Disponible en: <https://piracy-law.com/2011/10/22/the-oil-spill-nigeria%E2%80%99s-counter-piracy-measures-and-effect-on-neighboring-countries/> (último acceso 15 de diciembre de 2013).

³⁶⁷ Paige MCCLANAHAN, "Piracy on the rise off West Africa's coast", *The Christian Science Monitor* [en línea], August 4, 2011. Disponible en: http://www.csmonitor.com/World/Africa/2011/0804/Piracy-on-the-rise-off-West-Africa-s-coast?nav=topic-tag_topic_page-storyList (último acceso 25 de marzo de 2014).

³⁶⁸ UN, S/2012/45, cit., párr., 61.

³⁶⁹ Hans Tino HANSEN, "Distinctions in the Finer Shades of Gray: The 'Four Circles Model' for Maritime Security Threat Assessment", en HERBERT-BURNS y otros, *op. cit.*, 73-86, p. 82.

aminorar los esfuerzos de la policía y servicios de inteligencia en su labor de seguir los movimientos de terroristas y sus verdaderos objetivos³⁷⁰.



Figura 7.9 Milicianos fuertemente armados patrullan los ríos del delta del Níger en febrero de 2006.
Fuente: George Osodi (*The Washington Post*)

A veces, para contrarrestar criminales distintos se necesitan tácticas diferentes, por ejemplo, aquellas que han sido eficaces frustrando ataques específicos de redes terroristas que no tienen capacidad de operar internacionalmente, generalmente, resultaron ser menos efectivas contra movimientos insurgentes. En Nigeria se ha comprobado que los operativos empleando fuego indirecto (aire, artillería, misiles) o invasiones de hogares conllevan el riesgo de alienar a la población local e incluso, en caso de intervención, el apoyo político interno. En cada uno de estos supuestos, la reacción contra estas actividades debilitó civil y políticamente las líneas de trabajo³⁷¹.

El Gobierno nigeriano continúa con una presencia significativa del ejército en la región, aunque su estrategia ha dejado de sofocar la insurgencia popular para proporcionar protección a las instalaciones petrolíferas, enfrentar el bunkering, el refinado ilegal del crudo, el sabotaje a los oleoductos y la piratería³⁷².

³⁷⁰ MURPHY, *Small boats, Weak State, Dirty Money*, p. 161.

³⁷¹ CONNABLE y LIBICKI, *op. cit.*, p. 87.

³⁷² Vanessa USHIE, "Nigeria's Amnesty Programme as a Peacebuilding Infrastructure: A Silver Bullet?", *Journal of Peacebuilding & Development*, 2013, 8(1), 30-44, pp. 36-37, ISSN 1542-3166, eISSN 2165-7440. Disponible en: DOI: <http://dx.doi.org/10.1080/15423166.2013.789255> (último acceso 19 de septiembre de 2014).

El mantenimiento de la protección de las instalaciones petroleras es una prioridad del Estado y MOCs, que no debe perjudicar la búsqueda para consolidar la paz. Las iniciativas en protección podrían ser mucho más efectivas si los actores locales -comunidades, ex combatientes, milicias juveniles y activistas de la sociedad civil- participaran activamente y se considerasen socios importantes en la protección de las inversiones petroleras en la región³⁷³. No es menos cierto que el involucramiento o complicidad en la defensa de los intereses federales por parte de la sociedad común se antoja complicada cuando el beneficio que se obtiene de los recursos naturales no repercute en el bienestar de los habitantes de los estados productores.

En esta línea el gobierno federal, en 2012, anunció cambios en la composición y el mandato de la JTF planteando que el programa de amnistía ha reducido las actividades de las milicias en el delta del Níger y el papel del ejército debe reflejar la transición del conflicto a la consolidación de la paz en la región³⁷⁴.

Una de las operaciones especiales más recientes de la Armada nigeriana, denominada *Operation Rivers Sweep*, desplegó efectivos en el estado de Rivers para intensificar la lucha contra el *bunkering* y la piratería dentro del estado. La operación se centra en la coordinación y planificación de una forma diferente a las patrullas de rutina en curso al nivel de la base de operaciones³⁷⁵.

En cuanto a la disponibilidad de buques de escolta armados, se sabe que la Armada nigeriana ofrece licencias a ciertas compañías que permiten emplear personal naval a bordo de sus buques de escolta³⁷⁶.

Por otra parte, algunos agentes y PMSCs ofrecen a las fuerzas de seguridad nigerianas como guardias armados para su despliegue a bordo de buques mercantes. Dichos servicios sólo deben contratarse si existe un requisito tras la evaluación del riesgo y sólo como complemento de las medidas de protección de los buques establecidas en el BMP4.

El recurso de los guardias armados privados en la región del GoG es mucho más problemático que fuera de Somalia, debido al complejo mosaico de intereses legales, de seguridad, administrativos, de mando y control que deben ser tratados. En esta línea, cabe prestar especial atención al derecho interno de los Estados ribereños que impide las actividades

³⁷³ *Ibid.*, p. 37.

³⁷⁴ *Ibid.*, p. 42.

³⁷⁵ Según las palabras del Contraalmirante de la Armada nigeriana James Oluwole en "Oil theft: Navy begins deployment of troops in Rivers", *Ships & Ports* [en línea], January 19, 2017. Disponible en: <http://shipsandports.com.ng/oil-theft-navy-begins-deployment-troops-rivers/> (último acceso 23 de enero de 2017).

³⁷⁶ *Guidelines for Protection against Piracy in GoG*, p. 7.

armadas de los guardias dentro de las aguas jurisdiccionales; una regla que se aplica con vigor por parte de las autoridades. Además, las fuerzas locales o gubernamentales subcontratadas por las PMSCs sólo deben utilizarse si son legítimas y de confianza. Por ejemplo, es ilegal utilizar la policía marítima nigeriana más allá de la boya de vía navegable³⁷⁷.

³⁷⁷ *Guidelines for Protection against Piracy in GoG*, p. 7.

CAPÍTULO VIII: CONCLUSIONES

8.1 CONSIDERACIONES GENERALES

La piratería es la actividad ilícita más tradicional contra las actividades realizadas en la mar y, aunque se la ha considerado en ciertos momentos del siglo pasado como un delito obsoleto, continúa en plena vigencia manifestándose en múltiples zonas geográficas. Precisamente, a comienzos de la década de 1980, la Oficina Marítima Mundial (IMB) advertía al Comité de Seguridad Marítima de la IMO acerca de la creciente incidencia del fenómeno y su expansión desde unas aguas, con tradición en padecer este tipo de crimen, hacia otras. Este momento marcó el origen de los informes que ambas organizaciones, involucrándose en investigaciones sobre la problemática de la piratería, divulgarían de forma sistemática sobre ataques denunciados e informaciones relacionadas.

Los incidentes, registrados oficial y periódicamente por el ICC-IMB desde 1993, no dan tregua y sus números anuales continúan incrementándose a nivel mundial. Hasta enero de 2017 habían alcanzando la cifra de 6.915 ataques. No obstante, la IMO registra 428 ataques más durante dos décadas (1996-2015) a pesar de que aquel organismo responde a fines estadísticos.

La piratería tiene su origen en el golfo Pérsico, difundiéndose y evolucionando en el Mediterráneo, en donde no siempre se consideró una actividad ilícita e incluso otorgaba un gran prestigio a quienes la practicaban. Las aguas caribeñas protagonizaron el centro pirático mundial de su tiempo. Estas zonas representan los tres continentes más castigados en la actualidad.

Así, el mismo fenómeno que durante siete milenios viene afligiendo las aguas de todo el globo, continúa haciéndolo actualmente, por orden de gravedad, en Asia, África –presentando las dos variantes generales de la piratería: la oportunista y la organizada– y América. Además, todos ellos constituyen el escenario de diversos episodios de terrorismo marítimo.

Entre las zonas más azotadas por la piratería en los últimos veinticuatro años se encuentran, atendiendo al análisis de datos por orden de importancia según los ataques sufridos, el estrecho de Malaca (236) y golfo de Adén (231), el mar del Sur de la China (153) y el estrecho de Singapur (132). Sobre todo, la primera tuvo un serio repunte al inicio de la década pasada con una parte de casos propios de la piratería organizada, secuestros de buques incluidos.

En otra categoría, Indonesia lidera las estadísticas a nivel mundial como el país donde se producen más ataques (1.617). A este le sigue Somalia con bastantes menos incidentes; sin

embargo, si se tiene en cuenta los ataques atribuidos a piratas somalíes la cantidad casi se duplica (1.101), si bien aún se muestra distante del país asiático. Analizando más profundamente la actividad de los piratas del “Cuerno de África” la cifra resulta alarmante, porque no solo representa la expansión por otras zonas, sino también la capacidad para atacar en posiciones muy distantes de la costa. Asimismo, la gravedad que suponen sus ataques se traduce muchas veces en pérdidas económicas de millones de euros debido al secuestro de los buques, que se puede prolongar algunos meses e incluso, en algunos casos, más de un año y al pago del rescate para que sean liberadas las tripulaciones.

En el continente asiático merecen ser mencionados, por el número considerable de ataques que sobre todo sufren en puertos y fondeaderos, Bangladés (442), India (309), Malasia (261), Filipinas (211) –que también presenta el fenómeno de terrorismo marítimo– y Vietnam (171).

Por otra parte, los ataques que salpican a Sudamérica se producen en aguas jurisdiccionales de distintos países, destacando Brasil (142) y Perú (99). En estos casos los piratas se han especializado en la piratería oportunista, del mismo modo que lo han hecho los delincuentes del continente asiático, pero sin mostrar tanta actividad y tan repartida.

Otros registros que deben interpretarse con especial cuidado son ataques que se han adscrito a puertos y fondeaderos (con tres o más ataques anuales) porque muchos de estos incluso se han desplegado fuera de la jurisdicción de los Estados. En todo caso, sobresalen las áreas portuarias de Cittagong (282) en Bangladés, el fondeadero interior y exterior de la rada de Lagos (189) y Yakarta/Tanjung Priok (116) en Indonesia, que resulta el país con más ataques sufridos en estas zonas. El primero de esta clasificación en Sudamérica es el fondeadero peruano de El Callao (58).

Por tanto, concluyendo esta visión general respecto a las cifras sobre los incidentes de piratería o robo armado contra buques, cabe destacar que la región surasiática concentra la mayor cantidad de ataques en todo el mundo (durante el periodo 1993-2016), aunque no por ello constituye la parte del mundo más peligrosa. En este sentido, las cifras recopiladas sobre ataques deben interpretarse adecuadamente porque no todos los incidentes son iguales en cuanto a las consecuencias que producen, aunque sí se consideren al mismo nivel para fines estadísticos. Por ejemplo, hay que tener en cuenta que un intento de ataque también computa del mismo modo que uno cometido.

Además, no se informa sobre muchos de los ataques. La omisión de las denuncias por parte de las víctimas atiende a ciertos factores que afectan de forma distinta a cada país o región. Así, el porcentaje varía aceptándose que la omisión sobre los ataques, en general, ronda la mitad.

Bajo esta realidad se entiende rápidamente que a pesar de que Indonesia concentra el mayor número de ataques, debido a que la mayoría son hurtos en áreas portuarias, no es motivo suficiente para considerarlo como el país más peligroso del mundo. Es decir, la violencia no es necesaria para consumar el incidente. No obstante, incrementan el cómputo total pues los incidentes de este tipo se reflejan en las estadísticas como cualquier otro de mayor gravedad.

Las nuevas formas que adopta la piratería en la actualidad la alejan de la noción que encorseta al delito en el marco normativo internacional y consuetudinario. Los requerimientos propios de la definición de piratería del art. 101 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS) de 1982 se presentan bajo cinco elementos esenciales para que el delito se produzca. De esta manera, influye el tipo de acto, el carácter del buque que ataca, el número de buques, el lugar de comisión del delito y el elemento subjetivo.

Concretando, para que se considere piratería propiamente dicha, debe ser un acto ilegal de violencia, de detención o de depredación; existir un buque privado contra otro buque –que puede tener esta condición o no–, eliminando la posibilidad de los secuestros internos pero con la excepción de los motines a bordo; cometerse en alta mar –lo cual difumina el delito hasta el punto de que si un buque sufre un ataque en el mar territorial de cualquier país, inmediatamente el acto abandona esta noción y adquiere relevancia el concepto de “*robo a mano armada contra los buques en la mar*”, pasando a estar regulado por el Derecho interno de cada país–; y el aspecto más importante que afecta a la propia esencia del delito –no obstante, todos los anteriores son del mismo modo excluyentes– se asienta en el “*propósito personal*”, así este elemento deja fuera todos aquellos actos que, por ejemplo, se cometen con intenciones políticas como el terrorismo y la insurgencia marítimos.

Para suplir el restricto concepto de piratería y dotar de cobertura legal ciertos delitos marítimos que se venían produciendo y el UNCLOS no podía amparar, se adoptó el Convenio SUA y Protocolo 1988/2005. Este Convenio no trata de ampliar la definición mencionada, simplemente es una redacción aparte y, si bien puede emplearse contra la piratería, el robo armado y otros actos de violencia en la mar, fue orientado hacia la lucha contra el terrorismo marítimo. Sin embargo, no goza del carácter consuetudinario del anterior y ha de ser

ratificado por los países para su aplicación. Realmente no ha tenido éxito y ha sido empleado en contadas ocasiones.

Analizando la evolución de la posición de los buques atacados desde un punto de vista criminológico, podemos concluir que en el nuevo milenio la piratería ha abandonado exclusivamente la particularidad localista y se ha internacionalizado debido a su incidencia en rutas clave del transporte marítimo (estrecho de Malaca y golfo de Adén) y del sector energético (golfo de Guinea).

Para comprender la piratería marítima deben de conocerse las causas que la originan. En primer lugar, es un delito especialmente complejo y si algo se evidencia es que su proliferación no se debe a una causa única. En segundo lugar, se ha observado la existencia de una serie de factores comunes que se reproducen en diferentes lugares y facilitan su eclosión. Zonas distantes entre sí pueden compartir una serie de causas generales pero cada una presenta también condicionantes específicos. Los factores se extienden a diferentes áreas relacionadas con la pobreza, la corrupción, la degradación ambiental y exquilmación de recursos, la inestabilidad gubernamental, la debilidad jurídica y de policía, la delincuencia organizada, etc.

Esencialmente tiene que haber una oferta de bienes para que puedan ser robados como ocurre en las zonas frecuentadas por el transporte marítimo, puertos o radas. Sobre todo, si se hallan congestionadas, es donde los buques se encuentran más vulnerables al estar atracados o fondeados.

Un episodio que representa perfectamente esta situación se produjo a mediados de los setenta en la rada de Lagos cuando más de 400 barcos permanecieron en el fondeadero e incluso muchos tuvieron una demora que se prolongó varios meses hasta obtener la autorización para atracar. Los asaltos oportunistas comenzaron en la flota de cementeros junto con el robo al por mayor de bienes en los muelles.

Otra situación de riesgo la constituye los buques navegando a velocidad reducida o a través de “*cuellos de botella*” del tráfico marítimo que les convierte en objetivos vulnerables; como, por ejemplo, en el estrecho de Malaca en donde a comienzos del nuevo milenio fueron atacados numerosos mercantes y algunos secuestrados. Si a este factor se le asocia una geografía favorable (costas bajas, manglares y exuberante vegetación) que facilita el despliegue de las operaciones piráticas mimetizándose con el entorno, el fenómeno puede incrementarse rápidamente si no existen mecanismos preparados para hacerle frente.

Al poco tiempo, el relevo fue tomado por el “*Cuerno de África*”, otra zona a caballo entre los dos continentes más castigados por el fenómeno, donde se condensa el transporte por mar, en dos nuevos “*puntos de estrangulamiento*”, en su tránsito desde Índico noroccidental a través del golfo de Adén y en el estrecho de *Bab el-Mandeb*, hasta el mar Rojo.

Por otra parte, la pobreza se erige como un factor común a todas las regiones que presentan el fenómeno, si bien en este aspecto existe discrepancia ya que no todos los países pobres lo presentan. Con relación a esto puede decirse también que no todos los estrechos presentan ataques, como es el caso por ejemplo del Bósforo, el estrecho de los Dardanelos o el de Gibraltar, o canales naturales más amplios como el estrecho de Magallanes o el Canal de la Mancha. Aunque todos ellos sean puntos en donde el tráfico se congestiona, no presentan incidentes piráticos, aunque sí los padecieron notablemente en otras épocas. Tampoco los canales artificiales que se encuentran en países poco desarrollados, o al menos con una enorme desigualdad social, presentan el fenómeno. Una explicación puede encontrarse en que, al ser explotados económicamente, están más vigilados y también presentan mayor facilidad para aplicar medidas de protección por sus características geofísicas, como los canales de Suez y Panamá.

También es importante diferenciar entre las causas que originan o hacen proliferar la piratería y/o robo armado en la mar y los propósitos que motivan los ataques. Si bien, aunque ambos pueden estar íntimamente relacionados en un primer momento, la intención que promueve el delito puede transformarse más rápidamente que las causas, permaneciendo estas más ancladas en los problemas socio-económicos y políticos derivados de la evolución histórica de las regiones.

Mediante este argumento también puede señalarse que prácticamente las mismas causas pueden generar fenómenos diferentes. En este caso se encuentran la piratería y el terrorismo marítimo, compartiendo circunstancias que facilitan la proliferación de cada uno. Algunas vulnerabilidades que favorecen los primeros delitos también contribuyen a un incremento de los últimos.

Una causa que comparten se asienta en la debilidad legal y jurisdiccional, porque a nivel nacional merma la capacidad para perseguir a los terroristas. A nivel internacional, el UNCLOS limita la competencia de policía marítima a determinados espacios, además de la incapacidad

de emplearla en actos con intención política. Por su parte, el SUA se encuentra supeditado al consentimiento previo del estado cuyo buque se quiere detener.

No obstante, ciertos matices diferencian algunos factores en uno u otro caso; así, por ejemplo, la necesidad de que el terrorismo o insurgencia marítimos precisen un líder carismático. También un escenario político permisivo para que la piratería se desarrolle, puede devenir directamente en la financiación estatal, o de otros gobiernos, de modo que el terrorismo prolifere.

Aunque la aceptación social puede producirse en ambos casos, en la piratería goza generalmente de más apoyo. El terrorismo o la insurgencia se pueden buscar más en la tradición marítima de una región determinada por la experiencia para el despliegue de sus ataques en el medio, lo que le dota de una mayor posibilidad de éxito en sus acciones. Por otro lado, la geografía favorable para los primeros puede ser una necesidad para los segundos. Así, los grupos insurgentes o terroristas necesitan explotar el escenario marítimo para obtener ventaja geográfica cuando han perdido el control de los límites terrestres en manos de sus adversarios.

En todo caso, para combatir la piratería y el terrorismo marítimo es esencial abordar sus causas profundas y el entorno favorable que les ha permitido florecer, planteándose en una estrategia inicial, medidas a largo plazo que tengan en cuenta las peculiaridades de cada delito desde su origen. Para ello, deben poseer carácter internacional e implementarse tanto desde tierra como desde la mar.

A corto y medio plazo, los despliegues militares también deben abordar desafíos como la generación de fuerza, la coordinación táctica, el intercambio de información y la diplomacia gubernamental. El mayor uso de la vigilancia aérea aumentaría significativamente no sólo la identificación y lucha contra los ataques, sino también la prevención en la comisión de agresiones, al producirse una intimidación decisiva. La Unión Europea y la NATO han identificado la creación de capacidad en el sector particular de la protección como una línea prioritaria.

El combate contra la piratería, robo armado y terrorismo en la mar ha de llevarse a cabo desde diferentes campos. Comenzando por el ámbito jurídico, en primer lugar, debe asentarse en una definición y normativa internacional sobre piratería que sea clara y esté libre de restricciones para que su interpretación resulte sencilla y su puesta en práctica no se encuentre obstaculizada. En segundo lugar, resulta imprescindible una armonización de las normativas

nacionales, con el fin de evitar que las contradicciones generen pérdida de recursos en la ya ardua tarea del proceso penal. Por último, resultaría de gran utilidad una regulación adecuada que integrase aquellos delitos bajo una misma amenaza tanto en el derecho internacional como en los códigos penales de los países ribereños.

Asimismo, para que los criminales no eludan la acción de la justicia, es necesario un estamento jurídico consolidado que disponga de mecanismos suficientes que permitan poner en práctica la actual normativa anti-piratería mientras se adoptan medidas jurídicas más eficaces, permitiendo el procesamiento de los piratas sin restricciones legales que lo obstaculicen. La cooperación entre Estados y la jurisdicción universal se revela esencial en este sentido. Consecuentemente, el delincuente marítimo debe tener presente que el peso de la ley puede caer sobre él en cualquier parte del mundo. El posible castigo cumpliría el propósito de disuadir al criminal de la ejecución de su acto.

La cooperación entre países, sobre todo la ayuda de los más desarrollados, para solventar las diversas carencias que presentan los Estados ribereños de regiones, generalmente de baja renta *per capita*, donde han aflorado o se han reactivado alguno o todos los fenómenos mencionados, puede constituir la alternativa para aumentar la capacidad de protección.

El combate contra este fenómeno tampoco debe descartar apoyo aéreo y, en modo alguno, al ejército porque a pesar de enfrentar una amenaza de naturaleza marítima, esta debe combatirse principalmente desde tierra. Cabe destacar que, realmente, la piratería es un síntoma más que una causa y, como tal, requiere soluciones conjuntas que mejoren diversos aspectos de las condiciones donde se desarrolla. Aunque las ayudas económicas o humanitarias, siempre bienvenidas, por sí solas no resuelven el problema. Por tanto, también ha de ponerse en marcha un paquete de medidas (sociales, ecocómicas, políticas, medioambientales, etc.) orientadas a paliar las causas raíces del problema con el objetivo de afianzar soluciones a largo plazo mejorando el modo de vida de sus habitantes.

Otras opciones radican en la posibilidad de otorgar permiso de armas a tripulantes (aunque existen argumentos que lo desaconsejan completamente) o contratar empresas privadas que se encarguen de la protección a bordo (una alternativa bastante empleada por las navieras). No obstante, tales medidas de protección, que dependen exclusivamente de la autorización del Estado de pabellón del buque que pretende aplicarlas, deben basarse en una reglamentación

interna lo suficientemente clara, estudiada y consensuada que evite la posibilidad de entrar en confrontación directa con las leyes de los Estados ribereños.

Dado el carácter delicado de este asunto, deben evitarse actos que finalicen trágicamente, para lo cual ha de tenerse como premisa esencial la salvaguarda e integridad de las tripulaciones. Siguiendo esta directriz, los protocolos y recomendaciones encaminados tanto a víctimas potenciales como aquellos encargados de su protección han de fundamentarse sólidamente en la legalidad, la experiencia, el sentido común y, en el peor de los casos, eligiendo el mal menor.

8.2 CONSIDERACIONES PARTICULARES

La piratería en África occidental tiene su referencia en el golfo de Guinea. Este, a su vez, se encuentra representado por Nigeria y su entorno, básicamente, la rada de Lagos y Bonny River en un primer momento de actividad pirática. En los últimos años otros países ribereños del Golfo, aunque en menor medida, han sufrido un incremento histórico. Actualmente, el epicentro se encuentra en el litoral sur-nigeriano, concretamente en el delta del Níger, flanqueado por los golfos de Benín y Biafra.

La evolución de los ataques en Nigeria ha estado supeditada a diversos acontecimientos. Debido a la falta de información sobre su número durante el colonialismo, se comenzará esta breve sinopsis pirática tras la independencia del país cuando reinó la inestabilidad. Los grandes desencuentros culminarán en Guerra Civil (1967-1970) originada por el intento de secesión de la península de Biafra, próxima a la frontera con Camerún. Los ataques a barcos, a lo largo y ancho de Port Harcourt, se interpretaron más como actos de guerra. La búsqueda del control por los recursos naturales ha sido desde entonces el foco de un conflicto permanente.

Considerando los límites que definen el golfo de Guinea, establecidos por la Oficina Hidrográfica Internacional, se han sumado los incidentes ocurridos en cada uno de los países ribereños que lo conforman desde 1993 hasta 2016. Así el Golfo soporta 706 ataques de piratería y robo a mano armada contra los buques. Nigeria (433) representa al país más peligroso de la región, no solo por sus cifras, sino también por la agresividad que despliegan sus piratas.

Continuando en el mismo continente, pero en la parte oriental, el siguiente país que acumula una cantidad de incidentes notable es Tanzania (88), aunque muy por debajo de los nigerianos. Nuevamente cabe mencionar países del litoral atlántico como Costa de Marfil (68), Guinea Conakry (67) y Ghana (62) por los ataques que padecen.

El conflicto que subyace desde la época colonial se agrava a principios de la década de 1960 con el auge de la explotación petrolífera y la intensa degradación ambiental que genera. El descontento de las comunidades locales se orienta, al igual que sus demandas relativas a la protección medioambiental, a la creación de servicios sociales básicos y a las compensaciones económicas por el daño causado. Como consecuencia del desinterés por parte del Estado e industria petrolífera y al no revertir en la comunidad la riqueza generada, el malestar cristaliza en la emergencia de grupos insurgentes que reclaman la independencia del delta del Níger.

Paralelamente, en este contexto, la piratería marítima no tardaría en experimentar un nuevo impulso, coincidiendo con el *boom* petrolífero y la consecuente circulación de capital. Asimismo, estos aspectos incentivaron la práctica de la piratería de subsistencia, modalidad que continuó expandiéndose en ataques organizados contra el tráfico marítimo. En la década de 1980, con la caída del precio del petróleo, se reduce la actividad extractiva y con ella la pirática. Del mismo modo, en la década de 1990 con el repunte petrolífero se aviva virulentamente la piratería, al mismo tiempo que nacen nuevos grupos insurgentes que no olvidan las viejas reclamaciones y el deseo de autogobierno.

Si en un principio los robos armados a buques constituían la primera característica de estos piratas, momento en que el puerto y la rada de Lagos transmitían enorme preocupación a los marinos que tenían allí el final de la derrota, en 2010 la actividad comenzó a trasladarse progresivamente hacia el Delta. Pero la importancia de los incidentes en Lagos dentro del cómputo total nigeriano todavía permanecerá un par de años más, continuando alrededor de la mitad de los ataques registrados en todo país, a pesar de que en este bienio se produce una disminución de la actividad pirática en Nigeria. A partir de aquí, la piratería en el mayor puerto del país termina difuminándose.

Además, por lo que se extrae de los datos estadísticos, puede interpretarse que existe una relación entre los períodos electorales y la piratería en Nigeria, durante el período que abarca desde la última apertura hacia un nuevo período democrático en 1999 –donde se experimenta un tímido incremento pirático– hasta el año post-electoral de 2016 que también termina en un aumento considerable. De esta manera, coincidiendo con los comicios federales nigerianos los máximos se repiten prácticamente cada cuatro años; de tal modo que, durante este último período, se genera una tendencia oscilante en la evolución de los ataques que también afecta notablemente al devenir general del Golfo que, a su vez, refleja esta tendencia en las cifras sobre los ataques. Esta semejanza plasma la incidencia de Nigeria la región.

Entre otros factores una explicación se encuentra en que algunos políticos son acusados de encubrir y proteger a los piratas a cambio de una parte del botín que luego se utiliza para financiar las campañas electorales. Además, una de las razones de que los ataques se mantengan tras las elecciones se debe a que las armas compradas por los mecenas de grupos de jóvenes no se recuperan y, por tanto, están disponibles para movilizaciones y operaciones futuras. Esto explica por qué los incidentes de la militancia y la milicia (caracterizadas por la violencia de sus crímenes) tienden a incrementarse, a veces incluso después de las elecciones de 1999, 2003, 2007 y 2015.

La falta de protección marítima en Nigeria también se ha visto afectada de modo relevante por los acontecimientos en el Delta del Níger. Así, se deben de destacar otros dos hechos puntuales que se reflejan en el número de ataques sufridos por la región. Por un lado, se trata del renacer de la insurgencia en 2006 e irrupción del MEND a la cabeza, consecuentemente se experimentan unos hechos que traen como resultado un aumento de la piratería; así, señaladamente, Nigeria registró su máximo de ataques en 2007 (42) (coincidiendo con año electoral). Por otro, la disminución de la piratería en el golfo de Guinea –que siguió a su máximo en 2008 (55)– ha sido relacionada con el programa de amnistía ofrecido por el gobierno nigeriano a los insurgentes en 2009 y aceptado por la mayoría de los milicianos. No obstante, cuando la amnistía fracasa se produce el efecto inverso. La falta de credibilidad del programa y el rechazo de una facción del MEND puede explicar en parte el aumento de ataques al comienzo de 2011, que también coincide con año de comicios; cuando, además momentáneamente, el Golfo se declara zona en riesgo de guerra. Un año después, se alcanza el segundo “*pico*” (52) en la trayectoria del fenómeno en la región.

A pesar de que Nigeria experimenta un descenso en la actividad pirática, motivado por una intensificación de las patrullas marítimas como consecuencia del lanzamiento de la “*Operation Restore Hope*”, es importante matizar que la piratería en la zona se mantiene porque los piratas nigerianos trasladan su actividad hacia Benín y Togo, que sufren la mayor cantidad de ataques en su historia reciente. La agresividad es una seña de identidad de estos piratas que siempre se ha mantenido y que también ha sido la plasmada en los ataques localizados en países vecinos.

Una vez que la piratería se asienta en el Delta, confluye con la insurgencia marítima y el *bunkering* o la parte de este que afecta al secuestro de buques para robo de su carga. Entonces

se produce un nuevo cambio, ya que los ataques comienzan a desplegarse a distancias cada vez mayores, acentuadamente de 2012 en adelante. Esto se traduce en una mayor capacidad de los piratas o insurgentes para desplegar ataques a una distancia que sobrepasó en varios casos las 70 millas; incluso una tentativa de ataque se registró a 205 millas al sur de Lagos contra el buque tanque *BW Lena* (9 de agosto de 2014). Entre los ataques más distantes del litoral “cometidos”, se encuentran los episodios contra el buque de carga a granel *Ocean Splendor* que se encontraba al garette aproximadamente a 157 millas al sur-suroeste de Acra (14 de enero de 2015) y contra el buque tanque *Puli* navegando a unas 118 millas al sur-suroeste de Port Hacourt (11 de abril de 2016).

Volviendo a la omisión de las denuncias de los ataques y relacionando este problema, que tanto afecta a las estadísticas, con el tipo e intención que persigue el delincuente –dicho sea de paso, tanto el oportunista como el organizado, así como el insurgente y el *bunkerer*– se extrae que la omisión es más propia de ataques con consecuencias menores donde el hecho de denunciar puede provocar más inconvenientes que el propio robo o ataque en sí. Las demoras derivadas del contratiempo que significa padecer un ataque (como en el caso de un secuestro) también suponen un coste adicional enorme; pues, si el daño no alcanza un valor por el que merezca la pena informar, suele dejarse pasar la incidencia porque las demoras causadas por las investigaciones pueden superar el valor de lo robado que en la mayoría de los casos pocas veces se recupera.

Lo mismo ocurre con relación a la denuncia de ataques cuando se roba la carga a granel de los buques tanque, que suele tener generalmente un precio superior de mercado que el de un granelero, portacontenedores, frigorífico, etc, y por supuesto de un buque en lastre o que se dedique a otras actividades especiales (remolcador, *supply*, sísmico, etc.); incluso, a veces, los robos de pertrechos del buque y la caja fuerte, efectos personales o dinero de los tripulantes. En todos estos casos no compensa su denuncia porque las demoras supondrían pérdidas económicas mayores.

En sentido contrario, la piratería organizada estando dotada de más medios e incluso conexiones con el crimen organizado genera un perjuicio que suele provocar mayores consecuencias económicas. Este desenlace, como por ejemplo el robo de una parte del cargamento, es el que prima a la hora de denunciar en muchos casos.

A pesar de esto se cree que la omisión de denuncias en la zona sobrepasa lo normal, pudiendo situarse en torno al 60% e incluso alcanzar el 80%; lo que da idea de la magnitud de la amenaza. Lo mismo puede aplicarse al número de muertos y heridos, de igual forma falseados.

La implicación práctica más importante de este fenómeno es que al no disponer de información veraz, se desconoce el alcance de la amenaza, minimizando la posibilidad de contrarrestarla.

El estudio de los ataques cometidos con relación a las tentativas relativos a década y media (2001-2015) que se ha realizado en esta investigación con datos de la IMO corrobora que el litoral atlántico de África se encuentra más afectado por la omisión de denuncias que lo considerado normal para el patrón global. Una de las razones se debe a que el 77,6 % de los ataques en esta parte del continente son robos a mano armada contra buques. Si a esto se añade que casi uno de cada dos ataques ocurridos en África occidental tiene lugar en áreas portuarias, se propicia un escenario favorable para que los incidentes no sean denunciados.

Una causa que explicaría la mayor incidencia del *under-reporting* en ataques acaecidos sobre aguas territoriales se asienta en que la responsabilidad legal para enfrentar y perseguir a los delincuentes recae, en este caso, en el Estado nigeriano. Debido a la carencia de medios para iniciar un proceso penal, unido a la desconfianza en las autoridades que en ocasiones financian a los atacantes, las víctimas prefieren no denunciar para evitar más inconvenientes.

Por otra parte, la propia esencia del ataque que se produce en aguas territoriales o portuarias tiene un impacto, en general, más leve sobre las víctimas, tanto desde el punto de vista material (básicamente son robos de objetos de valor de los tripulantes, caja del buque, pertrechos de los pañoles) como moral (pues no llegan a emplear mucha violencia) sobre todo porque suceden con rapidez. Si adicionalmente el ataque no llega a perpetrarse, las consecuencias serían incluso menores.

Todas estas razones son, por tanto, bastante relevantes para entender los datos estadísticos en la región objeto de este estudio. Además, resulta importante añadir a este análisis un punto de vista genuino en este caso, cual es el hecho de que, aunque el ataque a un quimiquero, a un buque tanque de productos petrolíferos, a un buque de apoyo, o a un pesquero se contabiliza de igual modo, las consecuencias pueden ser diferentes.

Cuando se enfoca la peligrosidad y agresividad es importante enfatizar que no están directamente relacionadas con una mayor cantidad de ataques. En el Golfo existe un número de rehenes mayor que en otras regiones, al existir considerables episodios de secuestros de buques. También resultan cifras más altas de heridos como consecuencia de la violencia y agresividad empleada por los criminales.

En este sentido, debe realizarse un análisis de los registros de ataques violentos o agresivos teniendo en cuenta elementos diversos. A saber: no suele registrarse el mismo daño con relación al procedimiento empleado por los piratas para terminar con éxito la operación de ataque contra un buque ya se encuentre amarrado o fondeado o, por el contrario, en navegación. Los daños suelen ir en proporción de la fuerza empleada para hacerse con la “presa”. Aunque también depende del propósito porque si se pretende secuestrar el buque, la condición en que este se encuentre queda relegada a un segundo plano, pasando a tener más importancia las consecuencias para la integridad de los tripulantes y también las económicas, bien si lo que se pretende solicitar es un rescate, bien si lo que se quiere es robar parte de la carga, procedimiento este último muy empleado en el Delta.

Otro factor a considerar, es que un buque de mayor porte, consecuentemente dotado de mayor tripulación, es más susceptible de que más tripulantes resulten perjudicados. La gravedad de las heridas, el número y tipo de los afectados también suele ser proporcional al armamento empleado, mayor cuanto más se necesite intimidar a la víctima, bien por sus dimensiones o condición (parado o navegando) pero también por los objetivos de los criminales y el daño que pretendan infligir.

Resumiendo, toda cautela es poca a la hora de analizar los datos estadísticos. No obstante, al basarse en casos reales denunciados que han sido recopilados por diferentes organizaciones, su estudio es imprescindible para contextualizar la amenaza y vislumbrar su alcance. Además, proporcionan la evolución experimentada por el fenómeno pirático y sus características más relevantes en cifras, porcentajes y otros datos de interés, facilitando la comprensión del problema y dotando de más elementos de juicio.

Hechas estas consideraciones respecto a las particularidades que se unen al análisis elemental de los datos estadísticos, es posible seguir adelante con la descripción del fenómeno pirático en la región a estudio con el objetivo de comprender las razones de su génesis. Cabe destacar que las causas en otras regiones como la confluencia del tráfico marítimo en las

mismas, forzado por las características geográficas, no es exactamente una característica del fenómeno en la región. Si bien es cierto, el relieve del delta del Níger –humedales, ríos y estuarios constituyen una naturaleza privilegiada, no en vano se trata del mayor humedal de África y el tercero en el ranking mundial– proporciona refugios seguros, alternativas de ataque y vías de escape. En este caso puede decirse que también los piratas cuentan con una geografía favorable. Asimismo, los numerosos ríos navegables hacen más vulnerables a las pequeñas embarcaciones, pesqueros y mercantes que los recorren diariamente.

El Delta, debido a su delicado hábitat, ha permanecido en constante riesgo por daños que pudiesen provenir de vertidos o accidentes. De hecho, una particularidad que diferencia la región de otros “*puntos calientes*” piráticos es el desastre medioambiental que ha causado medio siglo de extracción petrolífera. Para hacerse una idea de la magnitud de la catástrofe, puede compararse a la contaminación que provocaría un accidente como el del *Exxon Valdez* cada año.

En este sentido, la destrucción de las pesquerías tanto por la contaminación como por la pesca ilegal, no declarada y no regulamentada, acabó con la forma de subsistencia de muchos habitantes de la región que se vieron obligados a subsistir mediante otro tipo de actividad; así una parte de los pescadores se dedicó a la piratería, generalmente también de subsistencia u oportunista. También algunos agricultores recurren a la piratería como fuente de financiación, debido a la destrucción de sus formas de vida originada por una extracción petrolera irresponsable y un estado corrupto cómplice de los continuos vertidos de crudo. Sobre este asunto, la manipulación tanto técnica como criminal –debido al *bunkering*, generalmente, a pequeña escala– de la extensa red de oleoductos que recorren las entrañas del país y otras instalaciones para la distribución del combustible también ha contribuido a la polución medioambiental.

Otra característica, relacionada con la selección de objetivos, se encuentra en los numerosos “*blancos*” del transporte marítimo más relacionados con la industria energética. En este contexto los quimiqueros, los buques tanque de productos petrolíferos y los petroleros se encuentran entre los buques preferidos por los piratas del Golfo. Asimismo, se destaca su vulnerabilidad por tratarse de objetivos estáticos bien porque se encuentran en operaciones de transbordo de carga buque a buque, fondeados o al garete a la espera de estas operaciones o a la espera de órdenes dentro del sector extractivo (en este caso, también buques de suministro, remolcadores, gabarras, etc.).

La pobreza en sí misma tampoco explicaría la piratería marítima en el Delta del Níger, aunque invita al potencial ladrón que puede verse tentado por grupos de piratas, milicias, otros grupos armados, sindicatos del *bunkering* o crimen organizado, etc., a llevar a cabo acciones delictivas tales como el robo de crudo o derivados en todas las escalas que comprende este negocio ilegal.

Entre otras causas básicas de la piratería en la región se encuentran las relacionadas con la elevada tasa de desempleo entre los jóvenes, la gran disparidad de los ingresos dentro de la sociedad, la circulación incontrolada de armas ilegales y la prevalencia de la corrupción.

Pero si la zona ostenta una particularidad que la hace única respecto a otras regiones que presentan el mismo fenómeno esta es sin duda la riqueza en sus recursos naturales que, por unas razones u otras, se presenta como el objetivo primordial de los ataques de piratas, y ladrones de combustible para venta en el mercado negro.

De esta manera, se presenta un escenario en el que la insurgencia recurre a la piratería y a los secuestros de trabajadores del sector o tripulantes para exigir un rescate, bien como herramientas políticas para promover su ideología, bien por pura ambición, o por ambas razones.

8.3 CONCLUSIONES FINALES

Los secuestros internos que comenzaron en la década de 1960 en aguas caribeñas y se sucedieron en diferentes mares del globo fueron todos ellos casos bajo la línea de ataques claramente motivados con un propósito político y, por tanto, fácilmente englobados bajo la noción de terrorismo marítimo –como, el más mediático, el del *Achille Lauro* (1985) que supuso tres años después la adopción del SUA– o atentados mediante artefactos explosivos a bordo (sobre todo de buques de pasaje) con el propósito de causar un enorme daño –consiguiéndose el objetivo en algunos casos con gran número de bajas– o incluso episodios novedosos, como los del *USS Cole* (2000) y del *Limburg* (2002), respecto al empleo de pequeñas embarcaciones suicidas cargadas con explosivos –que, a su vez, provocaron la enmienda del SUA y su Protocolo en 2005–.

No obstante, a pesar de que la misma motivación se presenta en muchos de los ataques del golfo de Guinea, no siempre resulta tan evidente porque se alejan del patrón anterior. Por ejemplo, los secuestros de buques, que en ningún caso fueron llevados a cabo por los criminales

mimetizados entre el pasaje que se encontraban a bordo, se encuentran más relacionados con el *bunkering* directamente, donde el beneficio económico es la primera recompensa que se busca con el ataque, con independencia de que la insurgencia pueda recurrir también a este procedimiento para financiar su causa.

De esta manera (exceptuando el secuestro del *Baco Liner 2*, que se resolvió con negociaciones para la liberación del buque, donde intervinieron ancianos de la comunidad sin existir sospechas de que mediase el pago de un rescate, y aquellos episodios rara vez ocurridos de los que se desconfía que se pudo haber pagado), el secuestro típico de buques en el Delta está relacionado con el robo de la carga para su venta en el mercado negro afectando, sobre todo, a quimiqueros, buques tanque de productos petrolíferos o petroleros. Una vez que se ha completado el trasbordo de una parte del combustible el buque es liberado. Por tanto, si bien en los casos de secuestros de buques en el Golfo el propósito personal es evidente, este no proviene del cobro de una cantidad para que sea liberado. En todo caso, se trata de un delito de robo a mano armada o piratería según se produzca en aguas jurisdiccionales o fuera de estas respectivamente. Concretamente, uno de cada cuatro buques secuestrados en la zona se encuentra en aguas internacionales.

Asimismo, la duración de captura del buque puede aclarar qué fin persiguen los secuestradores. Aquellos episodios donde se desconfía que medió el pago de un rescate para la liberación de los buques tienen mayor duración debido a la negociación característica en estos casos. El secuestro de mayor duración de un buque, relacionado con el negocio del *bunkering*, lo representa el *Matheos I* que se alargó a once días de cautiverio y se produjo en Benín. Cabría señalar que este último representaría el ejemplo típico de este delito en el Golfo si no fuese por su duración, que superó la media de cuatro a cinco días de aquellos episodios donde se trasbordó la carga. La relativamente corta duración de los secuestros se explica porque cuanto más se extienda en el tiempo, aumenta la probabilidad de que el buque sea descubierto. Por otra parte, el hecho de que, generalmente, para la liberación del buque no pretendan llamar la atención de la comunidad internacional ni influir en decisiones gubernamentales, aleja este tipo de procedimiento del fin político.

Cabe matizar que en algún ataque de la insurgencia contra trasbordadores que cubren las diversas rutas en los ríos del Delta del Níger, los insurgentes sí embarcaron como pasaje, pero como además desde fuera se les unió otro equipo durante la travesía, atacando mediante una emboscada que facilitó el bosque de manglares, entonces el acto puede constituir acto de

piratería ya que intervienen otras embarcaciones (en todo caso, a diferencia de los incidentes anteriores que acaecieron en otras regiones, nunca acabaron en secuestro). No obstante, en este tipo de episodios el propósito político también puede estar presente, permitiendo, por otro lado, el calificar al delito como insurgencia o terrorismo marítimo. Por ejemplo, un atentado de este tipo tuvo como objetivo (9 de enero de 2004) un trasbordador navegando hacia un mercado próximo de Warri (Estado de Delta del Níger) con un resultado de al menos diez pasajeros muertos. Cuando además se roban objetos de valor, en el acto violento entraría otro factor que desdibuja la intención pública y la acerca a un elemento subjetivo mixto. Esto complica la tarea de dilucidar la verdadera intención, motivo por el cual ha de atenderse al motivo de la acción inmediata que, en este caso, sería el lucro y, por tanto, un delito de piratería en toda regla.

En otra línea de ataques se encuentra una parte de los desplegados por el MEND dentro del despliegue de las operaciones tras su fundación, que durante estos primeros años mantuvieron un carácter reivindicativo más reconocible, como el atentado contra un ferri (15 de enero de 2007) en las proximidades de Kula (en el sur del Estado del Delta del Níger), cuando los insurgentes abrieron fuego mientras compañías petroleras occidentales evacuaban personal de tres campos petrolíferos, matando a doce miembros de la tripulación e hiriendo de bala a otros dos; o los sabotajes dirigidos básicamente contra la industria petrolífera, con el objetivo orientado hacia a la rama productora (FPSO, plataformas petrolíferas, instalaciones de refinado, etc.) persiguiendo afligir a esta industria un daño puramente económico, y que lograron cortar las exportaciones del crudo nigeriano entre un cuarto y un tercio de su capacidad (durante 2006-2009). Un buen ejemplo de esta serie de atentados lo constituye el episodio contra la FPSO *Bonga* en 2008. Aunque este fin también se extiende hasta 2016 por medio de grupos vinculados al Movimiento anterior. Esta clase de ataque sin obtener lucro alguno no presenta dificultad para encuadrarlos bajo el Convenio SUA, por consiguiente, fácilmente distinguibles por su causa pública y, de esta manera, también, más cómodamente calificables de terrorismo marítimo.

En todo caso, por el simple hecho del tipo de objetivo seleccionado por el pirata ya se puede vislumbrar, generalmente, la intención que persigue. También, las consecuencias del ataque resultan esenciales para comprender que la intención del incidente atiende a un propósito u otro, o a un compendio de diversos fines.

El MEND se ha especializado en este tipo de atentados, pero sin dejar de lado ataques de piratería convencional o propiamente dicha. Precisamente por esta última razón y a la vista de

que alguno de sus líderes fue relacionado con el *bunkering*, el discernimiento de la amenaza a la que resulta necesario hacer frente se difumina, lo cual afecta a la hora de elaborar las medidas para combatirla.

Otro filón como medio de financiación de la insurgencia o lucro son los secuestros de trabajadores del sector petrolífero o tripulantes para exigir el pago de un rescate por la liberación.

Incluso puede que los tripulantes secuestrados, del mismo modo que en la época de la piratería del Egeo en la Antigüedad cuando bajo el lucrativo negocio del comercio de esclavos florecieron ciudades portuarias y se incitaba a la piratería, caigan en redes de trata de esclavos siendo vendidos sin ni siquiera se solicite un rescate.

Por tanto, a tenor de todos los aspectos mencionados se puede distinguir la piratería y/o robo a mano armada contra los buques en la mar del golfo de Guinea recurriendo a un término que caracteriza espléndidamente el problema de la región que puede ser el de “*petro-piratería*” en el sentido que se vincula al crimen organizado del robo de combustible en buques para venta de una parte de su carga.

Asimismo, cabe señalar que, a tenor de la premisa de priorizar la intención inmediata del ataque como en el caso de actos violentos que proporcionan lucro, la cantidad recibida no puede ser determinante. Sin embargo, el motivo del ataque está menos relacionado con la causa política cuanto mayor sean los dividendos generados, siendo discutible hasta que punto la insurgencia necesita llevar a cabo ataques que propicien grandes beneficios económicos para recabar fondos en su afán de financiarla. Inversamente si el lucro es pequeño, conjuntamente con otras informaciones que nos remiten a un ataque de la insurgencia, el sentido común debe prevalecer independientemente de que la buena práctica jurídica aconseje interpretar ambos casos dentro del propósito personal.

Por consiguiente, en la región a estudio el ataque eminentemente de terrorismo marítimo busca el sabotaje contra la industria petrolífera, bien contra instalaciones en tierra o bien en plataformas fijas o móviles en la mar.

En este sentido, la dificultad se presenta a la hora de desentrañar los actos exclusivamente de terrorismo marítimo en el golfo de Guinea, es decir, probar o asegurar que el ataque busca fines políticos, cuando existen propósitos mixtos. En este caso, ¿qué parte del elemento

subjetivo, si el personal u otro cualquiera, acabará influenciando más a la hora de calificar el acto como piratería o no?

La complicación de este discernimiento se asienta en las singularidades del Delta del Níger donde confluyen una serie de factores que dificultan dilucidar el propósito del ataque.

El robo de crudo o sus derivados, la empresa ilícita tan característica de la región, que se encuentra controlada por los “*sindicatos del bunkering*”, no deja de ser una versión del crimen organizado que se ha especializado en las potencialidades que la región ofrece.

Precisamente, solo una parte de este delito es la que interesa a efectos de este estudio: la que afecta a los buques tanque de productos petrolíferos que son, generalmente, secuestrados para trasbordar parte del cargamento, sobre todo, porque el crudo refinado que transportan se vende mejor en el mercado negro. El entramado altamente lucrativo del latrocinio del “*oro negro*” se expande a diferentes partes del proceso productivo, en diferentes localizaciones, desde oleoductos hasta las propias instalaciones de producción o almacenamiento.

Tanto la piratería como la insurgencia o el terrorismo marítimo en el GoG recurren al *bunkering*. En el primer caso, simplemente, para obtener un beneficio económico; en el segundo como un medio lucrativo que permita financiar la causa insurgente. En todo caso, el mero hecho de que el fin inmediato sea económico lo convierte en un delito motivado por un “*propósito personal*”. De esta manera, puede concluirse que el lucro lo convierte en piratería, a expensas de que además cumpla con los demás requisitos de la noción legal vigente internacionalmente.

Por otro lado, se encuentra la violencia política intensificada durante campañas electorales, períodos en que los contrincantes políticos recurren a bandas armadas o incluso jóvenes a los que arman para intimidar a los respectivos oponentes. Asimismo, los líderes y los partidos políticos no dudan en recurrir a la piratería o al *bunkering* como medio de financiación. Del mismo modo, aunque el fin principal se encuentre relacionado directamente con la política, no puede considerarse terrorismo marítimo.

El conflicto reinante en el Delta, básicamente por el control de los recursos naturales y la justicia social, unido a la ambición de líderes insurgentes, puede llegar a transformar la causa de la insurgencia y distorsionar el verdadero fin del ataque por otro.

Además, la problemática se vuelve aún más compleja por el hecho de que el sistema federal cuenta con la connivencia de un sistema altamente corrupto heredado de la colonización y

posteriormente consolidado con los diversos períodos dictatoriales que se han sucedido en Nigeria. Un sistema del que forman parte las elites y altos funcionarios públicos que incluso, en algún caso, ha afectado a algún miembro de la cúpula de la Armada nigeriana relacionados con la desaparición de un buque decomisado por *bunkering*.

De esta manera el sector relacionado con la extracción petrolífera resulta perjudicado, recibiendo ataques del movimiento insurgente que lleva a cabo sabotajes para reforzar su reivindicación.

Se puede afirmar que la corrupción generalizada en las instituciones nigerianas es un factor clave en el resurgir de la piratería y su pervivencia, aumentando progresivamente su virulencia y expansión geográfica. Del mismo modo, la corrupción, contribuyó a la génesis de la delincuencia marítima asociada a la actividad de los grupos rebeldes locales, descontentos con la inacción gubernamental acerca de los múltiples problemas que engendra la explotación petrolífera.

8.3.1 PROPUESTAS FINALES ORIENTADAS A MEJORAR LA SITUACIÓN

Planteándose la dificultad que conlleva aventurar soluciones que abarcan aspectos complejos y con varios intérpretes en la toma de decisiones, se propondrán posibles vías de acción que pudieran contribuir a la solución del problema o a su reducción.

Considerando el carácter internacional que generan los actos de piratería y terrorismo marítimos, es necesaria una participación conjunta de los actores locales, países afectados y organismos internacionales, si se quiere que las medidas correctoras que se pudiesen implementar, tengan una probabilidad de éxito razonable.

Las medidas a largo plazo son las que permitirán transformar los factores coyunturales que generan o favorecen el fenómeno (que se presenta bajo la apariencia de diferentes actos de violencia ilegales en la mar) facilitando la adopción de un contrato social más justo para los habitantes de la región (sub-sahariana bañada por las aguas del golfo de Guinea), que propicie una toma de decisiones destinadas a mejorar las condiciones de vida en diversos ámbitos. Para eso, es esencial fortalecer las instituciones de los Estados ribereños del Golfo. Así, con la consecución de mayor independencia y capacidad, estarían en disposición de llevar a cabo las transformaciones precisas para afrontar los problemas; todo ello contando en cualquier caso

con la cooperación, el apoyo y la ayuda internacional; de ningún modo imponiendo medidas que atiendan a terceros intereses.

Consecuentemente, el fortalecimiento del espacio marítimo se reforzaría a largo plazo. No obstante, sería necesaria, la adopción de medidas paliativas para consolidar un espacio marítimo seguro. Esto se posibilitaría con la actuación conjunta de la Armada local con una fuerza naval internacional (visada por organismos internacionales).

La participación de los líderes locales de la comunidad en todo el proceso sería imprescindible para concienciar a la población de los riesgos y peligros que supone el modo de vida del delincuente marítimo y la falta de expectativas que convella en el futuro.

Por todo ello, y concretando, sería beneficioso:

- Un reparto más justo de la riqueza e igualdad de oportunidades.
- La recuperación del hábitat, fomentando el desarrollo de las actividades tradicionales pesqueras y agrícola; introduciendo el turismo sostenible, consolidándose a largo plazo.
- La Comunidad Internacional debería de fiscalizar el cumplimiento, por parte de la industria petrolera, de la obligación de descontaminar, recuperar el medio; y progresivamente invertir en programas destinados a minimizar la degradación ambiental.
- Pacificar la región, tratando de transformar la resolución de conflictos de modo violento en una resolución de conflictos en donde no esté presente la barbarie, los señores de la guerra, la trata de seres humanos, el tráfico de armas y el narcotráfico, etc., en toda la zona sub-sahariana.
- Ganar la batalla a la insurgencia, pues cuanto mas se prolonge es posible que se enquisten, posiblemente sea lo que ya está sucediendo con la grave consecuencia del riesgo potencial de que una situación coyuntural se vuelva estructural.

BIBLIOGRAFÍA

- [1]. ABHYANKAR, Jayant, "Piracy, Armed Robbery and Terrorism at Sea: A Global and Regional Outlook", en Graham Gerard ONG-WEBB (ed.), *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*, Singapore, ISEAS, 2006, 1-22, IIAS/ISEAS Series on Maritime Issues and Piracy in Asia, n.º 2, ISBN 981-230-417-7.
- [2]. ACQUAVIVA, Guido, "Terrorism", en Antonio CASSESE (ed.), *The Oxford Companion to International Criminal Justice*, Oxford, Oxford University Press, 2009, 533-535, ISBN 978-0-19-923831-6.
- [3]. AFINOTAN, L.A. y Victor OJAKOROTU, "The Niger Delta Crisis: Issues, Challenges and Prospects", *African Journal of Political Science and International Relations*, 2009, 3(5), ISSN 1996-0832. Disponible en: <http://www.academicjournals.org> (último acceso 30 de enero de 2013).
- [4]. ALBERT FERRERO, Julio, "Piratería y Terrorismo Marítimo", *XXVII Semana de estudios del mar*, 336-376. Disponible en: <http://www.asesmar.org> (último acceso 2 de enero de 2016).
- [5]. ALESSI, Christopher y Stephanie HANSON, "Combating Maritime Piracy", *Council on Foreign Relations* [en línea], March 23, 2012. Disponible en: <http://www.cfr.org> (último acceso 22 de septiembre de 2015).
- [6]. ALFARO GINER, Carmen, "Los orígenes de Roma. La Monarquía", en *Historia Antigua Universal: Historia de Roma*, Departamento d'Història de l'Antiguitat i la Cultura Escrita, Grupo de Innovación de Recursos en Historia Antigua (GIRHA), (s. d.), 2-12. Disponible en: <http://www.uv.es> (último acceso el 29 de enero de 2016).
- [7]. ALMEIDA SANTOS, Gabriel Luis de, *Pirate States? State responsibility in the context of piracy: An inquiry into the possibility of attributing acts of piracy to States* [tesis de maestría], University of Oslo, 2015. Disponible en: URI: <http://urn.nb.no/URN:NBN:no-53745> (último acceso 19 de septiembre de 2016).
- [8]. AMBOS, Kai y Anina TIMMERMANN, "Terrorism and customary international law", en Ben SAUL (ed.), *Research Handbook on International Law and Terrorism*, Cheltenham (UK), Edward Elgar, 2014, 20-30, ISBN 978-0-85793-880-0.
- [9]. ANAND, Ram P., "Freedom of the seas: Past, Present and future", en Hugo CAMINOS (ed.), *Law of the Sea*, Aldershot, Ashgate, 2001, 261-279.
- [10]. ANDREONE, Gemma, Giorgia BEVILACQUA, Giuseppe CATALDI, Claudia CINELLI (eds.), *Insecurity at Sea: Piracy and Other Risks to Navigation*, Giannini Editore, 2013, ISBN 978-88-7431-679-3. También disponible [en PDF] en: <http://www.assidmer.net> (último acceso 14 de junio de 2011).
- [11]. ANGHIE, Anthony, "Identifying Regions in the History of International Law", en Bardo FASSBENDER y Anne PETERS (eds.), *The Oxford Handbook of the History of International Law*, Oxford, Oxford University Press, 2012, 1058-1078.
- [12]. ANYIMADU, Adjoa, "Maritime Security in the Gulf of Guinea Lessons: Learned from the Indian Ocean", *Africa 2013/02-Chatham House*, July 2013, 1-20. Disponible en: <http://www.chathamhouse.org> (último acceso 29 de noviembre de 2014).

- [13]. APIANO (ca. 95-ca. 165), “Mithridatic Wars”, en Horace WHITE (ed.), *The Foreign Wars* [en línea], New York, MacMillan, 1899. Disponible en: <http://www.perseus.tufts.edu> (último acceso 19 de marzo de 2016).
- [14]. ARMERO, Álvaro, *Piratas, Corsarios y bucaneros*, Madrid, Libsa, 2003.
- [15]. ASUNI, Judith Burdín, “Understanding the Armed Groups of the Niger Delta”, *CFR Working Paper*, September 2009. Disponible en: <http://i.cfr.org> (último acceso 20 de noviembre de 2012).
- [16]. AZCÁRRAGA, José Luis de, *Derecho del Mar*, 2 vols., Madrid, Publicaciones del Departamento de Derecho Internacional Público, 1983, ISBN 84-600-3134-9.
- [17]. AZUBUIKE, Lawrence, “International Law Regime Against Piracy”, *Annual Survey of International & Comparative Law*, 2009, **15**(1). Disponible en: <http://digitalcommons.law.ggu.edu> (último acceso 6 de octubre de 2016).
- [18]. BAGLEY, Andrew Michael, “You’re s Crook, Captain Hook! Navigating a Way Out of the Somali Piracy Problem with the Rule of Law”, *Georgia Journal of International and Comparative Law*, 2012, **40**, 715-749.
- [19]. BALDAUF, Scott, “Pirates take new territory: West African Gulf of Guinea”, *The Christian Science Monitor* [en línea], 15 January 2010. Disponible en: <http://www.csmonitor.com> (último acceso 1 de enero de 2014).
- [20]. BARCIA TRELLES, Camilo, “James Brown Scott y Francisco de Vitoria”, *ABC diario ilustrado de información general*, Madrid, 5 de agosto de 1955. Disponible en: <http://www.filosofia.org/.../abc/9550805.htm> (último acceso 26 de diciembre de 2015).
- [21]. BARCIA TRELLES, Camilo, “Prólogo”, en *Internacionalistas españoles del s. XVI: Fernando Vazquez de Menchaca (1512-1569)* de Adolfo MIAJA DE LA MUELA, Universidad de Valladolid, Cuesta, 1932, III-VII. Disponible en: <http://bibliotecadigital.jcyl.es> (último acceso 26 de diciembre de 2015).
- [22]. BARIFFI, Francisco J., “Reflexiones en torno al concepto de terrorismo a la luz del Derecho Internacional contemporáneo”, *Derechos y Libertades: revista de filosofía del derecho y derechos humanos*, junio 2008, n.º 19, Universidad Carlos III de Madrid, 123-163, ISSN 1133-0937. Disponible [en PDF] en: <http://e-archivo.uc3m.es> (último acceso 8 de diciembre de 2013).
- [23]. BARRIOS, Cristina, “Fighting piracy in the Gulf of Guinea: Offshore and onshore”, *European Union Institute for Security Studies (EUISS)-Brief*, 2013, n.º 20, ISSN 2315-1110. Disponible en: <http://www.iss.europa.eu> (último acceso 22 de octubre de 2014).
- [24]. BARRIOS, Erik, “Casting a Wider Net: Addressing the Maritime Piracy Problem in Southeast Asia”, *Boston College International and Comparative Law Review*, 2005, **28**, 149-163. Disponible en: <http://lawdigitalcommons.bc.edu> (último acceso 7 de octubre de 2015).

- [25]. BARRY, H. Dubner, *The law of International sea piracy*, The Hague, Martinus Nijhoff, 1980.
- [26]. BATEMAN, Sam, “Outlook: The New Threat of Maritime Terrorism”, en Peter LEHR (ed.), *Violence at Sea. Piracy in the Age of Global Terrorism*, New York, Routledge, 2007, 241-258, ISBN 978-0-415-95320-7.
- [27]. BATEMAN, Sam, “The Threat of Maritime Terrorism in South East Asia: What Are We Dealing With?”, en Andrew FORBES (ed.), *Australian Maritime Issues 2007: SPC-A*, Camberra, Sea Power Centre (Australia), 2008, 27-42, Australian Maritime Affairs-Annual Papers, n.º 21, ISSN 1327-5658. Disponible en: www.navy.gov.au (último acceso 31 de octubre de 2016).
- [28]. BELMIRO, Daniele, “La piratería africana se desplaza de Somalia a Nigeria”, *El País* [en línea], 4 de septiembre de 2013. Disponible en: <http://internacional.elpais.com> (último acceso el 7 de Octubre de 2014).
- [29]. BENTO, Lucas, “Toward an International Law of Piracy *Sui Generis*: How the Dual Nature of Maritime Piracy Law Enables Piracy to Flourish”, *Berkeley Journal of International Law*, 2011, **29**(2), 399-455. Disponible en: DOI: <http://dx.doi.org/doi:10.15779/Z38PD44> (último acceso 11 de noviembre de 2012).
- [30]. BERGEN RISK SOLUTIONS, “Niger Delta”, *Maritime Security Quarterly Review*, July 2007, **1**(1).
- [31]. BIRNBAUM, Michael, “The Need for a Common Scheme for Passage and Porting in the Era of the New Armed Merchantman”, en ANDREONE, Gemma, Giorgia BEVILACQUA, Giuseppe CATALDI, Claudia CINELLI (eds.), *Insecurity at Sea: Piracy and Other Risks to Navigation*, Giannini Editore, 2013, 209-224, ISBN 978-88-7431-679-3. También disponible [en PDF] en: <http://www.assidmer.net> (último acceso 14 de junio de 2011).
- [32]. BIZIOURAS, Nikolaos, “Piracy, State Capacity and Root Causes: Lessons from the Somali Experience and Policy Choice in the Gulf of Guinea”, *African Security Review*, 2013, **22**(3), 1-12, ISSN 1024-6029. DOI: <http://dx.doi.org/10.1080/10246029.2013.790318> (último acceso 13 de diciembre de 2013)
- [33]. BRETT, Annabel S., *Liberty, Right and Nature: Individual Rights in Later Scholastic Thought*, rev. ed., Ideas in Context, vol. 44, Cambridge, Cambridge University Press, 2003.
- [34]. BROWN, James, *Pirates and Privateers: Managing the Indian Ocean's Private Security Boom*, Sydney, Lowy Institute for International Policy, 2012. Disponible en: <http://psm.du.edu> (último acceso 11 de noviembre de 2012).
- [35]. BULLIET, Richard W., y otros, *The Earth and Its Peoples: A Global History*, 3th ed., Boston, Houghton Mifflin Company, 2005.

- [36]. BURGESS, Douglas R. Jr., "Hostis Humani Generi: Piracy, Terrorism and a New International Law", *University of Miami International and Comparative Law Review*, 2006, **13**(2), 293-341. Disponible en: <http://repository.law.miami.edu> (último acceso 12 de abril de 2012).
- [37]. BURNEY, James, *Historia de los bucaneros de América*, Victoria LEÓN (trad.), col. Isla de la Tortuga, Sevilla, Renacimiento, 2007.
- [38]. CANTÚ, Cesar, *Compendio de historia universal* [en línea], Juan BAUTISTA ENSEÑAT (trad.), Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, Alicante [1999]. Disponible en: URL: <http://www.cervantesvirtual.com> (último acceso 13 de enero de 2016).
- [39]. CARRAL, Luis, Carlos FERNÁNDEZ-GARRIDO, José J. de TROYA y José Ángel FRAGUELA, "Considering Anti-Piracy Ship Security: Citadel Design And Use", *Brodogradnja/Shipbuilding*, 2015, **66**(3), 75-90, Professional paper UDC 629.5.067:629.5.047:629.5.043, ISSN 0007-215X. Disponible en: <https://www.researchgate.net> (último acceso 22 de marzo de 2016).
- [40]. CASTILLEJO MANZANARES, Raquel (coord.^a), *La persecución de los actos de piratería en las costas somalíes*, Valencia, Tirant lo Blanch, 2011, Monografías, n.º 744, ISBN 978-84-9985-972-9.
- [41]. CATANZARO, Stephen Robert, "Not Your Average Terrorist: The Major Implications of Thiving Piracy in Somalia and the Global Response Required", 2013, *Student Scholarship*, Paper 194. Disponible en: <http://scholarship.shu.edu> (último acceso 8 de diciembre de 2013).
- [42]. CHALBAUD ZERPA, Reinaldo, "Tres fundadores del Derecho Internacional Público", *Revista de la Facultad de Derecho* (Universidad Católica Andrés Bello, Caracas), enero-diciembre de 1988, n.º 39-40, 361-397. Disponible en: <http://biblioteca2.ucab.edu.ve> (último acceso 23 de diciembre de 2015).
- [43]. CHALK, Peter, *The Maritime Dimension of International Security: Terrorism, Piracy, and Challenges for the United States*, Santa Monica (CA), RAND, 2008, Monograph Series, ISBN 978-0-8330-4299-6. Disponible en: <http://www.rand.org> (último acceso 16 de abril de 2013).
- [44]. CHARLEBOIS, Jamie, *Pirate economics: The economic causes and consequences of contemporary maritime piracy in sub-Saharan Africa* [tesis de maestría], Halifax (NS-CA), Dalhousie University, 2012. Disponible en: <http://oceansbeyondpiracy.org> (último acceso 11 de noviembre de 2012).
- [45]. CHIBUNDU, Maxwell O., "For God, for Country, for Universalism: Sovereignty as Solidarity in Our Age of Terror", *Florida Law Review*, 2004, **56**, 883-920. Disponible en: <http://www.floridalawreview.com> (último acceso 31 de enero de 2014).
- [46]. CHOMSKY, Noam, *Pirates and Emperors, Old and New: International Terrorism in the Real World*, new ed., London, Pluto Press, 2002, ISBN 0-7453-1980-7.

- [47]. CICERÓN, Marco Tulio, *De officiis*, Walter MILLER (trad.), T.E. PAGE (ed.), London, William Heinemann, 1928. Disponible en: <http://www.john-uebersax.com/.../cicero-moral-duties.pdf> (último acceso 31 de marzo de 2016).
- [48]. CLÉMENT, Zlata Drnas de, “Piratería en el mar y los derechos humanos de las víctimas de la piratería”, en Julio JORGE URBINA y M^a Teresa PONTE IGLESIAS (coords. cienc.), *Protección de intereses colectivos en el Derecho del Mar y Cooperación Internacional*, Iustel, 2012, 289-231, ISBN 978-84-9890-061-3.
- [49]. COHAT, Yves, *Los vikingos, reyes de los mares*, Verónica MORLA (trad.), 2^a ed., Aguilar Universal, 1985, vol. 5.
- [50]. CONNABLE, Ben y Martin C. LIBICKI, *How Insurgencies End?*, Santa Monica (CA-US), RAND Corporation, 2010. Disponible en: <http://www.rand.org> (último acceso 19 de septiembre de 2016).
- [51]. CORDINGLY, David, *Under the Black Flag: The Roamnce and Reality of Life Among the Pirates*, Random House Trade Paperbacks, New York, 2006.
- [52]. CORDÓN SCHARFHAUSEN, Carlos, “¿Puede aplicarse la misma política exterior y de seguridad común de la UE en la lucha contra la piratería en el Cuerno de África y en el golfo de Guinea?”, en José María TREVIÑO RUIZ (coord.), *Perspectivas de evolución futura de la política de seguridad y defensa de la UE. Escenarios de crisis*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2014, 139-186, Cuadernos de estrategia, n.º 167, IEEE, ISBN 978-84-9781-981-7. Disponible en: <http://www.ieee.es> (último acceso 11 de enero de 2015).
- [53]. CORRALES ELIZONDO, Agustín “Soluciones jurídicas actuales en relación a la piratería y otros delitos graves en la mar” [en línea], (s. d.). Disponible en: www.asesmar.org (último acceso 7 de marzo de 2015).
- [54]. CORTÉZ CANIZALEZ, Carolina Isabel y PORTILLO LÓPEZ, Luis Enrique, *El delito de asociaciones ilícitas en la legislación penal salvadoreña 2000-2004* [tesis de licenciatura], Universidad de El Salvador, 2004.
- [55]. COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION, “EU Strategy on the Gulf of Guinea”, *Foreign Affairs Council meeting Brussels*, 17 March 2014. Disponible en: www.consilium.europa.eu (último acceso 31 de diciembre de 2014).
- [56]. COURSON, Elias, *Movement for the Emancipation of the Niger Delta (MEND): Political Marginalization, Repression and Petro-Insurgency in the Niger Delta*, Uppsala (SE), Nordiska Afrikainstitutet, 2009, Discussion Paper, n.º 47, ISBN 978-91-7106-657-2. Disponible en: <https://www.files.ethz.ch/.../47.pdf> (último acceso 29 de abril de 2013).
- [57]. CRENSHAW, Martha, “Theories of terrorism: Instrumental and organisational approaches”, en David C. RAPOPORT (ed.), *Inside Terrorist Organisations*, 2nd ed., New York, Columbia University Press, 1988, 13-31. Disponible en: <http://web.stanford.edu/.../crenshaw.pdf> (último acceso 10 de agosto de 2016).

- [58]. CRIPPA, Matteo, “The Oil Spill: Nigeria’s Counter-Piracy Measures and their Effect on Neighboring Countries”, October 22, 2011. Disponible en: <https://piracy-law.com> (último acceso 15 de diciembre de 2013).
- [59]. CUENCA, Luis Alberto de, “La piratería en la antigüedad grecoromana”, *Cuadernos hispanoamericanos* (Madrid), 1991, n.º 488, 37-48. Disponible en: <http://bibliotecadigital.aecid.es> (último acceso 4 de abril de 2010).
- [60]. CUENCA, Luis Alberto de, “Prólogo”, en *Piratería en la antigüedad: un ensayo sobre historia del Mediterráneo*, de Henry A. ORMEROD (1924), Victoria LEÓN VARELA (trad.), 1ª ed. esp., Salamanca, Renacimiento, 2012, 7-9, col. Isla de La Tortuga, ISBN 978-84-8472-668-5.
- [61]. D’AMATTO, Raffaele, *The Varangian Guard 988-1453*, en Martin WINDOW (ed.), Oxford, Osprey Publishing, 2010, col. Men-at-Arms, n.º 459.
- [62]. DAVEY, Michael, “A Pirate Looks at the Twenty-First Century: The Legal Status of Somali Pirates in an Age of Sovereign Seas and Human Rights”, *Notre Dame Law Review*, 2010, **85**(3), 1196-1230. Disponible en: <http://scholarship.law.nd.edu> (último acceso 12 de abril de 2016).
- [63]. DEFOE, Daniel, *Historia general de los robos y asesinatos de los más famosos piratas*, 4ª ed., Francisco TORRES OLIVER (trad.), Madrid, Valdemar, 2001, col. Histórica, n.º 8, ISBN 84-7702-263-1.
- [64]. DESANTES-GUANter, José Mª, “Los mensajes simples en el ‘*ius communicationis*’ de Francisco de Vitoria”, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Navarra, 1989, 191-203. Disponible en: <http://dadun.unav.edu> (último acceso 13 de mayo de 2011).
- [65]. DÍAZ GÓNZALEZ, Francisco Javier, “Los miembros de la Real Junta del Almirantazgo (1625-1643)”, Universidad de Alcalá, 1999, 193-209. Disponible en: <http://institucional.us.es> (último acceso 8 de diciembre de 2015).
- [66]. DÍAZ-BEDIA ASTOR, Luís “El terrorismo marítimo en los albores del siglo XXI: no solo la yihad”, *Revista General de Marina*, 2012, **262**, 463-478, ISSN 0034-9569. Disponible en: <http://publicaciones.defensa.gob.es> (último acceso 1 de noviembre de 2013).
- [67]. DÍAZ-BEDIA ASTOR, Luís, “La yihad y el terrorismo marítimo: Al-Qaeda y algo más”, *Revista General de Marina*, 2010, **258**, 437-450, ISSN 0034-9569. Disponible en: <http://publicaciones.defensa.gob.es> (último acceso 1 de noviembre de 2013).
- [68]. DÍEZ ALCALDE, Jesús, “Elecciones en Nigeria: El triunfo de Buhari y sus retos de futuro”, *IEEE-Documento de Análisis*, 9 de abril de 2015, n.º 20. Disponible en: <http://www.ieee.es> (último acceso 18 de septiembre de 2015).
- [69]. DOYLE, Mark, “Nigeria's piracy - another form of oil theft”, *BBC News* [en línea], 18 June 2013. Disponible en: <http://www.bbc.co.uk/news/world-22956865> (último acceso 13 de noviembre de 2013).

- [70]. DUMONT, Jean (ed.), *Corps universal diplomatique du droit des gens*, Amsterdam, 1726. [Copia digital] disponible en: <https://books.google.com> (último acceso 2 de enero de 2016).
- [71]. DUNN, Halle, *Oil Pirates of the Niger Delta* [trabajo académico], Canadian Forces College, 2009. Disponible en: <http://www.cfc.forces.gc.ca/259/290/295/286/dunn.pdf> (último acceso 3 de noviembre 2011).
- [72]. DUTTON, Yvonne, “Bringing Pirates to Justice: A case for including piracy within the jurisdiction of the international criminal court”, *Chicago Journal of International Law*, 2010, **11**(1), 197-241. Disponible en: <http://chicagounbound.uchicago.edu> (último acceso 10 de febrero de 2011).
- [73]. DUTTON, Yvonne, “Pirates and Impunity: Is the Threat of Asylum Claims a Reason to Allow Pirates to Escape Justice”, *Fordham International Law Journal*, 2011, **34**(2), 236-295. Disponible en: <http://oceansbeyondpiracy.org> (último acceso 11 de noviembre de 2012).
- [74]. EFE, “Piratas asaltan un petrolero alemán ante las costas de Benín y matan a un marino”, *La Voz de Galicia* [en línea], 25 de noviembre de 2009. Disponible en: <http://www.lavozdeg Galicia.es> (último acceso 19 de marzo 2014).
- [75]. EGÍO GARCÍA, Víctor, *El pensamiento republicano de Fernando Vázquez de Menchaca* [tesis doctoral], Universidad de Murcia, 2014. Disponible en: <http://www.tdx.cat> (último acceso 26 de diciembre de 2015).
- [76]. EICHSTAEDT, Peter, “Nightmare on the Delta en Pirate State”, en *Pirate State: Inside Somalia’s Terrorism at Sea*, Chicago, Lawrence Hill Books, 2010, cap. VI, ISBN 978-1-56976-311-7.
- [77]. ELIZALDE MONTEAGUDO, Pedro Alfonso, *La incidencia de las Normas de Protección Marítima en el Transporte Marítimo* [tesis doctoral], Universidad Autónoma de Barcelona, 2012. Disponible en: <http://www.tdx.cat> (último acceso 14 de febrero de 2014).
- [78]. ELLEMAN, Bruce A., Andrew FORBES y David ROSENBERG (eds.), *Piracy and Maritime Crime: Historical and Modern Case Studies*, Newport (US-RI), Naval War College, 2010, Newport Papers, **35**, ISBN 987-1-884733-65-9.
- [79]. ELLEN, Eric F. (ed.), *Piracy at Sea*, Paris, ICC Publishing, 1989.
- [80]. ENGEL, Ulf, “The African Union, the African Peace and Security Architecture, and Maritime Security”, *African Security*, 2014, **7**(3), 207-227. Disponible en: <http://library.fes.de/.../10878.pdf> (último acceso 8 de diciembre de 2014).
- [81]. ENRÍQUEZ ROSAS, David, “Terrorismo marítimo y libertad de navegación. La actividad de la OMI en materia de protección y los claroscuros del Convenio SUA y del Protocolo SUA de octubre de 2005” en *Anuario Mexicano de Derecho Internacional*, **VII**, 153-187. Disponible en: <http://biblio.juridicas.unam.mx/.../art4.pdf> (última consulta 20 de diciembre de 2010).

- [82]. ESPADA RODRÍGUEZ, Julián, “La Baja República (146-31)” en *Historia Antigua Universal: Historia de Roma*, Departamento d’Història de l’Antiguitat i la Cultura Escrita, GIRHA, (s. d.), 36-53. Disponible en: <http://www.uv.es> (último acceso el 29 de enero de 2016).
- [83]. EXQUEMELIN, Alexandre Olivier, *Bucaneros de América*, Dr. DE LA BUENA MAISON (trad.), ed. Carlos BARRAL, Madrid, Valdemar, 1999, col. El Club Diógenes.
- [84]. FARNELLI, Gian Maria, “Terrorist Under the Jolly Roger? Recent trend on Piracy and Maritime Terrorism”, en Gemma ANDREONE, Giorgia BEVILACQUA, Giuseppe CATALDI, Claudia CINELLI (eds.), *Insecurity at Sea: Piracy and Other Risks to Navigation*, Giannini Editore, 2013, 193-208, ISBN 978-88-7431-679-3. También disponible [en PDF] en: <http://www.assidmer.net> (último acceso 14 de junio de 2011).
- [85]. FERNÁNDEZ FADÓN, Fernando, “Piratería en Somalia: ‘mares fallidos’ y consideraciones de la historia marítima”, *Real Instituto Elcano de Estudios Internacionales y Estratégicos-Documento de Trabajo*, 2009, n.º 10, ISSN-e 1696-3504. Disponible en: <http://www.realinstitutoelcano.org> (último acceso 9 de febrero de 2011).
- [86]. FERNÁNDEZ SANZ, Juan Cristóbal, “Marco jurídico actual de la piratería: un antiguo delito del Derecho Internacional del Mar”, *Revista Tribuna Internacional* (Santiago de Chile), 2013, 2(4), 9-32. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/.../4844739.pdf> (último acceso 14 de febrero de 2013).
- [87]. FERRER MAESTRO, Juan José, “El Alto Imperio (31 a.C.-193 d.C.)” en *Historia Antigua Universal: Historia de Roma*, Departamento d’Història de l’Antiguitat i la Cultura Escrita, GIRHA, (s. d.), 54-73. Disponible en: <http://www.uv.es> (último acceso el 29 de enero de 2016).
- [88]. FINCH, Stephen B. Jr. ‘Pueblo and Mayaguez: A legal analysis’, *Case Western Reserve Journal of International Law*, 1977, 9(1), 79-116. Disponible en: <http://scholarlycommons.law.case.edu> (último acceso 25 de julio de 2016).
- [89]. FISKE, John, *Old Virginia and Her Neighbours* [Copia digital], 2 vols., Boston, Houghton, 1897. Disponible [en PDF] en: <http://www.ancestraltrackers.net> (último acceso 12 de febrero de 2016).
- [90]. FONCK SIEVEKING, Oscar, *El origen común de Vikingos y Berberiscos* [Copia digital], Santiago de Chile, Editora Nacional Gabriela Mistral, 1978. Disponible [en PDF] en: <http://www.pdfarchive.info> (último acceso 29 de septiembre de 2016).
- [91]. FORTE, Giannicola, “Recent Developments on Piracy Affecting the Shipping Industry”, en Gemma ANDREONE, Giorgia BEVILACQUA, Giuseppe CATALDI, Claudia CINELLI (eds.), *Insecurity at Sea: Piracy and Other Risks to Navigation*, Giannini Editore, 2013, 183-191, ISBN 978-88-7431-679-3. También disponible [en PDF] en: <http://www.assidmer.net> (último acceso 14 de junio de 2011).
- [92]. FULTON, Thomas, *The sovereignty of the Sea*, London, Pitman, 1911.

- [93]. GALÁN CUARTERO, Marta y J.M. FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, *Las puertas atlánticas: piratas y corsarios en Canarias (siglos XV - XIX)*. Col. Programas de Innovación Educativa. Consejería de Educación, Cultura y Deportes, Gobierno de Canarias, 2007. Disponible en: <http://www.gobiernodecanarias.org> (último acceso 22 de abril de 2011).
- [94]. GALDORISI, George V. y Alan G. KAUFMAN, “Military Activities in the Exclusive Economic Zone: Preventing Uncertainty and Defusing Conflict”, *California Western International Law Journal*, **32**, 257-68. Disponible en: <http://scholarlycommons.law.cwsl.edu> (último acceso 7 de abril de 2016).
- [95]. GARCÍA ARIAS, Luis, “Prólogo”, en *De la libertad de los mares* (1609), de Hugo GROCIO, Vicente BLANCO GARCÍA y Luis GARCÍA ARIAS (trad.), reimp. de la 1ª ed. 1956, Madrid, Centro de Estudios Constitucionales, 1979, col. Civitas, ISBN 84-259-0623-7.
- [96]. GHOSH, P.K., “Waiting to Explode: Piracy in the Gulf of Guinea”, *ORF-Occasional Paper*, September 2013, n.º 46. Disponible en: <http://www.orfonline.org> (último acceso 19 de diciembre de 2013).
- [97]. GJELTEN, Tom, “As Piracy Insurance Gets Pricier, Owners Try Guards”, *NPR News* [en línea], Washington, May 8, 2009. Disponible en: <http://www.npr.org> (último acceso 25 de noviembre de 2013).
- [98]. GOSSE, Philip, *The History of Piracy*, originally pub. 1932, Mineola (NY), Dover Publications, 2007, ISBN 978-0-486-46183-0.
- [99]. GOULD, Harry D., “Cicero’s Ghost: Rethinking the Social Construction of Piracy”, en Michael J. STRUETT, Jon D. CARLSON y Mark T. NANCE (eds.), *Maritime Piracy and the Construction of Global Governance*, New York, Routledge, 2013, 23-46, ISBN 978-0-415-51829-1.
- [100]. GRAF, Andreas, “Countering Piracy and Maritime Terrorism in South East Asia and off the Horn of Africa: Applying the lessons learned from the Countermeasures against Maritime Violence in the Straits of Malacca to the Gulf of Aden”, en *PiraT-Working Papers on Maritime Security*, April 2011, n.º 5.
- [101]. GRAY, Colin S., *La pujanza del poder naval*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2001, ISBN 84-7823-849-2.
- [102]. GRIMBERG, Carl, Historia Universal, t. I: *El Alba de la Civilización*, (s. d.). Disponible en: <http://www.universidadsise.edu.pe> (último acceso 28 de diciembre de 2015).
- [103]. GRIMBERG, Carl, Historia Universal, t. III: *Roma*, (s. d.). Disponible en: <http://www.mercaba.org> (último acceso 28 de diciembre de 2015).
- [104]. GUILFOYLE, Douglas, “Counterpiracy Law Enforcement and Human Rights”, *International and Comparative Law Quarterly*, 2010, **59**(1), 141-169. Disponible en: DOI: 10.1017/S002058930999011X (último acceso 6 de octubre de 2016).
- [105]. GUILFOYLE, Douglas, “Piracy and Terrorism”, en Panos KOUTRAKOS y Achilles SKORDAS (eds.), *The Law and Practice of Piracy at Sea: European and International Perspectives*, Oxford, Hart Publishing, 2015, 33-52, ISBN 978-1-84946-968-5.

- [106]. GUILFOYLE, Douglas, “The Laws of War and the Fight against Somali Piracy: Combatants or Criminals?”, *Melbourne Journal of International Law*, 2011, **11**, 1-13. Disponible en: <http://www.internationallawbureau.com> (último acceso 8 de diciembre de 2013).
- [107]. GUILFOYLE, Douglas, “Treaty Jurisdiction over Pirates: A Compilation of Legal Texts with Introductory Notes”, *Prepared for the 3rd Meeting of Working Group 2 on Legal Issues. The Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia*, Copenhagen, University College London (UCL), 26-27 August 2009. Disponible en: <http://papers.ssrn.com> (último acceso 5 de octubre de 2016).
- [108]. GUILFOYLE, Douglas, *Shipping Interdiction and the Law of the Sea*, Cambridge, University Press, 2009, Cambridge Studies in International and Comparative Law, n° 63, ISSN 0068-6751.
- [109]. GUIROY, Pilar, “Piratería”, *Linkmesh.com* [en línea], Disponible en: <http://www.linkmesh.com/.../pirateria.php> (último acceso 19 de febrero de 2016).
- [110]. GUNARATNA, Rohan, “The Threat to the Maritime Domain: How Real is the Terrorist Threat?”, en Jeffrey H. NORWITZ (ed.), *Armed groups: Studies in National Security, Counterterrorism, and Counterinsurgency*, US Naval War College, Newport (RI), Government Printing Office, 2008, 75-85, ISBN 978-1-884733-52-9. Disponible en: <http://www.jeffnorwitz.com> (último acceso 19 de septiembre de 2016).
- [111]. HALBERSTAM, Malvina, “Terrorism on the High Seas: The Achille Lauro, Piracy, and the IMO Convention on Maritime Safety”, *The American Journal of International Law*, 1988, **82**(2), 269-310. Disponible en: <http://www.uio.no> (último acceso 8 de septiembre de 2013).
- [112]. HANSEN, Hans Tino, “Distinctions in the Finer Shades of Gray: The ‘Four Circles Model’ for Maritime Security Threat Assessment” en Rupert HERBERT-BURNS, Sam BATEMAN y Peter LEHR (eds.), *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security*, CRC Press, 2009, 133-158, ISBN 978-1-4200-5480-4. Disponible en: <https://wss.apan.org> (último acceso 1 de octubre 2016).
- [113]. HANSEN, Stig Jarle, *Piracy in the greater Gulf of Aden*, London, Norwegian Institute for Urban and Regional Research, 2009, NIBR Report 29, ISBN 978-82-7071-810-8. Disponible en: <http://estaticos.elmundo.es> (último acceso 4 de diciembre de 2016).
- [114]. HANSEN, Thomas Horn y Dirk STEFFEN, “The Lull Before the Storm: Maritime Piracy and Election Violence in the Niger Delta”, *Journal of Energy Security* [en línea], 15 March 2011. Disponible en: <http://www.ensec.org> (último acceso 1 de julio de 2013).
- [115]. HANSON, Stephanie, “MEND: The Niger Delta’s Umbrella Militant Group” *Council on Foreign Relations* [en línea], 22 March 2007. Disponible en: <http://www.cfr.org> (último acceso 14 de abril de 2013).
- [116]. HATTENDORF, John B., y D. PHIL (eds.), *US Naval Strategy in the 1990s*, Newport (RI), US Naval War College Press, 2006, Newport Papers, n.º 27, ISSN 1544-6824. Disponible en: <https://www.usnwc.edu/> (último acceso 9 de febrero de 2011).

- [117]. HEFFTER, A.W., *Derecho Internacional Público de Europa*, G. LIZARRAGA (trad.), Madrid, Librería de Victoriano Suarez Jacometrezo, 1875.
- [118]. HELLER-ROAZEN, Daniel, *The Enemy of All: Piracy and the Law of Nations*, New York, Zone books, 2009.
- [119]. HERBERT-BURNS, Rupert, “Compound Piracy at Sea in the Early Twenty-First Century: A Tactical to Operational-Level Perspective on Contemporary, Multiphase Piratical Methodology”, en Peter LEHR (ed.), *Violence at Sea. Piracy in the Age of Global Terrorism*, New York, Routledge, 2007, 95-120, ISBN 0-415-95320-0.
- [120]. HERBERT-BURNS, Rupert, “Tankers, Specialized Production Vessels, and Offshore Terminals: Vulnerability and Security in the International Oil Sector”, en Rupert HERBERT-BURNS, Sam BATEMAN y Peter LEHR (eds.), *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security*, CRC Press, 2009, 133-158, ISBN 978-1-4200-5480-4. Disponible en: <https://wss.apan.org> (último acceso 1 de octubre 2016).
- [121]. HERBERT-BURNS, Rupert, “Terrorism in the early 21 st century maritime domain”, en Joshua HO y Catherine Zara RAYMOND (eds.), *The Best of Times, The Worst of Times: Maritime Security in the Asia-Pacific*, Singapore, World Scientific Publishing, 2005, 155-178, ISBN 981-256-321-0.
- [122]. HERBERT-BURNS, Rupert, Sam BATEMAN y Peter LEHR (eds.), *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security*, CRC Press, 2009, ISBN 978-1-4200-5480-4. Disponible en: <https://wss.apan.org> (último acceso 1 de octubre 2016).
- [123]. HERÓDOTO DE HALICARNASO, *Los nueve libros de la Historia* [en línea], Bartolomé POU (trad.), *elaleph.com* (ed.) [en línea], 2006. Disponible en: <http://www.ebooksbrasil.org> (último acceso 7 de enero de 2016).
- [124]. HIDALGO NUCHERA, Patricio, “Expansión, defensa y gobierno de las Indias”, en Juan B. AMORES CARREDANO (coord.), *Historia de América*, Ariel, Barcelona, 2006, 285-322. ISBN 13: 978-84-344-5211-4, ISBN 10: 84-344-5211-1.
- [125]. HINOJOSA Y NAVEROS, Eduardo de, “Precursores españoles de Grocio” en *Anuario de Historia del Derecho Español*, 1929, n.º 6, 220-236. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es> (último acceso 23 de diciembre de 2015).
- [126]. HO, Joshua y Catherine Zara RAYMOND (eds.), *The Best of Times, The Worst of Times: Maritime Security in the Asia-Pacific*, Singapore, World Scientific Publishing, 2005, 155-178, ISBN 981-256-321-0.
- [127]. HUMAN RIGHTS WATCH, “Violence in Nigeria’s Oil Rich Rivers State in 2004”, *Human Rights Watch Briefing Paper*, February 2005. Disponible en: <https://www.hrw.org/.../nigeria0205.pdf> (último acceso 2 de abril de 2013).
- [128]. IBABA, Samuel y Augustine IKELEGBE, “Militias, pirates and oil in the Niger Delta”, en Wafula OKUMU y Augustine IKELEGBE (eds.), *Militias, Rebels and Islamists Militants: Human Insecurity and State Crisis in Africa*, 219-253, Pretoria (ZA), Institute for Security Studies, 2010, ISBN 978-1-920422-10-3.

- [129]. IBÁÑEZ GÓMEZ, Fernando y Miguel Ángel ESTEBAN, Análisis de los ataques piratas somalíes en el Índico (2005-2011): evolución y modus operandi, *Revista del Instituto Español de Estudios Estratégicos*, 2013, n.º 1. Disponible en: <http://revista.ieee.es/.../36/33> (último acceso 2 de diciembre de 2014).
- [130]. IBÁÑEZ GÓMEZ, Fernando, “Obstáculos legales a la represión de la piratería marítima: el caso de Somalia”, *CIDOB d’afers internacionals*, 2012, n.º 99, 159-177. Disponible en: <http://www.cidob.org> (último acceso 2 de enero de 2015).
- [131]. ICC-IMB, *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Reports for the period 1 January-31 December 2004-2016*, London. Disponibles en: <https://icc-ccs.org> (último acceso 17 de enero de 2017).
- [132]. IEEE, “Unión Europea: estrategia para la seguridad y el desarrollo del golfo de Guinea”, *Documento informativo IEEE*, 2014. Disponible en: <http://www.ieee.es> (último acceso 7 de junio de 2015).
- [133]. IGLESIAS BANIOLA, Santiago y Juan VINAGRE RÍOS, “Piracy in Somalia: A Challenge to the International Community”, *Journal of Navigation*, 2012, **65**(4), 693-710.
- [134]. IGLESIAS BANIOLA, Santiago, “El Derecho Internacional y la Piratería en la Mar: un reto para la Comunidad Internacional en el caso de Somalia”, en *Ponencia en el marco de las ‘Jornadas sobre Seguridad Marítima’ organizadas por el Instituto de Estudios Marítimos (UDC) que tuvieron lugar los días 25 y 26 de octubre de 2012 en A Coruña en la E.T.S. de Náutica y Máquinas*, 1-24.
- [135]. IGLESIAS BANIOLA, Santiago, “Piracy at Sea: Somalia an Area of Great Concern”, *Journal of Navigation*, 2010, **63**, 191–206.
- [136]. IKELEGBE, Augustine, “The Economy of Conflict in the Oil Rich Niger Delta Region of Nigeria”, *Nordic Journal of African Studies*, 2005, **14**(2), 208-234. Disponible en: <http://assets.wwf.org.uk> (último acceso 28 de enero de 2013).
- [137]. IKELEGBE, Augustine, *Oil, Resource Conflicts and the Post Conflict Transition in the Niger Delta Region: Beyond the Amnesty*, Benin City, Centre for Population and Environmental Development (CPED), 2010, Monograph Series, n.º 3, ISBN 978-978-8400-76-9. Disponible en: <http://www.cpedngonline.org> (último acceso 28 de enero de 2013).
- [138]. IMO, A 18/Res.738, *Measures to prevent and suppress Piracy and Armed Robbery Against Ships*, 17 November 1993. IMO, A 26/Res.1025, *Code of practice for the investigation of crimes of piracy and armed robbery against ships*, 18 January 2010, 1-11.
- [139]. IMO, Circ.3684, *Establishment of the Maritime Domain Awareness (Trade) – Gulf of Guinea (MDAT-GOG) reporting mechanism*, 18 October 2016. Recibidos de los Gobiernos del Reino Unido y Francia, el 12 y 15 de octubre de 2016, respectivamente.

- [140]. IMO, MSC.1/Circ.1333.Rev.1, *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Recommendations to Governments for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships*, 12 June 2015. IMO, MSC.1/Circ.1334, *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Recomendations to shipowners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships*, 23 June 2009. Revoca a la MSC/Circ.623/Rev.3 de 29 de mayo de 2002.
- [141]. IMO, MSC.1/Circ.1339, *Piracy and Armed Robbery Against Ships in waters off the coast of Somalia: Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy*, 14 September 2011.
- [142]. IMO, MSC.4/Circ.113, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during December 2007*, London, 18 January 2008.
- [143]. IMO, MSC.4/Circ.116, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during January 2008*, London, 2 April 2008.
- [144]. IMO, MSC.4/Circ.13, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during January 2002*, London, 31 January 2002.
- [145]. IMO, MSC.4/Circ.130, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during January 2009*, London, 16 March 2009.
- [146]. IMO, MSC.4/Circ.143, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during September 2009*, London, 30 October 2009.
- [147]. IMO, MSC.4/Circ.146, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during November 2009*, London, 14 December 2009.
- [148]. IMO, MSC.4/Circ.159, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during August 2010*, London, 1 September 2010.
- [149]. IMO, MSC.4/Circ.165, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during December 2010*, London, 14 de January 2011.
- [150]. IMO, MSC.4/Circ.170, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during March 2011*, London, 11 April 2011.
- [151]. IMO, MSC.4/Circ.172, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during May 2011*, London, 8 June 2011.
- [152]. IMO, MSC.4/Circ.173, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during June 2011*, London, 11 July 2011.
- [153]. IMO, MSC.4/Circ.185 *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during May 2012*, 27 June 2012.
- [154]. IMO, MSC.4/Circ.189, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during September 2012*, London, 4 December 2012.
- [155]. IMO, MSC.4/Circ.190, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during October 2012*, London, 21 de January 2013.

- [156]. IMO, MSC.4/Circ.195, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during February 2013*, London, 21 March 2013.
- [157]. IMO, MSC.4/Circ.195, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during February 2013*, London, 21 March 2013.
- [158]. IMO, MSC.4/Circ.199, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during June 2009*, 13 de agosto de 2013.
- [159]. IMO, MSC.4/Circ.212, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during June 2014*, 12 November 2014.
- [160]. IMO, MSC.4/Circ.51, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during April 2004*, London, 10 May 2004.
- [161]. IMO, MSC.4/Circ.54, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during June 2004*, London, 13 July 2004.
- [162]. IMO, MSC.4/Circ.60, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during October 2004*, London, 19 November 2004.
- [163]. IMO, MSC.4/Circ.62, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during December 2004*, London, 20 de January 2005.
- [164]. IMO, MSC.4/Circ.82, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships: Issued monthly – Acts reported during January 2006*, London, 3 March 2006.
- [165]. IMOBE, Tunde O.T. y Tanshi IRORO, “Ecological Restoration of Oil Spill Sites in the Niger Delta, Nigeria”, *Journal of Sustainable Development in Africa*, 2009, **11**(2), ISSN 1520-5509 Disponible en: <https://www.researchgate.net> (último acceso 29 de abril de 2013).
- [166]. INCIARTE, Luis Guillermo, *Piratería Marítima en Venezuela: “Un delito en secreto”* [power point], Organización Nacional de Salvamento y Seguridad Marítima de los espacios Acuáticos de Venezuela (ONSA), julio de 2009, 1-31, Disponible en: <http://www.onsa.org.ve> (último acceso 22 de febrero de 2010).
- [167]. INGSTAD, Helge y Anne Stine INGSTAD, *The Viking Discovery of America: The Excavation of a Norse Settlement in L'Anse Aux Meadows, Newfoundland*, St. John's, Breakwater Books, 2000.
- [168]. INTERNATIONAL HYDROGRAPHIC ORGANIZATION, *Limits of Oceans and Seas*, Special Publication n.º 23, 3rd ed., Monte-Carlo, Monégasque, 1953. Disponible en: <https://epic.awi.de/29772/1/IHO1953a.pdf> (último acceso 20 de marzo de 2013).
- [169]. ISANGA, Joseph M., “Countering Persistent Contemporary Piracy: Expanding Jurisdictional Regimes”, *American University Law Review*, 2010, **59**(5), 1267-1319. Disponible en: <http://digitalcommons.wcl.american.edu> (último acceso 29 de febrero de 2016).

- [170]. JESUS, José Luis, "Protection of Foreign Ships against Piracy and Terrorism at Sea: Legal Aspects", *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 2003, **18**(3), 363-400. Disponible en: <https://wiki.brown.edu> (último acceso 16 de octubre de 2014).
- [171]. JOAB-PETERSIDE, Sofiri, "On the Militarisation of Nigeria's Niger Delta: The Genesis of Ethnic Militia in Rivers State, Nigeria", *Niger Delta: Economies of Violence-Working Paper*, 2007, n.º 21. IIS, Berkeley, Universidad de California. Disponible en: <http://geog.berkeley.edu/.../21-Joab-Peterside.pdf> (último acceso 7 de julio de 2013).
- [172]. JOANQUET ORTEGA, Ángel, *Nuestros Piratas*, Barcelona, Noray, 2002, col. Nuestros Mares, ISBN 84-7486-129-2-X.
- [173]. JOHNSON, Derek y Mark VALENCIA (eds.), *Piracy in Southeast Asia: Status, Issues, and Responses*, Singapore, ISEAS, 2005, 45-76, IIS/ISEAS Series on Maritime Issues and Piracy in Asia, **1**, ISBN 981-230-326-X.
- [174]. JONES, Stephanie, "Security Concerns: Piracy at Sea and the Carriage of Essential Commodities by Merchant Shipping-The impact on commodity pricing and availability", *Maastricht School of Management (MSM)-Working Paper*, 2011, n.º 19. Disponible en: <http://web2.msm.nl> (último acceso 8 de diciembre de 2014).
- [175]. JOUBERT, Lydelle, "The Extent of Maritime Terrorism and Piracy: A Comparative Analysis" *South African Journal of Military Studies*, 2013, **41**(1), 111 -137, eISSN 2224-0020. Disponible en DOI: <http://dx.doi.org/10.5787/41-1-1055> (último acceso 27 de mayo de 2014).
- [176]. KAMAL-DEEN, Ali, "The Anatomy of Gulf of Guinea Piracy", *Naval War College Review*, 2015, **68**(1), 94-118. Disponible en: <https://www.usnwc.edu> (último acceso 18 de octubre de 2015).
- [177]. KADAFI, Adati Ayuba, "Oil Exploration and Spillage in the Niger Delta of Nigeria", *Civil and Environmental Research*, 2012, **2**(3), 38-51, ISSN 2222-1719. Disponible en: <http://pakacademicsearch.com> (último acceso 17 de noviembre de 2012).
- [178]. KEYUAN, Zou, "New Developments in the International Law of Piracy", *Chinese Journal of International Law*, 2009, **8**(2), 323-345.
- [179]. KOH, Tommy T.B., *A Constitution for Oceans*, 1982. Disponible en: <http://www.un.org> (último acceso 23 de noviembre de 2009).
- [180]. KONSTAM, Angus, *Piracy: The Complete History*, Oxford, Osprey Publishig, 2008, ISBN 978-1-84603-240-0.
- [181]. KONTOROVICH, Eugene y Steven ART, "An Empirical Examination of Universal Jurisdiction for Piracy", *Faculty Working Papers*, 2010, **38**, 1-57, Law and Legal Theory Series, n.º 09-26, Law and Economics Series, n.º 09-45, Northwestern University School of Law Public. Disponible en: <http://scholarlycommons.law.northwestern.edu> (último acceso 10 de septiembre de 2012).

- [182]. KONTOROVICH, Eugene, “‘A Guantánamo on the Sea’: The Difficulty of Prosecuting Pirates and Terrorists”, *California Law Review*, 2010, **98**, 243-276. Disponible en: DOI: <http://dx.doi.org/doi:10.15779/Z38TH89> (último acceso 6 de junio de 2014).
- [183]. KOUTRAKOS, Panos y Achilles SKORDAS (eds.), *The Law and Practice of Piracy at Sea: European and International Perspectives*, Oxford, Hart Publishing, 2015, ISBN 978-1-84946-968-5.
- [184]. KRASKA, James, “Coalition Strategy and the Pirates of the Gulf of Aden and the Red Sea”, *Comparative Strategy*, 2009, **28**(3), 197-216, Disponible en: DOI: <http://dx.doi.org/10.1080/01495930903025250> (último acceso 13 de diciembre de 2012).
- [185]. LACLETA MUÑOZ, José Manuel, *Las fronteras de España en el mar*, Real Instituto Elcano de Estudios Internacionales y Estratégicos, 2004, DT, n.º 34. Disponible en: <http://www.realinstitutoelcano.org/.../dt34-2004> (último acceso 11 de mayo de 2011).
- [186]. LAITIN, David D., *Hegemony and Culture: Politics and Religious Change among the Yoruba*, Chicago, University of Chicago Press, 1986, ISBN 0-226-46790-2.
- [187]. LANHAM, Honor, *Walk The Plank: Somali Pirates and International Law* [tesis de licenciatura], University of Otago (AU), 2009. Disponible en: <http://www.otago.ac.nz/.../otago036300.pdf> (último acceso 30 de septiembre de 2016).
- [188]. LAUTERPACHT, Hersch, *Oppenheim’s International Law*, 5th ed., London, Longmans, 1937.
- [189]. LEHR, Peter (ed.), *Violence at Sea. Piracy in the Age of Global Terrorism*, New York, Routledge, 2007.
- [190]. LOBO, Ramón “Ser pirata en Somalia es mejor que tener una pyme en Occidente” [blogs internacional], *El País* [en línea], 18 de enero de 2011. Disponible en: <http://blogs.elpais.com> (último acceso 28 de junio de 2011).
- [191]. LUCENA SAMORAL, Manuel. *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América: perros, mendigos y otros malditos del mar*, 2^a ed., Madrid, MAPFRE, 1994, ISBN 84-7100-349-X, col. Mar y América, n.º 8.
- [192]. MARÍN CASTÁN, Fernando, “La piratería como crimen internacional”, en José Luis RODRÍGUEZ-VILLASANTE Y PRIETO (coord.), *La respuesta del derecho internacional a los problemas actuales de la seguridad global*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2013, 117-164, Cuadernos de estrategia, n.º 160, IEEE, eISBN 978-84-9781-792-9. Disponible en: http://www.portalcultura.mde.es/.../CE_160.pdf (último acceso 15 de septiembre de 2016).
- [193]. MARÍN CASTÁN, Fernando, “Marco jurídico de la seguridad marítima”, en Sebastián ZARAGOZA SOTO (coord.), *Impacto de los riesgos emergentes en la seguridad marítima*, Madrid, Ministerio de Defensa (ES), 2009, 171-242, Cuadernos de estrategia, n.º 140, IEEE, ISBN 978-84-9781-488-1. Disponible en: <http://www.ieee.es> (último acceso 15 de septiembre de 2016).

- [194]. MARTÍNEZ ALCAÑIZ, Abraham, “Cuestiones jurídicas sobre piratería en la mar”, *Revista General de Marina*, 2009, **256**, 229-250, ISSN 0034-9569. Disponible en: <http://publicaciones.defensa.gob.es> (último acceso 1 de noviembre de 2013).
- [195]. MARTÍNEZ PEÑAS, Leandro, “Amenazas a la estabilidad en la Nigeria actual”, *Athena Intelligence Journal*, enero-marzo 2009, **4**(1), 69-87, ISSN 1988-5237. Disponible en: <http://www.athenaintelligence.org> (último acceso 22 de junio de 2013).
- [196]. MARTÍNEZ PERONA, José Vicente, “La República Media (264 a. C.-146 a. C.): La expansión territorial. Las instituciones. Economía y sociedad” en *Historia Antigua Universal: Historia de Roma*, Departamento d’Història de l’Antiguitat i la Cultura Escrita, GIRHA, (s. d.), 26-35. Disponible en: <http://www.uv.es> (último acceso el 29 de enero de 2016).
- [197]. MASIÁ DE ROS, Ángeles, *Historia General de la Piratería*, 2ª ed., Mateu, Barcelona, 1959.
- [198]. MATTHEW, Daupreye Franklin, *Securing the Gulf: towards an integrated maritime security strategy for the Gulf of Guinea* [tesis de maestría], World Maritime University, Malmö (SE), 2012. Disponible en: <http://commons.wmu.se> (último acceso 24 de noviembre de 2014).
- [199]. MCCLANAHAN, Paige, “Piracy on the rise off West Africa's coast”, *The Christian Science Monitor* [en línea], August 4, 2011. Disponible en: <http://www.csmonitor.com> (último acceso 25 de marzo de 2014).
- [200]. MENEFEE, Samuel P., “Piracy, Terrorism and the Insurgent Passenger: A Historical and Legal Perspective”, en Natalino RONZITTI (ed.), *Maritime Terrorism and International Law*, Dordrecht (NL), Martinus Nijhoff, 1990, 43-68, *International Studies on Terrorism*, **6**, ISBN 0-7923-0734-8.
- [201]. MEYSSAN, Thierry, “África: piratas, corsarios y filibusteros del siglo XXI”, *Red Voltaire* [en línea], R. CATY (trad.), 1 de julio de 2010. Disponible en: <http://www.voltairenet.org> (último acceso 17 de abril de 2011). También disponible [en PDF] en: <http://rebellion.org> (último acceso 23 de septiembre de 2013).
- [202]. MIAJA DE LA MUELA, Adolfo, *Internacionalistas españoles del s. XVI: Fernando Vazquez de Menchaca (1512-1569)*, Universidad de Valladolid, Cuesta, 1932. También disponible [en PDF] en: <http://bibliotecadigital.jcyl.es> (último acceso 26 de diciembre de 2015).
- [203]. MIRAS SALAMANCA, Pedro, “Contexto energético del golfo de Guinea”, en *La piratería emergente en el Golfo de Guinea. Estrategia de la UE para el Golfo de Guinea*, Madrid, Ministerio de Defensa (ES), 2014, 69-156, Monografías del CESEDEN, n.º 143, ISBN 978-84-9091-018-4. Disponible en: <http://www.defensa.gob.es> (último acceso 4 de abril de 2016).
- [204]. MOLINAS, J. (ed.), “Los cincuenta libros del Digesto del señor Justiniano”, en Ildelfonso L. GARCÍA DEL CORRAL (trad.), *Cuerpo del Derecho Civil Romano: Primera Parte. Instituta-Digesto*, t. I, Barcelona, 1889.

- [205]. MOLLER, Bjorn, *Piracy, maritime terrorism and naval strategy*, Copenhagen, Danish Institute for International Studies, 2009, DIIS Report, n.º 9, ISBN 978-87-7605-304-8. Disponible en: <https://www.econstor.eu> (último acceso 15 de octubre de 2014).
- [206]. MONTANYÀ, Xavier, *El oro negro de la muerte*, Barcelona, Icaria, 2011, col. Más Madera, ISBN 978-84-9888-342-8.
- [207]. MONTCLOS, Marc-Antoine Pérouse de, “A Pirataria Marítima na Nigéria: Um fenómeno antigo en vías de modernização”, *Relações Internacionais* (Lisboa), setembro 2011, **31**, 75-84, Os desafios da pirataria marítima em África. Disponible en: <http://www.scielo.gpeari.mctes.pt> (último acceso 17 de enero de 2013).
- [208]. MONTCLOS, Marc-Antoine Pérouse de, “Maritime Piracy in Nigeria: Old Wine in New Bottles?”, *Studies in Conflict & Terrorism*, 2012, **35**(7-8), 531-541, ISSN 1521-0731. Disponible en: DOI: 10.1080/1057610X.2012.684651 (último acceso 6 de abril de 2013).
- [209]. MORALES ROMERO, Eduardo, *Historia de los vikingos en España: ataques e incursiones contra los reinos cristianos y musulmanes de la Península Ibérica en los siglos IX-XI*, Madrid, Miraguano, 2004.
- [210]. MORELLI, M^a Paula, “La Prevención de la Piratería en Aguas Jurisdiccionales, ¿Nueva Costumbre del Derecho Internacional?”, Centro Argentino de Estudios Internacionales. Disponible en: <http://www.caei.com.ar> (último acceso 8 de diciembre de 2013).
- [211]. MOTA, Francisco, *Piratas en el Caribe*, La Habana, Casa de las Américas, 1984, col. Nuestros Países.
- [212]. MUÑOZ-DELGADO DÍAZ DEL RIO, Juan Carlos, “A modo de introducción: La lucha contra la piratería en perspectiva”, en *La piratería emergente en el Golfo de Guinea: Estrategia de la UE para el Golfo de Guinea*, Madrid, Ministerio de Defensa (ES), 2014, 11-22, Monografías del CESEDEN, n.º 143, Escuela Superior de las Fuerzas Armadas, ISBN: 978-84-9091-018-4. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es> (último acceso 4 de abril de 2016).
- [213]. MURPHY, Martin N., “Petro-piracy: predation and counter-predation in Nigerian waters”, en Douglas GUILFOYLE (ed.), *Modern Piracy: Legal Challenges and Responses*, Cheltenham (UK), Edward Elgar, 2013, 61-90, ISBN 978-1-84980-484-4.
- [214]. MURPHY, Martin N., “Piracy and UNCLOS: Does International Law Help Regional States Combat Piracy?”, en Peter LEHR (ed.), *Violence at Sea. Piracy in the Age of Global Terrorism*, New York, Routledge, 2007, 155-182, ISBN 0-415-95320-0.
- [215]. MURPHY, Martin N., “The Troubled Waters of Africa: Piracy in the African Littoral”, *The Journal Of The Middle East And Africa* [en línea], 2011, **2**(1). Disponible en: DOI: 10.1080/21520844.2011.576452 (último acceso 22 de febrero de 2013).
- [216]. MURPHY, Martin N., *Contemporary Piracy and Maritime Terrorism: The Threat to International Security*, London, Institute for Strategic Studies, 2007, Adelphi Paper n.º 388, ISSN 0567-932X.

- [217]. MURPHY, Martin N., *Small Boats, Weak States, Dirty Money: Piracy and Maritime Terrorism in the Modern World*, Columbia University Press, New York, 2009, ISBN 978-0-231-70076-4. También disponible [en PDF] en: <https://www.ciaonet.org> (último acceso 17 de octubre de 2015).
- [218]. MURSHED, Syed Mansoob y Mohammad Zulfan TADJOEDDIN, “Revisiting the greed and grievance explanations for violent internal conflict”, *Journal of International Development*, 2009, **21**(1), 87-111. Disponible en: <http://citeseerx.ist.psu.edu> (último acceso 14 de mayo de 2013).
- [219]. NATO, *The Growing Threat of Piracy to Regional and Global Security* [en línea], Annual Session Reports, 2009. Lord Jopling (UK), General Rapporteur, Parliamentary Assembly. Disponible en: <http://www.nato-pa.int> (último acceso 25 de mayo de 2014).
- [220]. NEETHLING, Theo “Piracy around Africa’s west and east coasts: a comparative political perspective”, *South African Journal of Military Studies*, 2010, **38**(2), 89-108, ISSN 1022-8136. Disponible en: <http://hdl.handle.net/10520/EJC75902> (último acceso 20 de noviembre de 2012).
- [221]. NICOLL, Giorgina, “Combating Piracy and Oil Theft in Nigeria”, *BC Shipping News* [en línea], June 2012, 50-52. Disponible en: <https://issuu.com/janemci/docs/bcsn-june-2012> (último acceso 19 de diciembre de 2013).
- [222]. NWILO, Peter C. y Olusegun T. BADEJO, “Impacts and Management of Oil Spill Pollution along the Nigerian Coastal Areas”, en *Administering Marine Spaces: International Issues*, Copenhagen, International Federation Of Surveyors (FIG), 2006, 119-133, Publication, n.º 36, ISBN 87-90907-55-8. Disponible en: <http://www.csdila.unimelb.edu.au> (último acceso 17 de noviembre de 2011).
- [223]. NJIE, Bekai “West Africa: ECOWAS poised to reduce illicit marine activities”, *The Daily Observer (Banjul)* [en línea], Banjul, 1 November 2013. Disponible en: <http://allafrica.com/stories/201311020103.html> (último acceso 21 de enero de 2014).
- [224]. NODLAND, Arild, “Guns, Oil and ‘Cake’: Maritime Security in the Gulf of Guinea”, en Bruce A. ELLEMAN, Andrew FORBES y David ROSENBERG (eds.), *Piracy and Maritime Crime: Historical and Modern Case Studies*, 2010, Naval War College Newport Papers, **35**, 191-206, ISSN 1544-6824, ISBN 987-1-884733-65-9. Disponible en: <https://ntrl.ntis.gov> (último acceso 2 de enero de 2015).
- [225]. NUNES, Itrisha, “Armed seafarers on board ships: an analysis from an international perspective” [tesis de maestría], Malmö (SE), World Maritime University, 2013. Disponible en: <http://commons.wmu.se> (último acceso 8 de abril de 2016).
- [226]. OANTA, Gabriela Alexandra, “The Legal Treatment of Maritime Piracy Carried out by the Spanish Legislator”, en ANDREONE, Gemma, Giorgia BEVILACQUA, Giuseppe CATALDI, Claudia CINELLI (eds.), *Insecurity at Sea: Piracy and Other Risks to Navigation*, Giannini Editore, 2013, ISBN 978-88-7431-679-3. También disponible [en PDF] en: <http://www.assidmer.net> (último acceso 14 de junio de 2011).

- [227]. OBI, Cyril I., “The petroleum industry: A paradox or (sp)oilier of development?”, *Journal of Contemporary African Studies*, 2010, **28**(4), 443-457. Disponible en: DOI: [10.1080/02589001.2010.512740](https://doi.org/10.1080/02589001.2010.512740) (último acceso 13 de junio de 2013).
- [228]. OBI, Cyril I., “Nigeria’s Niger Delta Understanding the Complex Drivers of Violent Oil-Related Conflict”, *Africa Development*, 2009, **34**(2), 103-128, Council for the Development of Social Science Research in Africa (CODESRIA), ISSN 0850-3907. Disponible en: <http://www.ajol.info> (último acceso 21 de noviembre de 2011).
- [229]. OCAÑA GARCÍA, Marcelino, “Francisco de Vitoria: vida, muerte y resurrección” en *Anales del seminario de historia de la filosofía*, n.º Extra 1, 1996, 297-317. Disponible en: <http://dialnet.unirioja.es/.../145159> (último acceso 18 de mayo de 2011).
- [230]. OCEANS BEYOND PIRACY, “The State of Maritime Piracy 2015”, *OBP* [en línea]. Disponible en: <http://oceansbeyondpiracy.org/.../west-africa> (último acceso 19 de septiembre de 2016).
- [231]. ONG-WEBB, Graham Gerard (ed.), *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*, Singapore, ISEAS, 2006, IAS/ISEAS Series on Maritime Issues and Piracy in Asia, **2**, ISBN 981-230-417-7.
- [232]. ONG-WEBB, Graham Gerard, “Piracy in Maritime Asia: Current Trends”, en Peter LEHR (ed.), *Violence at Sea. Piracy in the Age of Global Terrorism*, New York, Routledge, 2007, 37-94, ISBN 0-415-95320-0.
- [233]. ONG-WEBB, Graham Gerard, “Ships Can Be Dangerous, Too: Coupling Piracy and Terrorism in Southeast Asia’s Maritime Security Framework,” en Derek JOHNSON y Mark VALENCIA (eds.), *Piracy in Southeast Asia: Status, Issues, and Responses*, Singapore, ISEAS, 2005, 45-76, IAS/ISEAS Series on Maritime Issues and Piracy in Asia, **1**, ISBN 981-230-326-X.
- [234]. ONUOHA, Freedom C., “Piracy and Maritime Security in the Gulf of Guinea: Nigeria as a Microcosm”, 12 June 2012, *Al Jazeera Centre for Studies*, 1-12. Disponible en: <http://studies.aljazeera.net> (último acceso 19 de diciembre de 2013).
- [235]. OPPENHEIM, Lassa, *Tratado de Derecho Internacional Público*, 8ª ed., sir Hersch LAUTERPACHT (ed.), J. LÓPEZ OLIVÁN y J. M. CASTRO-RIAL (trad.), 4 vols., Barcelona, Bosch, 1961-1967.
- [236]. ORMEROD, Henry A. *Piracy in the Ancient World: An essay in the Mediterranean history*, ed. reimp. (1st ed. 1924), Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1997.
- [237]. ORTIZ SOBRINO, Miguel Ángel, “Reseña”, en *Francisco de Vitoria* de Mario HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA, en *Comunicación y Hombre: Revista Interdisciplinar de Ciencias de la Comunicación y Humanidades*, n.º 5, Universidad Francisco de Vitoria, Pozuelo de Alarcón, 2009, 201-203. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/revista/7220/A/2009> (último acceso 22 de diciembre de 2011).

- [238]. ORTUÑO, José María, “Acciones y dividendos en una sociedad fragmentada: Nacionalismo, etnicidad y secesionismo en la Nigeria postcolonial”, en Jordi TOMÁS (ed.), *Secesionismo en África*, Barcelona, Bellaterra, 2010, 167-197, ISBN 978-84-7290-506-1.
- [239]. ORUWARI, Yomi, “Youth in Urban Violence in Nigeria: A Case Study of Urban Gangs from Port Harcourt”, *Niger Delta: Economies of Violence-Working Paper*, 2006, n.º 14. Disponible en: <http://geog.berkeley.edu> (último acceso 11 de junio de 2013).
- [240]. OSAC, “Cameroon 2011”, *Crime and Safety Report* [en línea], 7 november 2011. Disponible en: <https://www.osac.gov> (último acceso 19 de septiembre de 2013).
- [241]. OSITA, Agbu, “Ethnic Militias and the Threat to Democracy in Post-Transition Nigeria”, *Nordiska Afrikainstitutet (Uppsala-SE)-Research Report*, 2004, n.º 127, ISSN 1104-8425. Disponible en: <https://www.files.ethz.ch> (último acceso 28 de febrero de 2015).
- [242]. PALMER, Andrew, *The New Pirates: Modern Global Piracy from Somalia to the South China Sea*, London, I.B. Tauris, 2014, ISBN 978-1-84885-633-2.
- [243]. PASTOR RIDRUEJO, José Antonio, “El Derecho internacional del Mar y su evolución incesante”, en Jorge PUEYO LOSA y Julio Jorge URBINA (coords. ciencs.), *La cooperación internacional en la ordenación de los mares y océanos*, Madrid, Iustel, 2009, 25-40, ISBN 978-84-9890-061.
- [244]. PEÇANHA CANINAS, Osvaldo, “Pirataria Marítima Moderna: História, Situação Atual e Desafios”, *Revista da Escola de Guerra Naval* (Rio de Janeiro), 2009, n.º 14, 101-122. Disponible en: <https://www.egn.mar.mil.br> (último acceso 20 de mayo de 2016).
- [245]. PEPINO, Daniele, *Delta en revuelta: Piratería y guerrilla contra las multinacionales del petróleo*, Bardo, 2012. Disponible en: <https://bardoediciones.noblogs.org> (último acceso 19 de septiembre de 2014).
- [246]. PÉREZ JOHNSTON, Raúl, “Hugo Grocio, padre accidental del derecho internacional”, *Diplomacia, Paz y Desarrollo* [en línea], Asociación de Diplomáticos Escritores (ADE), junio de 2002, n.º 4, 22-26. Disponible en: <http://www.diplomaticosescritores.org> (último acceso 24 de diciembre de 2015).
- [247]. PERSSON, Henrik, “Nigeria - An Overview of Challenges to Peace and Security”, *FOI Report*, February 2014. Disponible en: <http://foi.se> (último acceso 13 de noviembre de 2013).
- [248]. PERYROTEO PORTELA GUEDES, Henrique, “La vuelta de la piratería marítima”, *Revista General de Marina*, 2009, **256**, 205-228, ISSN 0034-9569. Disponible en: <http://publicaciones.defensa.gob.es> (último acceso 1 de noviembre de 2013).
- [249]. PHAM, J. Peter, “West African Piracy: Symptoms, Causes, and Responses”, en Stephen BRANNON y Taufi RAHIM (eds.), *Conference on Global Challenge, Regional Responses: Forging a Common Approach to Maritime Piracy*, Dubai (AE), 18-19 April 2011, 29-33. Selected Briefing Papers, Dubai School of Government. Disponible en: <http://www.mbrsg.ae> (último acceso 10 de mayo de 2013).

- [250]. PHAM, Peter J., “Africa’s Other Dangerous Waters: Piracy in the Gulf of Guinea”, *World Defense Review* [en línea], 3 December 2009. Disponible en: <http://worlddefensereview.com/pham120309.shtml> (último acceso 18 de noviembre 2014).
- [251]. PIEDADE, João, “From Politicization to Securitization of Maritime Security in the Gulf of Guinea”, *Croatian International Relations Review*, 2016, **22**(75), 69-85. Disponible en: <https://www.degruyter.com/downloadpdf> (último acceso 19 de enero de 2017).
- [252]. PINES, Daniel, “Maritime Piracy: Changes in U.S. Law Needed to Combat This Critical National Security Concern” *Seattle University Law Review*, 2012, **36**, 69-127. Disponible en: <http://digitalcommons.law.seattleu.edu> (último acceso 22 de marzo de 2016).
- [253]. PLUTARCO, *Vidas paralelas* [ed. digital], t. 5: *Agésilao - Pompeyo - Alejandro - Gayo - Julio César*. Disponible en: <http://www.dominionpublico.gov.br> (último acceso 25 de febrero de 2016).
- [254]. POLLAK, Richard, “The Cost of Doing Business on the Open Sea”, *The Nation* [en línea], April 22, 2009. Disponible en: <http://www.thenation.com> (último acceso 18 de abril de 2014).
- [255]. POWELL, George H., “A Pirate's Paradise”, *The Gentleman's Magazine*, January-June 1894, **276**(52). Disponible en: <https://archive.org> (último acceso 13 de febrero de 2016).
- [256]. PRINSLOO, Cyril, *African Pirates in the 21st Century A Comparative Analysis of Maritime Piracy in Somalia and Nigeria* [tesis de maestría], Stellenbosch (ZA-WC), Stellenbosch University, 2012. Disponible en: <https://scholar.sun.ac.za> (último acceso 11 de noviembre de 2012).
- [257]. PUEYO LOSA, Jorge y Julio Jorge URBINA (coords. ciencs.), *La cooperación internacional en la ordenación de los mares y océanos*, Madrid, Iustel, 2009, ISBN 978-84-9890-061.
- [258]. RAIDT, John y Kristen E. SMITH, *Advancing U.S., African, and Global Interests: Security and Stability in the West Africa Maritime Domain*, en Nancy J. WALKER (ed.), Atlantic Council, November 30, 2010. Disponible en: <http://www.atlanticcouncil.org> (último acceso 15 de mayo de 2013).
- [259]. RAMOS KOPRIVITZA, Ulises Sandal, *El Delito de Piratería y el Principio de Justicia Universal* [tesis doctoral], Universidad de Salamanca, 2013. Disponible en: <http://gredos.usal.es> (último acceso 7 de enero de 2016).
- [260]. RAMOS VERA, Marcos, “La piratería y el fracaso del estado en Somalia”, Fundación para el Análisis y los Estudios Sociales (FAES), julio-septiembre 2009, 175-188. Disponible en: <http://fundacionfaes.org> (último acceso 29 de octubre de 2010).
- [261]. REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA (ed.), *Discursos leídos ante la Real Academia de la Historia en la recepción pública de D. Eduardo de Hinojosa el día 10 de marzo de 1889*, Madrid, Tipografía de los huérfanos, 1889.

- [262]. REDIKER, Marcus, “Under the Banner of King Death”: The Social World of Anglo-American Pirates 1716–1726”, *The William and Mary Quarterly*, April 1981, **38**(2), 203-227. Disponible en: <http://libcom.org> (último acceso 12 de febrero de 2016).
- [263]. REGUEIRO DUBRA, Raquel “La vuelta a la delincuencia del pasado: la piratería y el robo a mano” en *África ¿nuevos escenarios de confrontación?*, ed. Ministerio de Defensa, 2011, 195-254.
- [264]. RETSO, Jan, *The Arabs in Antiquity: Their History from the Assyrians to the Umayyads*. RoutledgeCurzon, Abingdon, 2003.
- [265]. RISK INTELLIGENCE, “Nigeria: Review of 2010 and Outlook for 2011”, *Risk Intelligence*, 2011, 1-5. Disponible en: <http://www.morehod.ru> (último acceso 7 de mayo de 2013).
- [266]. RISK INTELLIGENCE, “Nigerian criminals most innovative pirates in 2013” [press release], *Risk Intelligence* [en línea], January 9, 2013. Disponible en: <http://www.riskintelligence.eu> (última consulta 12 de septiembre de 2014).
- [267]. ROACH, J. Ashley, “Countering Piracy off Somalia: International Law and International Institutions”, *The American Journal of International Law*, 2010, **104**, 397-453. Disponible en: <https://www.brandeis.edu> (último acceso 21 de junio de 2015).
- [268]. RODRÍGUEZ MOLINERO, Marcelino, “La doctrina colonial de Francisco de Vitoria, legado permanente de la Escuela de Salamanca” en *Anuario de Filosofía del Derecho*, **VIII**, Salamanca, 1991, 43-75. Disponible en: <http://dialnet.unirioja.es/.../142208.pdf> (último acceso el 26 de diciembre de 2015).
- [269]. RODRÍGUEZ NÚÑEZ, Alicia, “El delito de piratería. Antecedentes y reforma del código penal por Ley Orgánica 5/2010”, *Revista de Derecho Penal y Criminología*, 2013, Extraordinario n.º 1, 213-239. Disponible en: <http://e-spacio.uned.es> (último acceso 22 de marzo de 2016).
- [270]. RODRÍGUEZ NÚÑEZ, Alicia, “El delito de piratería”, *Anuario de Derecho Penal y Ciencias Penales*, 1997, vol. L. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/.../46504.pdf> (último acceso 22 de marzo de 2016).
- [271]. RODRÍGUEZ, Mirta, “Los piratas y su camino a la Leyenda” [en línea], Disponible en: <http://www.7calderosmagicos.com.ar> (último acceso 7 de marzo de 2015).
- [272]. RODRÍGUEZ-VILLASANTE Y PRIETO, José Luis, “Aspectos jurídico-penales del crimen internacional de piratería”, en Raquel CASTILLEJO MANZANARES (coord.), *La persecución de los actos de piratería en las costas somalíes*, Valencia, Tirant lo Blanch, 2011, 113-144, Monografías, n.º 744, ISBN 978-84-9985-972-9.
- [273]. RODRÍGUEZ-VILLASANTE Y PRIETO, José Luis, “La represión del crimen internacional de piratería; una laguna imperdonable de nuestro Código Penal y, ¿por qué no?, un crimen de la competencia de la Corte Penal Internacional”, *Análisis del Real Instituto Elcano (ARI)*, 2009, n.º 73. Disponible en: <https://www.files.ethz.ch> (último acceso 14 de enero de 2011).

- [274]. RODRÍGUEZ-VILLASANTE Y PRIETO, José Luis, “Problemas jurídico-penales e internacionales del crimen de piratería. Una laguna imperdonable de nuestro Código Penal y, ¿por qué no decirlo?, un crimen de la competencia de la Corte Penal Internacional”, *Revista Española de Derecho Militar*, 2009, **93**, 187-222, ISSN 0034-9399, Ministerio de Defensa, Escuela Militar de Estudios Jurídicos. Disponible en: <http://www.portalcultura.mde.es> (último acceso 23 de mayo de 2011).
- [275]. RONZITTI, Natalino (ed.), *Maritime Terrorism and International Law*, Dordrecht (NL), Martinus Nijhoff, 1990, ISBN 0-7923-0734-8.
- [276]. RONZITTI, Natalino, “The Law of the Sea and the Use of Force against Terrorist Activities”, en Natalino RONZITTI (ed.), *Maritime Terrorism and International Law*, Dordrecht (NL), Martinus Nijhoff, 1990, 1-14, ISBN 0-7923-0734-8.
- [277]. RONZITTI, Natalino, “The Prevention and the Suppression of Terrorism Against Fixed Platforms on the Continental Shelf”, en Natalino RONZITTI (ed.), *Maritime Terrorism and International Law*, Dordrecht (NL), Martinus Nijhoff, 1990, 91-96.
- [278]. ROSENAU, William, Peter CHALK, Renny MCPHERSON, Michelle PARKER, Austin LONG, *Corporations and Counterinsurgency*, Santa Monica, RAND National Security Research Division, 2009, ISBN 978-0-8330-4751-9. Disponible en: <http://www.rand.org> (último acceso 18 de noviembre de 2016).
- [279]. SALVATIERRA, Miguel, *El próspero negocio de la piratería en África*, Madrid, Catarata/Casa África, 2010, col. Los Libros de la Catarata, ISBN 978-848319-511-6.
- [280]. SÁNCHEZ GÓMEZ, Sandra Mayela, *La piratería marítima: un problema de actualidad* [tesis de licenciatura] Guatemala, Universidad Francisco Marroquín, 2002. Disponible en: <http://www.tesis.ufm.edu> (último acceso 4 de marzo de 2010).
- [281]. SÁNCHEZ PARDO, José Carlos, “Los ataques vikingos y su influencia en la Galicia de los siglos IX-XI” en *Anuario Brigantino*, 2010, n.º 33, 57-86. Disponible en: <http://anuariobrigantino.betanzos.net> (último acceso el 5 de febrero de 2016).
- [282]. SANDERS, David, y otros, *Marine Piracy*, October 2010. Disponible en: <http://www.fortunes-de-guerres.com> (último acceso 16 de mayo de 2013).
- [283]. SAUL, Jonathan y Mark JOHN, “Analysis: Pirates eye share of Gulf of Guinea riches” [World News], *Reuters* [en línea], London/Dakar, July 29, 2011. Disponible en: <http://www.reuters.com> (último acceso 22 de febrero de 2013).
- [284]. SEGOVIA SALAS, Rodolfo, “Los piratas franceses en América: la respuesta española en el siglo XVI”, *Credencial Histórica* [en línea], mayo de 1997, n.º 89. Disponible en: <http://www.banrepcultural.org> (último acceso el 10 de febrero de 2016).
- [285]. SERRANO GÓMEZ, Alfonso, Alfonso SERRANO MAÍLLO, M^a Dolores SERRANO TÁRRAGA y Carlos VÁZQUEZ GONZÁLEZ, *Curso de Derecho Penal: Parte Especial*, Madrid, Dykinson, 2012, ISBN 978-84-9031-080-9.

- [286]. SINGH, Currun y Arjun SINGH BEDI, “‘War on Piracy’: the Conflation of Somali Piracy with Terrorism in Discourse, Tactic and Law”, *ISS Working Paper*, 2012, n.º 543, 1-44. Disponible en: <http://repub.eur.nl> (último acceso 11 de noviembre de 2012).
- [287]. SKEAT, Walter W., *Principles of English Etymology: The native element*, Oxford, Clarendon Press, 1887.
- [288]. SOBRINO HEREDIA, José Manuel, “El uso de la fuerza en la prevención y persecución de la piratería marítima frente a las costas de Somalia”, *Anuario da Facultade de Dereito da Universidade da Coruña (AFDUC)*, 2011, **15**, 235-260, ISSN 1138-039X. Disponible en: <http://ruc.udc.es> (último acceso 30 de marzo de 2016).
- [289]. SOBRINO HEREDIA, José Manuel, “La piratería marítima: un crimen internacional y un galimatías nacional” en *Revista Electrónica de Estudios Internacionales*, 2009, **17**. Disponible en: www.reei.org (último acceso 20 de diciembre de 2010).
- [290]. SOBRINO HEREDIA, José Manuel, “Piratería y terrorismo en el mar” en *Cursos de Derecho Internacional y Relaciones Internacionales de Vitoria-Gasteiz*, Universidad del País Vasco, Bilbao, 2009, 81-147, ISBN 978-84-9860-242-5.
- [291]. SOLORZANO GUZMÁN, Karina de los Ángeles, *La piratería marítima ante el Derecho Internacional Penal y la agenda política de la Organización de las Naciones Unidas* [tesis de licenciatura], México D.F., Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), 2013. Disponible en: <http://132.248.9.195/.../303045335.pdf> (último acceso 2016).
- [292]. STERIO, Milena. “The Somali Piracy Problem: A Global Puzzle Necessitating A Global Solution”, *American University Law Review*, June 2010, **59**(5), 1499-1497. Disponible en: <http://digitalcommons.wcl.american.edu> (último acceso 6 de octubre de 2016).
- [293]. SWIFT, Peter M., “Letter to the secretary-general of the IMO”, 18 February 2009. Disponible en: <http://www.intertanko.com> (último acceso 27 de noviembre de 2014).
- [294]. TIEFENBRUN, Susan, “A Semiotic Approach to a Legal Definition of Terrorism”, *ILSA Journal of International & Comparative Law*, 2003, **9**, 357-402. Disponible en: <http://www.pegc.us> (último acceso 8 de diciembre de 2013).
- [295]. TIRSO RUIZ, Keila Citlali, *Piratería en las costas del golfo de México: mixtura y cambio en la vida cotidiana de Veracruz, en los siglos XVI y XVII* [tesis de licenciatura], Xalapa (MX-VER), Universidad Veracruzana, 2014. Disponible en: <http://cdigital.uv.mx> (último acceso 26 de enero de 2016).
- [296]. TORTELLO, Rebecca, “Henry Morgan: The Pirate King” [en línea]. Disponible en: <http://jamaica-gleaner.com/.../story0038.htm> (último acceso 7 de marzo de 2015).
- [297]. TREVES, Tullio, “Historical development of the law of the sea”, en Donald R. ROTHWELL y otros (eds.), *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, Oxford, Oxford University Press, 2015, 1-23.
- [298]. TREVES, Tullio, “The Rome Convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation”, en Natalino RONZITTI (ed.), *Maritime Terrorism and International Law*, Dordrecht, Kluwer Academic Publishers, 1990, 69-90.

- [299]. TUCÍDIDES, *História da Guerra do Peloponeso*, Mário da GAMA KURY (trad.), 4ª ed., Brasília, Universidade de Brasília, 1987, col. Clássicos Instituto de Pesquisa de Relações Internacionais (IPRI). Disponible en: <http://www.funag.gov.br/.../0041.pdf> (último acceso 30 de enero de 2016).
- [300]. TUERK, Helmut, “Combating Terrorism at Sea-The Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation”, en *Miami International and Comparative Law Review*, 2008, **15**, 337-367. Disponible en: <http://repository.law.miami.edu> (último acceso 8 de diciembre 2013).
- [301]. TULL, Denis M., “West African”, en Stefan MAIR (ed.), *Piracy and Maritime Security. Regional characteristics and political, military, legal and economic implications*, Berlin, German Institute for International and Security Affairs, 2011, 28-33, SWP Research Paper, n.º 3, ISSN 1863-1053. Disponible en: <https://www.files.ethz.ch> (último acceso 29 de enero de 2013).
- [302]. TWISS, T. (ed.), *The black book of the admiralty*, The Lawbook Exchange, 2 Vols., New Jersey, Union, 1998.
- [303]. UE (2002/475/JAI), *Decisión Marco del Consejo de la UE sobre la lucha contra el terrorismo*, 13 de junio de 2002, Diario Oficial de las Comunidades Europeas. Disponible en: <https://www.boe.es/doue/2002/164/L00003-00007.pdf> (último acceso 11 de agosto de 2016).
- [304]. UKIWO, Ukoha, “From ‘pirates’ to ‘militants’: A historical perspective on anti-State and anti-oil company mobilization among the Ijaw of Warri, Western Niger Delta”, *African Affairs*, 2007, **106**(425), 587-610. Disponible en: DOI: 10.1093/afraf/adm057 (último acceso 23 de diciembre 2013).
- [305]. UKIWO, Ukoha, On the Study of Ethnicity in Nigeria, *CRISE (Centre for Research on Inequality, Human Security and Ethnicity) Working Paper*, 2005, n.º 12, Queen Elizabeth House, University of Oxford. Disponible en: <http://peaceworkspartners.org> (último acceso 16 de noviembre de 2012).
- [306]. UN (1958). *Convention on the High Seas*, Treaty Series [2005], **450**. Disponible en: <http://www.gc.noaa.gov> (último acceso 14 de abril de 2011).
- [307]. UN (1982). *United Nation Convention on the Law of the Sea*. Disponible en: <http://www.un.org> (último acceso 24 de noviembre de 2009).
- [308]. UN, A/Res/67/78, *Oceans and the law of the sea*, 11 December 2012.
- [309]. UN, Doc. A/3159, “Report of the International Law Commission to the General Assembly”, *Yearbook of the International Law Commission 1956*, 2 vols., New York, 1957, vol. II, 253-302. Disponible en: <http://legal.un.org> (último acceso 30 de marzo de 2016).
- [310]. UN, Doc. A/CONF.183/9, *Rome Statute of the International Criminal Court*, 17 July 1998. Disponible en: <http://legal.un.org> (último acceso 16 de octubre de 2016).

- [311]. UN, Report of the International Law Commission to the General Assembly. Document A/3159”, *Yearbook of the International Law Commission 1955*, 2 vols., New York, 1956, vol. I, 253-302. Disponible en: http://legal.un.org/.../ilc_1955_v1.pdf (último acceso 30 de marzo de 2016).
- [312]. URBINA, Julio Jorge y M^a Teresa PONTE IGLESIAS (coords. cienc.), *Protección de intereses colectivos en el Derecho del Mar y Cooperación Internacional*, Iustel, 2012, ISBN 978-84-9890-061-3.
- [313]. URBINA, Julio Jorge, “El régimen jurídico internacional de la piratería y los problemas que plantea su persecución en las costas de Somalia y el Golfo de Adén”, en Raquel CASTILLEJO MANZANARES (coord.), *La persecución de los actos de piratería en las costas somalíes*, Valencia, Tirant Lo Blanch, 2011, 34-66, ISBN 978-84-9985-972-9, Monografías, n.º 744.
- [314]. URBINA, Julio Jorge, “Estados fallidos y proliferación de actos contra la seguridad de la navegación marítima en las aguas somalíes: Papel del Estado ribereño e importancia de la cooperación internacional”, *Revista Española de Relaciones Internacionales*, 2010, n.º 2, 88-118, ISSN 1989-6565. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es> (último acceso 3 de mayo de 2011).
- [315]. URBINA, Julio Jorge, “La cooperación internacional en la prevención y control de los actos de piratería en el actual Derecho del Mar”, en Jorge PUEYO LOSA y Julio Jorge URBINA (coords. cienc.), *La cooperación internacional en la ordenación de los mares y océanos*, Madrid, Iustel, 2009, 321-362, ISBN 978-84-9890-061-3.
- [316]. URCELAY VERDUGO, Jose Luis, “La piratería en el golfo de Guinea: retos y soluciones”, en *La piratería emergente en el Golfo de Guinea: Estrategia de la UE para el Golfo de Guinea*, Madrid, Ministerio de Defensa (ES), 2014, 199-250, Monografías del CESEDEN, n.º 143, Escuela Superior de las Fuerzas Armadas, ISBN 978-84-9091-018-4. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es> (último acceso 4 de abril de 2016).
- [317]. USHIE, Vanessa, “Nigeria's Amnesty Programme as a Peacebuilding Infrastructure: A Silver Bullet?”, *Journal of Peacebuilding & Development*, 2013, 8(1), 30-44, ISSN 1542-3166, eISSN 2165-7440. Disponible en: DOI: <http://dx.doi.org/10.1080/15423166.2013.789255> (último acceso 19 de septiembre de 2014).
- [318]. VALENCIA, Mark J. y Nazeri KHALID, “The Somalia Multilateral Anti-Piracy Approach: Some Caveats”, *Austral Policy Forum*, 16 February 2009, 09-4^a. Disponible en: <http://nautilus.wpengine.netdna-cdn.com> (último acceso 11 de noviembre de 2012).
- [319]. VARELA QUIRÓS, Luis A., “Francisco de Vitoria y sus aportes al Derecho Internacional”, *Revista de Ciencias Jurídicas* (Universidad de Costa Rica), 1990, n.º 66, 218-231. Disponible en: <http://revistas.ucr.ac.cr> (último acceso 23 de diciembre de 2015).

- [320]. VÁZQUEZ DE MENCHACA, Fernando, *Controversias fundamentales: y otras de más frecuente uso*, trad. Fidel Rodríguez Alcalde, vol. IV, Cuesta, Valladolid, 1934. Disponible en: <http://www.saavedrafajardo.org> (último acceso 24 de diciembre de 2015).
- [321]. VELASCO, Manuel, *Breve Historia de los Vikingos*, Juan Antonio CEBRIÁN (dir.), Madrid, Nowtilus, 2005, 11-15, col. Breve Historia, ISBN 84-9763-198-6.
- [322]. VICENTE ÁLVAREZ, Francisco José, *Seguridad Marítima y Piratería*, Premios Defensa 2013: Trabajos Seleccionados, Trabajos de Estudio e Investigación. Disponible en: <http://www.portalcultura.mde.es> (último acceso 7 de enero de 2016).
- [323]. WARDIN, K. y D. DUDA, “Characteristics of Piracy in the Gulf of Guinea and its Influence on International Maritime Transport in the Region”, en Adam WEINTRIT y Tomasz NEUMANN (eds.), *Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, Leiden, CRC Press/Balkema, 2013, 177-184, ISBN 978-1-1138-00104-6.
- [324]. WATTS, Michael, “Petro-Insurgency or Criminal Syndicate? Conflict Violence and Political Disorder in the Niger Delta”, *Niger Delta: Economies of Violence-Working Paper*, 2008, n.º 16. Disponible en: <http://geog.berkeley.edu> (último acceso 7 de julio de 2013).
- [325]. WATTS, Michael, “The sinister political life of community: Economies of violence and governable spaces in the Niger Delta, Nigeria”, *Niger Delta: Economies of violence-Working Paper*, 2004, n.º 3. Disponible en: <http://globetrotter.berkeley.edu> (último acceso 16 de junio de 2013).
- [326]. WHEATON, H., “The United States v. Smith” en *Reports of Cases Argued and Adjudged in The Supreme Court of the United States* [copia digital], vol. V, R. Donaldson, New York, 1820, 153-183. Disponible en: <https://books.google.com> (último acceso 2 de enero de 2016).
- [327]. WHITENECK, Daniel J., *Piracy Enterprise in Africa*, John IVANCOVICH y Kim HALL (cols.), CNA Analysis & Solutions, June 2011. Disponible en: <https://www.researchgate.net> (último acceso 10 de noviembre de 2012)
- [328]. WHITMAN, Shelly L., y C. SAUREZ, “Dalhousie Marine Piracy Project (DMPP): The Root Causes and True Costs of Marine Piracy”, *Marine Affairs Program Technical Report*, 2012, 1. Disponible en: <https://www.dal.ca> (último acceso 5 de mayo de 2013).
- [329]. WILSON-ROBERTS, Guy (ed.), “Piracy in Southeast Asia”, *CSS Strategic Briefing Papers*, 2000, 3(2), ISSN 1175-1452. Disponible en: <http://www.victoria.ac.nz> (último acceso 18 de mayo de 2014).
- [330]. YOUNG, Adam, y Mark J. VALENCIA, “Piracy, terrorism threats overlap”, *The Washington Times* [en línea], July 6, 2003. Disponible en: <http://www.washingtontimes.com> (último acceso 4 de octubre de 2016).

ANEXO A

TIPOS DE VIOLENCIA DESPLEGADOS POR LOS PIRATAS EN LOS PAÍSES DEL GOLFO DE GUINEA. PORCENTAJE REGIONAL Y GLOBAL

TIPO DE VIOLENCIA	2004							2005							2006							2007							2008							2009														
	R	Am	As	H	M	D	S	R	Am	As	H	M	D	S	R	Am	As	H	M	D	S	R	Am	As	H	M	D	S	R	Am	As	H	M	D	S	R	Am	As	H	M	D	S								
LOCALIZACIÓN																																																		
Benín	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	1	0	0
Camerún	1	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0
Costa de Marfil	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Gabón	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Ghana	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	
Guinea Ecuatorial	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Liberia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Nigeria	7	4	3	11	15	2	4	48	2	2	4	0	0	0	0	1	0	1	3	0	49	36	2	2	15	2	0	40	13	0	0	14	0	0	39	61	4	0	44	0	0	7								
Sto. Tomé y Príncipe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Togo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GoG	10	5	4	11	15	2	4	51	2	2	4	0	0	0	1	5	0	2	3	0	49	37	2	2	18	2	0	40	16	0	0	14	0	0	39	64	4	0	53	1	0	7								
GRAN TOTAL	51							59							60							101							129																					
MUNDO	148	34	12	59	32	30	86	440	14	6	24	0	12	13	188	17	2	15	15	3	77	292	6	29	35	5	3	63	889	9	7	32	11	21	42	1050	14	4	69	10	8	12								
GRAN TOTAL	401							509							317							433							1011							1167														
%	19,6	9,8	7,8	21,6	29,4	3,9	7,8	86,4	3,4	3,4	6,8	0,0	0,0	0,0	1,7	8,3	0,0	3,3	5,0	0,0	81,7	36,6	2,0	2,0	17,8	2,0	0,0	39,6	23,2	0,0	0,0	20,3	0,0	0,0	56,5	49,6	3,1	0,0	41,1	0,8	0,0	5,4								
Comprobación	100,0							100,0							100,0							100,0							100,0																					
Tipo Violencia Mundo	36,9	8,5	3,0	14,7	8,0	7,5	21,4	86,4	2,8	1,2	4,7	0,0	2,4	2,6	59,3	5,4	0,6	4,7	4,7	0,9	24,3	67,4	1,4	6,7	8,1	1,2	0,7	14,5	87,9	0,9	0,7	3,2	1,1	2,1	4,2	90,0	1,2	0,3	5,9	0,9	0,7	1,0								
Comprobación	100,0							100,0							100,0							100,0							100,0																					
GoG respecto Mundo	6,8	14,7	33,3	18,6	46,9	6,7	4,7	11,6	14,3	33,3	16,7	0,0	0,0	0,0	0,5	29,4	0,0	13,3	20,0	0,0	63,6	12,7	33,3	6,9	51,4	40,0	0,0	63,5	1,8	0,0	0,0	43,8	0,0	0,0	92,9	6,1	28,6	0,0	76,8	10,0	0,0	58,3								

TIPO DE VIOLENCIA	2010							2011							2012							2013							2014							TOTALES													
	R	Am	As	H	M	D	S	R	Am	As	H	M	D	S	R	Am	As	H	M	D	S	R	Am	As	H	M	D	S	R	Am	As	H	M	D	S	R	Am	As	H	M	D	S							
LOCALIZACIÓN																																																	
Benín	0	0	0	0	0	0	0	140	16	0	2	0	0	0	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	159	16	0	6	1	0	0	0							
Camerún	4	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	2	0	5	0	0	0	3								
Costa de Marfil	1	3	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	25	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	31	0	0	2	0	0	0	0	16	0	0	0	0	0	0	0	76	5	0	2	0	0	0	0
Gabón	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24	0	0	0	0	0	0	0
Ghana	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	86	0	0	0	0	0	0	0	94	2	1	2	0	0	0	0
Guinea Ecuatorial	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Liberia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0								
Nigeria	26	0	0	15	0	0	17	45	0	0	32	0	0	0	61	0	1	7	4	0	26	43	0	0	4	1	0	34	15	0	0	1	1	0	6	355	13	8	148	26	2	222							
Sto. Tomé y Príncipe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Togo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	79	0	0	1	0	0	0	33	0	0	5	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	112	3	0	6	0	0	2							
GoG	31	3	0	15	0	0	20	185	17	0	34	0	0	0	185	3	1	9	4	0	26	131	0	0	11	1	0	36	117	0	0	1	1	0	6	828	41	9	172	27	2	227							
GRAN TOTAL	69							236							228							179							125							1306													
MUNDO	1181	18	6	37	8	0	20	802	27	6	42	8	0	10	585	13	4	28	6	0	26	304	10	0	21	1	1	36	442	9	1	13	4	1	9	6321	171	77	375	100	79	394							
GRAN TOTAL	1270							895							662							373							479							7517													
%	44,9	4,3	0,0	21,7	0,0	0,0	29,0	78,4	7,2	0,0	14,4	0,0	0,0	0,0	81,1	1,3	0,4	3,9	1,8	0,0	11,4	73,2	0,0	0,0	6,1	0,6	0,0	20,1	93,6	0,0	0,0	0,8	0,8	0,0	4,8	63,4	3,1	0,7	13,2	2,1	0,2	17,4							
Comprobación	100,0							100,0							100,0							100,0							100,0																				
Tipo Violencia Mundo	93,0	1,4	0,5	2,9	0,6	0,0	1,6	89,6	3,0	0,7	4,7	0,9	0,0	1,1	88,4	2,0	0,6	4,2	0,9	0,0	3,9	81,5	2,7	0,0	5,6	0,3	0,3	9,7	92,3	1,9	0,2	2,7	0,8	0,2	1,9	84,1	2,3	1,0	5,0	1,3	1,1	5,2							
Comprobación	100,0							100,0							100,0							100,0							100,0																				
GoG respecto Mundo	2,6	16,7	0,0	40,5	0,0	0,0	100,0	23,1	63,0	0,0	81,0	0,0	0,0	0,0	31,6	23,1	25,0	32,1	66,7	0,0	100,0	43,1	0,0	0,0	52,4	100,0	0,0	100,0	26,5	0,0	0,0	7,7	25,0	0,0	66,7	13,1	24,0	11,7	45,9	27,0	2,5	57,6							
	R: Tomados como Rehén							Am: Amenazados							H: Heridos							M: Muertos							D: Desaparecidos							S: Secuestrados													

ANEXO B

**ATAQUES COMETIDOS Y TENTATIVAS EN LOS PAÍSES DEL
GOLFO DE GUINEA SEGÚN *MODUS OPERANDI* Y CONDICIÓN
EN LA QUE SE ENCUENTRA EL BUQUE. COMPARATIVA MUNDIAL**

AÑO		2004					2005					2006					2007					2008					2009					2010											
DESENLACE DEL ATAQUE		COMETIDO		INTENTO			COMETIDO		INTENTO			COMETIDO		INTENTO			COMETIDO		INTENTO			COMETIDO		INTENTO			COMETIDO		INTENTO														
MODUS OPERANDI		Ab	S	D	IA	Ab	S	D	IA	Ab	S	D	IA	Ab	S	D	IA	Ab	S	D	IA	Ab	S	D	IA	Ab	S	D	IA														
LOCALIZACIÓN	Benín	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0													
	Camerún	3	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	4	0	0	1												
	Costa de Marfil	3	0	0	0	1	3	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0												
	Gabón	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0												
	Ghana	2	0	0	0	3	2	0	0	0	1	3	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	6	0	0	0	1	3	0	0	0	0											
	Guinea Ecuatorial	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0											
	Liberia	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0											
	Nigeria	22	0	0	0	1	5	15	0	0	0	1	0	0	8	1	0	0	3	35	1	0	1	5	27	3	5	5	21	1	3	3	13	0	0	4	2						
	Sto. Tomé y Príncipe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0							
	Togo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0						
GoG	TOTAL MODUS OP.	30	0	0	0	1	12	22	0	0	0	1	1	14	1	0	0	3	36	2	0	1	5	41	3	5	6	27	1	3	8	22	0	0	5	2							
	Cometidos e Intentos	30		13			22		2			15		3			38		6			44		11			28		11			22		7									
	TOTAL*	43					24					18					44					55					39					29											
MUNDO	TOTAL MODUS OP.	226	11	0	0	12	76	182	23	0	0	19	52	162	14	0	0	7	56	169	18	0	14	62	151	49	0	46	47	153	49	0	120	84	196	53	0	107	89				
	Cometidos e Intentos	237		88			205		71			176		63			187		76			200		93			202		204			249		196									
	GRAN TOTAL	325					276					239					263					293					406					445											
LOCALIZACIÓN	CONDICIÓN BUQUE	At	F	N	At	F	N	At	F	N	At	F	N	At	F	N	At	F	N	At	F	N	At	F	N	At	F	N	At	F	N	At	F	N	At	F	N	At	F	N	At	F	N
	Benín	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	Camerún	3	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Costa de Marfil	1	2	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Gabón	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Ghana	0	2	0	0	0	3	0	0	2	0	0	1	0	0	3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	6	0	0	1	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Guinea Ecuatorial	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Liberia	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Nigeria	3	14	5	1	3	2	0	14	1	0	0	0	0	4	4	0	1	2	5	19	9	0	5	1	8	14	8	0	4	6	5	11	6	1	2	3	2	4	7	1	1	4
	St.o Tomé y Príncipe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Togo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
GoG	TOTAL CONDICIÓN	7	18	5	4	6	3	2	19	1	0	2	0	2	8	4	0	1	2	5	21	9	0	5	1	10	24	10	0	5	6	5	19	6	1	4	4	4	11	7	1	2	4
	Cometidos e Intentos	30		13			22		2			14		3			35		6			44		11			30		9			22		7									
	TOTAL*	43					24					17					41					55					39					29											
MUNDO	TOTAL CONDICIÓN	33	119	85	8	23	57	22	137	45	1	13	57	14	113	48	1	22	40	22	105	53	1	17	58	17	95	87	2	9	82	16	101	84	1	18	185	15	115	119	3	16	177
	Cometidos e intentos	237		88			204		71			175		63			180		76			199		93			201		204			249		196									
	GRAN TOTAL	325					275					238					256					292					405					445											
		Ab: Abordado					S: Secuestrado					D: Disparo de armas					IA: Intento de Abordaje					At: Atracado					F: Fondeado					N: Navegando											

* La diferencia entre totales del GoG se debe a ataques en que se desconoce la condición en la que se encuentra el buque

Anexo B: Ataques Cometidos y Tentativas según Modus Operandi y Condición en la que se Encuentra el Buque

AÑO		2011					2012					2013					2014					2015					2016					TOTAL 2004-2016											
DESENLACE DEL ATAQUE		COMETIDO		INTENTO			COMETIDO		INTENTO			COMETIDO		INTENTO			COMETIDO		INTENTO			COMETIDO		INTENTO			COMETIDO		INTENTO														
MODUS OPERANDI		Ab	S	D	IA	Ab	S	D	IA	Ab	S	D	IA	Ab	S	D	IA	Ab	S	D	IA	Ab	S	D	IA	Ab	S	D	IA														
LOCALIZACIÓN	Benín	10	8	0	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	12	10	0	2													
	Camerún	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	17	0	1	2													
	Costa de Marfil	1	0	0	0	4	1	0	0	2	2	0	0	3	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	25	4	0	1													
	Gabón	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0													
	Ghana	2	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	1	3	0	0	1	1	0	0	3	0	0	0	3	0	0	0	27	4	0	5										
	Guinea Ecuatorial	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0										
	Liberia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	5	1	0	2										
	Nigeria	5	2	2	1	13	4	8	2	12	2	13	3	7	1	7	3	8	1	0	5	17	1	9	9	203	17	54	46														
	Sto. Tomé y Príncipe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2												
	Togo	0	0	0	6	2	4	0	9	1	2	1	3	0	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	0	6	6	1	22														
GoG	TOTAL MODUS OP.	18	10	2	9	23	10	8	11	17	7	14	6	14	4	8	5	13	2	0	5	21	3	9	9	298	43	57	82														
	Cometidos e Intentos	28	11	33	19	24	20	18	13	15	5	24	18	341	139																												
	TOTAL*	39	52	44	31	20	42	480																																			
MUNDO	TOTAL MODUS OP.	176	45	113	105	174	28	28	67	202	12	22	28	183	21	13	28	203	15	1	27	150	7	12	22	2327	345	514	743														
	Cometidos e Intentos	221	218	202	95	214	50	204	41	218	28	157	34	2672	1257																												
	GRAN TOTAL	439	297	264	245	246	191	3929																																			
CONDICIÓN BUQUE		At	F	N	At	F	N	At	F	N	At	F	N	At	F	N	At	F	N	At	F	N	At	F	N	At	F	N	At	F	N	At	F	N									
LOCALIZACIÓN	Benín	0	13	4	0	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	16	5	0	2	0					
	Camerún	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	5	1	0	1	2					
	Costa de Marfil	0	1	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	1	1	1	0	0	2	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	3	24	3	1	0	0						
	Gabón	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0					
	Ghana	0	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	2	0	0	0	1	26	4	0	5	0			
	Guinea Ecuatorial	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0				
	Liberia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	2	0	2	0	0					
	Nigeria	0	2	5	0	1	2	0	4	13	0	10	1	2	12	0	3	13	1	2	5	0	2	8	2	3	4	2	3	0	4	0	14	0	3	15	31	93	93	5	28	66	
	St.o Tomé y Príncipe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1				
	Togo	0	0	0	5	1	0	4	2	0	9	0	1	2	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	7	4	0	21	2						
GoG	TOTAL CONDICIÓN	0	18	9	0	8	3	1	16	16	0	9	10	2	5	17	0	6	14	3	6	9	0	4	9	5	4	6	2	3	0	5	4	15	0	3	15	51	173	114	8	58	71
	Cometidos e Intentos	27	11	33	19	24	20	18	13	15	5	24	18	338	137																												
	TOTAL*	38	52	44	31	20	42	475																																			
MUNDO	TOTAL CONDICIÓN	5	120	96	2	12	204	15	130	57	3	20	72	24	128	64	0	16	25	22	104	91	4	10	14	23	104	30	2	10	22	240	1510	909	29	206	1022						
	Cometidos e intentos	221	218	202	95	213	50	204	41	217	28	157	34	2659	1257																												
	GRAN TOTAL	439	297	263	245	245	191	3916																																			
		Ab: Abordado					S: Secuestrado					D: Disparo de armas					IA: Intento de Abordaje					At: Atracado					F: Fondeado					N: Navegando											

* La diferencia entre totales del GoG se debe a ataques en que se desconoce la condición en la que se encuentra el buque

AÑO		TOTAL 2004-2014						
DESENLAJE DEL ATAQUE		COMETIDO			INTENTO			
MODUS OPERANDI		Ab	S		D	IA		
LOCALIZACIÓN	Benín	12	9		0	2		
	Camerún	16	0		1	2		
	Costa de Marfil	24	3		0	1		
	Gabón	2	1		0	0		
	Ghana	23	3		0	5		
	Guinea Ecuatorial	1	0		0	0		
	Liberia	3	1		0	2		
	Nigeria	178	15		45	32		
	Santo Tomé y Príncipe	0	0		1	2		
	Togo	5	6		1	22		
GoG	TOTAL MODUS OP.	264	38		48	68		
	Cometidos e Intentos	302			116			
	TOTAL*	418						
MUNDO	TOTAL MODUS OP.	1974	323		501	694		
	Cometidos e Intentos	2297			1195			
	GRAN TOTAL	3492						
CONDICIÓN BUQUE		At	F	N	At	F	N	
LOCALIZACIÓN	Benín	0	15	5	0	2	0	
	Camerún	10	5	1	0	1	2	
	Costa de Marfil	2	24	2	1	0	0	
	Gabón	0	0	3	0	0	0	
	Ghana	0	24	2	0	5	0	
	Guinea Ecuatorial	0	0	1	0	1	0	
	Liberia	3	1	0	2	0	0	
	Nigeria	25	90	75	3	22	51	
	Santo Tomé y Príncipe	0	0	0	0	0	1	
	Togo	1	6	4	0	21	2	
GoG	TOTAL CONDICIÓN	41	165	93	6	52	56	
	Cometidos e Intentos	299			114			
	TOTAL*	413						
MUNDO	TOTAL CONDICIÓN	195	1302	788	23	186	986	
	Cometidos e intentos	2285			1195			
	GRAN TOTAL	3480						
Ab: Abordado		S: Secuestrado						
D: Disparo de armas		IA: Intento de Abordaje						
At: Atracado		F: Fondeado						
N: Navegando								

* La diferencia entre totales del GoG se debe a ataques en que se desconoce la condición en la que se encuentra el buque



ANEXO C

LISTADO DE ATAQUES COMETIDOS Y TENTATIVAS CONTRA LOS BUQUES EN EL GOLFO DE GUINEA (INFORMES ICC-IMB 2004-2016)



ATAQUES COMETIDOS EN EL GOLFO DE GUINEA												
nº	FECHA			BUQUE/EMBARCACIÓN			OTRAS INFOR.				POSICIÓN DEL ATAQUE	
	AÑO	MES	DÍA	NOMBRE	TIPO	BANDERA	STS	C	MO	Z	PAÍS	COORDENADAS
1	2004	Ene	5	FALCON TIDE	Supply	Vanuatu		N	Ab	TW	Nigeria	- -
2	2004	Ene	9	SIN DATOS	Boat ferrying	Nigeria		N	Ab	TW	Nigeria	- -
3	2004	Ene	22	CARMEN REEFER	Refrigerated Cargo	Belice		F	Ab	PA	Ghana	- -
4	2004	Ene	28	SEABULK DOVE	Supply	Liberia		At	Ab	PA	Nigeria	- -
5	2004	Ene	29	ECO ZARA	General Cargo	Bahamas		F	Ab	PA	Costa de Marfil	- -
6	2004	Feb	1	SIN DATOS	Supply	Nigeria		At	Ab	IW	Nigeria	- -
7	2004	Feb	6	PACTOL RIVER	Product Tanker	Liberia		F	Ab	PA	Nigeria	06° 18.3' N 003° 20.3' E
8	2004	Feb	11	BACO-LINER 3	Barge Carrier	Liberia		N	Ab	TW	Nigeria	- -
9	2004	Feb	29	DUKHAN	Chemical Tanker	Qatar		F	Ab	PA	Nigeria	- -
10	2004	Mar	23	MCT ALMAK	Chemical Tanker	Liberia		N	Ab	TW	Nigeria	05° 33.4' N 005° 24.4' E
11	2004	Abr	7	ASHABI	Chemical Tanker	Nigeria		F	Ab	PA	Nigeria	05° 28' N 005° 05' E
12	2004	Abr	20	SOPHIE SCHULTE	Container	Gibraltar		At	Ab	PA	Costa de Marfil	- -
13	2004	May	4	CAPE BILLE	Chemical Tanker	Islas Marshall		F	Ab	PA	Ghana	03° 36' N 000° 00.5' E
14	2004	May	12	ZADAR	Product Tanker	Liberia	STS	F	Ab	PA	Nigeria	- -
15	2004	Jun	12	CLIPPER IPANEMA	General Cargo	Bahamas		At	Ab	PA	Camerún	- -
16	2004	Jun	13	CLIPPER IPANEMA	General Cargo	Bahamas		At	Ab	PA	Camerún	- -
17	2004	Jul	20	LUCASTA	Bulk Carrier	United Kingdom		F	Ab	PA	Nigeria	06° 18' N 003° 19' E
18	2004	Jul	14	HELENA OLDENDORFF	Bulk Carrier	Liberia		At	Ab	PA	Camerún	- -
19	2004	Jul	27	STENA VICTORY	Tanker	Bermuda		F	Ab	PA	Costa de Marfil	- -
20	2004	Ago	25	WEST QUEEN	Chemical Tanker	Malta		F	Ab	TW	Nigeria	- -
21	2004	Ago	30	KALI	Bulk Carrier	Malta		F	Ab	PA	Nigeria	- -
22	2004	Sep	2	BELA	Product Tanker	Islas Cayman	STS	F	Ab	PA	Nigeria	06° 20' N 003° 22' E
23	2004	Oct	3	MOUNT ROBSON	Chemical Tanker	Chipre		F	Ab	PA	Nigeria	- -
24	2004	Nov	25	ALLEGRA	Product Tanker	Italia		F	Ab	PA	Nigeria	06° 19' N 003° 23' E
25	2004	Nov	29	FRIO ATLANTICI	Refrigerated Cargo	Panamá		N	Ab	PA	Nigeria	- -
26	2004	Dic	2	AWERO	LPG Tanker	Nigeria		F	Ab	PA	Nigeria	- -
27	2004	Dic	8	CAROLINE OLDENDORFF	Bulk Carrier	Liberia		At	Ab	PA	Nigeria	- -
28	2004	Dic	15	ZHONGHUA 6	Chemical Tanker	China		F	Ab	PA	Nigeria	- -
29	2004	Dic	16	DILESI	Chemical Tanker	Panamá		F	Ab	PA	Nigeria	- -
30	2004	Dic	16	SNOWMASS	Refrigerated Cargo	Panamá		F	Ab	PA	Nigeria	06° 17.8' N 003° 21.3' E
31	2005	Ene	3	SKAWHEGAN	Product Tanker	Liberia		F	Ab	PA	Nigeria	06° 18.23' N 003° 25.2' E
32	2005	May	2	SANMAR SYMPHONY	Chemical Tanker	India		F	Ab	PA	Nigeria	- -
33	2005	May	19	HYDERABAD	General Cargo	Pakistán		F	Ab	PA	Costa de Marfil	- -
34	2005	May	24	CHRISTIAN D.	General Cargo	Antigua y Barbuda		F	Ab	PA	Nigeria	04° 12.6' N 006° 55.6' E
35	2005	May	24	KARIN B	General Cargo	Dinamarca		F	Ab	PA	Nigeria	- -
36	2005	Jun	12	HAPPY ROVER	General Cargo	Holanda		F	Ab	PA	Ghana	- -
37	2005	Jun	12	FP50 JAMESTOWN	Offshore Processing	Vanuatu		F	Ab	SD	Nigeria	- -
38	2005	Jun	14	GOLD CARRIER	Bulk Carrier	Singapur		At	Ab	SD	Camerún	- -
39	2005	Jun	17	TZINI	Bulk Carrier	Malta		F	Ab	SD	Nigeria	05° 36.5' N 000° 01.1' E
40	2005	Jun	25	KOTA ANGGUN	Container	Singapur		F	Ab	SD	Ghana	- -
41	2005	Jul	4	GLOBAL UNION	Chemical Tanker	Singapur		F	Ab	PA	Nigeria	06° 19.5' N 003° 22' E
42	2005	Jul	15	OCTAVIA	Tanker	Filipinas		F	Ab	PA	Nigeria	06° 18.2' N 003° 23.4' E
43	2005	Jul	15	NANA	Product Tanker	SIN DATOS	STS	F	Ab	PA	Nigeria	06° 19.7' N 003° 22.5' E
44	2005	Ago	22	ECO DANI	Container	Sri Lanka		F	Ab	PA	Nigeria	06° 20.7' N 003° 20.3' E
45	2005	Ago	25	Lt. ARUN KHETARPAL PVC	Product Tanker	India	STS	F	Ab	TW	Nigeria	06° 18' N 003° 22' E
46	2005	Ago	25	TOWER BRIDGE	Tanker	Liberia		F	Ab	PA	Nigeria	- -
47	2005	Sep	2	LONDON TOWER	Tanker	Liberia		N	Ab	IW	Nigeria	- -
48	2005	Sep	3	SEABULK TREASURE ISLAND	Tug	Liberia		At	Ab	TW	Camerún	- -
49	2005	Sep	16	OVERSEAS LIMAR	Chemical Tanker	Islas Marshall		F	Ab	TW	Costa de Marfil	05° 10' N 004° 03' W
50	2005	Sep	27	ORAGREEN	Product Tanker	Bahamas		F	Ab	PA	Nigeria	- -
51	2005	Sep	30	ODIN PACIFIC	Bulk Carrier	Malta		F	Ab	PA	Costa de Marfil	- -
52	2005	Oct	24	MEDEA K	Bulk Carrier	Malta		F	Ab	TW	Nigeria	- -
53	2006	Ene	11	LIBERTY SERVICE	Pollution Control	Vanuatu		N	Ab	TW	Nigeria	04° 49' N 005° 21' E
54	2006	Feb	13	ASPEN ARROW	General Cargo	Bahamas		F	Ab	PA	Costa de Marfil	- -
55	2006	Feb	18	-	Offshore Barge	SIN DATOS		SE	Ab	IW	Nigeria	05° 27' N 004° 57' E
56	2006	May	24	BONITA	Tanker	Malta		F	Ab	PA	Nigeria	- -
57	2006	Jun	20	IVS KENSO	Bulk Carrier	Panamá		F	Ab	PA	Nigeria	- -
58	2006	Jul	1	EMPEROR	Bulk Carrier	Liberia		At	Ab	PA	Camerún	- -
59	2006	Ago	8	NORTHERN COMRADE	Tug	Noruega		N	Ab	IW	Nigeria	- -
60	2006	Ago	30	AFRICA	Tanker	Bahamas		F	Ab	SD	Ghana	05° 36.5' N 000° 01.1' E
61	2006	Oct	11	NS SILVER	Chemical Tanker	Liberia	STS	F	Ab	PA	Nigeria	06° 19.5' N 003° 25' E
62	2006	Oct	2	-	Barge	SIN DATOS		N	S	PA	Nigeria	- -
63	2006	Nov	13	RAIATEA	Refrigerated Cargo	Chipre		F	Ab	TW	Ghana	05° 36.4' N 000° 02.9' E
64	2006	Nov	22	FP50 MYSTRAS	Offshore Processing	Madeira		F	Ab	TW	Nigeria	- -
65	2006	Dic	7	ALIKI L	Bulk Carrier	Malta		At	Ab	PA	Togo	06° 08.41' N 001° 17.43' E
66	2006	Dic	11	AFRICA	Tanker	Bahamas		F	Ab	PA	Ghana	05° 00' N 000° 00' E
67	2006	Dic	21	MAERSK NORFOLK	Container	Liberia		N	Ab	IW	Nigeria	06° 11' N 003° 20.1' E
68	2007	Ene	8	TROM ESTRID	Product Tanker	Dinamarca	STS	F	Ab	TW	Nigeria	06° 19' N 003° 23' E
69	2007	Ene	20	BACO-LINER 2	Barge Container Car.	Liberia		N	S	SD	Nigeria	05° 33.5' N 005° 24.5' E
70	2007	Feb	3	WATFORD	Product Tanker	Singapur		N	Ab	IW	Nigeria	06° 03' N 003° 25.5' E
71	2007	Feb	8	OCEAN SATIN	Tug	Panamá		N	Ab	TW	Nigeria	05° 33.4' N 005° 11.7' E
72	2007	Feb	9	BOW BAHIA	Tanker	Liberia		F	Ab	TW	Nigeria	06° 15' N 003° 15' E
73	2007	Feb	27	MOSELLE	Tanker	Islas Marshall		F	Ab	TW	Nigeria	06° 19.04' N 003° 21.06' E
74	2007	Mar	31	SEVERN FISHER	Product Tanker	Gibraltar		F	Ab	TW	Nigeria	06° 14.4' N 003° 14.4' E

ATAQUES COMETIDOS EN EL GOLFO DE GUINEA													
nº	FECHA			BUQUE/EMBARCACIÓN			OTRAS INFOR.				POSICIÓN DEL ATAQUE		
	AÑO	MES	DÍA	NOMBRE	TIPO	BANDERA	STS	C	MO	Z	PAÍS	COORDENADAS	
75	2007	Abr	1	BULFORD DOLPHIN	Platform Rig	Singapur		F	Ab	IW	Nigeria	-	-
76	2007	Abr	6	RIO BRAVO	Tanker	Islas Marshall		At	Ab	TW	Nigeria	-	-
77	2007	Abr	19	MIKE ONE	SIN DATOS	SIN DATOS		SE	Ab	TW	Nigeria	-	-
78	2007	Abr	24	PIONEER SEA	General Cargo	Malta		F	Ab	PA	Ghana	-	-
79	2007	Abr	27	EW HASTINGS	Product Tanker	Liberia		F	Ab	TW	Nigeria	06° 17' N	003° 21.7' E
80	2007	May	1	OLOBIRI	Tanker	Nigeria		F	Ab	TW	Nigeria	-	-
81	2007	May	3	FPSO MYSTRAS	Offshore Processing	Portugal		F	Ab	IW	Nigeria	03° 59' N	007° 17' E
82	2007	May	5	TRIDENT VIII	Platform Rig	Liberia		SE	Ab	IW	Nigeria	-	-
83	2007	May	8	DLB CHEYENE	SIN DATOS	SIN DATOS		SE	Ab	TW	Nigeria	-	-
84	2007	May	12	TAHOMA REEFER	Refrigerated Cargo	St. Vicente y Gran.		F	S	PA	Liberia	-	-
85	2007	May	19	NAME WITHHELD	Refrigerated Cargo	Noruega		At	Ab	TW	Nigeria	-	-
86	2007	Jun	9	SILVIA	Chemical Tanker	Liberia		At	Ab	TW	Nigeria	-	-
87	2007	Jun	16	BALTIC FORCE	Chemical Tanker	Chipre	STS	F	Ab	TW	Nigeria	-	-
88	2007	Ago	5	GAS AMAZON	LPG Tanker	Islas Marshall		F	Ab	TW	Nigeria	06° 19.29' N	003° 23.62' E
89	2007	Sep	12	RA VNANGER	Chemical Tanker	Noruega		F	Ab	PA	Nigeria	-	-
90	2007	Oct	10	MARILEE	Product Tanker	Noruega		F	Ab	PA	Nigeria	-	-
91	2007	Oct	18	ALLSTAR	Bulk Carrier	Islas Marshall		F	Ab	PA	Nigeria	04° 29.2' N	007° 10.7' E
92	2007	Oct	19	ZYGI	Product Tanker	Bahamas		F	Ab	TW	Nigeria	-	-
93	2007	Oct	24	BW DANUBE	Product Tanker	Panamá	STS	F	Ab	PA	Nigeria	-	-
94	2007	Oct	30	ORCA REEFER	Refrigerated Cargo	St. Kitts y Nevis		N	Ab	IW	Nigeria	03° 59.6' N	006° 50.3' E
95	2007	Oct	31	UNIQUE SUNSHINE	Chemical Tanker	Hong Kong		N	Ab	TW	Nigeria	06° 15' N	003° 15' E
96	2007	Oct	3	-	Passenger Vessel	Nigeria		N	Ab	TW	Nigeria	-	-
97	2007	Nov	4	SEAMARK	Support Vessel	St. Vicente y Gran.		N	Ab	TW	Nigeria	-	-
98	2007	Nov	21	CHAMPION POLAR	Tanker	Noruega		N	Ab	IW	Nigeria	06° 12' N	003° 18' E
99	2007	Nov	24	PARIS	Container	Liberia		F	Ab	TW	Nigeria	06° 17' N	003° 21.2' E
100	2007	Nov	28	ATHLOS	Product Tanker	Islas Marshall		F	Ab	PA	Nigeria	-	-
101	2007	Dic	7	FREDERIKE OLDENDORFF	Bulk Carrier	Liberia		N	Ab	TW	Nigeria	06° 14' N	003° 22' E
102	2007	Dic	24	ALTHEA	Bulk Carrier	Malta		At	Ab	PA	Nigeria	-	-
103	2007	Dic	28	JAG PAYAL	Chemical Tanker	India	STS	F	Ab	TW	Nigeria	06° 20' N	003° 20' E
104	2007	Dic	31	KRITON	Product Tanker	Bahamas		F	Ab	TW	Nigeria	06° 16.1' N	003° 18.3' E
105	2007	Dic	31	ALTHEA	Bulk Carrier	Malta		At	Ab	PA	Nigeria	-	-
106	2008	Ene	8	RISANGER	Chemical Tanker	Noruega		F	Ab	PA	Ghana	-	-
107	2008	Ene	9	BOURBON	Offshore Supply	USA		N	Ab	SD	Nigeria	-	-
108	2008	Ene	18	SCOTTISH BARD	Product Tanker	Isla de Man		F	Ab	PA	Nigeria	06° 20.77' N	003° 21.23' E
109	2008	Ene	30	GO FRIENDSHIP	Bulk Carrier	Islas Marshall		F	Ab	PA	Costa de Marfil	-	-
110	2008	Ene	30	SCOTTISH BARD	Product Tanker	Isla de Man		F	Ab	TW	Nigeria	06° 17.62' N	003° 24.69' E
111	2008	Ene	31	ELBIA	Cement Carrier	Panamá		N	Ab	PA	Guinea Ec.	03° 12' N	008° 36' E
112	2008	Feb	1	EMILIA	Container	Antigua y Barbuda		At	Ab	PA	Nigeria	-	-
113	2008	Feb	21	HAPPY RIVER	General Cargo	Holanda		At	Ab	PA	Nigeria	06° 26.3' N	003° 23.5' E
114	2008	Mar	2	LONDON STAR	Tanker	Liberia		F	Ab	TW	Nigeria	06° 18.3' N	003° 20.54' E
115	2008	Mar	12	BERGER EXPLORER	Tug	Nigeria		N	Ab	SD	Nigeria	-	-
116	2008	Mar	23	TRISTAR KUWAIT	Tanker	Bahamas		F	Ab	SD	Ghana	05° 34' N	000° 02' E
117	2008	Abr	14	SUMY	Bulk Carrier	Ucrania		F	Ab	TW	Nigeria	06° 17.3' N	003° 22.4' E
118	2008	Abr	17	NAME WITHHELD	Product Tanker	Liberia		F	Ab	SD	Nigeria	-	-
119	2008	Abr	17	CLAES MAERSK	Container	Dinamarca		At	Ab	PA	Nigeria	-	-
120	2008	Abr	27	RAIATEA	Refrigerated Cargo	Chipre		F	Ab	TW	Togo	06° 05' N	001° 17' E
121	2008	Abr	29	FREJA SPRING	Product Tanker	Panamá		F	Ab	TW	Nigeria	-	-
122	2008	May	4	VA AL RIVER	Container	Chipre		At	Ab	PA	Liberia	-	-
123	2008	May	10	EMILIA	Container	Antigua y Barbuda		At	Ab	PA	Nigeria	-	-
124	2008	May	13	LOURDES TIDE	Supply	USA		N	S	SD	Nigeria	-	-
125	2008	May	27	LEONE	Product Tanker	Barbados		F	Ab	TW	Nigeria	-	-
126	2008	Jun	8	BELISAIRE	Chemical Tanker	Francia		At	Ab	PA	Nigeria	-	-
127	2008	Jun	19	NAME WITHHELD	Supply	Vanuatu		N	Ab	SD	Nigeria	-	-
128	2008	Jul	5	KRISTINA THERESA	Chemical Tanker	Isla de Man		F	Ab	PA	Costa de Marfil	-	-
129	2008	Jul	15	NAME WITHHELD	Tug	St. Vicente y Gran.		F	Ab	SD	Nigeria	04° 11.27' N	008° 34.38' E
130	2008	Jul	16	SPAR GEMINI	Bulk Carrier	Noruega		F	Ab	PA	Nigeria	04° 40.37' N	007° 06.23' E
131	2008	Jul	24	NAME WITHHELD	Tug	Portugal		N	S	SD	Nigeria	04° 02.02' N	006° 45.37' E
132	2008	Jul	25	BERGE OKOLOBA TORU	Storage Tanker	Bermuda		F	D	SD	Nigeria	04° 29.6' N	007° 11' E
133	2008	Ago	25	HELLESPONT CHIVALRY	Chemical Tanker	Liberia		F	Ab	TW	Nigeria	06° 10.7' N	003° 23.8' E
134	2008	Ago	30	ZALLAQ	Tanker	Barein		F	Ab	PA	Costa de Marfil	05° 13' N	004° 02' W
135	2008	Sep	7	MAERSK NEEDHAM	Container	Singapur		N	Ab	IW	Nigeria	06° 09.5' N	003° 35' E
136	2008	Sep	8	CMA CGM AGILA	Container	Chipre		At	Ab	PA	Nigeria	-	-
137	2008	Sep	20	GREATAF	Tanker	Islas Marshall	STS	F	Ab	TW	Nigeria	06° 18' N	003° 19' E
138	2008	Sep	23	CMA CGM COMOEO	Container	Liberia		F	Ab	PA	Ghana	05° 33' N	000° 00.9' E
139	2008	Sep	27	BERTA	Container	Antigua y Barbuda		F	Ab	TW	Nigeria	06° 17.48' N	003° 24' E
140	2008	Oct	2	CALYPSO III	General Cargo	Panamá		N	Ab	SD	Nigeria	-	-
141	2008	Oct	21	AQUAMARINE I	Chemical Tanker	Panamá		F	Ab	PA	Ghana	05° 34.4' N	000° 04' E
142	2008	Oct	25	DYNAMIC INSTALLER	Offshore Supply	Bahamas		At	Ab	PA	Camerún	-	-
143	2008	Oct	31	BOURBON SAGITTA	Tug	Francia		N	Ab	TW	Camerún	04° 13.34' N	008° 33.88' E

ATAQUES COMETIDOS EN EL GOLFO DE GUINEA												
nº	FECHA			BUQUE/EMBARCACIÓN			OTRAS INFOR.				POSICIÓN DEL ATAQUE	
	AÑO	MES	DÍA	NOMBRE	TIPO	BANDERA	STS	C	MO	Z	PAÍS	COORDENADAS
144	2008	Nov	11	FREJA BREEZE	Tanker	Panamá		F	Ab	PA	Nigeria	06° 18.6' N 003° 26.4' E
145	2008	Nov	2	PONTICA	General Cargo	St. Vicente y Gran.		At	Ab	PA	Nigeria	06° 26.57' N 003° 23.1' E
146	2008	Nov	16	THOR GALAXY	General Cargo	Hong Kong		N	Ab	TW	Nigeria	05° 34.53' N 003° 22.39' E
147	2008	Nov	20	NORTHERN JOY	Container	Alemania		F	Ab	TW	Ghana	05° 34.5' N 000° 03.5' E
148	2008	Nov	26	SEYCHELLES PRIDE	Chemical Tanker	Seychelles		F	Ab	TW	Nigeria	06° 19' N 003° 20.4' E
149	2008	Dic	2	AFRODITE	Product Tanker	Bahamas		F	Ab	PA	Ghana	- -
150	2009	Ene	15	SAMHO CORDELIA	Chemical Tanker	Islas Marshall		F	Ab	TW	Nigeria	05° 21' N 005° 05' E
151	2009	Ene	17	FRONT CHIEF	Tanker	Bahamas		At	Ab	TW	Nigeria	04° 10' N 007° 14' E
152	2009	Ene	19	MOL SPLENDOR	Container	Alemania		F	Ab	PA	Ghana	- -
153	2009	Feb	14	HISTRIA TIGER	Chemical Tanker	Liberia		F	Ab	TW	Nigeria	06° 15' N 003° 19' E
154	2009	Mar	1	EMIRATES SWAN	Chemical Tanker	Singapur		F	Ab	TW	Nigeria	05° 12.98' N 004° 25.75' E
155	2009	Abr	4	ARISTEAS P	Bulk Carrier	Liberia		At	Ab	TW	Nigeria	03° 28.9' N 003° 21.7' E
156	2009	Abr	20	ALEYNA MERCAN	Chemical Tanker	Islas Marshall		N	Ab	IW	Nigeria	04° 00' N 006° 07.50' E
157	2009	May	21	REVAL	General Cargo	St. Vicente y Gran.		N	Ab	TW	Nigeria	06° 05' N 003° 44' E
158	2009	Jun	6	NORD EXPRESS	Bulk Carrier	Panamá		F	Ab	PA	Ghana	04° 53.5' N 001° 41.4' W
159	2009	Jun	9	ANUKET IVORY	Product Tanker	United Kingdom		F	Ab	TW	Camerún	03° 53.3' N 009° 32.2' E
160	2009	Jun	9	SEVASTOPOLSKAYA BUKHTA	Refrigerated Cargo	Panamá		F	Ab	TW	Camerún	03° 53.79' N 009° 32.35' E
161	2009	Jun	10	TENNEI MARU	Bulk Carrier	Panamá		F	Ab	IW	Nigeria	04° 01' N 006° 48.6' E
162	2009	Jun	27	DUDEN	Bulk Carrier	Panamá		F	Ab	TW	Nigeria	06° 16' N 003° 23' E
163	2009	Jun	29	PEARL RIVER	Bulk Carrier	Liberia		F	Ab	TW	Costa de Marfil	05° 12.98' N 004° 02.98' E
164	2009	Jul	12	ABRAM SCHULTE	Product Tanker	Liberia		F	Ab	TW	Costa de Marfil	05° 12.5' N 004° 03.9' E
165	2009	Ago	3	SATURNAS	Refrigerated Cargo	Lituania		F	Ab	TW	Nigeria	05° 28.44' N 005° 04.41' E
166	2009	Ago	27	VENEZIA D	Chemical Tanker	Holanda		At	Ab	PA	Nigeria	03° 53.50' N 006° 47.50' E
167	2009	Sep	6	ERRIA ANNE	Chemical Tanker	Malta		At	Ab	PA	Nigeria	- -
168	2009	Sep	7	JASCON 40	Offshore Tug	St. Vicente y Gran.		N	S	IW	Nigeria	03° 53.50' N 006° 47.50' E
169	2009	Sep	20	NOVA GALICIA	Refrigerated Cargo	Antigua y Barbuda		N	Ab	IW	Nigeria	03° 59' N 006° 46' E
170	2009	Oct	16	UNION GRACE	Chemical Tanker	Panamá		F	Ab	PA	Nigeria	06° 20.6' N 003° 26.4' E
171	2009	Oct	30	SILVRETTA	Bulk Carrier	Suiza		F	Ab	IW	Nigeria	06° 08.16' N 003° 27.68' E
172	2009	Oct	30	MYKINES	Chemical Tanker	Malta		N	Ab	IW	Nigeria	06° 10' N 003° 33' E
173	2009	Nov	15	AMYNTOR	Bulk Carrier	Islas Marshall		F	Ab	TW	Nigeria	06° 12.8' N 003° 23.7' E
174	2009	Nov	20	GLORY I	Bulk Carrier	Panamá		At	Ab	PA	Nigeria	- -
175	2009	Nov	24	CANCALE STAR	Tanker	Liberia		F	Ab	TW	Benín	06° 08.1' N 002° 40.6' E
176	2009	Dic	15	CONNORTH	Container	Antigua y Barbuda		F	Ab	TW	Ghana	05° 38.8' N 002° 02.9' E
177	2009	Dic	25	NAME WITHHELD	Chemical Tanker	Liberia		F	Ab	SD	Nigeria	- -
178	2009	Dic	28	NIKOLIS	General Cargo	Panamá		F	Ab	PA	Nigeria	06° 20.5' N 003° 26' E
179	2009	Dic	29	ANNA MARIA A	Chemical Tanker	Liberia		F	Ab	TW	Nigeria	06° 17.73' N 003° 22.07' E
180	1010	Ene	5	SCF TOMSK	LPG Tanker	Liberia		F	Ab	TW	Costa de Marfil	- -
181	1010	Mar	3	SOUND PROODOS	Bulk Carrier	Panamá		At	Ab	PA	Liberia	- -
182	1010	Mar	20	PACIFIC SUPPLIER	Tug	Singapur		N	Ab	TW	Nigeria	04° 47' N 008° 18.5' E
183	1010	Mar	25	OZAY-5	Chemical Tanker	Turquía		F	Ab	TW	Nigeria	06° 18.7' N 003° 24.2' E
184	1010	Abr	3	CONTI EQUATOR	Chemical Tanker	Liberia		F	Ab	TW	Costa de Marfil	- -
185	1010	May	4	OCEAN BEAUTY	Bulk Carrier	Islas Marshall		F	Ab	PA	Nigeria	06° 17.9' N 003° 21.5' E
186	1010	May	16	ARGO	Refrigerated Cargo	Lituania		F	Ab	PA	Camerún	03° 44.02' N 009° 24.59' E
187	1010	May	17	NORTH SPIRIT	General Cargo	St. Vicente y Gran.		F	Ab	PA	Camerún	03° 44' N 009° 25' E
188	1010	Jun	14	RHL AQUA	Container	Liberia		F	Ab	PA	Costa de Marfil	05° 13.2' N 004° 20.6' W
189	1010	Jul	2	BBC POLONIA	General Cargo	Antigua y Barbuda		N	Ab	TW	Nigeria	04° 11.25' N 006° 55.04' E
190	1010	Ago	11	UAL TYCOON	Landing Craft	Antillas holandesas		N	Ab	TW	Nigeria	04° 05' N 006° 45' E
191	1010	Sep	12	SALMA	General Cargo	St. Kitts y Nevis		F	Ab	PA	Camerún	03° 53' N 009° 32' E
192	1010	Sep	19	F SPIRIT	General Cargo	Islas Marshall		At	Ab	PA	Camerún	- -
193	1010	Sep	22	JASCON 30	Pipe Layer Crane V.	Gibraltar		N	Ab	TW	Nigeria	03° 50' N 006° 54.6' E
194	1010	Sep	22	FENG SHUN SHAN	General Cargo	China		At	Ab	PA	Nigeria	06° 26.5' N 003° 23.2' E
195	1010	Sep	23	IS TRINITY	Bulk Carrier	Panamá		At	Ab	PA	Nigeria	- -
196	1010	Oct	1	ECKHARDT	Bitumen Tanker	Belize		F	Ab	PA	Nigeria	04° 03.45' N 006° 48.07' E
197	1010	Oct	20	MARIANNE SCHULTE	Container	Hong Kong		N	Ab	TW	Nigeria	06° 07.5' N 003° 26.7' E
198	1010	Nov	5	PACIFIC SUPPLIER	Tug	Singapur		N	Ab	TW	Nigeria	04° 38' N 008° 22.4' E
199	1010	Nov	21	ALPINE MARIE	Tanker	Panamá		F	Ab	PA	Costa de Marfil	05° 13.4' N 004° 02.1' W
200	1010	Dic	14	BM WARRIOR	General Cargo	Panamá		N	Ab	IW	Nigeria	05° 55' N 003° 17' E
201	1010	Dic	24	VALLE DI CORDOBA	Chemical Tanker	Italia	STS	F	Ab	IW	Nigeria	06° 07.7' N 002° 37.2' E
202	2011	Ene	9	CHASSIRON	Chemical Tanker	Bélgica	STS	F	S	TW	Nigeria	06° 16' N 003° 23' E
203	2011	Ene	10	GLORY 2	Bulk Carrier	St. Kitts y Nevis		F	Ab	TW	Nigeria	06° 18' N 003° 21' E
204	2011	Ene	16	TORM SIGNE	Product Tanker	Singapur		F	Ab	PA	Costa de Marfil	05° 14' N 004° 00' W
205	2011	Ene	27	ARK CHARLY	Tug	Singapur		N	Ab	TW	Nigeria	04° 11.6' N 006° 58.3' E
206	2011	Mar	3	DUZGIT VENTURE	Chemical Tanker	Malta		N	S	TW	Benín	- -
207	2011	Abr	13	ALESSANDRA BOTIGLIERI	Chemical Tanker	Italia		F	Ab	PA	Benín	05° 16' N 002° 05' E
208	2011	May	6	ENDEA VOUR	Diving Support V.	Vanuatu		F	Ab	PA	Ghana	04° 54.2' N 001° 43.4' W
209	2011	May	8	FREJA NORDICA	Product Tanker	Panamá		N	Ab	IW	Benín	06° 00' N 002° 22' E
210	2011	May	8	SEA KING	Chemical Tanker	Islas Marshall		F	Ab	PA	Benín	06° 15.9' N 002° 26.7' E
211	2011	May	12	HIGHLAND ENDURANCE	Tug	United Kingdom		F	Ab	TW	Ghana	04° 55.1' N 001° 42.1' W
212	2011	May	15	EAGLE MIRI	Chemical Tanker	Panamá	STS	F	S	IW	Benín	- -

ATAQUES COMETIDOS EN EL GOLFO DE GUINEA												
nº	FECHA			BUQUE/EMBARCACIÓN			OTRAS INFOR.				POSICIÓN DEL ATAQUE	
	AÑO	MES	DÍA	NOMBRE	TIPO	BANDERA	STS	C	MO	Z	PAÍS	COORDENADAS
213	2011	Jun	8	ARISTOFANIS	Chemical Tanker	Liberia		F	S	PA	Benín	06° 17' N 002° 31' E
214	2011	Jun	14	NEW RANGER	Chemical Tanker	Malta		F	S	TW	Benín	- -
215	2011	Jun	24	PATERNA	Chemical Tanker	Malta	STS	N	S	IW	Benín	06° 09.5' N 002° 32' E
216	2011	Jun	24	SP ATLANTA	Tanker	Islas Marshall		F	Ab	TW	Benín	06° 15.9' N 002° 33.4' E
217	2011	Jun	24	SILVAPLANA	Tanker	Grecia		F	Ab	TW	Benín	06° 08.59' N 002° 28.26' E
218	2011	Jun	30	FREJA HAFNIA	Product Tanker	Singapur	STS	F	Ab	TW	Benín	06° 00' N 002° 29' E
219	2011	Jul	16	AEGEAN STAR	Product Tanker	Liberia		F	Ab	PA	Benín	06° 08.8' N 002° 30.8' E
220	2011	Jul	24	MT RBD ANEMA E CORE	Product Tanker	Italia	STS	F	S	IW	Benín	05° 59.36' N 002° 24.11' E
221	2011	Jul	31	NAME WITHHELD	Chemical Tanker	Bahamas	STS	F	Ab	PA	Benín	- -
222	2011	Ago	21	MT EMOCEAN	Chemical Tanker	Gibraltar	STS	F	S	IW	Benín	05° 38' N 002° 39' E
223	2011	Sep	13	MT MATTHEOS I	Product Tanker	Chipre	STS	F	S	IW	Benín	- -
224	2011	Sep	13	MT NORTHERN BELL	Product Tanker	Noruega	STS	F	Ab	IW	Benín	- -
225	2011	Oct	2	BT BALTIC MARINER	Chemical Tanker	Chipre	STS	N	Ab	TW	Benín	04° 06' N 002° 51' E
226	2011	Oct	8	CAPE BIRD	Product Tanker	Islas Marshall		N	S	IW	Nigeria	04° 55' N 003° 16' E
227	2011	Oct	30	HALIFAX	Product Tanker	Malta		N	S	TW	Nigeria	03° 26.5' N 006° 42.3' E
228	2011	Oct	30	DESERT VOYAGER	Bulk Carrier	Grecia		N	Ab	IW	Nigeria	04° 40' N 002° 49' E
229	2011	Nov	17	LAMNACO FALCON	Tug	Chipre		N	Ab	SD	Nigeria	03° 58.5' N 005° 32.5' E
230	2012	Ene	9	SPAR RIGEL	Bulk Carrier	Noruega		N	Ab	IW	Nigeria	03° 21.4' N 007° 12.9' E
231	2012	Ene	11	HANSA CLOPPENBURG	Container	Liberia		F	Ab	PA	Costa de Marfil	05° 13.11' N 004° 02.59' W
232	2012	Ene	16	NAME WITHHELD	Chemical Tanker	Bahamas		F	S	PA	Nigeria	06° 18' N 003° 20' E
233	2012	Feb	9	HELLESPONT DRIVE	Offshore Supply	Liberia		F	Ab	TW	Ghana	04° 55.01' N 001° 42.36' W
234	2012	Feb	9	SAPHINA	Product Tanker	Panamá		N	S	IW	Benín	04° 57.5' N 002° 16.7' E
235	2012	Feb	13	FOURSEAS SW	Bulk Carrier	Panamá		N	Ab	IW	Nigeria	04° 43' N 003° 44' E
236	2012	Feb	26	PACIFIC AMESTHYST	Offshore Supply	Singapur		F	Ab	PA	Costa de Marfil	05° 16' N 004° 01' W
237	2012	Feb	28	BREIZ KLIPPER	Refrigerated Cargo	Curaçao		F	Ab	TW	Nigeria	- -
238	2012	Mar	4	GEO ENDEA VOUR	Offshore Supply	Panamá		F	Ab	PA	Ghana	04° 54' N 001° 42.5' W
239	2012	Mar	17	MAERSK HARMONY	LPG Tanker	Singapur		F	Ab	PA	Costa de Marfil	05° 13' N 004° 02' W
240	2012	Mar	22	ZOUZOU	Chemical Tanker	Liberia		N	Ab	IW	Nigeria	- -
241	2012	Abr	12	SCF PROVIDER	Tanker	Liberia		F	Ab	SD	Togo	05° 58.5' N 001° 16.8' E
242	2012	Abr	30	BW RHINE	Product Tanker	Panamá		F	S	SD	Togo	06° 01.14' N 001° 20.2' E
243	2012	May	7	ARK CHARLY	Offshore Supply	Singapur		N	S	IW	Nigeria	04° 26.19' N 004° 58.44' E
244	2012	May	8	KING OF CALABAR	Offshore Supply	Singapur		F	Ab	IW	Nigeria	03° 53.5' N 005° 46.8' E
245	2012	May	17	UAL Transporter	Landing Craft	Curaçao		N	Ab	SD	Nigeria	04° 39.2' N 004° 45.2' E
246	2012	Jun	1	ERMAR	Tanker	Liberia		F	Ab	PA	Nigeria	06° 19.34' N 003° 29.41' E
247	2012	Jun	25	NAME WITHHELD	Chemical Tanker	Liberia		N	S	IW	Nigeria	06° 15.6' N 002° 23' E
248	2012	Jul	17	ARGOS	General Cargo	Islas Marshall		F	Ab	TW	Benín	06° 17.3' N 002° 28.1' E
249	2012	Jul	27	URSULA	Chemical Tanker	Singapur		F	Ab	PA	Togo	06° 05' N 001° 18' E
250	2012	Ago	3	JASCON 33	Barge	St. Vicente y Gran.		F	Ab	IW	Nigeria	03° 46' N 006° 40' E
251	2012	Ago	18	ANUKET EMERALD	Product Tanker	Panamá		N	S	PA	Togo	05° 50' N 001° 14' E
252	2012	Ago	28	ENERGY CENTURION	Product Tanker	Isla de Man		F	S	PA	Togo	06° 00' N 001° 16' E
253	2012	Sep	5	ABU DHABI STAR	Chemical Tanker	Singapur		N	S	TW	Nigeria	06° 11' N 002° 56' E
254	2012	Sep	8	EMMANUEL	LPG Tanker	Panamá		At	Ab	PA	Camerún	- -
255	2012	Oct	4	WAPPEN VON HAINBURG	Chemical Tanker	Liberia	STS	N	S	IW	Togo	04° 48.8' N 001° 25.1' E
256	2012	Oct	5	ORFEAS	Product Tanker	Bahamas		F	S	TW	Costa de Marfil	05° 12.56' N 004° 03.68' W
257	2012	Oct	15	BOURBON LIBERTY 249	Offshore Supply	Luxemburgo		N	Ab	IW	Nigeria	03° 39' N 006° 14' E
258	2012	Dic	17	W AO BRASS	Supply	Luxemburgo		N	Ab	IW	Nigeria	- -
259	2012	Dic	17	SP BRUSELS	Chemical Tanker	Islas Marshall		N	Ab	IW	Nigeria	03° 44.09' N 005° 37.27' E
260	2012	Dic	23	MADONNA I	Chemical Tanker	Panamá		F	Ab	PA	Costa de Marfil	- -
261	2012	Dic	23	ASSO VENTUNO	Offshore Supply	Italia		N	Ab	IW	Nigeria	04° 16' N 005° 19.8' E
262	2013	Ene	16	ITRI	Product Tanker	Panamá		SE	S	IW	Costa de Marfil	- -
263	2013	Feb	3	GASCOGNE	Tanker	Luxemburgo		N	S	IW	Costa de Marfil	04° 07.38' N 003° 54.42' W
264	2013	Feb	7	ARMADA TUGAS 1	Offshore Supply	Liberia		N	S	IW	Nigeria	03° 40.48' N 005° 53.12' E
265	2013	Feb	7	ESTHER C	General Cargo	United Kingdom		N	Ab	IW	Nigeria	02° 47' N 005° 48' E
266	2013	Feb	10	WALVIS 7	Offshore Supply	St. Vicente y Gran.		N	Ab	IW	Nigeria	03° 33.55' N 006° 35.39' E
267	2013	Feb	17	ARMADA TUAH 101	Offshore Supply	Malasia		N	Ab	TW	Nigeria	03° 57.4' N 005° 20.8' E
268	2013	Feb	17	AFRICAN JOY	Bulk Carrier	Hong Kong		At	Ab	PA	Nigeria	06° 27' N 003° 23' E
269	2013	Mar	4	NAME WITHHELD	Offshore Supply	Liberia		N	Ab	SD	Nigeria	03° 57.3' N 005° 21' E
270	2013	Mar	24	OCEAN CHARGER	General Cargo	USA		At	Ab	PA	Costa de Marfil	- -
271	2013	Abr	22	HANSA MARBURG	Container	Liberia		N	Ab	IW	Nigeria	02° 31' N 006° 50' E
272	2013	Abr	25	CITY OF XIAMEN	Container	Antigua y Barbuda		N	Ab	IW	Nigeria	04° 10' N 005° 30' E
273	2013	May	5	MADONNA I	Chemical Tanker	Panamá	STS	N	Ab	IW	Togo	05° 41.7' N 001° 20.2' E
274	2013	May	24	MATRIX I	Product Tanker	Nigeria		N	Ab	IW	Nigeria	03° 52.5' N 005° 28' E
275	2013	Jun	5	BOURBON ARETHUSE	Offshore Supply	St. Vicente y Gran.		N	Ab	IW	Nigeria	04° 14.9' N 007° 45.7' E
276	2013	Jun	13	ADOUR	Chemical Tanker	Francia		F	S	TW	Togo	06° 01' N 001° 18' E
277	2013	Jun	13	MDPL CONTINENTAL ONE	Offshore Tug	Singapur		N	Ab	SD	Nigeria	04° 02' N 008° 02' E
278	2013	Jul	14	RENOVATION	Landing Craft	Gabón		N	Ab	PA	Gabón	00° 29' S 008° 51' E
279	2013	Jul	15	COTTON	Tanker	Malta		N	S	IW	Gabón	00° 26.49' S 008° 51.45' E
280	2013	Jul	16	OCEAN CENTURION	Product Tanker	Islas Marshall		N	S	IW	Togo	05° 29' N 001° 38' E
281	2013	Jul	24	LOULOU	Product Tanker	Nigeria		N	Ab	IW	Nigeria	04° 16' N 007° 56' E
282	2013	Jul	31	ATHOS	Bulk Carrier	Islas Cayman		F	Ab	PA	Costa de Marfil	05° 13' N 004° 03' W

ATAQUES COMETIDOS EN EL GOLFO DE GUINEA												
nº	FECHA			BUQUE/EMBARCACIÓN			OTRAS INFOR.				POSICIÓN DEL ATAQUE	
	AÑO	MES	DÍA	NOMBRE	TIPO	BANDERA	STS	C	MO	Z	PAÍS	COORDENADAS
283	2013	Ago	12	SP ATLANTA	Chemical Tanker	Islas Marshall		F	S	PA	Nigeria	06° 19' N 003° 27' E
284	2013	Oct	3	MALPENSA	Chemical Tanker	Malta		F	Ab	SD	Nigeria	04° 12' N 006° 56' E
285	2013	Dic	16	NAME WITHHELD	Chemical Tanker	SIN DATOS		N	Ab	SD	Nigeria	-
286	2013	Dic	31	UAL HOUSTON	General Cargo	Holanda		F	Ab	SD	Ghana	04° 53' N 001° 41' W
287	2014	Ene	2	SUPER LEAGUE	LPG Tanker	Singapur		N	Ab	IW	Gabón	00° 59' N 008° 23' E
288	2014	Ene	7	KARIN S	Container	Antigua y Barbuda		At	Ab	SD	Camerún	04° 02.5' N 009° 40.7' E
289	2014	Ene	8	OCEAN CRESCENT	General Cargo	USA		At	Ab	PA	Liberia	06° 20' N 010° 48' W
290	2014	Feb	6	CHER	Tanker	Panamá		N	Ab	IW	Nigeria	04° 01' N 005° 01' E
291	2014	Mar	6	PRIME LADY	Supply	Nigeria		N	S	IW	Nigeria	04° 11' N 005° 44' E
292	2014	Abr	29	SP BRUSSELS	Oil Product Tanker	Islas Marshall		N	Ab	IW	Nigeria	04° 56' N 004° 49' E
293	2014	May	13	UNGIESHI	Tanker	Panamá		F	Ab	PA	Nigeria	04° 45' N 006° 59' E
294	2014	Jun	5	FAIR ARTEMIS	Product Tanker	Liberia		N	S	IW	Ghana	04° 47' N 000° 12' W
295	2014	Jun	5	MARINE 711	Fishing Vessel	Ghana		N	S	PA	Ghana	-
296	2014	Jun	30	JAN DAVID S	Container	Antigua y Barbuda		F	Ab	PA	Costa de Marfil	05° 12.5' N 004° 03.8' W
297	2014	Jul	25	HAI SOON 6	Tanker	Kiribati	STS	F	S	IW	Ghana	05° 00.10' N 000° 49.20' E
298	2014	Ago	26	SEA STERLING	Product Tanker	Nigeria		N	Ab	IW	Nigeria	04° 14.45' N 005° 13.32' E
299	2014	Ago	27	SP BOSTON	Product Tanker	Islas Marshall		N	Ab	IW	Costa de Marfil	04° 34.20' N 003° 30.2' W
300	2014	Ago	20	BLIZZARD	Offshore Tug	Holanda		F	Ab	TW	Ghana	04° 54' N 001° 43' W
301	2014	Oct	11	-	Passenger Boat	Nigeria		N	Ab	TW	Nigeria	-
302	2014	Oct	25	STRIDER	Product Tanker	Islas Marshall		F	Ab	TW	Nigeria	06° 19.23' N 003° 24' E
303	2014	Nov	16	NAME WITHHELD	Bitumen Tanker	-		F	Ab	TW	Costa de Marfil	05° 12' N 004° 02' W
304	2014	Dic	19	NAME WITHHELD	Product Tanker	Denmark		At	Ab	TW	Nigeria	06° 26' N 003° 19' E
305	2015	Ene	11	MARIAM	Product Tanker	Islas Cook		N	S	IW	Nigeria	03° 44' N 004° 59' E
306	2015	Ene	14	OCEAN SPLENDOR	Bulk Carrier	Panamá		N	Ab	IW	Ghana	03° 24' N 001° 21' E
307	2015	Ene	21	PURE GRACE	Chemical Tanker	Islas Marshall		At	Ab	PA	Liberia	-
308	2015	Ene	30	LU RONG YUAN YU	Fishing Vessel	Ghana		N	S	IW	Ghana	04° 26' N 001° 43' W
309	2015	Mar	3	GREEN KLIPPER	Refrigerated Cargo	Bahamas		At	Ab	PA	Nigeria	-
310	2015	Mar	12	SEA FORCE	Product Tanker	Islas Marshall		At	Ab	PA	Nigeria	06° 26' N 003° 22' E
311	2015	Mar	19	MARIDIVE 603	Supply	Belize		F	Ab	IW	Nigeria	04° 11' N 005° 44' E
312	2015	Mar	21	YOHO	FPSO	Islas Marshall		F	Ab	IW	Nigeria	04° 02' N 007° 31' E
313	2015	Mar	25	GREEN GLACIER	Refrigerated Cargo	Liberia		At	Ab	PA	Costa de Marfil	-
314	2015	Abr	9	HIGH MARS	Product Tanker	Hong Kong		F	Ab	PA	Nigeria	06° 17' N 003° 23' E
315	2015	May	18	NAME WITHHELD	Offshore Supply	Nigeria		N	Ab	IW	Nigeria	04° 13' N 007° 57' E
316	2015	Jun	8	ROBERTA	Bulk Carrier	Islas Marshall		At	Ab	PA	Camerún	-
317	2015	Oct	19	SOLARTE	Refrigerated Cargo	Comoros		N	Ab	IW	Nigeria	05° 15' N 005° 25' E
318	2015	Oct	24	MIA-S	Bulk Carrier	Antigua y Barbuda		F	Ab	PA	Liberia	06° 20' N 010° 51' W
319	2015	Nov	26	SZAFIR	General Cargo	Chipre		N	Ab	IW	Nigeria	004° 24' N 006° 00' E
320	2016	Ene	15	AJEMISAN	Offshore Tug	Nigeria		N	Ab	IW	Nigeria	04° 05' N 005° 25' E
321	2016	Ene	29	LEON DIAS	Product Tanker	Liberia		N	S	IW	Nigeria	02° 30' N 005° 35' E
322	2016	Feb	11	NAVE JUPITER	Product Tanker	Islas Marshall		N	Ab	IW	Nigeria	03° 35' N 005° 42' E
323	2016	Ene	11	MAXIMUS	Product Tanker	Panamá		N	S	IW	Costa de Marfil	04° 00' N 004° 00' W
324	2016	Feb	26	JASCON 67	Offshore Tug	Nigeria		N	Ab	IW	Nigeria	03° 51' N 004° 39' E
325	2016	Mar	5	MADONNA 1	Chemical Tanker	Panamá		N	Ab	IW	Nigeria	04° 05' N 006° 41' E
326	2016	Mar	26	SAMPATI KI	Product Tanker	Liberia		N	Ab	IW	Nigeria	04° 08.02' N 005° 23.05' E
327	2016	Abr	11	PULI	Product Tanker	Malta		N	Ab	IW	Nigeria	02° 48.4' N 006° 40.9' E
328	2016	Abr	11	CMA CGM TURQUOISE	Container	Liberia		N	Ab	IW	Nigeria	04° 20' N 005° 10' E
329	2016	Abr	19	ARMADA TUAH 101	Offshore Supply	Malasia		N	Ab	IW	Nigeria	03° 30' N 004° 50' E
330	2016	Abr	20	NAME WITHHELD	Offshore Supply	Bahamas		N	Ab	IW	Nigeria	03° 39' N 006° 08' E
331	2016	May	11	SEA EMPEROR	Product Tanker	Islas Marshall		F	Ab	PA	Togo	06° 05.7' N 001° 15.0' E
332	2016	Jul	7	PRINCE JOSEPH 1	Offshore Supply	Nigeria		N	Ab	IW	Nigeria	03° 05' N 004° 53' E
333	2016	Jul	8	TORM THYRA	Product Tanker	Singapur		At	Ab	PA	Nigeria	06° 25' N 003° 22' E
334	2016	Jul	24	MR AQUARIUS	Product Tanker	Islas Marshall		At	Ab	PA	Nigeria	06° 26.1' N 003° 19.6' E
335	2016	Jul	26	OLYMPIC HERCULES	Offshore Tug	Noruega		At	Ab	PA	Ghana	-
336	2016	Aug	5	HARLEY	Product Tanker	Islas Marshall		At	Ab	PA	Nigeria	06° 14' N 003° 23' E
337	2016	Aug	13	WALNUT EXPRESS	Product Tanker	Panamá		At	Ab	PA	Nigeria	06° 26' N 003° 22.13' E
338	2016	Aug	17	VECTIS OSPREY	General Cargo	Isla de Man		N	Ab	IW	Nigeria	03° 54.5' N 007° 09.3' E
339	2016	Sep	1	OLYMPIC HERCULES	Offshore Tug	Noruega		At	Ab	PA	Ghana	04° 54' N 001° 41' W
340	2016	Sep	16	HANZE KOCHI	Chemical Tanker	Gibraltar		N	Ab	IW	Nigeria	03° 52' N 005° 20' E
341	2016	Nov	3	JENNY N	LPG Tanker	Liberia		F	Ab	PA	Ghana	04° 52.22' N 001° 39.62' W
342	2016	Nov	23	ELIANA	Product Tanker	Panamá		N	Ab	IW	Nigeria	03° 53.4' N 005° 13.6' E
343	2016	Nov	27	NAME WITHHELD	Refrigerated Cargo	Panamá		F	S	TW	Benín	06° 14.09' N 002° 34.54' E

INTENTOS DE ATAQUE EN EL GOLFO DE GUINEA													
nº	FECHA			BUQUE/EMBARCACIÓN			OTRAS INFOR.				POSICIÓN DEL ATAQUE		
	AÑO	MES	DÍA	NOMBRE	TIPO	BANDERA	STS	C	MO	Z	PAÍS	COORDENADAS	
1	2004	Ene	17	SUPER LEAGUE	LPG Tanker	Singapur		F	IA	PA	Ghana	-	-
2	2004	Ene	22	HACHINOHE BAY	Refrigerated Cargo	Panamá		F	IA	PA	Ghana	-	-
3	2004	Ene	22	HACHINOHE BAY	Refrigerated Cargo	Panamá		F	IA	PA	Ghana	-	-
4	2004	Feb	4	SOPHIE SCHULTE	Container	Gibraltar		At	IA	PA	Costa de Marfil	-	-
5	2004	Feb	12	NERANO	Bulk Carrier	Malasia		N	IA	IW	Nigeria	05° 09' N	004° 21' E
6	2004	Mar	15	SOPHIE SCHULTE	Container	Gibraltar		At	IA	PA	Liberia	-	-
7	2004	Mar	16	SOPHIE SCHULTE	Container	Gibraltar		At	IA	PA	Liberia	-	-
8	2004	Mar	29	GENMAR HARRIET	Tanker	Liberia		F	IA	PA	Nigeria	06° 12.9' N	003° 20.4' E
9	2004	Mar	23	-	-	-		N	D	PA	Nigeria	-	-
10	2004	Ago	9	PIONEER K	Bulk Carrier	Malta		F	IA	PA	Nigeria	06° 18.1' N	003° 16' E
11	2004	Oct	31	BLIDA	Bulk Carrier	Algeria		At	IA	PA	Nigeria	-	-
12	2004	Nov	12	PACIFIC WARRIOR	Tug	Singapur		N	IA	TW	Camerún	03° 45.5' N	008° 59.5' E
13	2004	Dic	13	SNOWMASS	Refrigerated Cargo	Panamá		F	IA	TW	Nigeria	06° 17.8' N	003° 21.3' E
14	2005	Mar	2	POLESTAR	Refrigerated Cargo	Panamá		F	IA	TW	Ghana	-	-
15	2005	Jun	7	FRIO CARIBIC	Refrigerated Cargo	Panamá		F	D	PA	Nigeria	04° 12.3' N	006° 57.3' E
16	2006	Ene	20	JOHANN OLDENDORFF	Bulk Carrier	Liberia		N	IA	IW	Nigeria	06° 09' N	003° 15' E
17	2006	Feb	26	C-ENDEAVOR	Offshore Supply	USA		N	IA	SD	Nigeria	-	-
18	2006	Abr	28	HADRA	Product Tanker	Isla de Man		F	IA	IW	Nigeria	06° 1.3' N	003° 17.4' W
19	2007	Abr	23	EW HASTINGS	Product Tanker	Liberia		F	IA	TW	Nigeria	06° 16.67' N	003° 15.47' E
20	2007	May	16	EW HASTINGS	Product Tanker	Liberia		N	IA	TW	Nigeria	04° 04' N	006° 53' E
21	2007	Jun	21	CAPE BRINDISI	Tanker	Islas Marshall		F	D	IW	Nigeria	04° 15' N	005° 3.5' E
22	2007	Ago	5	SPT CHAMPION	Tanker	Bahamas		F	IA	TW	Nigeria	06° 18.6' N	003° 23.9' E
23	2007	Sep	14	OVERSEAS ALLENMAR	Product Tanker	Islas Marshall	STS	F	IA	TW	Nigeria	06° 18' N	003° 22' E
24	2007	Sep	14	OVERSEAS CAPEMAR	Product Tanker	Islas Marshall		F	IA	TW	Nigeria	06° 16.5' N	003° 21.3' E
25	2008	Ene	4	ALTHEA	Bulk Carrier	Malta		F	IA	TW	Nigeria	06° 16.2' N	003° 22.7' E
26	2008	Feb	21	LONDON STAR	Tanker	Liberia		F	IA	PA	Nigeria	06° 18.4' N	003° 20.4' E
27	2008	Mar	4	JEANNIE	Bulk Carrier	Hong Kong		N	IA	SD	Nigeria	06° 23.5' N	003° 24.2' E
28	2008	Abr	6	GENMAR GEORGE T	Tanker	Islas Marshall		N	D	IW	Nigeria	05° 17.7' N	004° 43' E
29	2008	May	31	BERGE OKOLOBA TORU	Storage Tanker	Bermuda		F	D	SD	Nigeria	04° 29.6' N	007° 11' E
30	2008	Jun	28	YASA H. MEHMET	Bulk Carrier	Turquía		F	IA	PA	Ghana	-	-
31	2008	Jul	9	NAME WITHHELD	Crew boat	Vanuatu		N	D	SD	Nigeria	04° 03.7' N	006° 48.4' E
32	2008	Oct	2	IVAN PRIBYLSKY	Refrigerated Cargo	Panamá		N	IA	TW	Nigeria	03° 59.17' N	006° 45.23' E
33	2008	Oct	4	OCEAN GRACE	Chemical Tanker	Liberia		N	IA	IW	Nigeria	03° 36' N	006° 19.50' E
34	2008	Nov	16	FRIO ROMA	Refrigerated Cargo	Panamá		F	D	PA	Nigeria	04° 08' N	006° 50' E
35	2008	Dic	16	EKTURUS	Tanker	United Kingdom		N	D	IW	Nigeria	03° 43.3' N	007° 13.8' E
36	2009	Ene	15	LAKE ARU	Bulk Carrier	Panamá		F	IA	TW	Togo	06° 05.4' N	001° 15.8' E
37	2009	Ene	15	LAKE ARU	Bulk Carrier	Panamá		F	IA	TW	Togo	06° 05.4' N	001° 15.8' E
38	2009	Feb	10	ARAMIS	Tanker	Liberia		N	D	TW	Nigeria	05° 59' N	005° 47' E
39	2009	Feb	22	KHATANGA	Product Tanker	Rusia		N	D	IW	Nigeria	05° 59.61' N	006° 46.25' E
40	2009	Mar	26	MS SIMON	Chemical Tanker	Liberia		F	IA	PA	Nigeria	06° 17.96' N	003° 25.07' E
41	2009	May	25	MARIMBA	Chemical Tanker	Liberia		At	IA	TW	Nigeria	-	-
42	2009	Ago	2	DUDEN	Bulk Carrier	Turquía		F	D	PA	Nigeria	05° 55.46' N	006° 37.32' E
43	2009	Sep	4	LOEX	LPG Tanker	Malta		N	IA	PA	Camerún	03° 48.03' N	009° 25.04' E
44	2009	Sep	21	MORNING NINNI	Vehicle Carrier	Singapur		N	IA	TW	Nigeria	06° 21.9' N	003° 24.7' E
45	2010	Abr	12	CMA CGM MONTENEGRO	Container	Antigua y Barbuda		N	IA	TW	Nigeria	06° 16.6' N	003° 26.9' E
46	2010	Abr	27	ORANGE EXPRESS	Product Tanker	Panamá		N	D	IW	Nigeria	06° 06' N	003° 15' E
47	2010	Jun	27	NAME WITHHELD	Bulk Carrier	Panamá		F	D	PA	Nigeria	04° 09.1' N	007° 01.9' E
48	2010	Jul	25	GEO MARINER	Seismographic Res	Malta		F	D	TW	Camerún	06° 16' N	008° 52' E
49	2010	Oct	25	MAERSK BEATER	Tug	Isla de Man		At	IA	TW	Nigeria	05° 48.8' N	004° 23.1' E
50	2010	Nov	7	MOL VALPARAISO	Container	Vanuatu		N	D	IW	Nigeria	06° 00' N	003° 39.6' E
51	2010	Dic	15	ANDRE RICKMERS	Container	Alemania		N	D	IW	Nigeria	06° 00.06' N	003° 33.5' E
52	2011	Feb	10	ELBTANK GERMANY	Chemical Tanker	Liberia		N	D	IW	Nigeria	05° 31.9' N	003° 05.4' E
53	2011	Mar	3	MAERSK ETIENNE	Chemical Tanker	Francia		F	IA	TW	Nigeria	06° 18.7' N	003° 05.4' E
54	2011	Abr	20	STAR GAMMA	Bulk Carrier	Islas Marshall		N	D	IW	Nigeria	05° 00.6' N	003° 44.3' E
55	2011	Abr	29	CLADIATOR	Tanker	Liberia	STS	F	IA	IW	Benín	06° 06' N	002° 37' E
56	2011	Jul	6	VARG STAR	Tanker	Bahamas		F	IA	TW	Benín	06° 15.6' N	002° 23' E
57	2011	Sep	14	ABU DHABI STAR	Chemical Tanker	Singapur		F	IA	TW	Togo	06° 01.39' N	001° 18.30' E
58	2011	Sep	14	CAPE TALARA	Product Tanker	Islas Marshall		F	IA	PA	Togo	06° 00.07' N	001° 19.6' E
59	2011	Sep	16	E.R. BERGAMO	Bulk Carrier	Liberia		F	IA	PA	Togo	06° 03.7' N	001° 17.5' E
60	2011	Sep	22	TORM ESBJERG	Chemical Tanker	Hong Kong		F	IA	PA	Togo	06° 01' N	001° 15' E
61	2011	Sep	24	TORM ESBJERG	Chemical Tanker	Hong Kong		F	IA	PA	Togo	06° 01' N	001° 15' E
62	2011	Oct	26	NOVA FRIESIA	Refrigerated Cargo	Liberia		F	IA	TW	Togo	04° 15.6' N	001° 25.6' E
63	2012	Ene	9	NEDLLOYD TESLIN	Container	Liberia		N	D	IW	Nigeria	03° 00' N	007° 28' E
64	2012	Feb	11	CASSIOPEA STAR	General Cargo	Malta		N	D	IW	Nigeria	05° 11.5' N	003° 27.1' E
65	2012	Feb	29	OLIVIA I	Chemical Tanker	Panamá		N	D	TW	Nigeria	04° 20' N	005° 47' E
66	2012	Mar	7	SP ATLANTA	Chemical Tanker	Islas Marshall		N	IA	TW	Nigeria	-	-
67	2012	Abr	4	ATLANTIC OLIVE	Product Tanker	Hong Kong		F	IA	SD	Togo	-	-
68	2012	Abr	12	SEAPOWER	Bulk Carrier	Bahamas		F	IA	SD	Togo	06° 01.2' N	001° 17.3' E
69	2012	Abr	26	ATLANTIC GEMINI	Chemical Tanker	Hong Kong		F	IA	SD	Togo	06° 02' N	001° 15' E

INTENTOS DE ATAQUE EN EL GOLFO DE GUINEA												
nº	FECHA			BUQUE/EMBARCACIÓN			OTRAS INFOR.				POSICIÓN DEL ATAQUE	
	AÑO	MES	DÍA	NOMBRE	TIPO	BANDERA	STS	C	MO	Z	PAÍS	COORDENADAS
70	2012	Jun	30	FAIR ERMIS	Product Tanker	Liberia		N	D	IW	Nigeria	04° 01.7' N 006° 06.1' E
71	2012	Jun	30	CAP GUILLAUME	Tanker	Grecia		N	D	IW	Nigeria	02° 40' N 006° 08.3' E
72	2012	Jun	30	ANGLIA	Container	Liberia		N	D	IW	Nigeria	02° 38.9' N 006° 09.5' E
73	2012	Jul	27	BLUE SKY 1	Tanker	Islas Marshall		F	IA	TW	Togo	06° 01' N 001° 17' E
74	2012	Jul	30	ESHIPS DUGON	Chemical Tanker	Islas Marshall		F	IA	PA	Togo	06° 02.5' N 001° 16.5' E
75	2012	Ago	6	TERNEN	Chemical Tanker	Noruega		F	IA	PA	Togo	06° 03' N 001° 16' E
76	2012	Sep	9	TORM GERTRUD	Tanker	Dinamarca		N	D	IW	Nigeria	06° 09.03' N 002° 53.36' E
77	2012	Oct	24	BACO-LINER 2	Barge Carrier	Liberia		N	IA	TW	Nigeria	03° 54.4' N 005° 25.1' E
78	2012	Nov	21	OCEAN ATLAS	General Cargo	USA		F	IA	SD	Togo	06° 03.36' N 001° 16.46' E
79	2012	Nov	30	ATLANTIC LILY	Chemical Tanker	Hong Kong		F	IA	PA	Togo	06° 03.36' N 001° 16.46' E
80	2012	Dic	11	FAOUEI	Product Tanker	Luxemburgo		F	IA	PA	Togo	06° 03.36' N 001° 16.46' E
81	2012	Dic	14	PM SALEM	Offshore Supply	Honduras		N	D	IW	Nigeria	04° 16' N 005° 19.8' E
82	2013	Ene	31	OLIVIA II	Tanker	Liberia		N	D	IW	Nigeria	03° 46.3' N 005° 49.1' E
83	2013	Feb	4	PYXIS DELTA	Chemical Tanker	Islas Marshall	STS	F	D	PA	Nigeria	06° 19.16' N 003° 24.57' E
84	2013	Feb	11	SAFMARINE SAHEL	General Cargo	Hong Kong		N	D	IW	Nigeria	04° 06.68' N 006° 52.57' E
85	2013	Feb	22	KOTA BAHAGIA	General Cargo	Singapur		N	D	IW	Nigeria	03° 51' N 005° 57' E
86	2013	Mar	30	SEA HERMES	Product Tanker	Malta		N	D	IW	Nigeria	03° 57.3' N 006° 41' E
87	2013	Abr	16	CAP THEODORA	Tanker	Grecia		N	D	IW	Nigeria	01° 48' N 006° 46' E
88	2013	Abr	24	BOSUN	Container	Antigua y Barbuda		N	D	IW	Nigeria	03° 51' N 005° 40' E
89	2013	Abr	26	CITY OF GUANGZHOU	Container	Antigua y Barbuda		N	IA	IW	Nigeria	03° 48' N 004° 57' E
90	2013	May	4	CMA CGM AFRICA FOUR	Container	Bahamas		N	D	IW	Nigeria	04° 02.3' N 006° 54.9' E
91	2013	May	4	FRIO ATHENS	Refrigerated Cargo	Vanuatu		N	D	IW	Nigeria	03° 49.5' N 006° 41.2' E
92	2013	May	5	SEAPRIDE	Product Tanker	Malta	STS	N	D	IW	Togo	05° 41.7' N 001° 20.2' E
93	2013	May	7	CENTENARIO BLU	Bulk Carrier	Panamá		N	D	IW	Nigeria	04° 43.3' N 008° 20.7' E
94	2013	May	9	CAP LARA	Tanker	Grecia		F	IA	TW	Togo	06° 04' N 001° 15' E
95	2013	May	17	MARIELLA BOTTIGLIERI	Chemical Tanker	Italia		F	IA	PA	Togo	06° 03.1' N 001° 17.7' E
96	2013	Jun	3	BLUEGREEN TIGRE	Chemical Tanker	Islas Marshall		N	D	IW	Nigeria	04° 42' N 008° 19.8' E
97	2013	Jul	18	LIBERTY GRACE	Bulk Carrier	USA		F	IA	PA	Togo	06° 05' N 001° 17' E
98	2013	Jul	30	HIGH JUPITER	Chemical Tanker	Hong Kong		N	D	IW	Nigeria	03° 31' N 006° 05' E
99	2013	Ago	11	FPMC 25	Product Tanker	Liberia		F	IA	PA	Nigeria	06° 18' N 003° 26' E
100	2013	Ago	15	BLUEGREEN TIGRE	Chemical Tanker	Islas Marshall		F	IA	IW	Nigeria	06° 21' N 003° 28' E
101	2013	Sep	4	PM SAMPATI	Chemical Tanker	Liberia		N	D	TW	Nigeria	04° 11' N 005° 34' E
102	2014	Feb	5	SUEZ VASILIS	Tanker	Islas Marshall		N	IA	IW	Nigeria	03° 46' N 006° 24' E
103	2014	Feb	19	MATERS FORCE II	Product Tanker	Liberia		N	IA	IW	Nigeria	03° 57' N 005° 18' E
104	2014	Mar	20	CRETE	Chemical Tanker	Noruega		N	D	IW	Nigeria	04° 14' N 005° 00' E
105	2014	Mar	4	NAME WITHHELD	Bulk Carrier	Islas Marshall		N	D	TW	Nigeria	04° 00.20' N 006° 16.60' E
106	2014	Abr	23	HELLESPONT PROGRESS	Product Tanker	Islas Marshall	STS	F	IA	TW	Nigeria	06° 17' N 003° 21' E
107	2014	May	21	UNGIESHI	Product Tanker	Panamá		F	IA	PA	Togo	06° 03' N 001° 14' E
108	2014	Jun	2	LUHAI	Bulk Carrier	China		F	D	TW	Nigeria	04° 49' N 008° 18' E
109	2014	Jun	10	STADT SEVILLA	Container	Antigua y Barbuda		F	IA	PA	Togo	06° 01.00' N 001° 18' E
110	2014	Ago	9	BW LENA	Product Tanker	Singapur		N	D	IW	Nigeria	02° 59' N 002° 55' E
111	2014	Ago	26	HUASCAR	Product Tanker	Panamá		N	D	IW	Nigeria	04° 08.1' N 005° 33.5' E
112	2014	Nov	4	IRENES LOGOS	Container	Panamá		N	D	IW	Nigeria	04° 03' N 005° 28' E
113	2014	Nov	8	LADY ELIZABETH	Product Tanker	Liberia		N	D	TW	Nigeria	04° 24' N 005° 03' E
114	2014	Nov	11	NAME WITHHELD	Product Tanker	Islas Marshall		N	D	IW	Sto. Tomé y Príncipe	00° 45' S 006° 15' E
115	2015	Feb	2	REMI	Tanker	Nigeria		F	IA	TW	Nigeria	05° 28' N 005° 05' E
116	2015	Feb	5	SIRA	Chemical Tanker	Islas Marshall		At	IA	PA	Nigeria	06° 26.43' N 003° 25.34' E
117	2015	Abr	24	AILSA CRAIGI	FPSO	Panamá		F	IA	IW	Nigeria	04° 13.15' N 007° 23.51' E
118	2015	May	25	KARINA THERESA	Product Tanker	Dinamarca		At	IA	TW	Nigeria	- -
119	2015	Sep	22	MARLIN AMETHYST	Product Tanker	Islas Marshall		F	IA	TW	Nigeria	06° 16.9' N 003° 13.0' E
120	2016	Ene	19	SILVER SKY	Vehicle Carrier	Panamá		N	D	IW	Nigeria	03° 52' N 005° 33' E
121	2016	Feb	5	PSKOV	LNG Tanker	Liberia		N	IA	IW	Nigeria	04° 09.7' N 006° 58.3' E
122	2016	Mar	11	BRIGHTWAY	Tanker	Singapore		N	IA	IW	Nigeria	02° 52' N 004° 52' E
123	2016	Mar	11	GLYFADA	Bulk Carrier	Malta		N	D	IW	Nigeria	03° 03' N 005° 03' E
124	2016	Abr	1	MADONNA 1	Chemical Tanker	Panamá		N	D	IW	Nigeria	03° 54' N 005° 41' E
125	2016	Abr	7	NORDIC FREEDOM	Tanker	Bahamas		N	IA	IW	Nigeria	03° 18.6' N 005° 23.9' E
126	2016	Abr	10	OTTOMAN EQUITY	Tanker	Turquía		N	IA	IW	Nigeria	03° 17.8' N 005° 31.0' E
127	2016	Abr	18	MADONNA 1	Chemical Tanker	Panamá		N	D	IW	Nigeria	03° 54' N 005° 38' E
128	2016	Abr	19	AFRICAN BEAUTY	Product Tanker	Panamá		N	IA	IW	Nigeria	03° 53' N 005° 22' E
129	2016	Abr	28	OLIVIA I	Product Tanker	Nigeria		N	D	IW	Nigeria	03° 56' N 004° 43' E
130	2016	May	4	MADONNA 1	Chemical Tanker	Panamá		N	D	IW	Nigeria	03° 54.1' N 005° 17.6' E
131	2016	May	5	AFRICAN BEAUTY	Product Tanker	Panamá		N	IA	IW	Nigeria	03° 50.9' N 005° 24.9' E
132	2016	May	5	MOXON	Chemical Tanker	Islas Marshall		N	D	IW	Nigeria	03° 53' N 005° 36' E
133	2016	May	7	HARLEY	Product Tanker	Islas Marshall		N	D	IW	Nigeria	03° 42' N 005° 10' E
134	2016	Jul	7	BOUBOULINA	Tanker	Grecia		N	D	IW	Nigeria	03° 16' N 005° 09' E
135	2016	Oct	18	SONGA OPAL	Product Tanker	Islas Marshall		F	IA	PA	Nigeria	06° 19.31' N 003° 22.46' E
136	2016	Dic	12	ZEFYROS	Product Tanker	Panamá		F	IA	PA	Nigeria	06° 18.31' N 003° 21.66' E
137	2016	Dic	15	ANTARTIC	Tanker	Liberia		F	IA	PA	Nigeria	- -

OTRAS INFORMACIONES
STS: Ship-to-Ship Operations (Operaciones de Buque a Buque o de Aligeramiento)
C: CONDICIÓN (At: Atracado, F: Fondeado, N: Navegando)
MO: <i>Modus Operandi</i> (Cometidos [Ab: Abordado, S: Secuestrado] y Tentativas [D: Disparo de armas, IA: Intento de Abordaje])
Z: ZONA (PA: Port Area, TW: Territorial Waters, IW: International Waters, SD: Sin Datos)