

El sector naviero se vuelca en la lucha contra la piratería

Varias asociaciones navieras internacionales lanzan la campaña "salvemos a nuestros marinos" y la OMI un Plan de acción contra la piratería. España con participación pionera y destacada en la operación Atlanta.

BIMCO, ICS, ISF, INTERTANKO, INTERCARGO e ITF han lanzado una campaña internacional para luchar contra la piratería, que resumimos en estas líneas. Por su parte, la OMI también ha puesto en marcha un Plan de acción para ayudar a combatir este problema, a cuyos principales puntos hacemos referencia.

Aportamos datos recientes sobre casos de piratería, discutimos el polémico asunto del embarque de guardias privados armados y dejamos constancia de la participación destacada de España en la operación Atlanta, que ha mandado los últimos cuatro meses un contralmirante español.

"SOS: Salvemos a nuestros marinos"

El sector naviero hace un llamamiento a la sociedad en general para que presione a los gobiernos para tomar medidas enérgicas contra los piratas somalíes que amenazan rutas comerciales vitales

Los armadores y la gente de mar buscan el apoyo de la sociedad para que pidan a sus gobiernos que actúen sin demora y demuestren la voluntad política necesaria para resolver la creciente crisis de la piratería en Somalia, antes de que estrangule el comercio mundial y de que más marinos inocentes sean secuestrados y asesinados.

La campaña "SOS: Salvemos a nuestros marinos", lanzada por BIMCO, la Cámara Naviera Internacional (ICS), la Federación Naviera Internacional (ISF), Intercargo, Intertanko y la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF), tiene por objeto animar a millones de personas de todo el mundo para que pidan conjuntamente a sus gobiernos nacionales que luchen contra la piratería. Estas organizaciones piden TU ayuda.

La crisis de la piratería en Somalia nos afecta a todos y cada uno de nosotros, en todo el mundo. La reciente y

drástica ampliación de la zona de operación de los piratas a la zona del Océano Índico significa que ya no hay rutas alternativas para evitar las bandas de piratas somalíes, en especial para los petroleros que salen del Golfo. Los armadores y los marinos están reconsiderando su actual decisión de mantener abiertas estas rutas comerciales vitales, y van a tener que decidir si navegan o no a través de esta zona.

Todos los días, varios buques mercantes son atacados por grupos armados de piratas, dotados de armas de fuego y lanzagranadas. Más de 800 marinos se encuentran retenidos actualmente como rehenes, sometidos a abusos físicos y psicológicos, a veces durante meses, mientras se piden por ellos rescates de millones de dólares.

Sin embargo, incluso cuando se ven cogidos in fraganti por las fuerzas

navales, el 80% de los piratas vuelven a atacar de nuevo. ¿Por qué? Porque los gobernantes del mundo no se dan cuenta de la gravedad de esta situación. Los gobiernos dan las órdenes y tienen la clave para resolver esta crisis. Pero ellos no parecen dispuestos a afrontar la realidad y actuar. Su mandato a las fuerzas navales es simplemente impedir e interrumpir nuevos secuestros, a menos que se trate de un interés nacional.

Pero ya es suficiente. La Mesa Redonda de las asociaciones empresariales de transporte marítimo internacional, junto con la principal organización sindical internacional de marinos (ITF), han puesto anuncios en algunos de los periódicos internacionales más importantes del mundo para lanzar su campaña "SOS - Salvemos a nuestros marinos", que pone de relieve la difícil situación de la gente de mar. Por

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:

DET NORSKE VERITAS
ESPAÑA, S.L.
C/Almansa, 105 - 1ª Planta
Oficina 2
28040 Madrid



MANAGING RISK



- ☠ En 2010, 445 buques sufrieron algún tipo de ataque de piratería.
- ☠ Un total de 1.270 tripulantes fueron secuestrados, retenidos o sufrieron algún tipo de violencia; 37 resultaron heridos y 8 fueron asesinados.
- ☠ Estos registros son los más elevados de los últimos 5 años.
- ☠ En África, y en especial en las aguas de Somalia, se registraron 259 ataques, casi el 60% del total.
- ☠ A 16 de marzo de 2011, ya se habían producido 119 nuevos ataques en todo el mundo, el 27% de todos los registrados en 2010, en tan solo dos meses y medio.
- ☠ En 2010 los buques más atacados fueron: graneleros (80), portacontenedores (74), quimiqueros y buques de carga general (63), petroleros de crudo (43) y petroleros de productos (33).

medio de seis peticiones concretas, pretende poner presión sobre los gobiernos para que demuestren una mayor voluntad política y pongan menos excusas legalistas para hacer frente a la piratería somalí.

Seis peticiones concretas

Concretamente, pedimos a los gobiernos que reconozcan la amenaza que supone la piratería contra nuestros marinos y la economía mundial y que tomen, en consecuencia, las medidas necesarias para erradicarla en el mar y en tierra mediante:

- La reducción de la eficacia de las naves-nodriza piratas fácilmente identificables.
- La instrucción a las fuerzas navales para detener a los piratas y entregarlos para su procesamiento y castigo.
- La plena criminalización de todos los actos e intentos de piratería en las legislaciones nacionales, cumpliendo así el deber de cooperar para reprimir la piratería que les imponen los convenios internacionales.
- El refuerzo de los efectivos navales disponibles en esa zona.
- La prestación de una mayor protección y apoyo a la gente de mar.
- La persecución y criminalización de los organizadores y financiadores que están detrás de las redes criminales.



Un grupo de soldados se acerca a una nave nodriza

"Es hora de que los gobiernos de todo el mundo comiencen a tomar medidas firmes contra los piratas que atacan y secuestran nuestros barcos. La práctica actual de la liberación de los piratas detenidos sin juicio es una vergüenza para nuestros marinos y va en contra de convenios internacionales. El respeto del derecho internacional y del orden está siendo gravemente descuidado."

Robert Lorenz-Meyer, Presidente de BIMCO

"Los piratas son cada vez más fuertes, más violentos y más ricos cada día, como resultado de la inercia de los gobiernos. En nombre de las organizaciones marítimas más importantes, pedimos ayuda a los gobiernos para hacer frente a ese terrorismo humano y económico infligido a los marinos inocentes. Esperamos que, trabajando juntos para pedir el apoyo de la comunidad global, sea posible aliviar la actual crisis de la piratería somalí."

David Cockroft - Secretario General de ITF

"La piratería está fuera de control. Los piratas están ampliando su alcance mediante la utilización de buques mercantes secuestrados como buques-nodriza, de modo que los petroleros procedentes del Golfo, ya no tienen una ruta alternativa para evitar el riesgo de secuestro. Un petrolero capturado con 2 millones de barriles de petróleo representa una quinta parte de las importaciones diarias de petróleo de EE.UU. Los gobiernos deben proteger los tráficos mundiales, mostrando una voluntad política decidida, no la indiferencia política."

Westgarth Graham. Presidente de INTERTANKO



La campaña

Las organizaciones convocantes han puesto en marcha un nuevo sitio web para la campaña "SOS - Salvemos a nuestros marinos" en

<http://www.saveourseafarers.com>.

Desde aquí, y con sólo dos clics, se puede enviar una carta a los jefes de gobierno. También hay información actualizada sobre la piratería y una página de televisión con clips de video y fotos.

USTED puede ayudar a nuestra gente de mar, enviando la carta SOS ahora mismo.

La piratería está fuera de control - Antecedentes

Los piratas utilizan buques mercantes secuestrados (llamados buques nodriza) para extender su alcance casi hasta las costas de la India (a alrededor de 1.500 millas de Somalia), por lo que la anarquía se ha extendido al otro lado del Océano Índico, en la ruta que sigue la mitad del suministro mundial de petróleo.

Los petroleros procedentes del Golfo y de Oriente Medio ya no pueden evitar a los piratas, que recientemente secuestraron un buque tanque con 2 millones de barriles de petróleo, lo que representa el 20% de las importaciones diarias de petróleo de los EE.UU.

Además del coste humano, la piratería está estrangulando las principales rutas de suministro y cuesta a la economía mundial unos 12.000 millones de dólares cada año.

El mantenimiento de la libertad de los mares es esencial para el transporte seguro del 90% de nuestros alimentos, combustibles, materias primas, mercancías manufacturadas y ayuda humanitaria.

El transporte marítimo es un instrumento del comercio internacional y una herramienta necesaria para la actividad económica y por lo tanto, para la estabilidad regional en los países vecinos. Esta libertad para servir al comercio mundial se ve amenazada.

"Llamamos urgentemente la atención de los gobiernos y de las organizaciones intergubernamentales sobre el reciente y muy preocupante cambio en el modus operandi de los piratas somalíes, en particular sobre la tortura y el asesinato de marinos inocentes. El impacto de esta crisis creciente sobre el bienestar de los marinos y en las rutas del comercio mundial tiene que ser entendido por los políticos y el público en general."

Spyros Polemis, Presidente de ICS / ISF



La OMI (Organización Marítima Internacional) es el organismo especializado de las Naciones Unidas encargado de adoptar medidas para mejorar la seguridad del transporte marítimo internacional y prevenir la contaminación del mar por los buques. www.imo.org



BIMCO

BIMCO (*The Baltic International Maritime Council*) constituye la mayor asociación privada comercial del mundo marítimo. Está integrada por 900 armadores, 1.400 brokers, más de 100 clubes de P&I y otras empresas de 123 países. www.bimco.org



ICS (*International Chamber of Shipping*) es la principal asociación internacional de navieros, que representa al sector marítimo mundial ante la OMI y otros foros intergubernamentales. Agrupa a 39 asociaciones nacionales de navieros de todo el mundo. www.marisec.org



ISF (*International Shipping Federation*) es la asociación patronal naviera de ámbito mundial sobre asuntos laborales y sociales. Está estrechamente vinculada a ICS, con la que comparte sus oficinas y secretariado permanente en Londres. www.marisec.org



INTERTANKO

INTERTANKO (*International Association of Independent Tanker Owners*) agrupa a empresas que no son de titularidad estatal ni vinculadas directamente a empresas refineras, actuando como portavoz de las mismas en los principales foros internacionales. www.intertanko.com



INTERCARGO

INTERCARGO (*International Association of Dry Cargo Shipowners*) es la asociación internacional de operadores de buques graneleros. Cuenta con un total de 159 miembros que operan fundamentalmente graneleros en tráficos internacionales. www.intercargo.com



ITF (*International Transport Workers' Federation*) es una federación mundial a la que pertenecen más de 781 sindicatos, que representan a más de 4,6 millones de trabajadores del transporte de más de 155 países. www.itfglobal.org

"Los políticos no comprenden de qué forma esta grave amenaza afecta en primer lugar a nuestros marinos ni que su efecto potencial sobre el comercio mundial y la estabilidad regional nos afectan a todos. Los gobiernos ya no pueden darse el lujo de simplemente disuadir y desbaratar las acciones de los piratas."

Nicky Pappadakis
Presidente de INTERCARGO



LA OMI lanza un plan de acción contra la piratería

“La Piratería: orquestando la respuesta” es el lema del Día Marítimo Mundial para 2011

La OMI ha puesto en marcha un plan urgente y ambicioso para avanzar en una acción global contra la piratería.

El pasado 3 de febrero, el Secretario General de las Naciones Unidas, Ban Ki-moon, declaró en la sede de la OMI, con ocasión de la puesta en marcha de dicho Plan de Acción: *“El problema creciente de la piratería en la zona de Somalia es completamente inaceptable y exige una respuesta urgente y coordinada”*.

También puso énfasis en el coste económico de la piratería: *“Los pagos de rescates, que suman cientos de millones de dólares, han creado una economía basada en la piratería en algunas zonas, que les hace mucho más contrarios a aceptar formas alternativas de subsistencia, especialmente cuando la mayoría de los Estados de África oriental atraviesan serias crisis económicas”*.

La OMI ha venido ocupándose de asuntos relativos a la piratería durante más de 30 años. En los años 90 y en los primeros de este siglo, gracias a la puesta en marcha de una serie de medidas, en colaboración con los Estados ribereños de la zona del Estrecho de Malaca y Singapur, la OMI consiguió algunos éxitos en esa zona.

Sin embargo, el problema ha resurgido en los últimos años en otras



Guardia armado a bordo de un buque mercante

zonas, en especial, aunque no únicamente, en el área de Somalia, Golfo de Adén y Océano Índico.

El Secretario General de la OMI, Efthimios Mitropoulos, dijo en el mismo acto que *“La piratería y los secuestros han assolado a la comunidad marítima durante demasiado tiempo y que los marinos han sufrido hasta ahora la peor parte. Creemos que podemos aprovechar la experiencia adquirida en otras zonas en las que hemos tenido éxito para mejorar la situación también en el actual teatro de operaciones, pero para ello hace falta una respuesta bien ‘orquestada’”*.

Los objetivos del Plan

- Aumentar la presión a nivel político para asegurar la liberación de los rehenes actualmente retenidos por los piratas.
- Revisar y mejorar las directrices de la OMI a las Administraciones y a los marinos y promover el cumplimiento por los armadores de las llamadas “mejores prácticas” recomendadas por el sector y, por tanto, la aplicación por los buques de medidas preventivas, evasivas y defensivas.
- Promover mayores niveles de apoyo y coordinación con las fuerzas navales.
- Promover la implantación de procedimientos de coordinación y cooperación entre los Gobiernos de los diferentes Estados,

regiones, organizaciones y el sector marítimo.

- Apoyar a los Estados en el establecimiento de los medios de todo tipo necesarios para interceptar, detener y procesar a quienes cometan actos de piratería o robos a mano armada contra los buques y
- Por último, pero no menos importante, prestar apoyo de todo tipo a las víctimas de los ataques o secuestros y a sus familias.

Un amplio resumen del Plan de Acción está disponible en:

www.imo.org/About/Events/WorldMaritimeDay/Documents/2011%20WMD%20theme%20Action%20Plan%20handout.doc



Ban Ki-moon, Secretario General de las Naciones Unidas, en el acto de lanzamiento del Plan de la OMI

España, con participación pionera y destacada en la Operación Atalanta

Nuestro país fue pionero en el apoyo a la Operación Atalanta de la UE NAVFOR, aportando medios navales (como el buque de asalto anfibio "Galicia", las Fragatas Victoria, Numancia y Blas de Lezo, el patrullero de altura "Infanta Cristina" o el buque de aprovisionamiento de combate "Patiño") y aéreos (el destacamento "Orión", con base en Djibuti o un VIGMA CN-235 D-4). Actualmente se encuentran en la zona la fragata "Canarias", como buque de mando de la fuerza naval europea, el patrullero de altura "Infanta Elena" (recientemente incorporado) y un avión P3-Orión.



El contralmirante Juan Rodríguez Garat es, desde el pasado 14 de diciembre y hasta el 14 de abril, el comandante en jefe de Atalanta al mando de 7 buques, 3 aviones de patrulla marítima y unos 1.500 militares.

Su misión prioritaria es dar escolta, a petición de las Naciones Unidas, a los convoyes del Programa Mundial de Alimentos (PMA), que transportan ayuda indispensable para la supervivencia de más de dos millones de somalíes, y proteger a los buques de apoyo a la Misión de la Unión

Africana en Somalia (AMISOM). No obstante, también proporciona protección al corredor internacional del Golfo de Adén que, como vía de acceso al canal de Suez, es de una importancia crítica para la economía global.

Además, "el mandato de la Unión Europea incluye la protección de buques y la lucha contra la piratería en general en un área geográfica del tamaño del Viejo Continente, por lo que todavía es difícil conseguir una disminución duradera de la frecuencia de los asaltos en el In-

dico", ha declarado Garat recientemente. Por ello, otra actividad de la fragata española es la vigilancia de los campamentos base de los piratas. Para ello, la Canarias lleva a bordo dos helicópteros modelo SH-60B.

El contralmirante Juan Rodríguez Garat asume el mando de la operación Atalanta el pasado mes de diciembre en Djibuti

Relevo del destacamento Orion en noviembre de 2010, tras haber cumplido 2.000 horas de vuelo



Guardias armados a bordo. Regulación en España.

Una medida especialmente efectiva para la prevención de la piratería es la posibilidad de embarcar grupos de guardias privados, entrenados y armados adecuadamente para hacer frente a los ataques piratas. Pero la misma ha sido objeto de fuerte polémica por distintas causas.

Por una parte, existen, sin duda, implicaciones jurídicas de cierta complejidad cuando se trata de portar armas a bordo de un buque que va a atravesar aguas territoriales y/o a hacer escala en puertos de varios países. Por otra, mientras algunos Estados de bandera no sólo permiten, sino que valoran positivamente este tipo de medidas preventivas (como una forma más de cumplir el Código ISPS sobre protección de buques e instalaciones portuarias), otros no lo tienen regulado en forma alguna y algunos incluso lo prohíben expresamente.

Algunas organizaciones marítimas internacionales, como ICS, hasta hace bien poco desaconsejaban abiertamente esta práctica por entender que podría conducir a una escalada en los medios ofensivos utilizados por los piratas y que, además, podría dar a los Estados la impresión (que sería claramente errónea) de que lo mejor es que los buques mercantes se protejan solos y, en consecuencia, tal vez animarles a reducir los efectivos militares actualmente destacados en las zonas de riesgo. Hace pocas semanas, ICS ha anunciado públicamente

que, a la vista del creciente riesgo de ataques, comprendía que en casos de buques especialmente vulnerables podía estar justificada y que corresponde al armador, en cada caso, valorar la conveniencia o no de recurrir a este tipo de medidas de protección.

En España, tras el secuestro del atunero "Alakrana", el RD 1628/2009 modificó el Reglamento de Seguridad Privada y de Armas para permitir embarcar en buques de bandera española (tanto mercantes como pesqueros) vigilantes de seguridad privada con armamento adecuado para cumplir tareas de protección (previniendo y repeliendo ataques), cuando dichos buques estén fuera de las aguas territoriales españolas y en situaciones de especial riesgo para las personas y bienes.

La Orden PRE/2914/2009, desarrolló el RD citado, fijando las condiciones para la tenencia, control, utilización y adquisición de armas de guerra por las empresas de segu-

ridad privada, así como las características del armamento autorizado.

Según dicha Orden, estos servicios solo los podrán realizar empresas de seguridad de ámbito estatal, inscritas en el registro del Ministerio del Interior y autorizadas para prestar servicios y actividades de vigilancia y protección. Los vigilantes deberán hacer un uso limitado de este tipo de armas, con el único objetivo de prevenir y disuadir los posibles ataques, si bien permite, en caso de necesidad, que se utilicen las armas como medio de defensa para repeler agresiones armadas de forma adecuada y proporcional.

Sobre la base de estas normas, los buques atuneros españoles que faenan en el océano Índico vienen embarcando regularmente vigilantes de seguridad que han conseguido en varias ocasiones repeler las agresiones piratas. El caso más reciente fue el del atunero "Felipe Ruano", a 270 millas de la costa de Somalia, el pasado 1 de marzo.

ANAVE, como editora de anave.es, no comparte necesariamente las opiniones y conclusiones vertidas en los artículos de esta sección, que corresponden exclusivamente a sus firmantes. Se autoriza la reproducción total o parcial de estos artículos, siempre que se cite a ANAVE como fuente y el nombre del autor.

La ministra de Defensa visita un entrenamiento de guardias privados para buques atuneros

