

Urge una acción internacional enérgica contra la piratería



Asociación de Navieros Españoles
Dr. Fleming, 11 - 1ºD
28036 Madrid

Tel.: +34 91 458 00 40
Fax: +34 91 457 97 80

anave@anave.es
www.anave.es

Editor: ANAVE

Depósito legal:
M-31023-2010

Imprime:
Gráficas de Diego

Los ataques piratas y los secuestros de buques y tripulantes se están convirtiendo en una de las mayores amenazas que se ciernen sobre el transporte marítimo y, por ende, sobre el comercio internacional. Un estudio reciente, cuyos resultados resumimos en nuestro Cuaderno Profesional Marítimo de este mes cifra el coste total, por todos los conceptos, de la piratería en el mundo entre 7.000 y 12.000 millones de dólares para 2010.

Pero, además de un atentado contra la libertad de comercio y de la navegación, con ese enorme coste económico, la piratería se está convirtiendo en un verdadero drama humano. Ha llegado a haber cerca de 1.000 marinos secuestrados al mismo tiempo, con una duración media que ha ido aumentando y ahora se sitúa cerca de los 4 meses de secuestro, con el durísimo impacto emocional que ello produce sobre los marinos y sus familias.

No es un problema nuevo. Antes se concentraba en la zona del estrecho de Malaca y en el golfo de Guinea y ahora se manifiesta con mayor virulencia en la zona de Somalia, pero mañana podría ser en otra zona. Esta actividad, por muy aborrecible que nos parezca, resulta muy rentable para quienes la

practican, por lo que cabe perfectamente temer que pueda adquirir un carácter crónico en una determinada región o que se vaya desplazando de una zona a otra.

La actuación de España en este campo está siendo, en varios ámbitos, muy activa y acertada: se vienen aportando y renovando regularmente recursos militares (personal, aviones y buques) a través de la Operación Atalanta, que España ha comandado entre octubre de 2010 y abril de 2011. Se colabora activamente en el seguimiento de los buques que transitan la zona y se ha regulado expresamente la posibilidad y condiciones para el enrole de vigilantes privados armados a bordo de buques pesqueros y mercantes.

Pero es evidente que ésta lacra no se podrá eliminar ni por medio de vigilantes armados, ni gracias a los medios militares que aporten voluntariamente algunos países. Es un problema jurídicamente complejo, para cuya solución se ha demostrado que la comunidad internacional no dispone de herramientas jurídicas adecuadas y eficaces. En particular, no hay convenios internacionales que regulen adecuadamente los procedimientos para la detención y procesamiento de piratas, y esta misma carencia hace

que exista una gran dispersión de legislaciones entre los diferentes países, incluso de la Unión Europea.

Por ejemplo, en la UE hay Estados que prohíben terminantemente enrolar guardas armados privados a bordo (como Bélgica y Francia); varios lo consienten pero no lo tienen regulado con suficiente seguridad jurídica (como Polonia o Portugal); otros, como es el caso de España, lo permiten y lo tienen regulado clara y recientemente. Finalmente, varios países, como Reino Unido, Italia, Alemania, Dinamarca y Holanda se están planteando ahora la necesidad de regularlo. La OMI acaba de adoptar, por medio de su Comité de Seguridad Marítima, unas pautas o directrices sobre esta materia, pero con carácter puramente orientativo.

Para atajar este problema se precisa una actuación sin demora y mucho más amplia y enérgica de lo que se ha hecho hasta ahora, en los foros globales como la OMI y la ONU. Esta labor debería, a corto plazo, reforzar el despliegue en la zona de las fuerzas militares que sean necesarias, pero también incluir la negociación y adopción a medio plazo de instrumentos jurídicos internacionales vinculantes. España también podrá contribuir positivamente en este campo.

Editorial

Urge una acción internacional enérgica contra la piratería **3**

Noticias Marítimas

Situación del Mercado **4**

Nacional **5**

Internacional **9**



Boletín informativo de Anave nº 511
junio 2011

Actividades

17 ANAVE

18 Agenda del mes

Tribuna Profesional

14 Retos para el transporte marítimo. Discurso del comisario europeo de Transportes, Siim Kallas.

Cuaderno Profesional Marítimo

PÁGINAS CENTRALES

La piratería marítima tiene un coste económico de entre 7.000 y 12.000 millones de dólares al año