



Nuevas amenazas : la piratería y sus desafíos a la seguridad marítima de Colombia

Germán Dario Castro Trian

Trabajo de grado para optar al título profesional:
Maestría en Seguridad y Defensa Nacionales

Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"
Bogotá D.C., Colombia

2015

MONOGRAFÍA DE GRADO
NUEVAS AMENAZAS: LA PIRATERÍA Y SUS DESAFÍOS A LA SEGURIDAD
MARÍTIMA DE COLOMBIA

GERMÁN DARIO CASTRO TRIANA

Trabajo de Grado para optar al Título de
Magister en Seguridad y Defensa Nacionales

MAESTRÍA EN SEGURIDAD Y DEFENSA NACIONALES
ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA
COMANDO GENERAL DE LAS FUERZAS MILITARES
BOGOTÁ D.C.
NOVIEMBRE DE 2015

341-772
0355

MONOGRAFÍA DE GRADO
NUEVAS AMENAZAS: LA PIRATERÍA Y SUS DESAFÍOS A LA SEGURIDAD
MARÍTIMA DE COLOMBIA

NOTA DE ACEPTACIÓN

68500

GERMÁN DARIO CASTRO TRIAN

DR. CARLOS AUGUSTO DEL GAIJO YESEMANS

Jurado 1

Trabajo de Grado para optar el Título de
Magister en Seguridad y Defensa Nacionales

DR. JUAN LUIS CENAVEZ PERDOMO

Jurado 2

GUSTAVO ANDRÉS CÁÑAS PEÑA

Jurado 3

MAESTRÍA EN SEGURIDAD Y DEFENSA NACIONALES
ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA
COMANDO GENERAL DE LAS FUERZAS MILITARES
BOGOTÁ D.C.
NOVIEMBRE DE 2015

BOGOTÁ D.C. NOVIEMBRE DE 2015

HOJA DE ACEPTACIÓN

NOTA DE ACEPTACIÓN

CN. CARLOS AUGUSTO DELGADO YERMANOS

Jurado 1

CR. (RA) LUIS CHÁVEZ PERDOMO

Jurado 2

GUSTAVO ANDRES CAÑAS PEÑA

Jurado 3

BOGOTÁ D.C. NOVIEMBRE DE 2015

Tabla de Contenido

Introducción	1
Acercamiento teórico a la piratería marítima.....	4
La defensa de las comunicaciones marítimas.....	4
La seguridad marítima.....	9
La amenaza de la piratería como sistema criminal transnacional.....	12
La piratería en el mar y su actual marco legal.....	14
Estudio de casos.....	22
Piratería en el Cuerno de África / Océano Índico.....	24
Piratería en el Sudeste Asiático.....	35
Factores y desafíos para Colombia.....	45
Factores que permiten el surgimiento de la piratería en aguas jurisdiccionales colombianas..	45
Desafíos a la seguridad marítima colombiana.....	53
Análisis de riesgos.....	57
Conclusiones y recomendaciones	63
Referencias.....	70

Índice de Figuras

<i>Figura No 1.</i> Principales Líneas de Comunicación Marítima (LCM) y zonas de confluencia del mundo..	6
<i>Figura No 2.</i> Tipo de infracción penal de acuerdo a las zonas marítimas del Derecho Internacional..	19
<i>Figura No 3.</i> Incidentes de piratería en el Oeste del Océano Índico, periodo 2006-2013.....	25
<i>Figura No 4.</i> Actos de piratería y robo armado en el Océano Índico.....	26
<i>Figura No 5.</i> Distribución de ataques de piratería durante el año en la región Oeste del Océano Índico..	29
<i>Figura No 6.</i> Región Marítima del Sudeste Asiático, sus principales LCM y áreas de piratería..	36
<i>Figura No 7.</i> Actos de piratería y robo armado en el sudeste asiático.	38
<i>Figura No 8.</i> Actos de robo a mano armada contra buques reportados en Colombia durante el año 2015.....	46

Índice de Tablas

<i>Tabla No 1.</i> Indicadores de medición de la vulnerabilidad para cada zona portuaria.....	58
<i>Tabla No 2.</i> Matriz de análisis de riesgo de la ocurrencia de piratería marítima en zonas portuarias de Colombia.....	60

aplicado en los conflictos entre los grandes poderes mundiales desde la guerra, desde la independencia de este siglo XXI ha sido una revolución con la tecnología moderna, afectando directamente la seguridad y eficiencia de las flotas de comunicaciones marítimas, y por ende, los intereses de los países, en un mundo cada vez más globalizado e interdependiente.

En la actualidad este fenómeno ha generado temor y desconfianza en los países marítimos y Estados ribereños en especial en aquellos que dependen de las rutas marítimas comerciales. En primer lugar, se trata de un fenómeno que afecta a los países en desarrollo, en segundo lugar niveles de desarrollo económico, así como la estabilidad social y política. Y en tercer lugar, desde el grado de control del mar es de hecho (Alvarez, 2010).

Desde el 2004 al 2014, se han reportado en el mundo un total de 2.873 casos de piratería, del tipo de alta mar se registraron 245 casos de piratería (International Chamber of Commerce, 2014). Por otro lado, los miembros de los organismos estatales e internacionales las causas de piratería han disminuido, la piratería como actividad ha evolucionado, tanto en sus motivos de operación, sus niveles de violencia y los flujos que hacen del tráfico, los datos geográficos de ocurrencia de esta actividad han variado y se han expandido en diferentes zonas o áreas marítimas del mundo.

La realidad, bien que que los esfuerzos han logrado disminuir la actividad, o por que se ha generado lo que en la jerga marítima se conoce como el *hollow effect*, donde la piratería

¹ Entre los años 2007, 2010 y 2011, cuando reportó la piratería en el Cuerno de África los casos reportados fueron de 410, 440 y 470 respectivamente (IPS Noticias, 2017).

Introducción

La piratería en el mar es una práctica probablemente tan antigua como la navegación misma, si bien tuvo su “época dorada” en los comienzos de la Edad Moderna cuando fue empleada en los conflictos entre los grandes poderes europeos rivales de la época, desde comienzos de este siglo XXI ha sido una amenaza que ha traspasado fronteras, afectando directamente la seguridad y eficiencia de las líneas de comunicaciones marítimas, y por ende, los intereses de las naciones, en un mundo cada vez más globalizado e interdependiente.

En la actualidad este fenómeno ha generado retos y riesgos a las áreas marítimas y Estados ribereños en especial en aquellos que cumplen o cuentan con las siguientes condiciones: En primer lugar, un tráfico marítimo o comercio internacional significativo. Segundo bajos niveles de desarrollo económico, así como inestabilidad social o política. Y en tercer lugar, donde el grado de control del mar es deficiente (Alvayay, 2010).

Desde el 2008 al 2014, se han reportado en el mundo un total de 2,393 casos de piratería, sólo para el 2014 fueron reportados 245 casos de piratería (International Chamber of Commerce, 2014). Pese a que en las estadísticas de monitoreo de los organismos marítimos internacionales los casos de piratería han disminuido¹, la piratería como amenaza ha evolucionado, tanto en sus modos de operación, sus niveles de violencia y los fines que busca; así mismo, las áreas geográficas de ocurrencias de esa actividad han variado y se han expandido en diferentes zonas o áreas marítimas del mundo.

Lo anterior, bien por que las estrategias han logrado contrarrestar la amenaza, o por que se ha generado lo que en la lucha antidrogas se conoce como el *Ballon Effect*, donde la presión

¹ Puesto que en los años 2009, 2010 y 2011, cuando explotó la piratería en el Cuerno de África los casos reportados fueron de 410, 445 y 439 respectivamente (IHS Maritime, 2013).

aplicada en un área del globo empuja el aire a otra área de menor resistencia (Mora, 1996). Es decir que cuando se aplica una presión determinada a una amenaza, ésta se reacomoda a diferentes áreas de menor resistencia.

En este contexto, inicialmente en los años noventa los incidentes de piratería se presentaron en el Mar Rojo, Golfo de Adén y el Mar Árabe; posteriormente se propagaron al Océano Índico, Mar de Adaman y Mar del Sudeste de Asia. Hoy ocurren casos en el Océano Atlántico Sur (Golfo de Guinea), he incluso en el Mar Caribe y Océano Pacífico Sur (costas de Ecuador y Perú). Verbigracia, en el 2014 la Oficina Marítima Internacional -IMB por sus siglas en ingles- presentó en el “Mapa de Piratería y Robo Armado del 2014” cinco casos en Sur América, de los cuales dos fueron incidentes de robo armado en aguas colombianas (International Chamber of Commerce, 2014).

Ello pone de manifiesto la existencia de un riesgo, el cual podría potencialmente transformarse en una amenaza para la seguridad y defensa de los intereses nacionales de Colombia. Es por eso que la presente investigación establece la siguiente pregunta problema: ¿Cuales son los posibles riesgos y desafíos que la piratería marítima, como amenaza transnacional, puede presentar a la seguridad marítima de Colombia en los próximos diez años?

En respuesta a la pregunta anteriormente planteada y como tesis de esta investigación, se espera demostrar que Colombia no esta exenta de que se presenten actos de piratería en sus aguas jurisdiccionales. En efecto, su viabilidad geográfica; la confluencia de elementos internos, tales como los niveles de desigualdad social, pobreza y criminalidad; la debilidad en materia legal y judicial referente a este crimen; y las insuficientes capacidades navales para el óptimo control del mar, son factores de riesgo que evidencian la posibilidad de generar amenazas a la seguridad

marítima nacional, en especial en lo relacionado al transporte y comercio marítimo, a la explotación de recursos, y al medio ambiente marino.

En efecto, la ausencia de estudios académicos e investigaciones, así como de estrategias nacionales, políticas públicas o legislación necesaria para enfrentar este crimen universal -y/o evitar que se instaure este tipo de actividad no sólo en aguas jurisdiccionales colombianas sino en la región- evidencia un desconocimiento del concepto de la piratería en Colombia. De éste fenómeno como sistema criminal transnacional, de sus características, causas, actores y demás variables de esta actividad ilícita, que hoy por hoy es considerado por la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, como: “uno de los seis grupos de amenazas que deben preocupar al mundo hoy y en los decenios por venir” (Organización de las Naciones Unidas, 2010).

En este marco, el desarrollo de esta investigación aporta desde el punto de vista académico una visión integral del fenómeno de la piratería en el mar, presentando una oportunidad para orientar el desarrollo de futuros estudios en esta amenaza y sus interconexiones como sistema criminal transnacional. A nivel práctico, permitirá ser un punto de partida para diseñar estrategias y establecer directrices gubernamentales, que generen capacidades y soluciones para contrarrestar un posible riesgo de piratería en el mar, e incluso para identificar las necesidades de gestionar mecanismos de coordinación entre agencias civiles, militares y de seguridad para el fortalecimiento de la seguridad marítima ante esta amenaza.

Y en este sentido, el objetivo general al que se orienta la presente investigación es a determinar que tipo de amenazas puede representar la piratería, como sistema criminal transnacional, a los intereses nacionales y en especial a la seguridad marítima de Colombia.

Con el propósito de alcanzar dicha meta, se desarrollará la siguiente estructura: en primer lugar se caracterizará y tipificará el fenómeno de la piratería como amenaza y sistema criminal transnacional, detallando su marco legal tanto internacional como nacional; en segundo lugar se describirá, mediante el estudio de casos, la naturaleza, causas y estrategias de respuesta, presentadas en eventos de piratería en las áreas marítimas del: Cuerno de África y Sudeste Asiático; una vez revisado los casos propuestos se identificarán los factores o vulnerabilidades existentes de la instauración de la piratería en aguas jurisdiccionales colombianas y sus posibles desafíos o amenazas a la seguridad marítima nacional, adicionalmente se realizara un análisis del riesgo de la ocurrencia de la piratería marítima y robo armado en varias de las zonas portuarias de Colombia. Como complemento, se proyectarán recomendaciones al Estado colombiano, y en especial a la Armada Nacional, para mitigar y contrarrestar los riesgos y desafíos de la instauración de esta amenaza en Colombia.

En función de los propósitos y temas planteados, esta investigación utilizará como base teórica tanto para la revisión o estudio de los casos propuestos, como para la identificación de riesgos o vulnerabilidades para Colombia, la teoría presentada por Martin Murphy en su libro *“Contemporary Piracy and Maritime Terrorism: The Threat to International Security”*, en el cual plantea siete factores principales que permiten el surgimiento de la piratería en cualquier región marítima del mundo.

Acercamiento teórico a la piratería marítima

La defensa de las comunicaciones marítimas

Desde hace siglos, el hombre ha empleado el mar como medio de transporte y a través de él ha desarrollado y establecido alrededor del mundo comunidades y relaciones de toda índole,

dentro de las que se encuentra las relaciones comerciales, las cuales emplean el mar como medio de intercambio de bienes, noticias e ideas.

El resultado de estas relaciones comerciales a través de la historia de la humanidad, han generado una compleja red denominada el sistema de transporte o comercio marítimo, que se ha extendido a través del globo. El Almirante Mahan lo precisó de este modo:

Esto [el comercio marítimo], junto con el rápido incremento en la velocidad de las comunicaciones, ha multiplicado y fortalecido los lazos que unen los intereses entre sí de las naciones, hasta que ese todo conforma ahora un sistema articulado que no sólo alcanza un tamaño y actividad prodigiosos sino una susceptibilidad excesiva, inigualada en épocas anteriores.

(Citado en Till, 2009, p. 33)

Esta red con enlaces en todas las direcciones y áreas geográficas del planeta, cuenta con determinados caminos –obviamente no tan definidos como los terrestres- a los cuales se les conoce con el nombre de rutas comerciales o líneas de comunicaciones marítimas (LCM), las cuales constituyen un medio de bienestar y progreso para las naciones en tiempo de paz y en tiempo de guerra. Para Mahan y para muchos otros teóricos, la capacidad de usar el mar como medio de transporte es la base del desarrollo humano. Y por ende “el ataque y la defensa de las comunicaciones por mar se encuentran en el corazón de la estrategia marítima” (Citado en Till, 2009, p. 289). Tanto así que las LCM pueden llegar a ser de necesidad imperiosa para la supervivencia de los Estados, especialmente de los países marítimos como Gran Bretaña, Estados Unidos, Chile, Perú, Japón, entre otros.

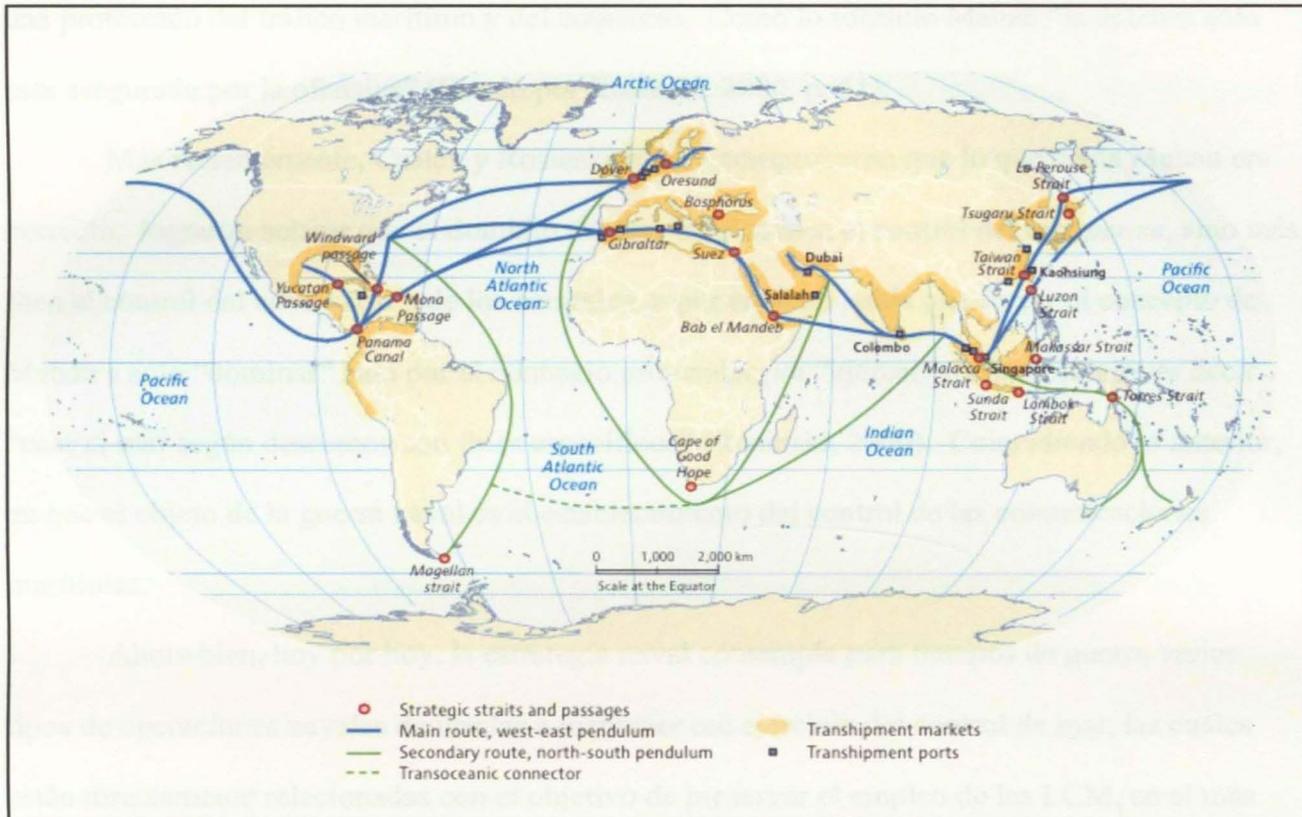


Figura No 1. Principales Líneas de Comunicación Marítima (LCM) y zonas de confluencia del mundo. Fuente: UNITAR 2014.

Ahora bien, como defender las comunicaciones marítimas, es una de las cuestiones más debatidas de la estrategia marítima, en buena medida porque no ha habido, y no hay, una solución única del problema, y hay pocas respuestas simples.

Para abordar el concepto de defensa de las LCM es necesario tener claro que existe diferencia entre la fisionomía de las LCM en la paz y en tiempo de guerra. Así desde la óptica del tiempo de guerra, para Mahan la precondition inicial para la defensa exitosa de las comunicaciones marítimas era el “domino del mar”, establecido ya sea destruyendo las fuerzas de un adversario mediante la batalla o conteniéndolas en sus puertos a través de alguna forma de bloqueo. Y es así que gracias a las acciones de la flota principal se permite de forma indirecta

una protección del tráfico marítimo y del comercio. Como lo formulo Mahan “la defensa sólo esta asegurada por la ofensiva” (Citado por Rosinski, 2000, p. 51).

Más recientemente, Castex y Rosinski si bien comprobaron que lo que decía Mahan era correcto, lograron aclarar que el dominio del mar no significa el control del mar *per se*, sino más bien el control del adversario o de los neutrales, y por ende no había que forzar el concepto de Mahan a solo “dominar” sino por el contrario propender por “ejercer” dicho dominio, es decir “usar el mar según deseemos con fines específicos” (Rosinski, 2000). Coincidiendo lo anterior, en que el objeto de la guerra naval es el establecimiento del control de las comunicaciones marítimas.

Ahora bien, hoy por hoy, la estrategia naval contempla para tiempos de guerra varios tipos de operaciones navales dedicadas a mantener ese ejercicio del control de mar, las cuales están directamente relacionadas con el objetivo de preservar el empleo de las LCM, en el más alto grado posible. Estas son: Operaciones de protección indirecta, en las cuales se interpone una fuerza naval entre el adversario y el sistema de LCM y/o el litoral propio. Operaciones de protección directa, las cuales tienen medidas tanto ofensivas, en la que se busca neutralizar la amenaza; como defensivas, ejecutadas a través de acciones de escolta, convoyado, control de tráfico marítimo y patrullaje de rutas. Y por último, operaciones de cobertura, las cuales se realizan para proteger un objetivo específico, obligando a enfrentar la amenaza en caso de que esta se haga presente (Justiniano, 1999).

En cuanto a la defensa de las comunicaciones marítimas desde la fisionomía de la paz, la estrategia naval considera el concepto del empleo limitado del poder naval, el cual pretende lograr sus objetivos sin llegar a la guerra (Justiniano, 1999).

La diplomacia naval es la mayor representación del empleo limitado del poder naval, según Till “la diplomacia naval comprende las actividades navales en el grado menos peligroso del espectro de procedimientos que un país puede usar para influenciar el comportamiento de otro” (Citado en Justiniano, 1999). Ésta presenta un amplio espectro de actividades o componentes tales como la presencia naval, la coerción, la disuasión, la compulsión, he incluso la formación de coaliciones. Si bien las distinciones entre estos componentes se basan en su objetivo, su límites son intrínsecamente borrosos, pues la misma fuerza marítima puede estar realizando más de una clase de actividad en simultaneo.

La presencia naval, puede ser el primer paso para una amplia gama de formas en las cuales puede utilizarse la fuerza marítima a fin de lograr objetivos políticos. Según el Almirante Justiniano (1999) “consiste en el empleo de unidades y/o fuerzas navales para lograr objetivos políticos y/o ventajas políticas o estratégicas sin recurrir a la guerra” (p. 77). La magnitud de su acción puede variar desde una visita de buena voluntad, o mostrar la bandera, hasta un despliegue eminentemente ofensivo. Estas operaciones se caracterizan por que es imprescindible la presencia física de la fuerza en el área de crisis o donde se desee que ella ejerza su efecto.

La coerción comprende dos dimensiones íntimamente relacionadas: la disuasión y la compulsión. La disuasión es un tema de intenciones y percepciones, tiende a ser pasiva más que activa, general más que específica. Por otra parte la compulsión, puede o no tener consecuencias letales, es específica, activa y esta dirigida a obligar o compeler a un adversario a hacer algo.

Con respecto a la disuasión, según Till (2009) “su objetivo es utilizar las fuerzas navales para persuadir a un adversario que no haga algo mediante la exhibición de que los costos probables pueden muy bien superar los beneficios esperables” (p. 363). De manera que, para

lograr la disuasión se requiere de convencer al adversario de que se está dispuesto a emplear la fuerza naval, con toda decisión y energía, cada vez que sea necesario. Según el Almirante Justiniano “Para conseguirlo, no basta, aunque es indispensable, contar con fuerzas eficaces, móviles, de gran capacidad operativa y ofensiva. Ellas deben poseer además capacidad estratégica, para lo cual es preciso poseer posición y voluntad estratégica” (Justiniano, 1999, p. 76).

No obstante la seguridad y defensa de las comunicaciones marítimas y en especial del tráfico marítimo comercial, requiere de respuestas navales graduadas o combinadas cuidadosamente con una amplia gama de medidas políticas, militares y económicas (Till, 2009). Especialmente teniendo en cuenta las vulnerabilidades de ataques menores y hostigamientos que hoy por hoy pueden amenazar el tráfico marítimo comercial mundial.

La seguridad marítima

Por naturaleza la seguridad es un término de carácter subjetivo, ya que se trata de estar libre de preocupaciones o de sentirse a salvo de cualquier daño. De igual forma, se trata de un concepto atemporal y abstracto que habla de condiciones deseables que pueden ser aplicables a cualquier contexto y circunstancia (Bárcena, 2000).

Los conceptos y teorías de seguridad están en constante evolución, acorde cambia la realidad mundial. Estos conceptos han ampliado su enfoque desde el tradicional: político-militar, hacia dimensiones o sectores más variados y amplios como el económico, social y ambiental.

Desde el enfoque tradicional el concepto de seguridad es entendido en relación al campo militar, perspectiva según la cual “la seguridad estaba determinada por la capacidad de disuasión que poseía cada Estado, entendida la disuasión como la creación de amenazas militares que

impidan a los demás actores realizar acciones de agresión” (Sisco Marcano & Chacon Maldonado, 2004, p. 128). Desde el enfoque más amplio o más reciente, la seguridad es definida como:

La neutralización de situaciones amenazantes o conflictivas a través de la movilización de emergencia del Estado, amenazas que pueden ser diferentes a la posibilidad de un ataque militar, también se puede tratar de problemas económicos, sociales y ambientales que pueden poner en peligro la supervivencia de un grupo. (Sisco Marcano & Chacon Maldonado, 2004, p. 133)

En lo que respecta a la seguridad marítima, se puede afirmar que éste es un concepto muy amplio y complejo, por cuanto debe entenderse desde las diferentes características o atributos del mar y sus usos, así como desde los posibles riesgos y amenazas que enfrenten cada atributo y se deriven de su explotación. Según Till (2009) éstos atributos o formas en que es usado el mar son: el mar como recurso, el mar como medio de transporte, el mar como medio de intercambio de información, el mar como medio de dominio y el mar como ambiente, y son de gran importancia teniendo en cuenta que ha sido a través de ellos que el mar ha contribuido al desarrollo humano. Es por esto que la seguridad marítima no puede ser vista simplemente como una de las muchas cualidades que hacen parte de la explotación de los mares, sino la condición previa para ello, siendo de esta última afirmación de donde parte su importancia.

Es conveniente aclarar que la complejidad semántica que se presenta a los hispanohablantes con la palabra *seguridad*. Debido a su amplitud conceptual ésta palabra enmarca tanto la protección frente a daños producidos por accidentes o fenómenos de la naturaleza (en inglés *safety* y en francés *sécurité*), como a los debidos a la acción humana deliberada (*security* y *sureté* respectivamente). Según Del Pozo (2014):

Esto podrá parecer banal, pero es de gran importancia, pues ambos campos son inmiscibles, o más bien deberían serlo. Considérese que accidentes, temporales y otras intervenciones de la

naturaleza no son objeto de acción policial, militar o legal, más allá de las exigencias preventivas de cumplir ciertas normas y de la gestión de las consecuencias, mientras que las acciones maliciosas del hombre caen de lleno bajo la jurisdicción militar, de la de los agentes de la ley, o de ambas. (p. 4)

La seguridad marítima estaría por lo tanto, enfocada en la acción en una actividad, es decir, en requerimientos operacionales dado que “es un objetivo siempre inalcanzado que requiere constante atención y esfuerzo, pues es afectada por toda clase de actividades ilícitas o delictivas, que ocurren inevitable y continuamente en tiempo de paz” (Del Pozo, 2014, p. 5). Y una de sus tantas definiciones puede ser: “la combinación de medidas preventivas y correctivas dirigidas a proteger el ámbito marítimo frente a amenazas y actos ilegales deliberados” (Del Pozo, 2014, p. 6).

Debido a su vasto espectro de aplicación y a su variedad de elementos, la seguridad marítima no tiene una específica condición o competencia en lo que respecta a las ejecución de operaciones destinadas a ella. Feldt, Roell, & Thiele (2013) aseguran que si bien la seguridad marítima es una responsabilidad gubernamental, la elección de la autoridad para actuar en nombre del Estado es una decisión soberana que tiene varias opciones. Es decir que elementos de la seguridad marítima tan variados como la seguridad de las LCM, la protección ambiental, la protección contra los crímenes en el mar y la seguridad de las tripulaciones y pasajeros de los buques, pueden ser regulados, protegidos y controlados por diferentes agencias gubernamentales o por más de una de ellas, las cuales pueden ser tanto civiles como militares.

Ejemplo de ellos son las operaciones antipiratería que la [Organización de Tratado del Atlántico Norte] OTAN, la Unión Europea y varias naciones están llevando a cabo en el Océano Índico: una actividad netamente policial -pues lo que se combate es un delito y unos delincuentes, y se hace con arreglo a la ley- está siendo llevada a cabo por buques de guerra. (Del Pozo, 2014, p. 5)

Para concluir, y considerando la vastedad y fragilidad del mar, en el cual no es posible establecer fronteras o delimitar responsabilidades, y donde actividades como el comercio legítimo y el ilegítimo comparten las mismas aguas, es relevante sugerir que para preservar y contribuir a la seguridad marítima es necesario abordarla desde una aproximación integral, donde se pueda emplear las capacidades, medios y experiencias de más de una agencia, e incluso de más de un Estado (Del Pozo, 2014).

La amenaza de la piratería como sistema criminal transnacional

El final de la guerra fría, y en especial la aparición y avance de la globalización, ha tenido efectos imprevistos en la delincuencia organizada. Muchas organizaciones o grupos criminales tradicionales lograron expandirse, tomando ventaja de este mundo sin fronteras o de este 'mundo plano', para usar la frase de Thomas Friedman. Pero igualmente, emergieron nuevas organizaciones o grupos modernos, los cuales asumieron nuevos modelos, siendo una de sus principales características las constantes variaciones de estructura, fuerza, tamaño, alcance geográfico, y enfoque de sus operaciones. Por ejemplo, en el caso de la estructura, éstas han mutado de ser organizaciones altamente jerárquicas y rígidas a estructuras descentralizadas de células o pequeñas redes impulsadas por las fuerzas del mercado.

La delincuencia organizada parece no ser tanto un grupo de personas que participan en diversas actividades ilícitas, como un grupo de actividades ilícitas en que algunos particulares y grupos participan. Si estos particulares son detenidos y encarcelados, las actividades continúan, porque el mercado ilícito y los incentivos que genera se mantienen. (Organización de las Naciones Unidas, 2010, p. 3)

No obstante, no hay una sola definición de crimen transnacional. En 1994 Mueller lo definió con el propósito de incluir los delitos cuyos inicios, prevención y efectos directos o indirectos involucran más de un país (citado por Waglet, 2006). Según la Convención de las

Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, por delincuencia organizada transnacional se entenderá “todo delito transnacional grave cometido por un grupo de tres o más personas que actúe con el propósito de obtener un beneficio de orden material” (Organización de las Naciones Unidas, 2010, p. 1).

Adicionalmente, las Naciones Unidas incluye a la delincuencia organizada transnacional entre los seis grupos de amenazas que deben preocupar al mundo hoy y en los decenios por venir. En febrero de 2010, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas observó “con preocupación las graves amenazas que la delincuencia organizada transnacional plantean en algunos casos para la seguridad internacional en diferentes regiones del mundo” e invitó al Secretario General “a que considere la posibilidad de incorporar esas amenazas como factor en las estrategias de prevención y análisis de conflictos, y en la evaluación y planificación integradas de las misiones (Organización de las Naciones Unidas, 2010, p. 1).

La lista de problemas de sistemas criminales transnacionales con que nos enfrentamos incluiría: la trata de personas, el tráfico ilícito de migrantes, el tráfico de heroína y cocaína, el tráfico de armas, el contrabando de recursos ambientales, el contrabando de productos falsificados, la piratería marítima y la ciberdelincuencia, entre otros.

Ahora bien, a diferencia de la mayoría de los problemas de la delincuencia organizada, como la trata de personas, el tráfico ilícito de inmigrantes o el tráfico de drogas, la piratería marítima no es una cuestión de tráfico ilícito, “es un delito violento de adquisición que explota la extensa corriente internacional de buques comerciales” (Organización de las Naciones Unidas, 2010, p. 20). En efecto Martin Murphy (2007) afirma:

La piratería es un crimen organizado. Incluso en su menor nivel requiere de un grupo y algunos vínculos en tierra para su funcionamiento. En cuanto a la seguridad internacional se refiere, entre

más organizada la piratería se convierta, más peligrosa es, por que el crimen organizado alimenta la corrupción política que puede llegar a desestabilizar Estados. (p. 9)

La piratería en el mar y su actual marco legal

El contexto legal es de gran importancia en el esfuerzo de entender y conceptualizar la piratería marítima. Explicar los instrumentos y disposiciones jurídicos resulta imprescindible para el presente trabajo, especialmente por la existencia de vacíos y limitaciones jurídicas que finalmente generan consecuencias en los intentos de concebir, abordar y contrarrestar la piratería como sistema criminal transnacional.

El marco legal internacional para la lucha contra la piratería esta establecido, en primer lugar, por la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) de 1982, cuyos artículos 100 al 107 se ocupan precisamente de tratar el delito de piratería.

La CONVEMAR en su artículo 100 establece la obligación internacional de cooperar en la lucha contra la piratería, y en su artículo 101 define la piratería como cualquiera de los actos siguientes:

a) Todo acto ilegal de violencia o detención o todo acto de depredación cometido con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos: i) Contra otro 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; c) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o en el apartado b) o facilitarlos intencionalmente. (Organización de las Naciones Unidas, 1982, p. 72)

Como lo menciona Marín (2012) “esta definición de la CONVEMAR parte de una noción restringida de piratería que no da respuesta satisfactoria a los ataques cometidos en los últimos años [según las cifras recopiladas por la OMI]” (p. 3). Es decir que permite unos vacíos o restricciones jurídicas. El primero de ellos es en lo referente a los espacios marítimos en los que ha de cometerse el acto ilegal de violencia, detención o depredación para poder calificarlo como acto de piratería. Según lo prescrito en el artículo 101 de la CONVEMAR el delito internacional de piratería solo puede ser perpetrado en contra de un buque en la *alta mar* o en un espacio marítimo no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, o sea, en *aguas internacionales*.

Este concepto de alta mar es propenso a confusión, por cuanto el artículo 86 de la CONVEMAR lo describe “[...] como todas las partes del mar no incluidas en la zona económica exclusiva, en el mar territorial o en las aguas interiores de un Estado [...]”. Da a entender que alta mar es el espacio marítimo más allá de la zona económica exclusiva (es decir 200 millas náuticas desde el límite exterior del mar territorial). Pero la segunda parte del artículo 86 deja en claro que en alta mar no hay limitación de las libertades, derechos y deberes que gozan los Estados en la zona económica exclusiva. Es decir, conforme el artículo 58² las normas existentes en los artículos 88 a 115, dentro de los que se encuentran los referidos a la piratería, se pueden aplicar plenamente a la zona económica exclusiva, no solo al alta mar. Así las cosas, las zonas marinas donde no tiene lugar el delito internacional de piratería son aquellos espacios marítimos que se encuentran sujetos a la plena dependencia soberana del estado: mar territorial, aguas interiores y aguas archipelágicas.

² Que trata de los derechos y deberes de otros Estados en la zona económica exclusiva.

Para aclarar este concepto jurídico y facilitar a los Estados la aplicación uniforme y coherente de las disposiciones del convenio internacional, la OMI dictó en su Circular No 3180 de 2011 la siguiente aclaración:

En lo que respecta al ámbito de aplicación geográfico para la definición de piratería, el artículo 101 a) i) se refiere a los actos cometidos “en la alta mar”, mientras que el artículo 101 a) ii) se refiere a los actos cometidos “en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún estado”. El artículo 101 de la CONVEMAR debería leerse conjuntamente con el artículo 58 2), que prevé que “los artículos 88 a 115 y otras normas pertinentes de derecho internacional se aplicaran a la zona económica exclusiva en la medida en que no sean incompatibles con esta Parte”. Por consiguiente, debería entenderse que el ámbito de aplicación geográfico del artículo 101 a) incluye la zona económica exclusiva de cualquier Estado. En consecuencia, cuando los actos que se indican en el artículo 101 a) se cometen fuera del mar territorial de cualquier Estado, se consideran actos de piratería de conformidad con al Convención. (Organización Marítima Internacional, 2011, p. 5)

El otro documento internacional que delimita el concepto del delito de piratería marítima es el Convenio para la Supresión de Actos Ilegales contra la Seguridad de la Navegación Marítima (*Convention for the Suppression of Unlawful Acts –SUA- Against the Safety of Maritime Navigation*) de 1988. Este convenio internacional enmarcado en las Naciones Unidas³ establece un régimen jurídico aplicable a los actos cometidos contra la navegación marítima internacional, presentando así bases legales para llevar a cabo la lucha contra la piratería por cuanto en su artículo 3 se tipifican los delitos que este convenio abarca, y si bien no se hace referencia explícita a los actos de piratería como tales, muchos de los actos enumerados en el

³ Siendo la Organización Marítima Internacional (OMI) la depositaria del instrumento de ratificación.

artículo 3.1 contienen los elementos básicos que normalmente se incluyen en la tipificación del delito de piratería, así en los apartados a) y b) del artículo 3.1 dispone lo siguiente:

Comete delito toda persona que ilícita e intencionalmente: a) Se apodere de un buque o ejerza el control del mismo mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación; o 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 del buque; [...] (Organización de las Naciones Unidas, 1988, p. 3)

Ahora bien, es importante destacar la diferencia entre la piratería y el robo a mano armada contra los buques, teniendo en cuenta que éste es tal vez el aspecto que más disyuntivas o malinterpretaciones genera de la definición y conceptualización de la piratería, especialmente en lo que respecta al ámbito geográfico y a la compilación y reporte de estadísticas a nivel mundial. El concepto de robo a mano armada contra los buques se define en la resolución A.1025(26) de la Asamblea de la OMI denominada como el “Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques”, adoptada el 2 de diciembre de 2009, la cual en su artículo 2.2 dicta:

Se entiende por robo a mano armada contra los buques 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. (Organización Marítima Internacional, 2009, p. 4)

Así las cosas, el concepto del delito de robo armado es una figura complementaria que evade el límite jurisdiccional y geográfico que la CONVEMAR impone al delito de piratería, es

decir a través del empleo de este concepto se pueden tipificar los actos de delincuencia cometidos en las aguas jurisdiccionales. En palabras de Fernández (2013) “el robo a mano armada perpetrado en contra de buques permitió ampliar rudimentariamente el campo de aplicación punitiva de la CONVEMAR a las aguas territoriales de los Estados, con el fin de perseguir a los filibusteros en los espacios marítimos domésticos” (p. 30).

No obstante, el robo armado no goza de la persecución penal universal con que cuenta la piratería, dando entonces al Estado ribereño la responsabilidad y competencia exclusiva para la investigación y el procesamiento de los actos llevados a cabo dentro de su mar territorial, aguas archipelágicas, puertos y demás aguas interiores. (Ver *Figura No 2*)

Igualmente, y a nivel más específico para la aplicación en la lucha contra la piratería en aguas de Somalia, la ONU a través de su Consejo de Seguridad ha establecido un marco legal de desarrollo y aplicación de la CONVEMAR y otros convenios. Estas son las Resoluciones 1814 de 2008 la cual solicita a los Estados miembros que tomen medidas para proteger la navegación. La 1816 de 2008 en la que se pretendió extender al mar territorial de Somalia la aplicabilidad del derecho del mar en cuanto a la represión de la piratería. La 1838 de 2008 solicita a los Estados con fuerzas militares en el área la utilización de todos los medios disponibles para la represión de la piratería en la alta mar. La 1846 de 2008 autoriza a los Estados y organizaciones regionales que cooperan con el Gobierno Federal de Transición de Somalia (GFT) a utilizar todos los medios necesarios en la lucha contra la piratería, e incluso la entrada en las aguas jurisdiccionales de Somalia. La 1851 de 2008 autoriza, previa notificación al GFT, las operaciones de represión de la piratería en el territorio de Somalia. Así las cosas, estos mandatos anteriores sustentan las operaciones militares contra la piratería en las aguas somalís, ya sean organizadas por la OTAN, la Unión Europea (UE) o dentro de coaliciones (Del Pozo, 2014).

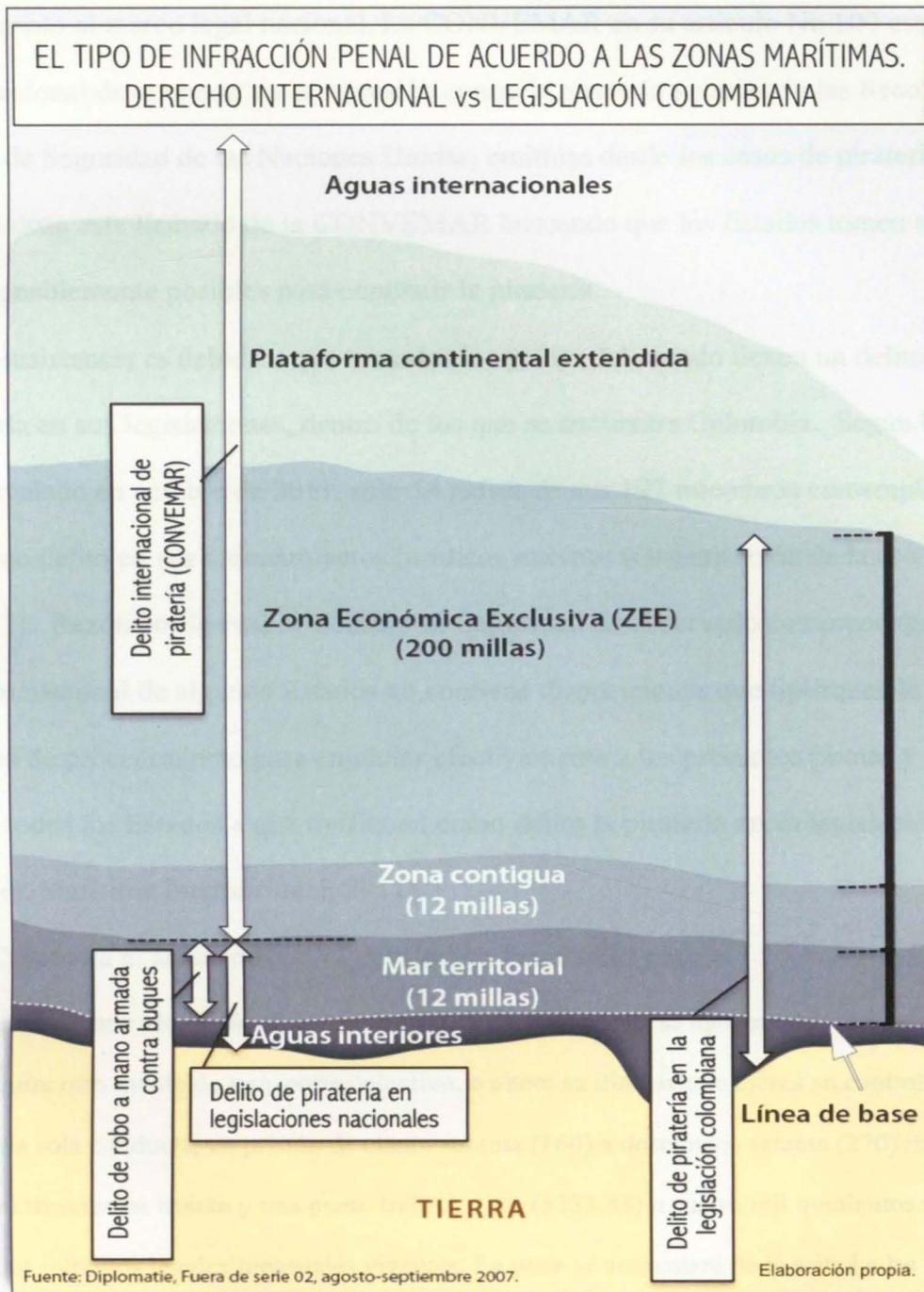


Figura No 2. Tipo de infracción penal de acuerdo a las zonas marítimas del Derecho Internacional. Elaboración propia basado en Atlas Caribe – Universidad de CAEN.

En cuanto al marco legal nacional, La CONVEMAR en su artículo No 100 establece el deber internacional de cooperar en la represión contra la piratería y varias de las Resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, emitidas desde los casos de piratería en Somalia, recalcan este llamado de la CONVEMAR buscando que los Estados tomen todas las medidas razonablemente posibles para combatir la piratería.

Esta insistencia es debido a que no todos los países del mundo tienen un delito tipificado como piratería en sus legislaciones, dentro de los que se encuentra Colombia. Según la ONU, en un listado revelado en octubre de 2011, solo 54 países de sus 192 miembros contemplan la piratería como delito en sus ordenamientos jurídicos internos (Organización de las Naciones Unidas, 2011). Razón por la cual el Consejo de Seguridad ha observado con preocupación “que la legislación nacional de algunos Estados no contiene disposiciones que tipifiquen la piratería o disposiciones de procedimiento para enjuiciar efectivamente a los presuntos piratas y ha exhortado a todos los Estados a que tipifiquen como delito la piratería en su legislación interna” (Organización Marítima Internacional, 2011).

En Colombia el artículo No 173 del Código Penal (CP) cita:

El que mediante violencia, amenazas o maniobras engañosas, se apodere de nave, aeronave, o de cualquier otro medio de transporte colectivo, o altere su itinerario, o ejerza su control, incurrirá, por esa sola conducta, en prisión de ciento sesenta (160) a doscientos setenta (270) meses y multa de mil trescientos treinta y tres punto treinta y tres (1333.33) a cuatro mil quinientos (4.500) salarios mínimos legales mensuales vigentes. La pena se aumentará de la mitad a las tres cuartas partes, cuando no se permita la salida de los pasajeros en la primera oportunidad. (Ley 599, 2000, p. 164)

Si bien este artículo castiga el apoderamiento de una nave de manera violenta, no tipifica a la piratería como delito. Así las cosas, la naturaleza jurídica que se presenta de la piratería en

el derecho colombiano, al igual por ejemplo que el chileno, demuestra tener una naturaleza de un delito contra la propiedad, como lo menciona Fernández (2013) “constituye una figura agravada del robo con violencia o intimidación simple en las personas, por el solo hecho de ser cometido en el mar” (p. 22). Es decir que la regulación existente en Colombia es demasiado limitada, deja atrás varios de los elementos necesarios dentro de un marco jurídico que permita el enjuiciamiento eficaz y efectivos sobre los posibles actos de piratería.

Adicional a lo anterior, es importante tener en cuenta que al ser Colombia un país que no ha ratificado la CONVEMAR, se debe aplicar la *lex fori* es decir el concepto de territorialidad de la ley, consistente en que se someten todos los elementos de una relación jurídica al imperio de la ley local, fundamentando la soberanía absoluta del Estado sobre el derecho internacional.

Es por esto que para facilitar y contribuir a la creación de ese marco jurídico eficaz la Organización Marítima Internacional (OMI) propone, a través de su Circular No 3180 de 2011, incorporar en las legislaciones nacionales sobre piratería los siguientes elementos jurídicos tanto de carácter sustantivo como procesal: el ejercicio de la jurisdicción universal; la definición de piratería; la tipificación como delito; el establecimiento de la jurisdicción y los procedimientos de detención para el ejercicio de funciones policiales tales como la detención, búsqueda y captura; la determinación de medidas a adoptar con respecto a los buques, o bienes incautados; disposiciones relacionadas con la cooperación internacional; entre otros (Organización Marítima Internacional, 2011).

Así las cosas, y en razón a que algunos elementos jurídicos propuestos por la OMI no son contemplados por la legislación colombiana, como es el ejemplo de la jurisdicción universal, la definición de piratería marítima, las restricciones conceptuales en el ámbito geográfico, entre otros; es evidente que dichos vacíos jurídicos impiden contrarrestar, de manera eficiente y eficaz,

eventuales actos de piratería y robo a mano armada contra buques que ocurran tanto en el mar jurisdiccional colombiano como en aguas internacionales adyacentes a él.

Estudio de Casos

El siguiente análisis de casos aborda la piratería en las áreas marítimas del Cuerno de África y el Sudeste Asiático, presentando para cada una de ellas inicialmente un contexto geográfico y situacional, luego analizando las causas a las que obedecen la instauración de la piratería, tomado como base teórica la presentada por Martin Murphy en referencia a los siete factores o condiciones que permiten el surgimiento de la piratería, posteriormente se revisan cuales han sido las estrategias de respuesta o de lucha contra la piratería en cada área marítima y finalmente se analizan cuales han sido los resultados de la adopción de dichas estrategias.

Como se mencionó anteriormente, se ha tomado como base para el análisis del estudio de casos la teoría presentada por Martin Murphy en su libro *Contemporary Piracy and Maritime Terrorism: The Threat to International Security*, donde hace referencia a siete factores que inciden en la instauración de la piratería, los cuales según este autor, han sido comunes a través de todas las regiones donde la piratería marítima esta en actividad. Estos factores son:

Primero, las *debilidades jurisdiccionales y legales*, las cuales se relacionan con las capacidades o limitaciones legales que las agencias del Estado enfrentan para combatir a la piratería de forma efectiva. Dentro de las más relevantes, tanto en el ámbito doméstico o nacional como internacional, se encuentran: los vacíos en cuanto a la tipificación del delito, las restricciones geográficas y jurisdiccionales, la falta de mecanismos de cooperación legal entre Estados, así como la carencia de legislación nacional necesaria para procesar y condenar los actos de piratería, entre otras.

Segundo, la *viabilidad geográfica*, siendo esta una condición esencial de la piratería, la cual no solo hace referencia a los espacios marítimos sino además las zonas costeras.

Históricamente los actos de piratería ocurren en cercanías a las costas o en aguas de mares, canales y estrechos, generándose diversas áreas o zonas marítimas bien determinadas, que van desplazándose según las oportunidades de éxito sean mayores y resulte más fácil y menos riesgoso operar.

El tercer factor son los *conflictos y desordenes internos*, la piratería –y la criminalidad en el mar en general- puede ser alimentada y crecer exponencialmente cuando las regiones costeras están en situaciones de pobreza extrema, disturbios, conflictos o guerras. La falta de gobernanza, desarrollo y seguridad humana tanto en tierra como en el mar proporcionan las condiciones necesarias para el éxito de los piratas.

Como cuarto factor, Murphy relaciona la *poca capacidad y desfinanciamiento de las fuerzas y agencias de seguridad*, haciendo referencia a como naciones ribereñas no tienen la suficiente capacidad económica para financiar y sostener el personal, los equipos y el entrenamiento de fuerzas de guardacostas, navales o policiales, para vigilar y controlar sus territorios y aguas adyacentes.

El quinto factor hace referencia al *ambiente político permisivo*, la carencia de gobiernos mínimamente efectivos, por el contrario débiles en su estructura e institucionalidad, donde impera la cultura de la corrupción son condiciones que permiten el desarrollo de todo tipo de actividades ilegales, entre ellas la piratería.

Como sexto factor Murphy percibe la *aceptabilidad cultural* como esa condición en el que la población costera, con largas tradiciones marineras y excelente conocimiento de los

espacios marítimos, ha contemplado la ilegalidad como forma de sustento económico de generación en generación, incluso operando bajo el concepto de clanes o familias.

Por último, la *posibilidad de recompensas* es el factor que ayuda a generar y sobre todo a preservar al actividad de la piratería, si se tiene en cuenta la relación entre las enormes recompensas que proporciona apresar un buque mercante y el limitado o bajo riesgo que corre el pirata en el desarrollo de su actividad. Como bien lo menciona MacKinlay (2010) “mientras el flujo de dinero que proporcionan los rescates no deje de llegar a los bolsillos de los piratas, será muy difícil que abandonen su nefaria actividad” (p. 8).

Piratería en el Cuerno de África / Océano Índico

El Cuerno de África es la región del África Oriental ubicada en donde desagua el Mar Rojo con el Océano Índico en la parte meridional del Golfo de Adén, frente a la península Arábiga (*Figura No 3*). Está conformado por la totalidad de los países de Somalia, Yibuti, Eritrea y Etiopía. Recibe el nombre de cuerno de África debido a la forma triangular con orientación Oeste-Este que se evidencia en la cartografía (Central Intelligence Agency, 2013).

Es una zona de gran inestabilidad política, económica y social, con continuas guerras internas, la cual reviste particular interés para las potencias europeas y los Estados Unidos de América (EEUU) por su localización estratégica, ruta obligada de los barcos petrolíferos y de mercancías (Central Intelligence Agency, 2013). Anualmente casi el 12 % del petróleo del mundo se transporta a través del Golfo de Adén y aproximadamente 22.000 buques pasan por allí (Riggs, 2009). El Océano Índico, también es importante por el transporte de petróleo desde el sudeste asiático a los países del Oeste. Así las cosas las aguas del Océano Índico y el Golfo de Adén son LCM vitales y críticas que unen a Europa con el Medio Oriente y viceversa.

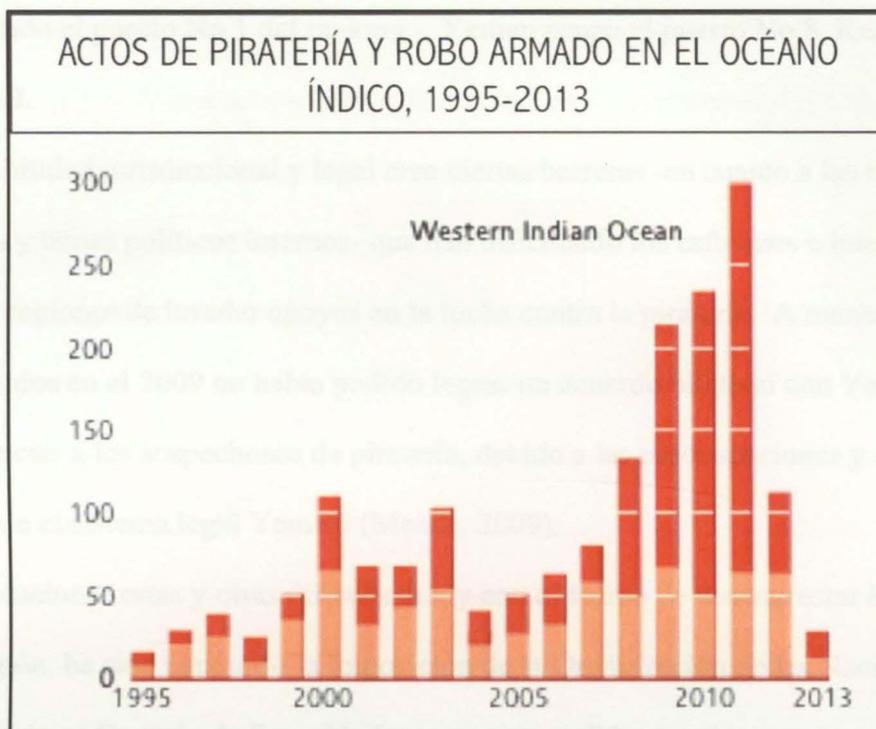


Figura No 4. Actos de piratería y robo armado en el Océano Índico. Fuente: UNITAR 2014.

Causas

Debilidad jurisdiccional y legal

Una de las principales causas de piratería en el área marítima del Cuerno de África es la debilidad jurisdiccional y legal de los países de la región. La falta de Estados estructurados y la existencia de sistemas jurídicos nacionales y fuerzas marítimas débiles, genera una incapacidad para aprehender y enjuiciar a los sospechosos dentro de sus propias instituciones legales, que permite o da a los piratas una ventaja de gran importancia (Riggs, 2009). Recordemos que según el Índice de Estados Frágiles 2014⁴ -anteriormente denominado Índice de Estados Fallidos- Somalia está posicionado hace varios años como el país más inestable y más vulnerable del

⁴ El cual desde el 2005 clasifica a 177 países en orden de vulnerabilidad a un conflicto interno violento, en función de 12 indicadores sociales, económicos, políticos y militares.

mundo –ocupando el puesto No 1 del ranking -, Yemen ocupa el puesto No 8, Kenia el No 18 y Etiopia el No 19.

Esta debilidad jurisdiccional y legal crea ciertas barreras -en cuanto a las relaciones internacionales y temas políticos internos- que han dificultado los esfuerzos e intenciones de países de otras regiones de brindar apoyos en la lucha contra la piratería. A manera de ejemplo, los Estados Unidos en el 2009 no había podido lograr un acuerdo bilateral con Yemen para entregar y enjuiciar a los sospechosos de piratería, debido a las preocupaciones y dudas de Washington ante el sistema legal Yemení (Meade, 2009).

Para solucionar estas y otras dificultades, y con el ánimo de contrarrestar la amenaza pirata en la región, ha sido necesario la imposición de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) a través de su Consejo de Seguridad para tomar medidas legales para la protección de la navegación en la región, es el caso de las resoluciones que autorizan a los Estados y organizaciones regionales a utilizar todos los medios necesarios en la lucha contra la piratería, e incluso la entrada en las aguas jurisdiccionales y territorio de Somalia para la represión de la piratería y el robo a mano a armada.

Ambiente político permisivo

De igual manera, el ambiente político permisivo relacionado con la corrupción tanto política como social de los países de la región, provee la perfecta oportunidad para el crecimiento de la piratería (Murphy, 2007). Por cuanto los piratas y sus organizaciones e infraestructuras criminales dependen del apoyo de autoridades y de la sociedad para adquirir información, materiales e incluso personal para lograr su ciclo y objetivo ilegal. Según Roger Middleton, “[...] es probable que el gobierno somalí y la estructura de clanes se beneficien de las organizaciones piratas” (citado por Riggs, 2009, p. 53). Los índices de corrupción de los países

de la región del Cuerno de África son los más altos del planeta, según el Índice de Percepciones de Corrupción del 2014⁵ Somalia se ubica en el puesto No 174 –penúltimo puesto del ranking-, Yemen en el puesto No 161, y Kenia en el puesto No 145.

Viabilidad geográfica

Otra de las causas importantes de piratería en la región marítima del Cuerno de África es la viabilidad geográfica. Como primer factor, solo Somalia ocupa casi 3,200 kilómetros de costa en el Golfo de Adén y el Océano Índico, las cuales proveen vastas áreas para que los piratas lancen sus operaciones de ataque a buques mercantes. De igual manera, Somalia ostenta una posición geoestratégica relevante, su ubicación entre el Mar Rojo y el estrecho de Bab al Mandeb por el Norte, el Golfo de Adén al Este y el Océano Índico al Sur, la convierte en lo que se denomina una zona de confluencia, es decir una zona de gran densidad del tráfico marítimo por ser paso obligado por la geografía, una puerta de entrada del comercio mundial desde Asia al Mediterráneo, y viceversa. Según Alvayay (2010) a través de esa LCM transitan anualmente más de 33.000 buques mercantes, o 90 en promedio cada día, el 30% de los cargamentos de petróleo crudo del mundo, el 95% del volumen del comercio internacional de la Unión Europea y el 20% del volumen del comercio mundial. Y pretender variar esa LCM por parte de las compañías de transporte marítimo no es para nada rentable, la única opción sería bordear África hasta el cabo de Buena Esperanza –en Sur África-, generando costos adicionales de combustible, de tripulación, y de tiempo –teniendo en cuenta que se añadiría al viaje 10 a 12 días-.

⁵ Índice elaborado por la organización *Transparency International*, en donde incluyen 175 países basados en la percepción de corrupción de su sector público.

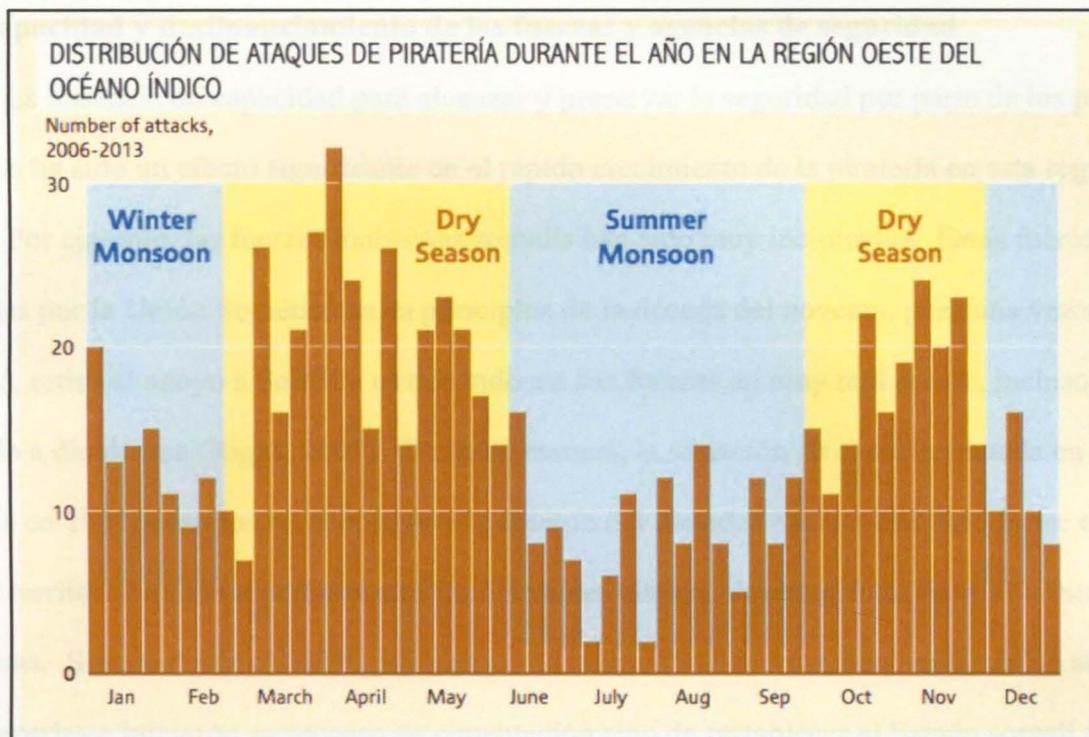


Figura No 5. Distribución de ataques de piratería durante el año en la región Oeste del Océano Índico. Fuente: UNITAR 2014.

Otro factor geográfico relevante es el clima, el cual para el caso del Cuerno de África ha jugado un papel vital en la frecuencia de los ataques (Riggs, 2009). La temporada de vientos monzones en el Océano Índico -caracterizada por los fuertes vientos y mares-, aumenta la dificultad de navegación para los botes pequeños que emplean los piratas en la región para perpetrar sus ataques, lo que evidencia un efecto importante de reducción significativo de los ataques durante esta temporada. Como lo sustenta el Instituto de las Naciones Unidas para la Formación y la Investigación (UNITAR) en su reporte del 2014, “los análisis en un periodo de 15 años demuestran que el número de ataques se reduce significativamente durante la temporada de los monzones” (p. 28). (Figura No 5)

Poca capacidad y desfinanciamiento de las fuerzas y agencias de seguridad

La ausencia de capacidad para alcanzar y preservar la seguridad por parte de los países de la región ha sido un efecto significativo en el rápido crecimiento de la piratería en esta región.

Por ejemplo, las fuerzas marítimas somalís han sido muy incipientes. Estas fueron apoyadas por la Unión Soviética hasta principios de la década del noventa, pues una vez se disolvió, retiró el apoyo a Somalia terminando así sus fuerzas en muy mal estado, incluso llegando a disolverse (Riggs, 2009). De igual manera, la situación de caos presentada en Somalia en 1991, cuando con el colapso el gobierno del dictador Mohamend Siad Barre el control territorial quedó repartido entre los diferentes clanes, desintegró las fuerzas militares y marítimas. Siendo desde el 2009 apoyadas por la comunidad internacional en busca no solo de restablecerlas e iniciaron su proceso de cimentación sino de restablecer al Estado somalí (Del Pozo, 2014).

Esta falta de agencias o fuerzas de seguridad marítima ha permitido por décadas no solo la piratería sino también la explotación de los recursos pesqueros somalís de manera ilegal por parte de compañías extranjeras.

De igual forma, como lo afirma Riggs (2009):

Una de las razones por las cuales Yemen ha tenido dificultades contrarrestando la piratería es que no tiene suficientes unidades navales para prestar la seguridad de sus aguas. La guardia costera yemení, conformada por 1000 hombres y 40 unidades navales, no es lo suficientemente capaz de patrullar la línea de costa, teniendo que limitar sus operaciones a la bahía de Adén hasta que logre adquirir unidades más grandes que puedan operar en el mar abierto. (p. 53)

Posibilidad de recompensa

Otra de las causas de la piratería en la región del Cuerno de África es el beneficio creciente de sus ingresos. La idea del dinero fácil ha atraído e incentivado hacia la modalidad

de piratería de aprehender buques para pedir recompensas por la liberación de sus tripulantes y la embarcación. Según Del Pozo (2014) “La relación entre la enorme recompensa que proporciona apresar un buque mercante y el limitado riesgo que corren los piratas en su funesta actividad ayuda a preservar en el oficio” (p. 8). En Somalia los valores cancelados por pagos a las liberaciones de buques secuestrados iniciaron alrededor de los años noventa en \$100.000 dólares por buque, posteriormente en 1997 ascendieron a un millón de dólares, y en el 2010 lograron la cifra máxima con el pago de \$9.5 millones de dólares por la liberación del tanquero *Samho Dream* y sus 24 tripulantes (McKnight & Hirsh, *Pirate Alley*, 2012).

Estrategias de respuesta

La lucha contra la piratería en el Cuerno de África cuenta con una gran variedad de estrategias y de actores que las ejecutan, empezando por actores gubernamentales -de nivel nacional e internacional-, naciones que ven amenazado su comercio marítimo y en el caso de algunos de los Estados regionales, su propia seguridad nacional. Así mismo son varios los actores no gubernamentales -como la industria marítima y naviera, asociaciones comerciales y empresariales- que impulsan numerosas iniciativas contra la piratería en esta región marítima (MacKinlay, 2010).

En cuanto a los esfuerzos nacionales, debido a las dificultades y falencias de recursos en la región tan solo países como Kenia, Somalia y Yemen realizan algunos minúsculos esfuerzos en combatir la piratería. Según Riggs (2009):

Los esfuerzos nacionales han sido insuficientes en combatir la piratería debido a la falta de seguridad, recursos e inestabilidad política en la región. Los piratas han sido capaces de explotar estas debilidades y como resultado, han sido logrado establecer refugios seguros [...] sin temor a la intervención del gobierno. (Riggs, 2009, p. 57)

Considerando lo anterior, los esfuerzos internacionales han sido los más predominantes en la lucha contra la piratería en el Cuerno de África, en especial las acciones de fuerzas navales a través de coaliciones marítimas bajo marcos legales emanados por la ONU y la OMI.

El primer esfuerzo permanente lo constituyó la Operación ATALANTA, que desde finales del 2008 y con aprobación del Consejo de la Unión Europea (UE), se activó para hacer frente al fenómeno de la piratería en forma directa, buscando así la disuasión, prevención y lucha contra los actos de piratería y robo a mano armada que tienen lugar frente a las costas de Somalia, en apoyo a las resoluciones del Consejo de Seguridad de la ONU. Esta operación al mando de la Fuerza Naval de la Unión Europea (UENAVFOR) cuenta con España y Francia como los mayores contribuyentes a la misma, además recibe alternadamente el aporte de unidades navales y aeronavales de los países miembros de la UE como Italia, Alemania, Portugal, Bélgica, Holanda, Reino Unido, Suecia, y de países no miembros de la UE como Noruega y por primera vez desde el 2015 Colombia⁶.

Por su parte la OTAN desplegó desde marzo de 2008 al Grupo Naval Permanente No 2 (*Standing Naval Maritime Group*, SNMG) en el marco de la Operación *OCEAN SHIELD*, para llevar a cabo la protección de las LCM de tráfico mercante en las proximidades de Somalia, con la misión de “proporcionar escoltas navales y disuasión, al tiempo que aumentar la cooperación con otras operaciones contra la piratería en la zona con el fin de optimizar los esfuerzos y hacer frente a las tendencias y tácticas piratas en evolución” (Ministerio de Defensa Español, 2015).

Desde enero de 2009 se conformó la tercera operación, la Fuerza de Tarea Combinada (CTF) 151, fuerza de tarea multinacional en el marco de la coalición de fuerzas marítimas

⁶ Quien a través de la Armada Nacional intervendrá con el buque -de fabricación colombiana- OPV-80 ARC “7 de agosto”, quien llegará a la zona a mediados de 2015, con la intención de contribuir al cumplimiento de la misión asignada, muestra de la importancia y relevancia que a nivel internacional esta adquiriendo la Armada Colombiana.

liderada por EEUU, con la misión de conducir operaciones de lucha contra la piratería en el Golfo de Adén y en aguas del Océano Índico bajo el mandato de las resoluciones de la ONU. La CTF 151 está conformada por los EEUU y sus aliados -30 países en total- dentro de los que se encuentran Reino Unido, Canadá, Corea, Dinamarca, Francia, Alemania, Holanda, Arabia Saudita, Turquía, Yemen, Singapur, Pakistán, Noruega entre otros (Combined Maritime Forces, 2015).

Ahora bien, las naciones occidentales no son las únicas que han desplegado fuerzas navales a la zona del Cuerno de África, la protección de las LCM también ha tenido un importante interés en naciones como China, Rusia, Japón e India, países que llevan a cabo despliegues navales en el área para luchar contra la piratería y en especial para proteger el tráfico marítimo de su interés.

El despliegue naval internacional es prueba evidente del interés de las principales potencias mundiales por la seguridad del tráfico marítimo, a pesar de que la gran mayoría de los buques [mercantes] tengan bandera de conveniencia. Entre Panamá, Liberia, Bahamas e Islas Marshall abanderan más del 50% del tonelaje mundial, pero indiscutiblemente resultaría algo temerario dejar en manos de las marinas de esas naciones la seguridad de las líneas de comunicaciones internacionales. (MacKinlay, 2010, p. 15)

En cuanto a las estrategias de respuesta por parte de los órganos no gubernamentales, organizaciones y estructuras que agrupan a los intereses marítimos y navieros internacionales tales como: la Cámara Internacional de Transporte Marítimo (ICS), la Cámara Internacional de Comercio (*International Chamber of Commerce*, ICC) y su división para la lucha contra el crimen en el ámbito marítimo, el *International Maritime Bureau* (IMB), la *Oil Companies International Marine Forum* (OCIMF) y la *Baltic and International Maritime Council* (BIMCO) entre otras, han impulsado numerosas iniciativas en contra de la piratería y de limitar sus riesgos.

Dentro de estas iniciativas se encuentra en primer lugar la creación de sistemas de intercambio de información y recomendaciones para el tráfico marítimo entre la industria naviera y los centros navales de control del tráfico marítimo. Estos sistemas tienen su origen en 1992 con la creación del Centro de Información sobre la Piratería (*Piracy Reporting Center*, PRC), situado en Kuala Lumpur para supervisar la piratería en los estrechos de Malaca y del Sudeste de Asia, el cual hoy ha extendido su observación hasta el Océano Índico. Partiendo de esta experiencia hoy por hoy se encuentran el *Maritime Security Centre – Horn of Africa* (MSC-HOA) de la UE, el *NATO Shipping Center* (NSC) de la OTAN, o los centros nacionales *Maritime Liaison Officer* (MARLO) norteamericano y la *Maritime Trade Organization* (UKMTO) del Reino Unido (MacKinlay, 2010). Estos centros de intercambio de información tienen por objeto que las fuerzas navales en el área de operaciones conozcan la posición y movimientos de los buques mercantes más vulnerables, para así poder coordinar diferentes acciones preventivas como la conformación de convoyes o la asignación de escoltas de protección directa.

En segundo lugar, otra acción relevante en la reducción del riesgo de la piratería en las aguas de Somalia ha sido el desarrollo e implementación de las mejores prácticas de gestión, a través de la publicación creada por la ICS y la IMB-ICC y ocho entidades navieras internacionales, enfocada principalmente a los capitanes y operadores de buques mercantes. Este documento titulado “*Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy*” o BMP, que actualmente está en su cuarta versión, contiene medidas principalmente preventivas, tales como: entrenar a las dotaciones de los buques mercantes, instalar sistemas de circuitos cerrados de televisión para vigilancia y colocar obstáculos como pueden ser mangueras de incendio arrojando agua a presión por la borda y alambres de concertina en los accesos al buque

para dificultar el abordaje, así como procedimientos de respuesta, como son las maniobras evasivas con el buque, entre otras (Alvayay, 2010).

Resultados

Estas medidas, tanto de empleo de fuerzas navales internacionales como de autoprotección y prevención a bordo de los buques mercantes, han contribuido a la significativa reducción de las oportunidades de éxito de los piratas en la región del Cuerno de África, no en vano en el 2014 se registraron tan solo 11 incidentes de piratería, comparado con los 219 reportados en el 2010 (International Chamber of Commerce, 2014). Como lo asegura el propio Reporte Anual 2014 de la ICC-IMB: “los esfuerzos combinados de las Armadas de la región, junto con el aumento del fortalecimiento [en temas de seguridad] del buque y el cumplimiento del BMP4 , han dado lugar a la enorme caída en los ataques” (p. 19).

Pero estos esfuerzos dan tan solo la solución del problema a corto plazo, pues el problema de fondo esta en tierra, es decir en la falta de institucionalidad y de capacidades de las naciones de la región. Así las cosas, la región del Cuerno de África continúa siendo una región de riesgo de piratas y de delitos de robo a mano armada contra buques mercantes que naveguen en esas aguas, y será tan solo cuando se avance en la generación de condiciones para el restablecimiento de la ley y el orden en territorios como Somalia que podrá darse solución real al problema de piratería en esta región marítima.

Piratería en el Sudeste Asiático

El sudeste asiático es la subregión de Asia situada al sur de China y al este de la India. Componen esta región países con gran variedad geográfica como lo son: Myanmar –antigua Birmania-, Tailandia, Laos, Camboya, Malasia y Vietnam –ubicados en la península de indochina-, así como Indonesia, Malasia, Filipinas Timor Oriental, Brunéi y Singapur.



Figura No 6. Región Marítima del Sudeste Asiático, sus principales LCM y áreas de piratería.

Fuente: UNITAR 2014.

Esta región tiene una posición geoestratégica de gran relevancia, ante todo por encontrarse ubicada en medio de los dos gigantes asiáticos, la India y China (Central Intelligence Agency, 2013). Los mares que rodean al sudeste asiático son: al occidente el Golfo de Bengala, al sur el Océano Índico y al oriente el Océano Pacífico, dentro de los que se encuentran numerosos archipiélagos y varios estrechos que se convierten en puntos focales y zonas de confluencia. Dentro de los más importantes se encuentran el estrecho de Malaca y el estrecho de Singapur, que son uno de las LCM más concurridas del mundo. Según Stehr (citado en Liss,

2014) “más de 60.000 buques superiores a 300 toneladas navegan a través de esta área anualmente, incluyendo un gran número de buques tanqueros transportando crudo del medio oriente hacia China, Japón y otros destinos” (p. 6). Pero estos estrechos no sólo son importante por el comercio y el transporte, sino que también lo son por la pesca:

La zona oeste del archipiélago de Indonesia es relativamente rica, altamente poblada y con una densa comunidad de pescadores. Estos crean una alta demanda de pescado en esa zona. Esta área produce cerca de las dos terceras partes de la pesca total de Indonesia, especialmente cerca de la costa. (Forcadell, 2009, p. 64)

Desde finales de los años noventa la piratería en el sudeste asiático se ha convertido en una preocupación regional e internacional. Según Riggs (2009) “lo que hace diferente a la piratería en el sudeste asiático, y en especial en la región de los estrechos, son las diferentes modalidades de piratería que se llevan a cabo” (p. 22). Entre los años 1990 y 2000 los casos de piratería en esta región eran enfocados al robo a mano armada, dirigidos a buques mercantes de cualquier tipo, nacionalidad o tamaño, y se concentraba en áreas específicas – denominadas *piracy-hotspot*- las cuales iban cambiando con el tiempo (Liss, 2014). Según la IMB en el 2000 la piratería en esta región llegó a su tope máximo con 260 casos de ataques a buques mercantes (Riggs, 2009).

Posteriormente en esta región marítima se presentaron los casos de “buques fantasmas”, en donde los piratas una vez abordado el buque desembarcaban a la tripulación o bien la asesinaban, para tomar el control de toda la embarcación y su material para ser usado ilegalmente. Una vez revenden la carga en los mercados negros, repintan el buque, cambian su nombre y su tripulación, registran la embarcación de manera ilegal en otro puerto y continúan realizando toda clase de actividades ilegales.

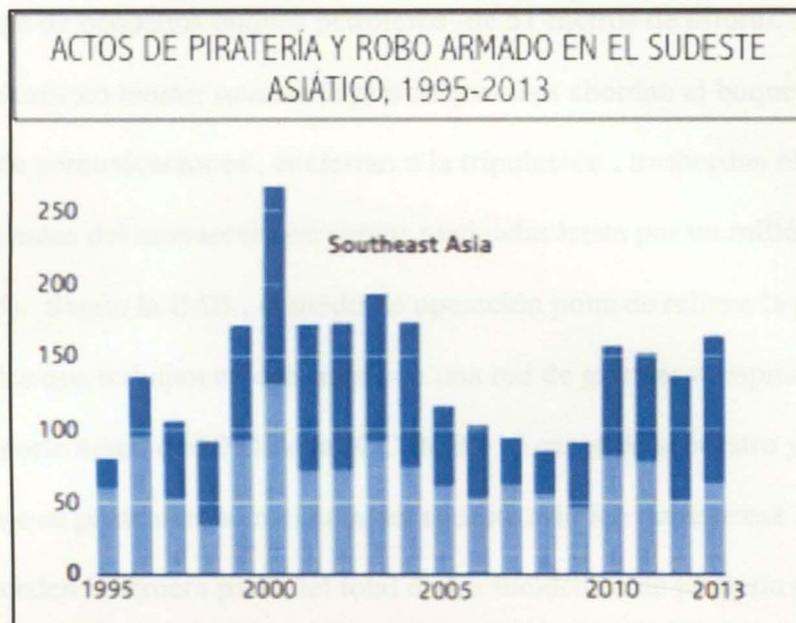


Figura No 7. Actos de piratería y robo armado en el sudeste asiático. Fuente: UNITAR 2014.

Uno de los casos más renombrados es el del buque *Alondra Rainbow*, un buque de bandera panameña que en 1999 fue atacado y secuestrado por un grupo de hombres armados con pistolas y machetes cerca de Indonesia. Su capitán, australiano, y la tripulación, 17 marinos, fueron atados, vendados y arrojados al mar en una balsa, mientras que los piratas huyeron con el barco y su cargamento de lingotes de aluminio, avaluado en 8 millones de dólares. Un par de días más tarde, un pesquero tailandés encontró a la tripulación a la deriva, lo que permitió lanzar un alerta en toda la región. Meses después, tras una intensa persecución en alta mar, un buque de la armada de la India capturó el *Alondra Rainbow* (rebautizado como *Mega Rama* y registrado en Belice) frente a las costas de Sri Lanka (Riggs, 2009).

Hoy por hoy, a diferencia de los piratas somalíes los secuestradores del sudeste de Asia no están en el negocio del secuestro y rescate, todos los incidentes de secuestro reportados en las aguas frente a la costa de Malasia, Indonesia y Singapur en los últimos 16 meses han tenido

como blanco la carga de pequeños buques petroleros -de 51 metros de eslora-. Casi todos los ataques siguieron el mismo *modus operandi*: piratas armados abordan el buque en la noche, dañan los equipos de comunicaciones, encierran a la tripulación, trasbordan el combustible a otro buque, y salen antes del amanecer con cargas valuadas hasta por un millón de dólares (Oluwasegun, 2015). Según la IMB, el modo de operación pone de relieve la participación de las bandas criminales que trabajan en conjunto con una red de grandes compradores.

Según el reporte anual de 2014 de la ICC IMB, 15 casos de secuestro y 116 casos de ataques con abordaje se presentaron en el área del sudeste asiático durante ese año, siendo el área marítima donde suceden la tercera parte del total de los incidentes de piratería en el mundo, con 183 casos reales e intentos en el 2014 (International Chamber of Commerce, 2014). Debido a la tendencia el sudeste asiático y en especial Bangladesh, Indonesia y Malasia son considerados como la región marítima y los países más propensos de piratería en el mundo.

Causas

Posibilidad de recompensa

Si bien el *modus operandi* ha variado, la motivación no ha cambiado, con la tasa de pobreza y desempleo aun indicadores de gran relevancia en las zonas costeras, la piratería continua siendo una forma de subsistencia. Y es por eso que la modalidad de robo a mano armada en buque mercantes en los puertos y lugares de fondeo ha sido tan popular, especialmente en Singapur, donde por ejemplo en el 2002 el setenta y siete por ciento (77%) de los ataques reportados fueron de esta modalidad (Rosenberg, 2009).

Pero también se presentan casos de piratería a través de organizaciones criminales las cuales han secuestrado buques con el propósito de obtener recompensas. Las limitaciones de velocidad y calado de los buques grandes, que transitan por rutas predecibles, proveen un

tentador blanco de oportunidad para los criminales. Según Riggs las recompensas en el estrecho de Malaca pueden variar entre \$100.000 a \$200.000 dólares.

Viabilidad geográfica

La geografía es el factor más significativo a la hora de evaluar las causas de piratería en Sudeste Asiático. El estrecho de Malaca ha sido una de las principales zonas de confluencia - zona de paso obligado por la geografía- en la ruta entre India y el océano Pacífico-, a demás ha sido un estrecho de importancia económica, estratégica y política para los estados de la región y el mundo. Con un poco menos de 600 millas náuticas, el estrecho comparte fronteras marítimas entre Malasia, Singapur e Indonesia, su parte más estrecha tiene tan solo 1.5 millas náuticas, por donde transita la mitad del comercio marítimo y tráfico de petróleo del mundo.

Así mismo, la configuración de la costas, con gran cantidad de bahías, esteros, cursos de aguas, bancos de arena y arrecifes proveen gran cantidad de escondites y vías de escape, una vez se cometen los ataques. Además, el tamaño del área marítima hace que el combatir los casos de piratería en esta región sea una tarea difícil, por ejemplo, Indonesia tiene 81.000 kilómetros de costa, 3 millones de kilómetros cuadrados de aguas territoriales y otros 3.1 millones de kilómetros cuadrados de ZEE (Riggs, 2009).

Conflictos y desordenes internos

Posterior a la Guerra Fría en varios de los países que conforman la región marítima del Sudeste Asiático se presentaron movimientos rebeldes insurgentes que se han involucrado de distintas maneras en el negocio criminal de la piratería.

Es el caso del movimiento Frente de Liberación Nacional de Aceh - Sumatra, conocido como el GAM, quienes desde 1976 -y hasta el 2005 año en que firmaron un tratado de paz- intentaron independizarse de Indonesia manteniendo su esfuerzo guerrillero, entre otros, gracias

a la financiación a través de la “administración” ilegal de la seguridad en el estrecho de Malaca, es decir realizando toda clase de actos delictivos en el mar, incluyendo la piratería y el robo a mano armada. Según Benbow & Thornton (2014) el GAM realizaba actos de piratería que se destacaban por su organización, en comparación con los actos realizados por delincuentes independientes –no por organizaciones criminales- en el sur del estrecho de Malaca. Así mismo, sus casos de piratería presentaban la modalidad de secuestro en busca de recompensas, llegando a demandar \$150.000 dólares por cada tripulante y \$250.000 dólares por el capitán del buque.

De igual manera el Grupo Abu Sayyaf (ASG por sus siglas en inglés), movimiento separatista y yihadista–reconocido por la ONU y EEUU como grupo terrorista- cuyo escenario de operaciones se encuentra en el sur de Filipinas principalmente en las islas de Joló, Basilán y Mindanao, es un grupo que ha enfocado sus actividades terroristas hacia el sector marítimo, dentro de las que incluyen la piratería. Un factor relevante que justifica lo anterior es que sus miembros son en mayoría integrantes de comunidades costeras, dedicadas a las actividades marítimas, en especial la pesca, es decir que poseen una vasta experiencia en las actividades y ambiente marítimo.

Debilidad jurisdiccional y legal

Una de las principales causas de piratería en el Sudeste Asiático y en especial en el estrecho de Malaca ha sido los vacíos jurídicos y jurisdiccionales que la definición de piratería de la CONVEMAR evidenciaba. La definición de la CONVERMAR de 1982 en su artículo 101, solo reconoce la piratería como tal, cuando el acto se perpetra en aguas internacionales, fuera del alcance jurisdiccional de cualquier Estado. Por lo tanto todo acto ilícito que se comete en la zona de estrechos se considera crimen doméstico, por cuanto las fronteras territoriales en su mayoría

que el problema de la piratería no es un problema doméstico, es decir, de cada Estado por

se superponen o traslapan, es decir que son actos criminales que se rigen por leyes del país soberano.

La anterior muestra de debilidad legal a generado dificultades para combatir conjuntamente casos de piratería debido a los múltiples desacuerdos entre los países vecinos, tal era el caso que se presentaba entre Singapur, Malasia e Indonesia que al final terminaba favoreciendo al incremento de la piratería en esa región.

Así mismo, en la región se presentan grandes casos de debilidades jurisdiccionales, las diputas jurisdiccionales vigentes o sin resolver hacen que cada país actúe solo bajo su propio interés, afectando la seguridad marítima de la región y por ende facilitando los casos de piratería. Como ejemplo las Islas Spratly (archipiélago de 100 arrecifes e islotes ubicado en el Mar de China entre Filipinas y Vietnam) son reclamadas por seis países –Brunei, China, Malasia, Filipinas, Taiwán y Vietnam- y ocupadas por tres de ellos, según Rosenberg (2009) “este tipo de ausencia de acuerdos jurisdiccionales complica la aplicación de las leyes y el control del mar, conduciendo a una degradación de la seguridad y facilitando las actividades ilegales en el mar” (p. 53)

Estrategias de respuesta

La respuesta contra la piratería en el Sudeste Asiático ha requerido del esfuerzo coordinado de Estados ribereños, sus vecinos y la comunidad internacional.

En cuanto a los esfuerzos nacionales, el primer paso fue combatir la piratería desde una perspectiva domestica, sin mayores esfuerzos bilaterales o multilaterales. Esto debido a la resistencia existente de abrir posibilidades que afectaran o violaran la soberanía de los Estados.

Posteriormente, después de los ataques del 11 de septiembre en EEUU, se dieron cuenta que el problema de la piratería no es un problema domestico, es decir, de cada Estado por

separado, sino por el contrario un problema regional que requiere de la cooperación y coordinación entre los Estados ribereños. En ese orden de ideas desde el 2005 Indonesia y Singapur lanzaron el proyecto SURPIC un sistema de vigilancia para monitorear en tiempo real el tráfico marítimo en el canal de Singapur y así facilitar la cooperación y empleo eficiente de los medios de ambos países. Además se incrementó el desarrollo de operaciones combinadas a través de patrullajes conjuntos e incluso desarrollo de ejercicios multinacionales.

A pesar de los esfuerzos nacionales y bilaterales, las estadísticas de aumento en casos de piratería y su posible relación con grupos terroristas evidenciaron la necesidad de abordar el problema desde el ámbito regional. Y es así como bajo el apoyo de los EEUU se llega en 2004 a un acuerdo multilateral, denominado MALSINDO –*Malacca Strait Sea Patrol*- el cual une los esfuerzos de Malasia, Indonesia, Singapur y posteriormente Tailandia, para realizar patrullajes marítimos coordinados con el propósito de reducir la piratería y las actividades de contrabando en especial en el estrecho de Malaca. A este acuerdo se sumó el esfuerzo de un programa de patrullaje aéronaval combinado, denominado EIS –por sus siglas en inglés de *Eyes in the Sky*- el cual incrementó la cobertura y los tiempos de respuesta de las unidades de superficie.

Los acuerdos multilaterales lograron inicialmente sus propósitos teniendo en cuenta que superaron los problemas de debilidad jurisdiccional que existían en la región. Según Pottengla Mukundan, director del IMB, citado en Riggs (2009): “los piratas ya no podían saltar de la jurisdicción de un país a otro, dejando el buque que los perseguía detrás, la marina de la próxima jurisdicción los estaba esperando. El resultado fue que el estrecho [de Malaca] estaba siendo vigilado diligentemente por todos los lados”. (p. 36)

Adicionalmente y bajo el apoyo e iniciativa de Japón⁷ se estableció en 2004 el acuerdo multilateral RECAAP –*Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia*- firmado actualmente por 20 países de Asia, el cual entre sus líneas de acción estableció el ISC –*Information Sharing Center*- entidad que lidera la recopilación e intercambio de información de casos de piratería y robo armado en el Sudeste Asiático y apoya la construcción de esfuerzos de los actores gubernamentales y no gubernamentales en contra de la piratería.

Resultados

Si bien los niveles más altos de casos de piratería y robo armado en el Sudeste Asiático se presentaron en el año 2000, estos disminuyeron de manera positiva y se mantuvieron en niveles menores debido a las estrategia de seguridad y cooperación adoptadas de manera estatal, bilateral, multilateral y regional antes mencionadas. Adicionalmente otro factor que al parecer contribuyó a la caída sustancial en los casos de piratería e incluso robo armado fue el tsunami del 2004 que impactó vastas áreas del Sudeste Asiático. Según la IMB, citado por Riggs (2009): “Indonesia fue afectada en gran medida, resultando en la destrucción de muchas villas y embarcaciones empleadas por los piratas. Incluso no se presentaron casos de ataques piratas en los dos meses siguientes al tsunami”. (p. 42)

Más recientemente –desde el 2010 al 2014-, los casos de piratería en el Sudeste Asiático han vuelto a incrementarse, en especial en las modalidades de robo de combustible a tanqueros y robo armado a buques en zonas de fondeo, según el informe de la IMB del período enero a diciembre de 2014, Indonesia, Malasia y Singapur presentaron el 55% del total de los ataques

⁷ Japón ha jugado un rol significativo en la promoción de iniciativas bilaterales y multilaterales en la región, por cuanto su estrategia de seguridad marítima se basa en la seguridad y defensa del estrecho de Malaca teniendo en cuenta que el 99% del petróleo y el 70% de los alimentos que importan llegan por mar, especialmente a través del estrecho de Malaca.

reportados para dicho período. Al parecer la capacidad de los Estados e incluso de los mecanismos de cooperación por sí solos no han logrado mantener el esfuerzo en contra de la piratería, toda vez que son sensibles a los períodos de decrecimiento de la capacidad económica y desarrollo del Estado. Las actividades en contra de la piratería son las que primero se detienen y abandonen, justamente por su elevado costo y necesidad de participación entre diferentes naciones con diferentes intereses y recelos jurisdiccionales.

Factores y Desafíos para Colombia

La presente sección pretende identificar cuáles son los factores o condiciones que permiten el surgimiento de la piratería en Colombia y los desafíos que existen frente al fenómeno de la piratería marítima. Entendiendo a los factores como vulnerabilidades existentes en Colombia, que pueden ser causales de piratería marítima. E interpretando los desafíos como las amenazas que ponen a prueba capacidades y actividades relacionadas específicamente con la seguridad marítima.

Factores que permiten el surgimiento de la piratería en aguas jurisdiccionales colombianas

Si bien en aguas colombianas no se han presentado casos de piratería marítima, según el precepto internacional, si han ocurrido varios casos de robo a mano armada. Acuerdo con el reporte *Piracy and Armed Robbery Against Ships* del año 2014 suscrito por la IMB, en Colombia se presentaron los siguientes casos de ataques o intentos de ataques para el periodo correspondiente del 2010-2014: 3 casos en el 2010, 4 casos en el 2011, 5 casos en el 2012, 7 casos en el 2013 y 2 casos en el 2014 (International Chamber of Commerce, 2014).



Figura No 8. Actos de robo a mano armada contra buques reportados en Colombia durante el año 2015. Fuente: IMB *Piracy & Armed Robbery Map 2015*.

Adicionalmente, para el presente año 2015 ya se han reportado 2 casos de robo a mano armada en los puertos colombianos, el primero de ellos reportado el 9 de enero por el robo de una balsa salvavidas a un buque fondeado en la bahía de Cartagena, el segundo reportado por el robo de un material del almacén de pinturas de un buque tanquero fondeado en la bahía de Buenaventura el pasado 5 de junio (International Chamber of Commerce, 2015).

Teniendo en cuenta lo anterior y una vez revisado el estudio de los casos propuestos, se revisarán los factores propuestos por Martin Murphy relacionando cuáles de estos factores o

condiciones son vulnerabilidades que existen en Colombia como posibles caldos de cultivo o causales de piratería.

Viabilidad geográfica

El primer y principal factor para la instauración de la piratería en aguas colombianas es la viabilidad geográfica. Colombia como país bioceánico cuenta con 928.660 kilómetros cuadrados de aguas jurisdiccionales (Armada Nacional, 2009), por las cuales transitan varias de las principales rutas marítimas del mundo, que bien podrían ser utilizadas para atentar contra los buques que por ellas transitan.

Por ejemplo, dentro de las LCM que pasan por aguas colombianas en el Caribe , están las rutas que conectan puertos pivotes como Colon (Panamá), San Juan (Puerto Rico), New Orleans y Houston (Estados Unidos), así como las rutas que provenientes de Europa y de Norte América van a Panamá a través de los estrechos y pasos de: La Mona, Los Vientos y de Anegada. En el Pacífico igualmente pasan por aguas colombianas, las rutas que luego de cruzar el Canal de Panamá van con destino a Australia, Sur América y puertos de la Costa Oeste de Estados Unidos y Canadá.

Adicionalmente la cercanía con la zona de confluencia - zona de gran densidad del tráfico marítimo por ser paso obligado por la geografía- del Canal de Panamá garantiza que el volumen de tráfico marítimo internacional por aguas colombianas se mantendrá, e incluso aumentará toda vez que Panamá está ampliando el canal para pasar de transitar 12 buques diarios, a 48 buques diarios y así lograr atender una mayor demanda del comercio marítimo. El Canal de Panamá es el paso de más de 140 rutas marítimas que operan con variados tipos y tamaños de buques, por él pasa el 5% del comercio mundial (Autoridad del Canal de Panamá, 2015).

De igual manera, en cuanto al tráfico portuario marítimo en Colombia, actualmente se moviliza cerca del 90% del volumen de comercio exterior por vía marítima, a través de 10 zonas portuarias – de las cuales hay 7 en el Caribe y 3 en el Pacífico-. En los últimos tres años las actividades portuarias de Colombia han aumentado, pasando de 14 millones de toneladas en 2011 a 17.5 millones de toneladas en 2013. Siendo el tipo de carga más representativo el carbón a granel, seguido por el granel líquido –petróleo y sus derivados- y posterior la carga de contenedores. (Superintendencia de Puertos y Transporte, 2014).

Adicionalmente y considerando que la piratería es una actividad ilícita tanto marítima como costera, los 1.600 kilómetros de costa en el Mar Caribe y los 1.300 kilómetros en el Océano Pacífico son factores o condiciones que suman al potencial problema de que la piratería se instaure en Colombia. En especial, por que las raíces del problema de la piratería son terrestres, es decir sus bases están en tierra, sus mercados están en tierra y sus efectos se generan en tierra, principalmente en referencia a la influencia negativa que se genera en tierra, como corrupción y apoyo a la cadena o red criminal de la piratería –muy similar a la que se presenta con las drogas ilícitas-. En este aspecto, según Murphy (2007):

El grado en que la piratería afecta a las comunidades en tierra, depende de la medida en que se trate de una actividad organizada que tenga enlaces con otras actividades criminales o redes de corrupción dentro de las autoridades o organizaciones legítimas. (p. 32)

Las zonas costeras e insulares de Colombia comprenden doce departamentos, de los cuales ocho se localizan en el Caribe colombiano y cuatro en el Pacífico, en estos departamentos se ubican 47 municipios, que ocupan el 7% del territorio nacional y son ocupados por una población de más de cuatro millones de habitantes (Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 2007). Si bien estas zonas costeras e insulares ocupan un porcentaje bajo en relación al territorio nacional, son territorios con gran cantidad de espacios de diferentes

contextos geográficos –bosques tropicales, mangles, esteros, desembocaduras de ríos, desiertos, depresiones, etc.-, que ofrecen oportunidades de planeamiento, operación y resguardo para organizaciones criminales, como podría ser el caso de la piratería. Así mismo, si bien ocupan un porcentaje bajo en relación al total de la población nacional, son regiones con vastos contrastes sociales, que presentan un gran rezago y poco nivel de desarrollo, situaciones que también se pueden llegar a convertir en catalizadores de la piratería.

Problemas sociales, criminalidad e ilegalidad

El segundo factor causal de piratería para el país es el denominado por Murphy como conflictos y desordenes internos, que para este caso pueden abordarse desde los problemas sociales, de criminalidad e ilegalidad que se viven en varias regiones del país, especialmente en zonas costeras tanto del Pacífico como del Caribe, las cuales son las que presentan los mayores niveles de pobreza respecto del promedio nacional -la región Pacífico cuenta con el IPM⁸ más alto 37,6%, seguida por la región Caribe con el 37,4%- (Departamento Nacional de Planeación, 2015).

Según el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018, una de cada tres persona vive en condición de pobreza en el Caribe colombiano. En lo que se refiere a educación, el Caribe presenta desigualdades significativas en la cobertura de educación media; tal es el caso del Departamento de la Guajira donde la cobertura neta es de 19,9% -considerablemente menor al del promedio nacional, el cual se ubica en 87,5%- (Departamento Nacional de Planeación, 2015).

En lo que respecta al Pacífico, el Chocó es el departamento más pobre del país – el 96% de los hogares rurales del Chocó son pobres- seguido por el Cauca y Nariño. Adicionalmente, las brechas sociales en materia de educación, acueducto y salud son más acentuadas en las

⁸ Indicador de pobreza estadístico, elaborado por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo de la ONU, el cual incluye parámetros de ingresos junto con otros tipos de privaciones que afectan la vida de las personas, como son la educación, la salud y el nivel de vida.

subregiones del litoral y en los territorios fronterizos. Por ejemplo, la tasa de analfabetismo y cobertura en educación media en el litoral es 17,8% y 18,5%, respectivamente, mientras que en la franja andina se ubican en 6,7% y 40,2%; en materia de acueducto, la cobertura del litoral es 37,8% frente a 88,1% en la franja andina (Departamento Nacional de Planeación, 2015); cifras que hacen evidente que la situación de pobreza de los habitantes del Pacífico, especialmente de aquellos asentados en el litoral, constituye en una de las problemáticas más críticas de la región.

Adicionalmente, la situación de seguridad ha sido un desafío central especialmente en el litoral de la región Pacífico. Gran parte de la población de la región tiene la condición de desplazados y/o víctimas del conflicto colombiano. Allí se registra la presencia de grupos armados al margen de la ley tales como FARC, ELN y bandas criminales dedicadas a actividades de narcotráfico y a la explotación ilegal de recursos naturales. Ahora bien, según la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC), el 38% del total de registros de presencia de cultivos de coca del territorio nacional se encuentra localizado en los cuatro departamentos del Pacífico, siendo Nariño el departamento que posee la mayor área sembrada en el país (Departamento Nacional de Planeación, 2015).

Si bien, es una visión muy corta creer que solo las condiciones de pobreza generan criminalidad, es decir creer que todos los pobres son delincuentes, si pareciera estarse plasmando en estas regiones costeras una sociedad en donde la gran mayoría de las personas desconocen las leyes y sus derechos, y no están dispuestos a aceptar y acatar la Ley, por el contrario aceptan el comportamiento ilegal. Según una investigación de la Universidad Javeriana sobre “la cultura de la legalidad en Colombia” ciertos comportamientos ilegales se han naturalizado tanto que no resultan graves para el común de la gente, además el cumplimiento de la ley obedece más al

temor de ser descubierto que a una verdadera convicción sobre el impacto del comportamiento (Salamanca, 2015).

Y es por esto que las situaciones de problemas sociales, pobreza y desigualdad antes mencionadas, resultan ser un caldo de cultivo que bien pueden ser causales de piratería, en especial si la riqueza generada por el delito de la piratería se vuelve atractiva para ser una salida económica o una fuente más de financiación de grupos ilegales⁹.

Debilidad legal y jurisdiccional

El tercer factor relacionado como causal de la piratería es la debilidad legal y jurisdiccional. Teniendo en cuenta que la condición que más potencializa la criminalidad en general, es la debilidad jurídica -que tiene como máxima expresión la impunidad- es decir el hecho que la sociedad y especialmente los criminales consideren los mandatos de la ley como situaciones de carácter relativo, que sepan que es muy escasa la probabilidad de que sean detenidos -menos aun procesados y sentenciados- luego de que cometan sus actos.

En temas específicos de la piratería en Colombia, el factor legal es realmente débil como se menciono en el primer capítulo. Si bien existe la tipificación el delito de piratería en el Código Penal Colombiano, la regulación existente en Colombia es demasiado limitada, dejando atrás varios de los elementos necesarios que permiten el enjuiciamiento eficaz y efectivo sobre los posibles y sobre todo las actuales modalidades de actos de piratería y robo armado.

Adicionalmente, los desacuerdos de delimitación marítima que tiene Colombia con sus países vecinos crean grandes vacíos jurisdiccionales. Según Cadena & Devia (2012) “Los

⁹ Es importante tener en cuenta que en Somalia los valores cancelados por pagos a las liberaciones de buques secuestrados iniciaron alrededor de los años noventa en \$100.000 dólares, posteriormente en 1997 ascendieron a la cifra de un millón de dólares, y lograron la cifra máxima en el 2010 con el pago de \$9.5 millones de dólares por la liberación del tanquero *Samho Dream* y sus 24 tripulantes, los cuales estuvieron como rehenes por siete meses (McKnight & Hirsh, 2012).

desacuerdos marítimos entre Colombia y Venezuela, así como entre Colombia y Nicaragua, han generado conflictos diplomáticos y de ejercicio en la preservación de la soberanía, que potencialmente han producido y producen tensiones militares y políticas”.

Estas tensiones se representan en limitaciones o imposibilidades de acción y faltas de cooperación que contribuyen al surgimiento de la piratería, pues disminuyen los factores de riesgo aumentando la posibilidad de éxito de quien pretende cometer actos de piratería y robo armado. Las limitaciones o inhabilidades de acción hace referencia a los casos presentados en la región marítima de la alta guajira en los límites con Venezuela, donde Colombia –manifestando una actitud pasiva y posición despreocupada ante el diferendo con Venezuela- evita que sus buques de guerra naveguen en cercanías de las aguas en litigio para evitar así inconvenientes diplomáticos. Así mismo, la falta de cooperación es el caso que se puede presentar en las aguas limítrofes tanto con Nicaragua y Venezuela, donde por la situación política y diplomática entre Colombia y ambos países, no está vigente ningún tipo de acuerdo de cooperación o coordinación militar que permita el intercambio de información y menos ejecutar acciones conjuntas -tanto de nivel táctico como estratégico-, para velar por el tráfico marítimo y hacer frente a cualquier evento de piratería que ocurra en las zonas limítrofes.

Limitaciones en las capacidades navales

Como último factor que podría permitir la instauración de la piratería en Colombia son las limitaciones en las capacidades para hacer cumplir la ley en el mar y para lograr el conocimiento de la situación marítima, es decir la capacidad de controlar los espacios marítimos, así como de adquirir y manejar la información referente al tráfico marítimo que entra y sale de las zonas portuarias y que transita por aguas jurisdiccionales colombianas.

Si bien Colombia cuenta con una fuerza naval que está aspirando a consolidarse como una marina con fuerza defensiva oceánica, es decir que tenga capacidad suficiente para conducir operaciones sostenidas en toda la jurisdicción bajo su responsabilidad (Armada República de Colombia, 2012), con medios como fragatas, submarinos, buques auxiliares y de guardacostas y aviones de patrullaje marítimo, el escenario marítimo y especialmente el control efectivo de éste escenario es en esencia complejo, por cuanto es relativo, solo puede ser local y temporal, siempre será incompleto debido a la vastedad de las áreas marítimas oceánicas (Justiniano, 1999).

Además el componente económico que requiere para mantenerlo es enorme debido a su complejidad técnica y tecnológica.

Con base en lo anterior y tomando en consideración la situación político social, así como las restricciones económicas propias del presupuesto nacional, Colombia tiene limitaciones en sus capacidades navales, a lo cual siempre va a estar requiriendo de fortalecer sus recursos para lograr cumplir mejor su misión. Pero este es el caso de muchos de los países e incluso coaliciones, para poner un ejemplo, a pesar de todos los medios que se han destinado al área del Cuerno de África y en especial en Somalia, no se ha podido suspender o mitigar totalmente la amenaza de la piratería, de manera que, el factor de la limitación de la capacidades navales siempre está presente como un causal de piratería y robo armado.

Desafíos a la seguridad marítima colombiana

Las consecuencias de la piratería marítima son de gran relevancia, tanto por la gravedad del hecho criminal, como por el gran número de actividades y sectores que pueden sufrir sus efectos. Luego de revisar el contexto teórico, los estudios de casos y los factores de riesgo aplicables a Colombia, podemos asegurar que la piratería es una amenaza para la seguridad marítima, por cuanto afecta directamente a los atributos históricos del mar que mencionaba Till -

y a los que se hacía referencia en la primer sección de este trabajo-. Hecha esta salvedad, la potencial instauración de la piratería en Colombia afectaría específicamente: al mar como medio de transporte e intercambio, al mar como recurso y al mar como ambiente.

Desafíos al mar como medio de transporte e intercambio

La industria marítima es la principal afectada por la piratería marítima, dado que este sistema criminal transnacional pone en riesgo tanto a los diferentes participantes como a los distintos eslabones de la cadena de dicha industria.

En primer lugar, la piratería afecta la vida de las personas que se dedican a la actividad marítima –es decir a los profesionales del mar-. A nivel mundial son muchos los profesionales de la mar que han sufrido el cautiverio a manos de los piratas, según MacKinlay (2010) “en 2009 los piratas tomaron en su poder a 867 rehenes que tripulaban los 47 buques que secuestraron, además por lo menos cuatro personas murieron en 2009” (p. 13). Ahora bien, más recientemente en el 2013 de los 36 buques que fueron secuestrados a nivel mundial, 304 tripulantes fueron tomados como rehenes, resultando 21 de ellos heridos y 2 asesinados. De igual manera en el 2014 de los 9 buques secuestrados, 442 tripulantes fueron tomados como rehenes, resultando 13 heridos y 5 asesinados (International Chamber of Commerce, 2014). Estas cifras evidencian como la piratería es ante todo un problema de seguridad humana, es decir de la noción de la seguridad centrada en las personas.

En segundo lugar, afecta el libre tránsito y orden del comercio marítimo generando repercusiones económicas globales y nacionales de gran importancia. La piratería amenaza la seguridad de alguna de las LCM más importantes del mundo y por ende también las que emplea Colombia para la exportación e importación de sus productos. Según PROCOLOMBIA

En 2014 por vía marítima, Colombia movilizó [a través de sus 11 zonas portuarias] más de 184 millones de toneladas de carga y recibió alrededor de 61 mil buques en las costas atlántica y

pacífica. Adicionalmente, los puertos colombianos conectan más de 3.700 rutas marítimas, con destino a más de 670 puertos del mundo. (PROCOLOMBIA, 2015)

Más aún, el hecho de que el 98,2% de la carga exportada desde Colombia se realice por vía marítima y que el uso de ese tipo de exportación haya aumentado en 10,6% para el año 2014 (PROCOLOMBIA, 2015), es una clara evidencia de la relevancia y dependencia que el desarrollo del país tiene del transporte marítimo y de las LCM, así mismo demuestra los grandes desafíos que enfrenta el Estado para lograr la protección y control de esas vías.

Por último, la piratería marítima afecta la reputaciones de los Estados y especialmente de sus autoridades y puertos, que al convertirse en referencia para las casas aseguradoras, empresas navieras e incluso otros Estados, resultan en afectaciones nacionales importantes tanto económicas como políticas.

Son varias las entidades, tanto independientes como estatales, que a nivel mundial registran la estadística de casos de piratería marítima y robo armado, determinando las áreas marítimas y puertos más propensos de riesgo de piratería y robo a mano armada, esto con el fin de lograr una mayor seguridad marítima a nivel mundial y ser el primer paso en el proceso de prevención y lucha contra la piratería. Ahora bien, esta información –que usualmente es de libre acceso a través de la internet- es empleada por casas aseguradoras, empresas navieras y centros de control marítimos, entre otros, para realizar sus propios análisis de riesgos que determinen la conveniencia y pertinencia de emplear sus recursos o brindar sus servicios en dichas áreas marítimas del mundo.

Así las cosas, el hecho de que el Estado ribereño o un puerto específico aparezcan con registros o reportes de sucesos de piratería o robo armado, puede tener repercusiones tanto económicas como políticas, como pueden ser el aumento de las primas de los seguros que han de pagar los propietarios de los buques, los aumentos en los precios de los fletes, el rechazo por

parte de empresas navieras y armadores de viajar a destinos o puertos considerados peligrosos, entre otras, las cuales se convierten en obstáculos para el crecimiento del transporte marítimo y por ende afectan un importante componente de la competitividad comercial de un país.

Desafíos al mar como recurso

Existe una estrecha relación entre la pesca y la piratería marítima, teniendo en cuenta que las actividades de los piratas no solo se limitan al secuestro o robo de buques mercantes, sino que también acechan las flotas pesqueras. Por consiguiente, la seguridad de los pescadores colombianos y los autorizados a faenar en aguas colombianas puede verse afectada por el fenómeno de la piratería. Adicionalmente, cuando se agrega factores como la enemistad política o diferendos limítrofes -como la que sucede entre Colombia y Nicaragua- puede generarse casos de la piratería como método de disputas o incidentes de pesca, que incluso puede escalar a incidentes de carácter bélico o diplomáticos

Adicionalmente, el interés por la piratería, es decir el hecho que resulte más lucrativo atacar un buque mercante, con todos sus riesgos, que varias semanas de pesca, puede hacer perder el interés por el desarrollo de la pesca como actividad marítima base de sustento económico y alimenticio del país, generando un desafío a la seguridad marítima y especialmente a la seguridad alimenticia nacional.

De igual forma la explotación de recursos como el petróleo y el gas, es un desafío para el Estado Colombiano, pues en la misma proporción que aumenta la industria de petróleo y gas costa afuera en el país, se necesita defender y brindar seguridad contra las diversas amenazas que puedan afectar a los equipos, unidades y plataformas que estén desarrollando esa actividad marítima. Si bien los análisis de riesgo demuestran que es muy baja la probabilidad de que la piratería interfiera con el desarrollo de la actividad costa afuera, el incremento en el tráfico

marítimo y en general en la actividad marítima que las operaciones costa afuera generan son de por sí un desafío.

Desafíos al mar como ambiente

Además de los desafíos antes mencionados, la piratería es una potencial amenaza para el medio ambiente marino debido a que puede generar grandes desastres ambientales. Dos de los escenarios que podrían atacar contra el medio ambiente marino podrían ser: En primer lugar, el caso de que un buque después de secuestrado sea dejado a la deriva en un área marítima o LCM con un alto tráfico marítimo y este incurra en una colisión que genere el derrame de combustible o alguna sustancia que transporte¹⁰. En segundo lugar, el caso en el que piratas operando bajo el modelo de robo de combustible, generen un derrame del mismo, durante la maniobra de traspaso ilegal. Ambos escenarios producirían impactos tanto de forma inmediata, como de largo plazo generando la afectación de sistemas reproductivos y de alimentación de organismos del ecosistema marino y de zonas costeras.

Análisis de riesgos

Reconociendo la importancia de analizar y evaluar el riesgo dentro de los procesos de planificación y desarrollo de estrategias, el siguiente análisis de riesgos es una aproximación para localizar y visualizar los posibles riesgos de ocurrencia de la piratería marítima y robo armado existentes en varias de las zonas portuarias de Colombia, no obstante que un análisis y evaluación de riesgo detallado es una labor extensa que podría concebir un trabajo de investigación completamente independiente.

¹⁰ Como ejemplo, uno de los casos es el sucedido en 1991 con el petrolero *Eastern Power*, el cual fue abordado y capturado por piratas en el Canal Phillip frente a Singapur. La tripulación fue robada y atada y los piratas partieron, dejando este petrolero de 275.000 toneladas totalmente cargado con combustible navegando a la deriva a través de esta agua estrechas y congestionadas (Till, 2009, p. 392).

Para la realización del presente análisis de riesgos, se entiende el nivel de riesgo como la relación existente entre los niveles de vulnerabilidades de zonas portuarias del país *versus* la probabilidad de ocurrencia de la piratería como amenaza, ambos aspectos en función de una serie de variables e indicadores, es decir que se concibe el riesgo a través de la fórmula: *Riesgo = Niveles vulnerabilidad x Probabilidad de Amenaza.*

Teniendo en cuenta lo anterior, se tomaron como referencia 8 de las 11 zonas portuarias establecidas en Colombia por la Superintendencia de Puertos y Transportes, como son las zonas portuaria de Cartagena, Santa Marta, Barranquilla, Golfo de Morrosquillo, Turbo, Tumaco, San Andrés Islas, Buenaventura y la Guajira (Superintendencia de Puertos y Transporte, 2014). A las cuales se determinó su nivel de vulnerabilidad en función de unos indicadores de medición, que para este caso son los factores -indicados en el primer aparte de éste capítulo- de viabilidad geográfica; problemas sociales, criminalidad e ilegalidad; debilidad legal y jurisdiccional; y limitaciones en las capacidades navales.

Tabla No 1.

Indicadores de medición de la vulnerabilidad para cada zona portuaria.

PESOS	INDICADORES DE MEDICIÓN			
	Viabilidad geográfica	Problemas sociales, criminalidad e ilegalidad	Debilidad legal y jurisdiccional	Limitaciones capacidades navales
Baja (1) Media (2) Alta (3)	Flujo de tráfico marítimo –Cantidad atraques y zarpes-	Nivel de pobreza	Debilidad jurídica	Cantidad de unidades en la Fuerza Naval
Baja (1) Media (2) Alta (3)	Cercanías a rutas marítimas –LCM	Criminalidad en la ciudad del puerto	Desacuerdos de delimitación marítima	Cantidad de unidades navales en el puerto
Baja (1) Media (2) Alta (3)	Configuración de las costas	Presencia de actividades de tráfico ilegal	Falta de cooperación bilateral	Distancia a la Base Naval más cercana

Fuente: Elaboración Propia.

Empleando la *Tabla No 1*, se evaluaron diferentes ítems en cada indicador de medición otorgándoles a cada uno de ellos un puntaje, que permitió al final determinar la vulnerabilidad de cada zona portuaria de manera cuantitativa, determinando así los niveles de vulnerabilidad alta, media o baja, según la calificación y ponderación de la sumatoria de los pesos, para cada indicador.

Para el caso de las amenazas y su probabilidad de ocurrencia, se tomó como referencia las 3 categorías de piratería marítima determinadas por la OMI, como son: el robo armado de nivel bajo, es decir los ataques o intentos de ataques –de oportunidad- en aguas interiores de un Estado; el robo armado o asalto de nivel medio, actos de ataques a buques navegando en cercanías a las costas –dentro de las 12 millas del mar territorial- en donde existe alta probabilidad del uso de la violencia; y el secuestro de un buque, realizado a través de actos delincuenciales organizados en los que se emplea la violencia no solo para robar dinero o la carga del buque, sino para hacerse cargo de la propia nave (Murphy, 2007).

Estas categorías se evaluaron según su probabilidad de ocurrencia en: alta probabilidad para el robo armado de nivel bajo, por cuanto como se menciona en apartes anteriores ya se han presentado estos casos en puertos colombianos; en mediana probabilidad para el robo armado o asalto de nivel medio; y en baja probabilidad de ocurrencia para casos de secuestro de un buque realizado a través de actos delincuenciales organizados.

En consecuencia, como lo muestra la *Tabla No 2*, el producto de la multiplicación de la calificación de la vulnerabilidad de cada zona por la probabilidad de amenaza de cada categoría, es el riesgo de ocurrencia de la piratería marítima y robo armado existente en dichas zonas. Resultados que han sido agrupados en tres rangos para su mejor visualización y análisis: Riesgo Bajo –color verde-, Riesgo Medio –color amarillo-, y Riesgo Alto –color rojo-.

Tabla No 2.

Matriz de análisis de riesgo de la ocurrencia de piratería marítima en zonas portuarias de Colombia.

MATRIZ DE ANÁLISIS DE RIESGO		AMENAZAS		
		Robo Armado de Nivel Bajo	Robo Armado de Nivel Medio	Secuestro a Buque
		Probabilidad de Ocurrencia		
ZONA PORTUARIA	Nivel de Vulnerabilidad	4	3	2
Cartagena	3	12	9	6
Santa Marta	3	12	9	6
Barranquilla	3	12	9	6
Morrosquillo	3	12	9	6
Turbo	4	16	12	8
Tumaco	4	16	12	8
San Andrés Islas	3	12	9	6
Buenaventura	4	16	12	8
Guajira	4	16	12	8

Fuente: Elaboración Propia.

Como resultado del análisis de riesgo se puede concluir que existe un riesgo alto de que continúen presentándose casos de robo a mano armada a buques en todas las 8 zonas portuarias seleccionadas, en especial debido a que los puertos son de gran vulnerabilidad para que con facilidad se cometa dicho acto ilícito, pues cuentan con la mayoría de los factores o ítems de medición de cada indicador. Adicionalmente la amenaza de robo armado de nivel bajo es de por sí un acto ilegal con una gran oportunidad de éxito por parte de quien lo ejecuta o intenta ejecutarlo, en muchas oportunidades debido a la complejidad de una oportuna intervención por parte del Estado en cuyas aguas jurisdiccionales se produce el hecho.

De igual manera se puede evidenciar que tanto para la amenaza de robo armado de nivel medio, como para el secuestro de buques, se presentan los mayores niveles de riesgo en cuatro zonas portuarias: Turbo y la Guajira en el mar Caribe, Buenaventura y Tumaco en el océano Pacífico.

Con respecto a las zonas portuarias del Caribe, Turbo y la Guajira son las zonas que combinan el mayor número de vulnerabilidades. En primer lugar, en referencia a los problemas sociales que sus regiones proyectan hacia los puertos, recordemos que según el diagnóstico de la Dirección Nacional de Planeación la Guajira y el Choco son los departamentos que registran los niveles más altos de pobreza y las mayores desigualdades en la cobertura de la educación, seguridad alimentaria y servicios básicos –acueducto y alcantarillado- (Departamento Nacional de Planeación, 2015).

En segundo lugar, Turbo y la Guajira cuentan con una relevante posición geográfica, que los ubica en cercanías a las rutas marítimas más importantes del Caribe. El área marítima de la Guajira por ser el punto más septentrional del continente de América del Sur es una zona focal de gran densidad de tráfico marítimo. Así mismo, Turbo presenta una cercanía importante con el Canal de Panamá, que es la zona de confluencia –zona de paso obligado- más importante del hemisferio occidental.

Tercero, ambas zonas tienen cercanías con los límites marítimos de Venezuela y Panamá, respectivamente, que son vulnerabilidades de gran connotación en cuanto a las debilidades jurisdiccionales, las dificultades diplomáticas y limitaciones en las capacidades navales, que se puedan presentar en el momento de necesitar tomar acciones para reprimir un posible delito de piratería.

En relación con las zonas portuarias del Pacífico, Buenaventura y Tumaco igualmente combinan grandes vulnerabilidades. Primero, son las zonas portuarias de las regiones del país donde más casos de criminalidad se han presentado en los últimos años. Según la estadística que maneja la Policía Nacional de Colombia, el departamento del Valle del Cauca es quien tiene la mayor participación a nivel nacional en la conducta de homicidios comunes y homicidios colectivos (Barco & Arana, 2014). Así mismo, el departamento de Nariño es uno de los cuatro departamentos que concentró el 60% de las acciones terroristas y acciones subversivas perpetradas en Colombia en el 2013 (Barco & Arana, 2014).

Segundo, ambas zonas portuarias están ubicadas en regiones con importantes niveles de desigualdad y rezago social con respecto al resto del país, presentado altos niveles de pobreza, déficit de vivienda cualitativa y tasas de analfabetismo superiores al promedio nacional (Departamento Nacional de Planeación, 2015). Adicionalmente, son áreas en donde la situación de seguridad es uno de los problemas principales, donde gran parte de la población de la región tiene la condición de desplazados y/o víctimas del conflicto. Según el Departamento Nacional de Planeación (2015) “Allí se registra la presencia de grupos al margen de la ley tales como FARC, ELN y bandas criminales dedicadas a actividades de narcotráfico y a la explotación ilegal de recursos naturales” (p. 693). Adicionalmente, según la UNODC, Nariño es el departamento que posee la mayor área sembrada de cultivos de coca en el país (Departamento Nacional de Planeación, 2015).

Finalmente, la zona portuaria de Buenaventura es la zona que más flujo de buques tiene en el país, según la Dirección General Marítima, Buenaventura contó con más de 10.000 zarpes y arribos de buques desde sus puertos en el año 2013 (PROCOLOMBIA, 2015).

Por consiguiente esta evaluación de los resultados del presente análisis de riesgo es un instrumento fundamental que permitirá recomendar medidas de prevención, con miras a reducir los impactos que la amenaza transnacional de la piratería marítima pueda causar a la seguridad marítima de Colombia.

Conclusiones y recomendaciones

Haciendo hincapié en lo expuesto a lo largo del presente trabajo, la piratería rebasa las fronteras, al constituirse como un delito violento de adquisición que explota las extensas líneas de comunicaciones marítimas alrededor del mundo, convirtiéndose en una grave amenaza transnacional para la seguridad de la navegación, para la vida de la tripulación, de los pasajeros de los buques y especialmente para el comercio marítimo mundial.

En consecuencia Colombia no está exenta de que el fenómeno criminal transnacional de la piratería marítima llegue a presentarse en sus aguas jurisdiccionales, teniendo en cuenta que el país está expuesto a varios de los factores de riesgo, que según Martin Murphy, son los principales y más comunes elementos causales de piratería.

Factores como la viabilidad geográfica, así como la confluencia de elementos internos, tales como los niveles de desigualdad social, pobreza e ilegalidad; la debilidad en materia legal y judicial referente a este crimen; y las limitaciones en las capacidades navales para el óptimo control del mar, son factores de riesgo o vulnerabilidades que existen en Colombia como posibles causales de piratería.

La existencia en Colombia de varios de los factores presentados por Murphy generan amenazas potenciales especialmente a la seguridad marítima, por cuanto afectan directamente a los atributos históricos del mar, como lo son el mar como medio de transporte e intercambio, el mar como recurso y el mar como ambiente. La afectación de estos atributos tiene relación

directa con las intenciones del Estado Colombiano de consolidar un desarrollo sostenible y sobre todo competitivo a través de sus océanos y zonas costeras.

La piratería marítima ha demostrado ser un fenómeno de gran complejidad. En primer lugar se puede presentar a través de varios niveles, es decir puede ocurrir como un crimen aislado o robo simple, como puede ser el caso del hurto de material a un buque fondeado, hasta el secuestro de un buque por completo empleando altos niveles de violencia -incluso generando la muerte de algún tripulante-. En segundo lugar, cambia sus áreas de actividad y sus modos de operación según donde las oportunidades de éxito sean mayores y resulte más fácil operar, aprovechando las condiciones de relatividad del control del mar -local, temporal, imperfecto e incompleto-. Tercero, tiene una gran variedad de blancos u objetivos materiales, puede atacar los diferentes tipos de buque bien sean porta-contenedores, graneleros, gaseros, tanqueros, pesqueros e incluso de recreo como yates y veleros. Por último, puede ser parte de toda una estructura criminal -y ser empelados por grupos insurgentes- que tiene la capacidad de afectar o impactar a varios de los actores que participan en la cadena del transporte marítimo, tales como el buque y sus tripulantes, los aseguradores, la carga o mercancía, los interesados en ella y hasta el consumidor final, evidenciando que es una amenaza que tiene el carácter de sistema criminal transnacional.

Existen dificultades en la definición actual de piratería por parte de la CONVEMAR, que generan consecuencias negativas en los intentos de concebir, abordar y contrarrestar la piratería, en especial teniendo en cuenta la complejidad con que se esta presentado en los últimos años. Estas dificultades son: la limitante que tiene la piratería a crímenes cometidos contra la propiedad privada o contra personas, es decir que excluye a los actos de piratería de carácter político que realizare un grupo terrorista o insurgente; y a la restricción en el ámbito geográfico

jurisdiccional, que especifica que el hecho delictivo debe ocurrir en aguas internacionales, dejando exento a los actos cometidos en aguas jurisdiccionales de un Estado.

Adicionalmente estas dificultades permiten unos vacíos o restricciones jurídicas en el ámbito de las legislaciones nacionales sobre piratería, tanto de carácter sustantivo como procesal, que evita hacer frente a los eventuales actos de piratería que puedan presentarse en aguas jurisdiccionales de los Estados. Tal es el caso para Colombia, que si bien tiene tipificado como delito la piratería tiene una regulación demasiado limitada, que deja por fuera elementos necesarios que permita el enjuiciamiento eficaz y efectivo sobre los posibles actos de piratería.

Es claro que, según los preceptos internacionales, no han ocurrido casos de piratería marítima en territorio colombiano, tan solo casos de robo a mano armada, que si bien pueden ser reportados muchas veces de forma incorrecta y con información poco precisa de circunstancias de tiempo, lugar y modo -conllevando a una dudosa tipificación del acto ilícito-, repercuten directamente en las percepciones que el gremio marítimo internacional tiene de las condiciones de seguridad de los puertos y aguas jurisdiccionales colombianas, toda vez que quedan registrados ante los organismos internacionales encargados de consolidar los reportes de casos de piratería.

Basado en los estudios de casos, podemos ver como los factores presentados por Murphy se dan en las diferentes regiones o áreas marítimas donde actualmente se presentan casos de piratería, comprobando así su teoría de que estos factores son comunes al fenómeno de la piratería marítima, sin importar el área marítima donde ocurran. Igualmente, al analizar las regiones marítimas se observa lo complejo que ha sido combatir la piratería, por ende la necesidad de diseñar y mantener esfuerzos tanto nacionales, como regionales e internacionales, esfuerzos que deben ser estructurados para que se mantengan y sostengan en el tiempo y que

incluso se proyecten hacia la costa, es decir que aborden las raíces del problema de la piratería, en sus escenarios socio-políticos.

Con respecto a las recomendaciones, el Estado Colombiano debe anticiparse a generar estrategias de disuasión que evidencien una verdadera disposición de adelantarse a esta amenaza transnacional, así como concebir estrategias de negación que generen una resistencia directa a que dicho crimen emplee los espacios marítimos colombianos para la realización de acciones que afecten la seguridad marítima nacional.

La estrategia de disuasión enfocada en la prevención del crimen, debe conseguirse no solo con unas fuerzas navales eficaces, móviles y de gran capacidad operativa; además requiere de una capacidad estratégica y sobre todo voluntad estratégica por parte del Estado.

En primer lugar, para la aplicación de ésta estrategia se debe iniciar con una acción político-jurídica relevante, como lo es la modificación y actualización del Código Penal Colombiano, en especial en su artículo No 173 que trata de la piratería. Es necesario que la legislación nacional se aplique de manera uniforme y coherente con las disposiciones internacionales relacionadas con la piratería, teniendo en cuenta que hoy por hoy Colombia cuenta con limitaciones y vacíos jurídicos para procesar y condenar eficazmente la piratería marítima. Teniendo en cuenta las recomendaciones bridadas por la OMI¹¹, las modificaciones al Código Penal que se requieren son: la ampliación de la tipificación y definición del delito de piratería, la implementación del ejercicio de la jurisdicción universal, la constitución del marco legislativo para el enjuiciamiento del delito, y la inclusión de disposiciones relacionadas con la cooperación internacional, entre otros.

¹¹ Especialmente en su Circular -No 3180 de 2011- relativa a la información y orientaciones sobre los elementos del derecho internacional relativos a la piratería.

En segundo lugar, se requiere como otra línea de acción para aplicar la estrategia de disuasión, la implementación de un marco de actuación coordinado, es decir la creación de un sistema nacional de intercambio de información para el tráfico marítimo entre la industria naviera y las fuerzas navales, el cual tenga centros de control del tráfico marítimo que estreche las relaciones de coordinación y apoyo entre medios de la fuerza naval, las autoridades marítimas y las agencias marítimas. Para esto se pueden tomar como punto de partida, el ya en servicio, Sistema Integrado de Control Tráfico y Vigilancia Marítima (SICTVM), así mismo se pueden usar las diferentes iniciativas o modelos puestos en marcha en varias regiones marítimas del mundo, como son el Centro de Información sobre la Piratería (*Piracy Reporting Center, PRC*), situado en Kuala Lumpur para supervisar la piratería en los estrechos de Malaca y del Sudeste de Asia, el *Maritime Security Centre – Horn of Africa (MSC-HOA)* de la Unión Europea, el *NATO Shipping Center (NSC)* de la OTAN, o los centros nacionales *Maritime Liaison Officer (MARLO)* norteamericano y la *Maritime Trade Organization (UKMTO)* del Reino Unido.

En cuanto a la estrategia de negación¹², la cual está orientada a evitar que el crimen transnacional use los espacios marítimos para su beneficio, ésta debe desarrollarse basándose en el empleo de las fuerzas navales y de su fortalecimiento, con el propósito de incrementar la capacidad y la efectividad de las operaciones de control del mar.

Si bien Colombia cuenta con una fuerza naval estructurada, los espacios marítimos son más grandes que la capacidad que se tiene para controlarlos, por lo que se requiere fortalecer los componentes navales y de guardacostas a través de la modernización y adquisición de unidades,

¹² Entendiendo la negación como el concepto de estrategia de uso de poder entre Estados, la cual implica esfuerzos para negar a adversarios reales o potenciales el acceso a fuentes de poder que les permitirían amenazar los intereses de una nación, es pertinente aclarar que la “negación del mar” es un concepto relacionado en la estrategia naval —en especial en la de los británicos— definida según Till (2009) como: “las condiciones [...] que existen cuando se impide que un oponente utilice un área para sus propósitos” (p. 205). Concepto en el que el objetivo no es usar el mar para uno mismo, sino evitar que el enemigo lo haga.

medios y equipos que permitan aumentar significativamente la presencia marítima y el desarrollo eficiente de operaciones de control del mar, en especial las de inteligencia, detección e interdicción, tanto en el mar territorial como en la zona económica exclusiva.

Teniendo en cuenta lo anterior, vale destacar que éstas estrategias tanto de disuasión como de negación deben entenderse y desarrollarse de manera integral, soportadas por tres pilares fundamentales y un eje transversal, así:

Un pilar marítimo, que contemple las autoridades marítimas, la comunidad naviera, los puertos, los operadores de buques, etc., que de manera proactiva asuman medidas preventivas y de autoprotección.

Un pilar político-jurídico, que alinee tanto la norma como las políticas públicas de la nación, en aras de aprovechar y aunar esfuerzos con las formas, medios y fines de las estrategias internacionales, acuerdo los propios intereses y capacidades.

Y un pilar militar basado en el Poder Naval y sus operaciones, que se enfoque no en la lucha contra la piratería sino en la protección del tráfico marítimo, mediante acciones tanto defensivas como ofensivas. Que además establezca y lidere centros de control al comercio marítimo, para facilitar la coordinación y empleo efectivo de los medios, así como el intercambio de información entre todos los actores.

El eje transversal de estas estrategias debe ser la estructuración y aplicación de mecanismos de colaboración regional e internacional, que garanticen una protección marítima, no solo para el país sino para la región, a través de la cooperación entre los Estados, con el fin último de aumentar las capacidades en prevención y neutralización ante esta amenaza transnacional.

Referencias

- Alvayay, E. (Febrero de 2010). *La lucha contra la piratería en el mar en el Siglo XXI: Una tarea conjunta y de cooperación internacional para casos como el de Somalia*. Recuperado el 3 de Marzo de 2015 de Trabajos de investigación Academia de Guerra Naval:
<http://www.acanav.mil.cl>
- Armada Nacional. (2009). Estrategia Naval Contra el Narcoterrorismo "Cerrando Espacios".
Revista Armada , 7,12.
- Armada República de Colombia. (2012). *Plan Estratégico Naval 2011-2014*. Bogotá.
- Autoridad del Canal de Panamá. (10 de Agosto de 2015). *Canal de Panamá*. de Estadísticas de Tránsito: <http://micanaldepanama.com/servicios/canal-servicios-maritimos/estadisticas-de-transito/>
- Bárcena, M. (2000). La reconceptualización de la seguridad: El debate contemporáneo. *Revista Mexicana de Política Exterior* , 59, 9-31.
- Barco, J. N., & Arana, J. E. (2014). Comportamiento de la criminalidad en Colombia, 2013. *Revista Criminalidad* , 56 (2), 11-33.
- Benbow, T., & Thornton, R. (2014). *Dimensions of Counter-insurgency: Applying Experience to Practice*. Londres, Inglaterra: Routledge.
- Cadena, W. R., & Devia, C. A. (2012). *Conflictos de delimitación marítima y la CONVEMAR. Una mirada desde Colombia*. Recuperado el 21 de Febrero de 2015 de Red de Revistas Científicas de America Latina, el Caribe, España y Portugal :
<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=87625443011>
- Central Intelligence Agency. (2013). *The World Fact Book 2013-2014*. de
<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/>.

Combined Maritime Forces. (Mayo de 2015). *Combined Maritime Forces*. CTF 151: Counter piracy: <http://combinedmaritimeforces.com/ctf-151-counter-piracy/>

Del Pozo, F. (2014). La seguridad marítima hoy: la mar nunca está en calma. *Documento de Trabajo Real Instituto Elcano*, 3, 1-26.

Departamento Administrativo Nacional de Estadística. (2007). *DANE*. Censo General 2005: <https://www.dane.gov.co/files/censos/libroCenso2005nacional.pdf>

Departamento Nacional de Planeación. (2015). *Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018*. Recuperado el 12 de Marzo de 2015 de Plan Nacional de Desarrollo: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Prensa/Bases%20Plan%20Nacional%20de%20Desarrollo%202014-2018.pdf>

Departamento Nacional de Planeación. (2015). *Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018*. Recuperado el 12 de Marzo de 2015 de Plan Nacional de Desarrollo: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Prensa/Bases%20Plan%20Nacional%20de%20Desarrollo%202014-2018.pdf>

Feldt, L., Roell, P., & Thiele, R. D. (2013). Maritime Security - Perspectives for a comprehensive approach. *ISPSW Strategy Series: Focus on Defense and International Security* (222), 1-25.

Fernández, J. C. (2013). Marco jurídico actual de la piratería: un antiguo delito del Derecho Internacional del Mar. *Revista Tribunal Internacional*, 2 (4), 9-31.

Forcadell, M. (2009). *La nueva piratería en las diferentes costas del Tercer Mundo y su incidencia en el Comercio Marítimo Internacional*. Recuperado el 21 de Mayo de 2015 de Universidad Politiecnica de Cataluña:

<https://upcommons.upc.edu/pfc/bitstream/2099.1/7017/1/Microsoft%20Word%20-%20P.D.F.%20Def.pdf>

IHS Maritime. (2013). *Maritime piracy infographic*. Recuperado el 02 de Marzo de 2015 de <https://ihsmaritime.wordpress.com/2014/03/03/maritime-piracy-infographic-2013/>

International Chamber of Commerce. (18 de Agosto de 2015). *IMB Piracy and Armed Robbery Map 2015*. From IMB Piracy Reporting Center: <https://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map/details/146/998>

International Chamber of Commerce. (2014). *Piracy & Armed Robbery Report 2014*.

Recuperado el 18 de Febrero de 2015 de IMB Piracy Reporting Center: <https://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre>

Justiniano, H. (1999). *Estrategia naval conceptos estrategicos fundamentales*. Valparaiso, Chile: Academia de Guerra Naval.

Ley 599. (2000). *Código Penal Colombiano*. Diario Oficial No 44.097.

Liss, C. (2014). *Assesing Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia: Trends, Hotspots and Responses*. Recuperado el 21 de Mayo de 2015 de Peace Research Institute Frankfurt:

http://mercury.ethz.ch/serviceengine/Files/ISN/184736/ipublicationdocument_singledocument/1aca87d0-9b13-4b9d-a9e6-c102be308ac1/en/prif125.pdf

MacKinlay, A. (2010). La lucha contra la piratería en aguas del Océano Índico: la necesidad de un aproximación integral. *Documento de Trabajo Real Instituto Elcano*, 19, 1-28.

Mahan, A. T. (1946). *Influencia del Poder Naval en la historia*. Buenos Aires, Argentina: Partenon.

- Marin, L. (2012). *Universidad de Jaen*. Revista Estudios Juridicos Universidad de Jaen: www.rej.ujaen.es
- McKnight, T., & Hirsh, M. (2012). *Pirate Alley*. Annapolis, Maryland: Naval Institute Press.
- Meade, R. (27 de Febrero de 2009). *EU Close to Legal Framework on Piracy Prosecutions*. De <http://www.loydslist.com/LL/news/viewArticle.htm?articleId=20017622826&src=rss>
- Ministerio de Defensa Espanol. (Mayo de 2015). *Estado Mayor de la Defensa*. Ocean Shield: <http://www.emad.mde.es/MOPS/030-Indico-OCEANSHIELD/>
- Mora, F. O. (1996). *Victims of the Balloon Effect: Drug Trafficking and U.S. Policy in Brazil and the Southern Cone of Latin America*. The Journal of Social, Political, and Economic Studies: <http://www.unz.org/Pub/JSocialPoliticalEconomicStudies-1996q2-00115>
- Murphy, M. N. (18 de September de 2007). Contemporary Piracy and Maritime Terrorism: The Threat to International Security. *The Adelphi Papers* , 47(388), 11-44.
- Oluwasegun, S. (4 de Mayo de 2015). *Petrol Pirates Proliferate on Southeast Asian Seas*. Recuperado el 10 de Mayo de 2015 de The Maritime Hub: <http://themaritimehub.org/petrol-pirates-proliferate-on-southeast-asian-seas/>
- Organizacion de las Naciones Unidas. (2010). *Oficina de las Naciones Unidas para las Drogas y el Delito*. Recuperado el 9 de Marzo de 2015 from http://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/tocta/Globalization_of_Crime-ExSum-Spanish.pdf
- Organización de las Naciones Unidas. (1982). Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Montego Bay, Jamaica.
- Organización de las Naciones Unidas. (1988). Convenio SUA. *Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima* . Roma, Italia.

Organización de las Naciones Unidas. (26 de Octubre de 2011). *National Legislation on Piracy*.

Recuperado el 3 de Mayo de 2015 de Oceans & Law of the Sea:

www.un.org/depts/los/piracy/piracy_national_legislation.htm

Organización de las Naciones Unidas. (2010). *Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y*

el Delito. Recuperado el 9 de Marzo de 2015 de http://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/tocta/Globalization_of_Crime-ExSum-Spanish.pdf

Organización Marítima Internacional. (17 de Mayo de 2011). *Circular No 3180*. From

Organización Marítima Internacional:

www.imo.org/OurWork/Security/Pages/MaritimeSecurity.aspx

Organización Marítima Internacional. (2 de Diciembre de 2009). *Resolucion A1025*. Recuperado

el 24 de Febrero de 2015 de Organización Marítima Internacional:

<http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/A.1025.pdf>

Policia Nacional de Colombia. (2009). *La Cultura de la Legalidad*. Recuperado el 20 de Mayo

de 2015 from Direccion Nacional de Escuelas:

<http://www.policia.edu.co/documentos/egresado/Boletin%20del%20Egresado%20DINA E%20No.034%20del%20180809.pdf>

PROCOLOMBIA. (2015). *Infraestructura logística y transporte de carga en Colombia 2015*. De

colombiatrade.com.co:

www.colombiatrade.com.co/sites/default/files/Perfil%20Colombia%20para%20portal%20Colombiatrade.pdf

- Riggs, S. L. (Diciembre de 2009). *Piracy in the Horn of Africa: a comparative study with Southeast Asia*. From Defense Technical Information Center: www.dtic.mil/get-tr-doc/pdf?AD=ADA514377
- Rosenberg, D. (2009). *The political economy of piracy in the South China Sea* (Vol. 62). Newport, RI, Estados Unidos: Naval War College.
- Rosinski, H. (2000). *El desarrollo del pensamiento naval*. (M. Simpson, Ed.) Valparaíso, Chile: Imprenta Academia de Guerra Naval.
- Salamanca, J. (Junio-Agosto de 2015). Colombia: nos falta mucho para ser un país legal. *Pesquisa* .
- Sisco Marcano, C., & Chacon Maldonado, O. (2004). Barry Buzan y la teoría de los complejos de seguridad. *Revista venezolana de ciencia política* , 25, 125-146.
- Superintendencia de Puertos y Transporte. (2014). *Movimiento de carga en los puertos marítimos Colombianos: Informe consolidado Diciembre 2013*. Ministerio de Transporte. Bogotá: Ministerio de Transporte.
- Till, G. (2009). *Seapower: A guide for the twenty-first century*. New York: Routledge.
- United Nations Institute for Training and Research UNITAR . (2014). *UNOSAT Global Report on Maritime Piracy*. Ginebra .
- Unión Europea. (8 de Mayo de 2015). *European Union External Action Service*. De Containing piracy: EU NAVFOR – Operation Atalanta:
http://eeas.europa.eu/piracy/containing_piracy_en.htm
- Waglet, J. R. (2006). *Transnational Organized Crime: Principal Threats and U.S. Responses*. Library of Congress , Congressional Research Service. Congressional Research Service.

BIBLIOTECA CENTRAL DE LAS FF. MM.
"TOMAS RUEDA VARGAS"



201000063