



84/2021

5 de julio de 2021

*Pablo Rivas Pardo y Nicole Ayala Pulgar**

La piratería marítima tras las operaciones Ocean Shield y Atalanta. Una caracterización entre los años 2012 y 2019

La piratería marítima tras las operaciones Ocean Shield y Atalanta. Una caracterización entre los años 2012 y 2019

Resumen:

La piratería marítima se ha instalado como una amenaza y/o riesgo para la seguridad con repercusiones al transporte marítimo. Este documento analiza el impacto de la operación Atalanta y la operación Ocean Shield sobre la piratería marítima desde el segundo mayor lapso de ascenso, entre los años 2008 y 2011. Seguidamente, se revisan los resultados mediante la caracterización de la piratería marítima entre los años 2012 y 2019. El análisis arroja resultados positivos de la acción multilateral, debido al descenso del registro de la piratería marítima, la que a su vez tiene cualidades marcadas de localización y abordajes armados, también, por nacionalidad y tipo de carga.

Palabras clave:

Piratería marítima, operación Ocean Shield, operación Atalanta.

***NOTA:** Las ideas contenidas en los *Documentos de Opinión* son responsabilidad de sus autores, sin que reflejen necesariamente el pensamiento del IEEE o del Ministerio de Defensa.

Maritime piracy after the Ocean Shield Operation and the Atalanta Operation. A characterization between the years 2012 and 2019

Abstract:

Maritime piracy has been installed as a threat and/or risk to security with repercussions for maritime transport. This document analyses the impact of Operation Atalanta and Operation Ocean Shield on maritime piracy, since the second longest period of increase, between 2008 and 2011. Then, results are reviewed by characterizing maritime piracy between 2012 and 2019. The analysis shows positive results of multilateral action due to the decrease in the record of maritime piracy, which in turn has marked qualities of location and armed collisions, also, by nationality and type of cargo.

Keywords:

Maritime piracy, Operation Ocean Shield, Atalanta Operation.

Aparición de la piratería marítima en el siglo XXI

La seguridad a nivel mundial cambió con el ataque de Al Qaeda contra Estados Unidos de América el 11 de septiembre de 2001, ampliando la lista de los fenómenos de las amenazas y de los agentes amenazantes, incluyéndose a la piratería marítima. En cuanto a su catalogación, es la Cámara de Comercio Internacional¹ la que registra la piratería marítima, y desde el derecho internacional se ha abordado en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar² de 1980 y en el Código práctico para la investigación de crímenes de piratería y robos armados contra buques³ de 2009.

Si bien en el siglo XX y el siglo XXI se abordó desde el derecho internacional y adquirió relevancia en los asuntos de seguridad mundial, su existencia es antigua. Lo anterior se puede comprobar con el diálogo platónico el *Sofista*⁴, donde Sócrates, en el siglo IV antes de la era común, usa la piratería marítima para explicar la adquisición de algo mediante la fuerza. En la actualidad, se registraron 7671 ataques totales (figura 1) y 12 957 tripulantes atacados (figura 2) entre los años 1991 y 2019. En este lapso total⁵, los ataques fueron mayoritariamente en el Sudeste Asiático y África y, a su vez, Indonesia, Somalia/ Yibuti, Nigeria, Bangladés e India.

¹ *Annual Report: Piracy and armed robbery against ships*, Cámara de Comercio Internacional, 2001. Disponible en: <https://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/request-piracy-report> Fecha de consulta: 14.2.2020.

² *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar-CONVEMAR*, Naciones Unidas, 1980. Disponible en: www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf Fecha de consulta: 14.2.2020.

³ *Code of practice for the investigation of crimes of piracy and armed robbery against ships*, Oficina Marítima Internacional, 2009. Disponible en: <https://www.imo.org/OurWork/Security/SecDocs/Documents/Piracy/A.1025.pdf> Fecha de consulta: 14.2.2020.

⁴ AZCARÁTE, Patricio, «El Sofista», *Tomo IV, Obras Completas de Platón*, Madrid: Navarro y Medina Editores 1871, pp. 9-141.

⁵ RIVAS, Pablo, «Maritime Piracy and its Characterization as a Threat: Presence, Type, Arms, Violence and Ships under attack between 1991 and 2019», *Revista de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad*, vol. 16 (1), 2020, pp. 153-175.

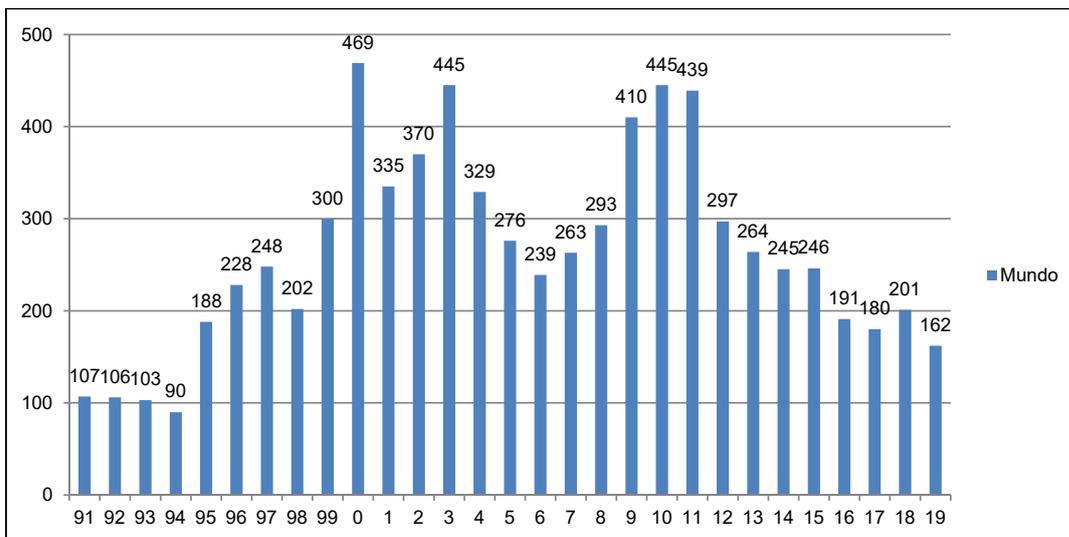


Figura 1. Ataques totales 1991-2019. Fuente. Elaboración propia. Información: CCI.

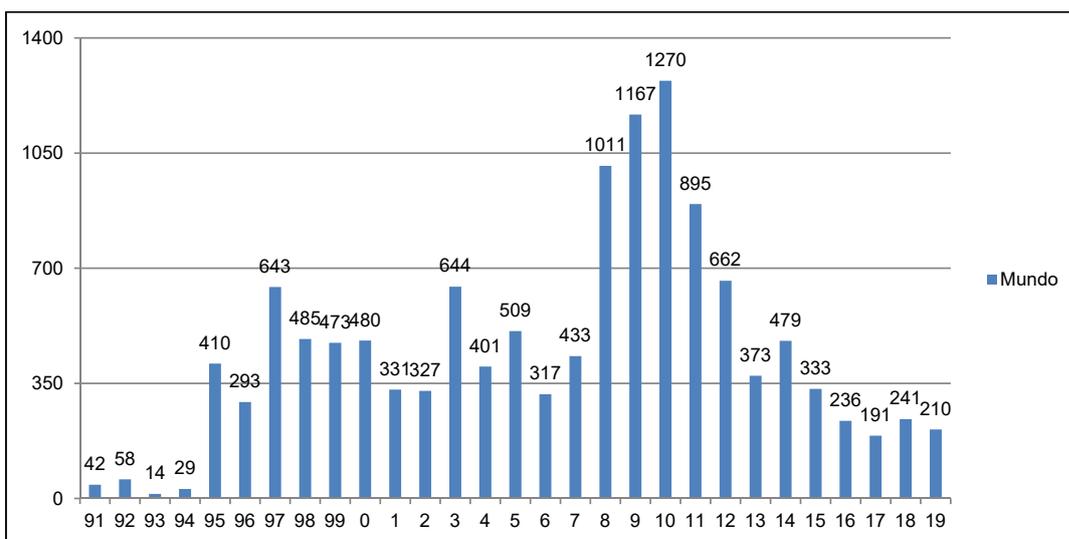


Figura 2. Violencia contra la tripulación 1991-2019. Fuente. Elaboración propia. Información: CCI.

En este lapso total hay un «primer lapso de ascenso»⁶ entre los años 1998 y 2004, seguido por un «segundo lapso de ascenso»⁷ entre los años 2008 y 2011. Consecuentemente, la temporalidad arroja un cambio entre los años 2012 y 2019, registrando descensos en los casos.

⁶ Ibídem.

⁷ Ibídem.

Tales descensos de ataques se traslapan con la acción multilateral de la operación Ocean Shield, vigente entre los años 2009 y 2016, y de la operación Atalanta, vigente desde el año 2008. Ambas operaciones, empleadas en algunos de los lugares donde están los máximos registros del segundo lapso de ascenso (figura 3), como son el golfo de Adén, mar Rojo, Somalia/Yibuti, Nigeria e Indonesia. En los hechos, desde que se inició la acción multilateral no se ha registrado un nuevo lapso de ascenso.

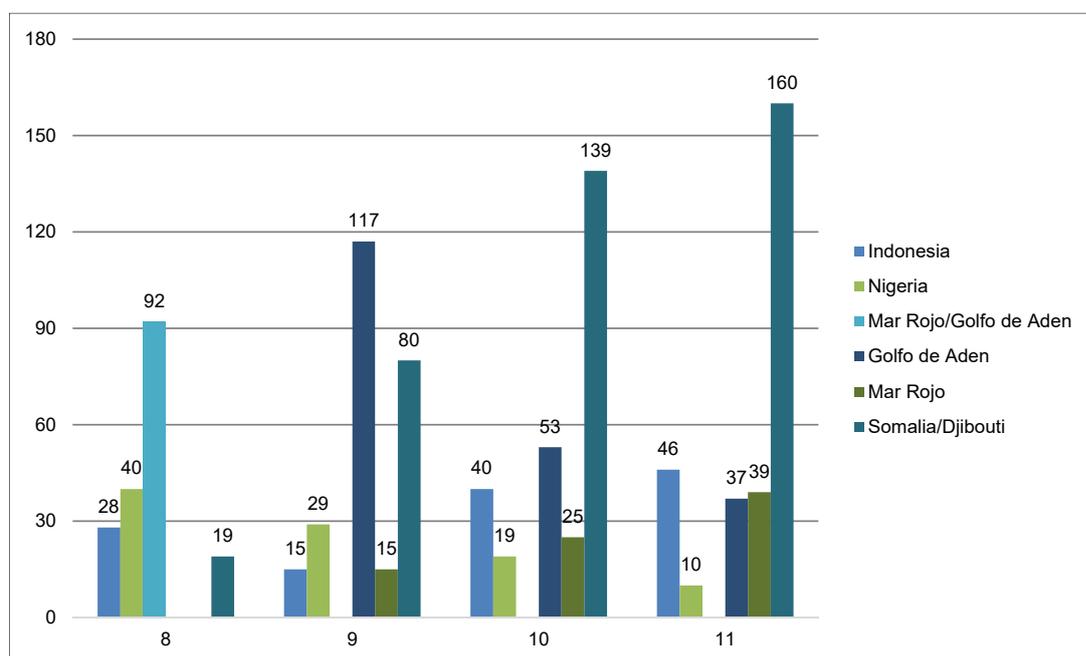


Figura 3. Casos con mayor cantidad de ataques totales 2008-2011. Fuente. Elaboración propia. Información: CCI. *Casos que al menos suman un 4 % del total⁸.

En este documento de opinión se analiza la incidencia de la acción multilateral en la piratería marítima para el lapso 2012 y 2019. Para esto, se extrae la información más relevante de las resoluciones del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas (CSNU) que originaron la acción multilateral contra la piratería. Consecuentemente, se pesquisa la información de ambas operaciones y, posteriormente, se presentan los gráficos que caracterizan la piratería marítima en el lapso 2012 y 2019.

⁸ Los datos de golfo de Adén y mar Rojo se toman juntos para el año 2008, pero se separan de 2009 en adelante.

El multilateralismo contra la piratería marítima en el siglo XXI

Consejo de Seguridad de Naciones Unidas

Las resoluciones del CSNU para proteger el transporte de los convoyes marítimos con alimentos para Somalia del Programa Mundial de Alimentos (PMA) son el antecedente inmediato de la operación Ocean Shield y la operación Atalanta. Se debe destacar que el conflicto interno y la frágil gobernabilidad de Somalia motivó que el CSNU se hiciera cargo de la situación mediante sus resoluciones.

La Resolución 1814, del 15 de mayo de 2008, en uno de sus párrafos operativos ordena «proteger la navegación para el transporte y el suministro de asistencia humanitaria a Somalia»⁹, pero esta resolución se queda exclusivamente en el «qué» y no señala el «cómo» se realizará. Al mes siguiente, la Resolución 1816 del 2 de junio de 2008 mandata cooperar al Gobierno somalí para enfrentar la piratería marítima por seis meses «a) Entrar en las aguas territoriales de Somalia con el fin de reprimir actos de piratería y robo a mano armada en el mar [...] y b) Usar [...] todos los medios necesarios para reprimir los actos de piratería y robo a mano armada»¹⁰. Este extracto de la resolución tiene tres características: el que se enfrentará a la piratería marítima y el robo a mano armada, que esto se circunscribe a las aguas territoriales somalíes y que la acción en contra de estos actos será la fuerza armada.

De lo anterior, la Resolución 1838 del 7 de octubre de 2008 pone a los «buques de guerra y aeronaves militares»¹¹ para hacer efectivo el combate a la amenaza, resolviéndose su financiamiento con la Resolución 1844¹² del 20 de noviembre de 2008. La Resolución 1846¹³ del 2 de diciembre de 2008, permite la ejecución de acciones operativas a las misiones de la Organización del Atlántico Norte (OTAN) y la Unión Europea (UE), basándose en las resoluciones que anteceden a esta y dando un plazo de 12 meses

⁹ CSNU, «Resolución 1814», 15 de mayo de 2008. Disponible en: www.un.org/securitycouncil/es/content/resolutions. Fecha de consulta: 31.1.2021, p. 5.

¹⁰ CSNU, «Resolución 1816», 2 de junio de 2008. Disponible en: www.un.org/securitycouncil/es/content/resolutions. Fecha de consulta: 31.1.2021, p. 3.

¹¹ CSNU, «Resolución 1838», 7 de octubre de 2008. Disponible en: www.un.org/securitycouncil/es/content/resolutions. Fecha de consulta: 31.1.2021, p. 3.

¹² CSNU, «Resolución 1844», 20 de noviembre de 2008. Disponible en: www.un.org/securitycouncil/es/content/resolutions. Fecha de consulta: 31.1.2021.

¹³ CSNU, «Resolución 1846», 2 de diciembre de 2008. Disponible en: www.un.org/securitycouncil/es/content/resolutions. Fecha de consulta: 31.1.2021.

para esto. La Resolución 1851¹⁴ del 16 de diciembre de 2008 convoca a luchar contra la piratería y reitera el plazo de 12 meses.

La Resolución 1897¹⁵ del 30 de noviembre de 2009, a casi un año de la resolución anterior, prorrogó la acción armada contra la piratería, añadiendo el enjuiciamiento a piratas, lo cual es reiterado en la Resolución 1918¹⁶ del 27 de abril del año 2010 por la dificultad de ejercer justicia contra los piratas apresados. La Resolución 1950¹⁷ del 23 de noviembre de 2010 hace una prórroga por 12 meses, y once meses más tarde, la Resolución 2018¹⁸ del 31 de octubre de 2011 mandata que las mismas acciones armadas para Somalia sean en el golfo de Guinea, manteniéndose luego con la Resolución 2039¹⁹ del 29 de febrero de 2012.

Operación Ocean Shield

En septiembre de 2008, ante el requerimiento del secretario general de Naciones Unidas, Ban Ki-moon, de contrarrestar la piratería marítima, surge la operación Allied Provider²⁰ de la OTAN. A modo de respuesta, la OTAN llevó a cabo tareas para luchar contra la piratería marítima durante octubre y diciembre de 2008, con la responsabilidad de escoltar buques del PMA y patrullar el territorio marítimo de Somalia. Tras la culminación de la operación, surge la operación Allied Protector²¹, entre marzo y agosto de 2009, para continuar en la lucha contra la piratería marítima en el golfo de Adén y el Cuerno de África.

¹⁴ CSNU, «Resolución 1851», 16 de diciembre de 2008. Disponible en: www.un.org/securitycouncil/es/content/resolutions. Fecha de consulta: 31.1.2021.

¹⁵ CSNU, «Resolución 1897», 30 de noviembre de 2009. Disponible en: www.un.org/securitycouncil/es/content/resolutions. Fecha de consulta: 31.1.2021.

¹⁶ CSNU, «Resolución 1918», 27 de abril de 2010. Disponible en: www.un.org/securitycouncil/es/content/resolutions. Fecha de consulta: 31.1.2021.

¹⁷ CSNU, «Resolución 1950», 23 de noviembre de 2010. Disponible en: www.un.org/securitycouncil/es/content/resolutions. Fecha de consulta: 31.1.2021.

¹⁸ CSNU, «Resolución 2018», 31 de octubre de 2011. Disponible en: www.un.org/securitycouncil/es/content/resolutions. Fecha de consulta: 31.1.2021.

¹⁹ CSNU, «Resolución 2039», 29 de febrero de 2012. Disponible en: www.un.org/securitycouncil/es/content/resolutions. Fecha de consulta: 31.1.2021.

²⁰ «Operation Allied Provider», OTAN. Disponible en: <https://shape.nato.int/page13984631.aspx>. Fecha de consulta: 2.2.2021.

²¹ *Ibidem*.

Posteriormente, la operación Ocean Shield²² toma de manera permanente las tareas de las operaciones previas, iniciando sus actividades en agosto de 2009, empleándose en el golfo de Adén y el Cuerno de África, escoltando también a buques de ayuda humanitaria y comercial. Además de cooperar con otras operaciones similares como la Combined Task Force 151, liderada por los Estados Unidos de América, y la operación Atalanta de la UE. Su área de operación se encontraba en el Cuerno de África, golfo de Adén, desde el oeste del océano Índico hasta el estrecho de Ormuz y el mar territorial somalí (figura 4), zona geográfica donde se concentraban la mayor cantidad de cifras correspondientes al segundo lapso de ascenso (figura 3).

La operación se extendió hasta 2014, mediante la Resolución 2020²³ del año 2011, mismo año en que los casos del golfo de Adén aumentaron en comparación con otros lugares y años (figura 3). Además, nuevamente el año 2014 extenderse hasta el 2016 con la Resolución 2184²⁴.

²² «Operation Ocean Shield», OTAN, 2012. Disponible en: https://www.nato.int/nato_static_fl2014/assets/pdf/pdf_topics/20120405_120405-operation-ocean-shield.pdf. Fecha de consulta: 2.2.2021.

²³ CSNU, «Resolución 2020», 22 de noviembre de 2011. Disponible en: [https://undocs.org/es/s/res/2020%20\(2011\)](https://undocs.org/es/s/res/2020%20(2011)). Fecha de consulta: 2.2.2021.

²⁴ CSNU, «Resolución 2184», 12 de noviembre de 2014. Disponible en: [https://undocs.org/sp/S/RES/2184\(2014\)](https://undocs.org/sp/S/RES/2184(2014)). Fecha de consulta: 2.2.2021.

Luego, debido a la considerable disminución en los años posteriores, la operación se dio por concluida a finales de 2016.

Operación Atalanta

En septiembre de 2008, el Consejo de la Unión Europea (CUE) mediante la Acción Común 749²⁹ emprende la coordinación militar de la Resolución 1886 del CSNU, creando la European Union Naval Coordination Action (EU NAVCO) para luchar contra la piratería marítima. El 10 de noviembre de 2008 surge la Acción Conjunta 851³⁰, denominando la acción naval como operación Atalanta, con el mandato de otorgar protección a buques del PMA y a buques de la Misión de la Unión Africana en Somalia (AMISOM), ambos con destino a Somalia, además de otros buques vulnerables. La finalidad de esta operación es disuadir, prevenir, reprimir los actos de piratería y vigilar las actividades pesqueras en las costas somalíes.

En marzo de 2012, el CUE³¹ amplió el mandato hasta diciembre de 2014 e incluyó la costa de Somalia y aguas internacionales. Al cumplirse el plazo, el CUE³² vuelve a extender la operación hasta finales de 2016 e incluyó el apoyo al representante especial de la UE para el Cuerno de África y el soporte en actividades de la comunidad internacional contra la piratería marítima en Somalia. Nuevamente, al cumplirse el plazo,

²⁹ «Acción Común 2008/749/PESC del Consejo», *Unión Europea*, 19 de septiembre de 2008. Disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:32008E0749&from=en>. Fecha de consulta: 2.2.2021.

³⁰ «Acción Común 2008/851/PESC del Consejo», *Unión Europea*, 10 de noviembre de 2008. Disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:2008E0851:20101207:ES:PDF>. Fecha de consulta: 2.2.2021.

³¹ «European Union Naval Force Somalia Operation Atalanta», *Unión Europea*, 2015. Disponible en: https://eunavfor.eu/wp-content/uploads/2015/02/20150112_EU-Naval-Force-Operation-Atalanta-Information-Booklet-EN-hyperlinks.pdf. Fecha de consulta: 2.2.2021.

³² «EU Counter-Piracy Operation Atalanta Extended to End of 2016», *Unión Europea*, 2014. Disponible en: <https://eunavfor.eu/eu-counter-piracy-operation-atalanta-extended-to-end-of-2016/>. Fecha de consulta: 2.2.2021.

el CUE³³ alarga la operación hasta fines de 2018, repitiendo lo mismo el año siguiente y prorrogándola hasta finales de 2020³⁴ para extenderla hasta diciembre de 2022³⁵.

La operación Atalanta cubre el sur del mar Rojo, golfo de Adén, parte del océano Índico, las costas de Somalia y aguas de su territorio interno, similar a la zona de operación que cubre la operación Ocean Shield (figura 4). Dentro de esta área se realizan misiones de reconocimiento y vigilancia a través de buques y aviones³⁶.

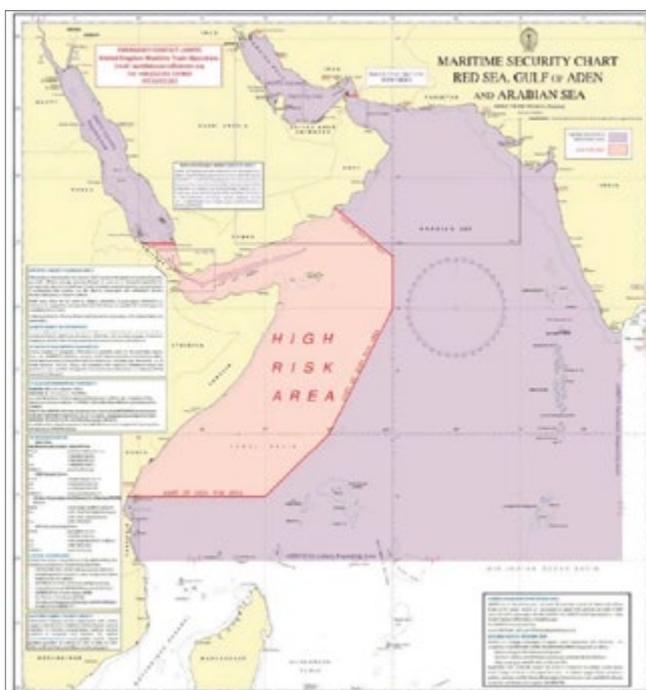


Figura 5. Área de la operación Atalanta. Fuente. Unión Europea (2019)³⁷.

³³ «Operación Atalanta de la EUNAVFOR Somalia: se proroga el mandato de la operación hasta el 31 de diciembre de 2018», *Unión Europea*, 2018. Disponible en: <https://www.consilium.europa.eu/es/press/press-releases/2016/11/28/eu-navfor-somalia-operation-mandate-extended/>. Fecha de consulta: 2.2.2021.

³⁴ «Operación Atalanta de la EU NAVFOR en Somalia: el Consejo proroga la operación y decide sobre el cuartel general y el comandante de la operación», *Unión Europea*, 2018. Disponible en: <https://www.consilium.europa.eu/es/press/press-releases/2018/07/30/eunavfor-somalia-operation-atalanta-council-decides-on-new-headquarters-and-new-head-of-operation/>. Fecha de consulta: 2.2.2021.

³⁵ «Decisión (PESC) 2020/2188 del Consejo, de 22 de diciembre de 2020, por la que se modifica la Acción Común 2008/851/PESC relativa a la Operación Militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la disuasión, prevención y la represión de los actos de piratería y del robo a mano armada frente a las costas de Somalia», *Unión Europea*, 2020. Disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020D2188&from=EN>. Fecha de consulta: 2.2.2021.

³⁶ *Ibidem*.

³⁷ «European Union Naval Force Somalia Operation Atalanta. 2019», *Unión Europea*, 2019. Disponible en: https://eunavfor.eu/wp-content/uploads/2019/05/20190520_A4-booklet-1_EU-U-1.pdf. Fecha de consulta: 2.2.2021.

De acuerdo con información de la European Union Naval Force Somalia³⁸, desde el comienzo de la operación en 2008 la protección a barcos del PMA y AMISOM fue exitosa. Desde 2009, un total de 1527 buques de PMA y 704 buques de AMISOM fueron protegidos, y más de 2 millones de toneladas de ayuda fueron trasladadas por el PMA. En suma, el total de ataques de 2008 a 2011 ascendió de 24 a 176, mientras que, desde 2012, la cifra descendió exponencialmente de 34 y a 0 para el año 2020³⁹.

La piratería marítima entre los años 2012 y 2019

La operación Atalanta comenzó en diciembre de 2008 y la operación Ocean Shield en agosto de 2009, por lo que el segundo lapso ascenso llega a su fin a dos años después de comenzadas ambas operaciones. Tras esto vienen los años 2012 y 2019, en que disminuyen los ataques totales.

Para el lapso entre 2012 y 2019, los casos de ataques totales localizados por región (figuras 6 y 7) suman 1786 en orden decreciente, con los siguientes registros: Sudeste Asiático, 777 (43,50 %); África, 601 (33,65 %); América, 157 (8,80 %); Subcontinente indio, 157 (8,80 %); Lejano Oriente, 92 (5,15 %); y resto del mundo, 2 (0,10 %). Al igual que el lapso total 1991 y 2019, se repite Sudeste Asiático y África como las regiones con mayor registro. En 2019, África registró 71 casos (43,83 %) y Sudeste Asiático, 53 casos (32,72 %), siendo el primer y segundo lugar, respectivamente.

³⁸ «European Union Naval Force Somalia Operation Atalanta. 2015», *Unión Europea*, 2015. Disponible en: https://eunavfor.eu/wp-content/uploads/2015/02/20150112_EU-Naval-Force-Operation-Atalanta-Information-Booklet-EN-hyperlinks.pdf. Fecha de consulta: 2.2.2021.

³⁹ «Key Facts and Figures», *Unión Europea*, 2021. Disponible en: <https://eunavfor.eu/>. Fecha de consulta: 2.2.2021. (Los datos entregados por UE y CIC distan por su diferencia de criterio.)

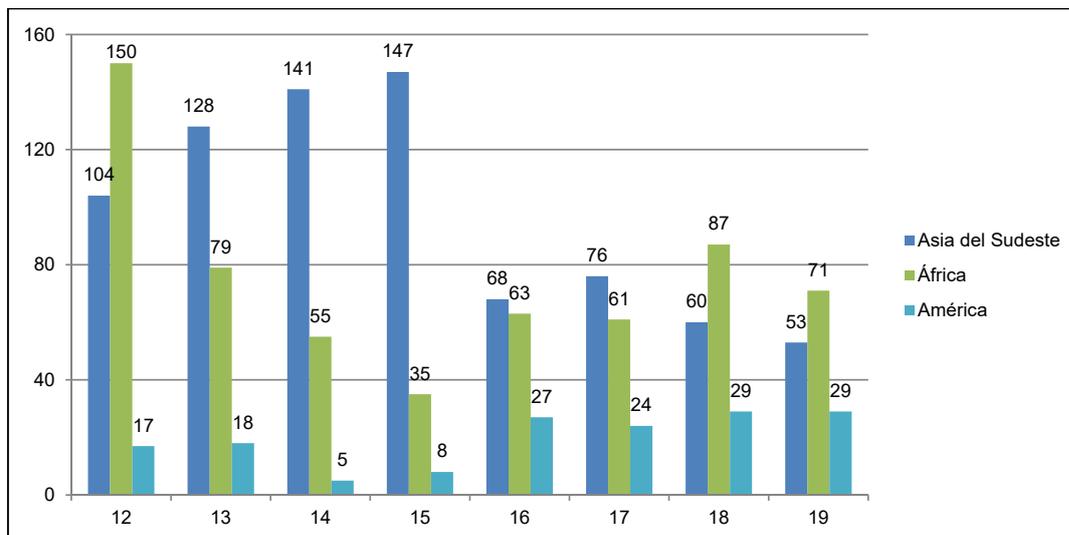


Figura 6. Ataques totales por región 2012-2019 (A). Fuente. Elaboración propia. Información: CCI.

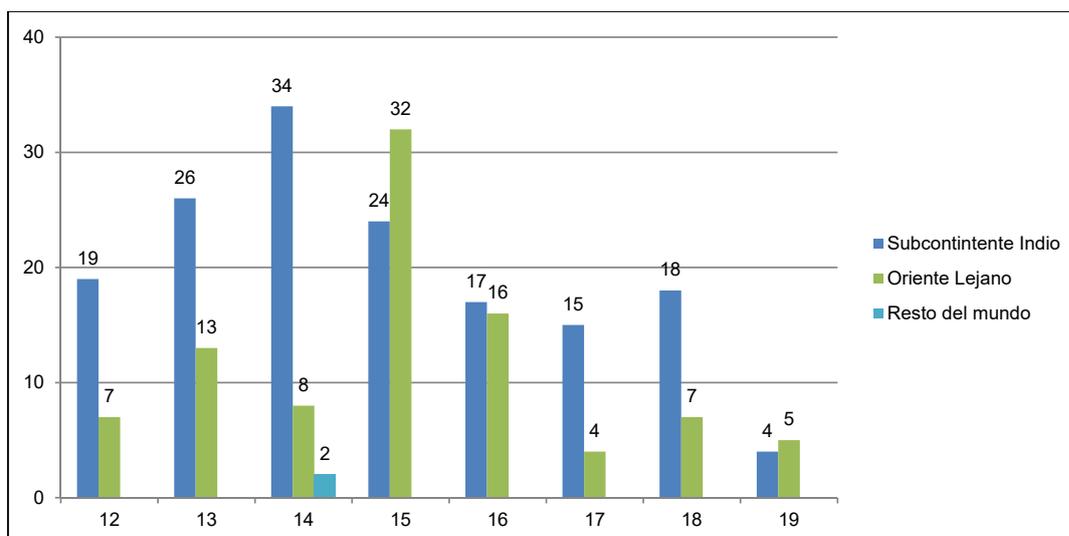


Figura 7. Ataques totales por región 2012-2019 (B). Fuente. Elaboración propia. Información: CCI.

Los casos de ataques totales localizados por país (figuras 8, 9 y 10) ubican en los primeros lugares a Indonesia con 548 (30,68 %) y Nigeria con 242 (13,54 %). Al igual que el lapso total, Indonesia y Nigeria también están en los primeros lugares, e igualmente los casos del año 2019 registran a Nigeria con 35 (21,60 %) e Indonesia con 25 (15,43 %), siendo los dos más altos.

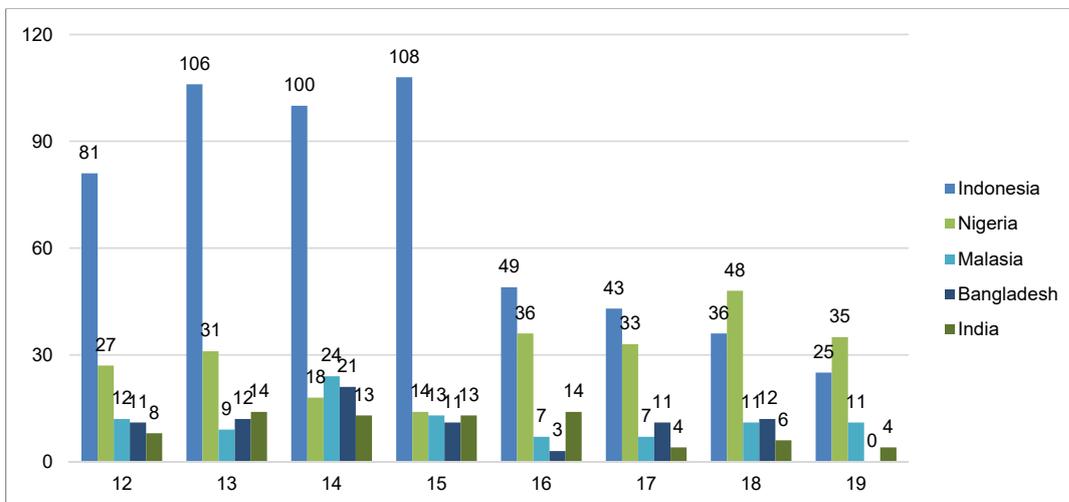


Figura 8. Ataques totales por país 2012-2019 (A)*. Fuente: Elaboración propia. Información: CCI. *Casos que al menos suman un 1 % del total.

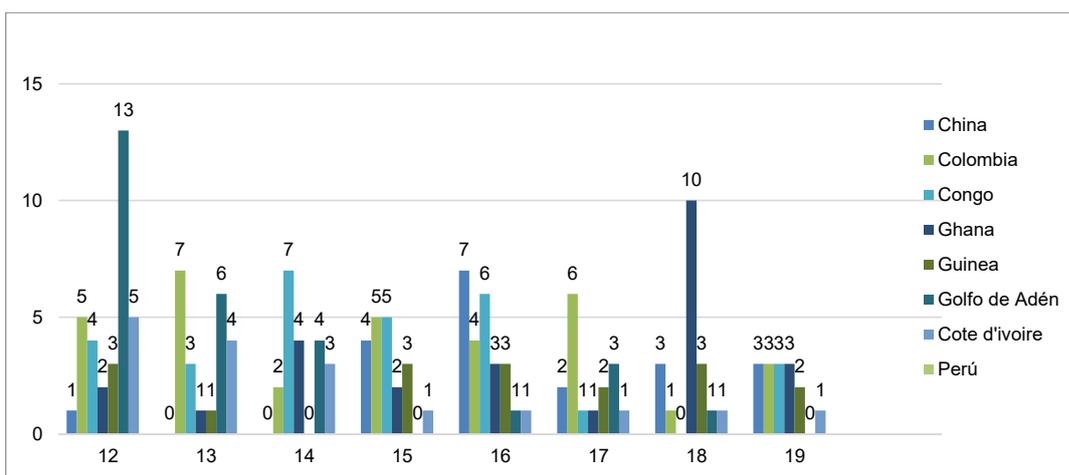


Figura 9. Ataques totales por país 2012-2019 (B)*. Fuente. Elaboración propia. Información: CCI. *Casos que al menos suman un 1 % del total.

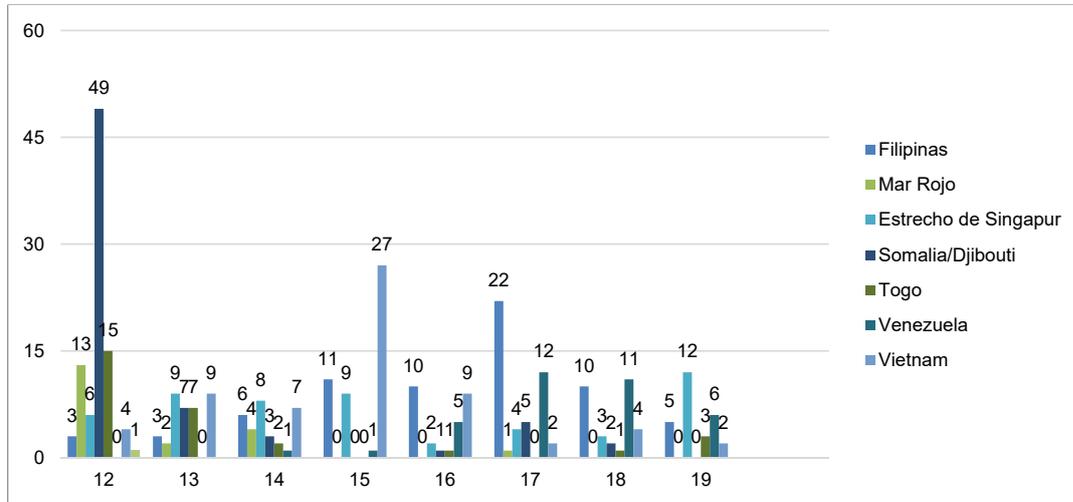


Figura 10. Ataques totales por país 2012-2019 (C)*. Fuente. Elaboración propia. Información: CCI.
*Casos que al menos suman un 1 % del total.

Como primera observación, la disminución de ataques totales por localización regional y de país es similar al lapso total, siendo los lugares de máximo registro: África, Sudeste Asiático, Indonesia y Nigeria. Además, el año 2019 refuerza tales lugares como de máximo registro.

Los casos de ataques totales por tipo (figura 11) tienen como mayor registro el abordaje con 1321 (73,96 %), secundado lejanamente por los intentos de abordaje con 245 (13,71 %), armas de fuego con 121 (6,77 %) y secuestros con 99 (5,54 %).

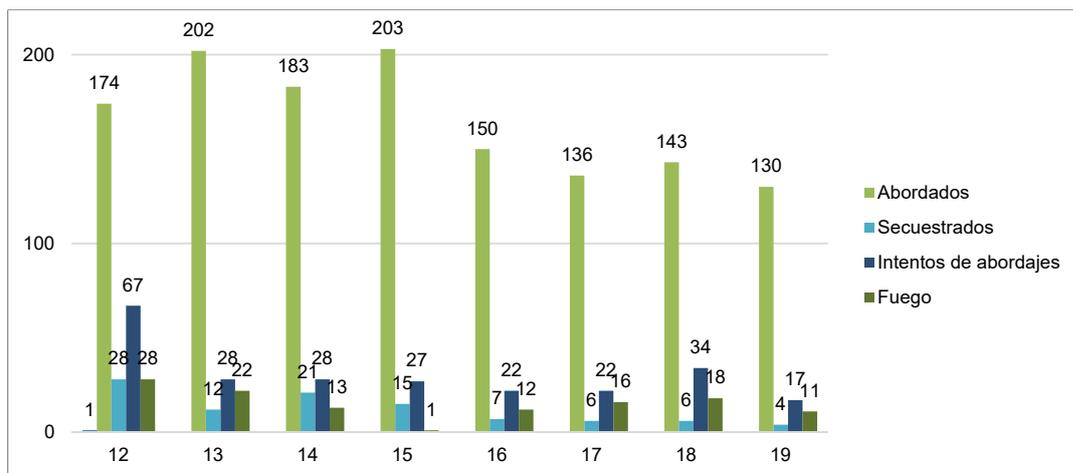


Figura 11. Ataque total por tipo 2012-2019. Fuente. Elaboración propia. Información: CCI.

Los casos de ataques totales por armas (figura 12) tienen el mayor registro en los no declarados con 768 (43,00 %), seguidos por cuchillos con 494 (27,65 %), armas de fuego con 482 (26,98 %) y otras armas con 42 (2,35 %). Para 2019, están las no declaradas con 74 (45,67 %), armas de fuego con 47 (29,01 %) y cuchillos con 36 (22,22 %).

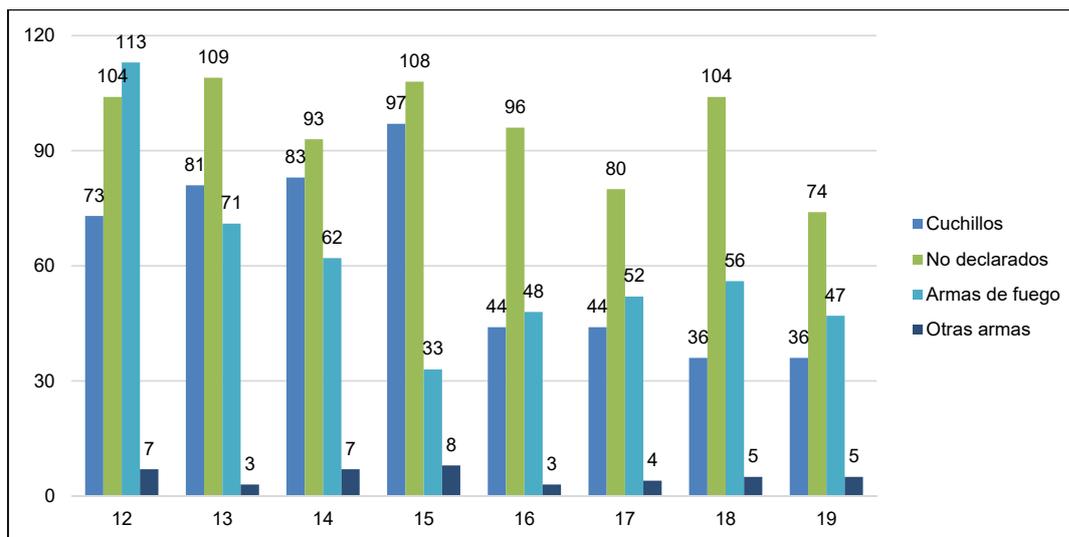


Figura 12. Ataques totales por armas 2012-2019. Fuente. Elaboración propia. Información: CCI.

Por tipo de violencia contra la tripulación (figura 13), que en total son 2725 casos, los mayores son los rehenes con 2044 (75 %), seguido por secuestros/rescate con 444 (16,29 %) y heridos con 105 (5,87 %). Para 2019, el foco cambia, junto con tener un fuerte descenso en secuestro/rescate con 134 (68,02 %) y rehenes con 59 (29,94 %).

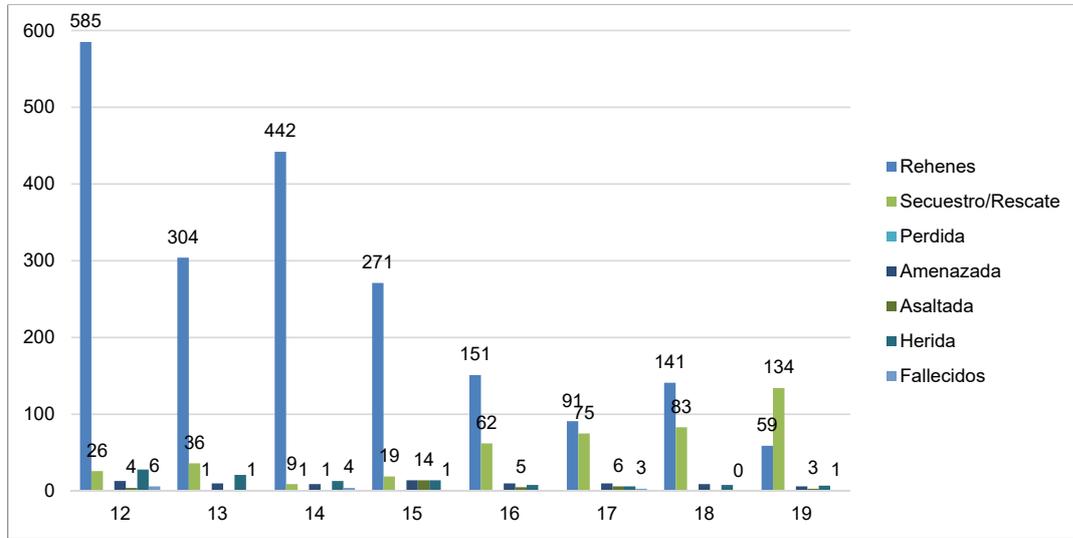


Figura 13. Tipo de violencia contra la tripulación 2012-2019. Fuente. Elaboración propia. Información: CCI.

Los casos por nacionalidad de los barcos atacados (figuras 14 y 15) están encabezados por Panamá con 280 (15,67 %), Islas Marshall con 260 (14,55 %), Singapur con 244 (13,66 %), Liberia con 217 (12,15 %) y Hong Kong con 112 (6,27 %). Considerando el año 2019, los casos ponen a Islas Marshall con 28 (17,28 %), Singapur con 22 (13,58 %), Liberia con 19 (11,73 %) y Panamá con 17 (10,49 %).

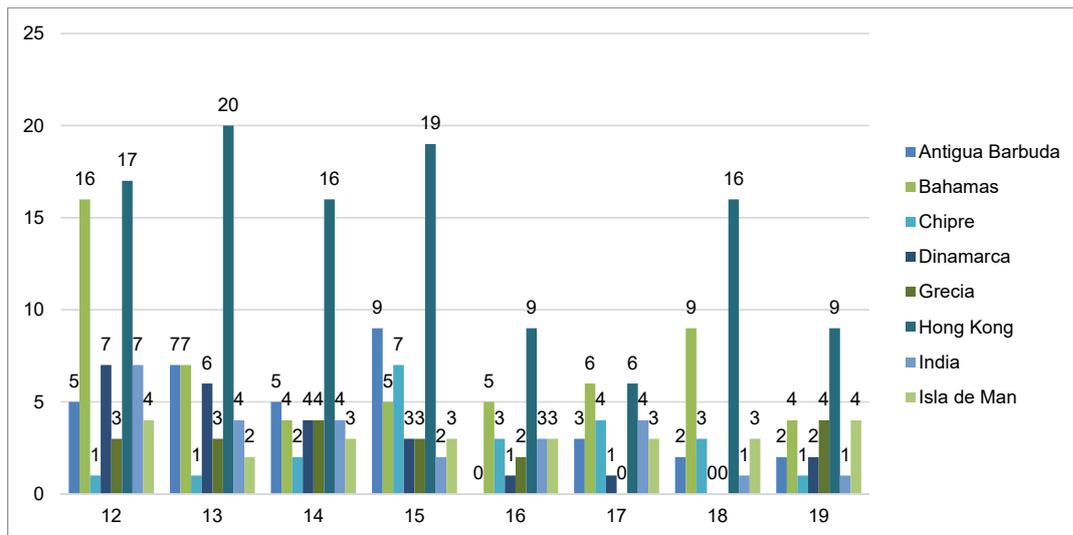


Figura 14. Nacionalidad de los barcos atacados 2012-2019 (A)*. Fuente. Elaboración propia. Información: CCI. *Casos que al menos suman un 1 % del total.

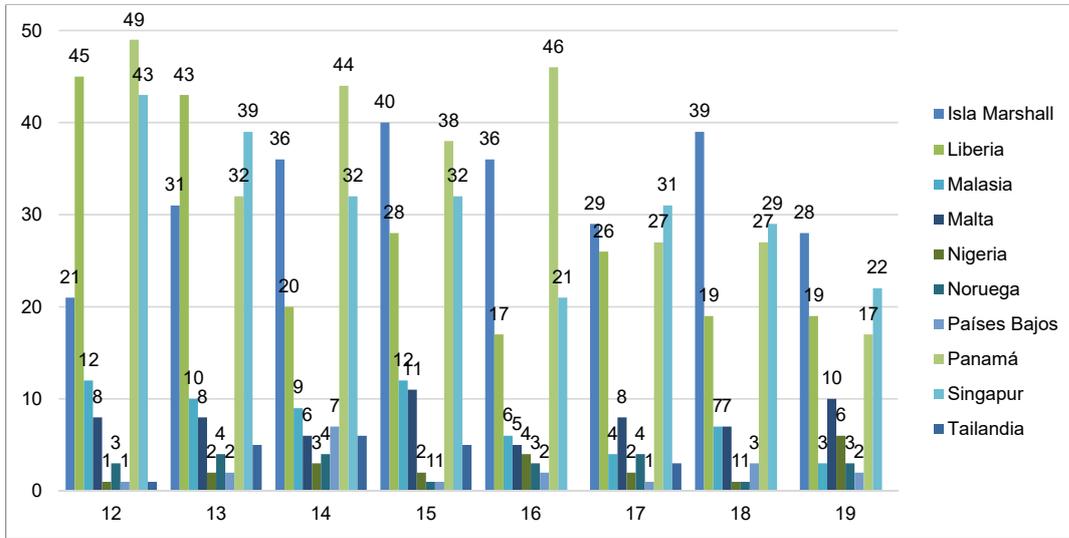


Figura 15. Nacionalidad de los barcos atacados 2012-2019 (B)*. Fuente. Elaboración propia. Información: CCI. *Casos que al menos suman un 1 % del total.

Por carga del barco atacado (figuras 16 y 17), los casos son encabezados por los cisterna (productos químicos) con 499 (27,93 %) y granelero con 445 (24,91 %). Les siguen contenedores con 184 (10,30 %), petrolero (crudo) con 181 (10,13 %) y remolcador/barcaza con 101 (5,65 %). Durante el transcurso de 2019, los casos más afectados son granelero con 46 (30,06 %) y cisterna (productos químicos) con 45 (30 %).

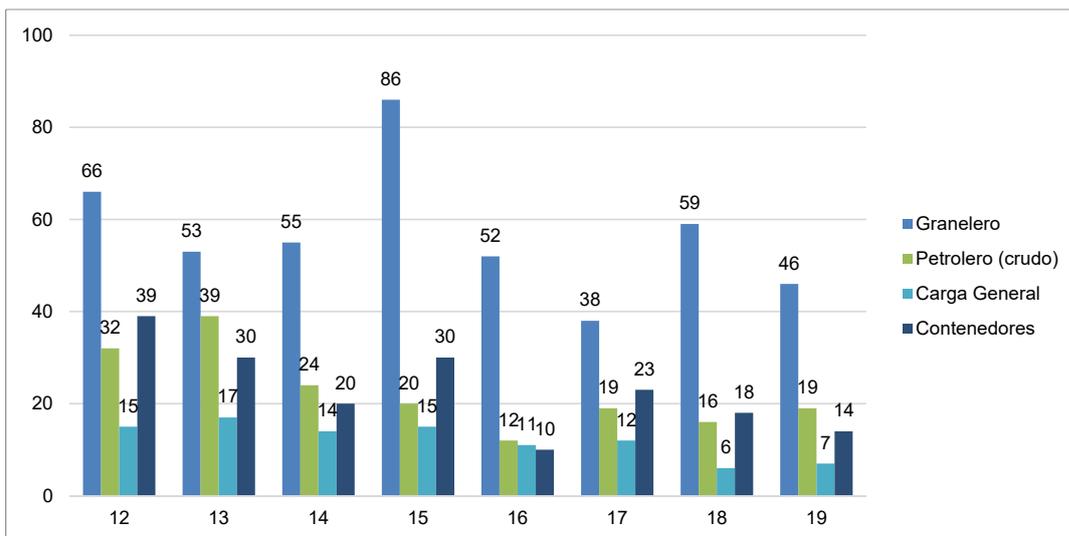


Figura 16. Tipo de carga atacada 2012-2019 (A)*. Fuente. Elaboración propia. Información: CCI. *Casos que al menos suman un 1 % del total.

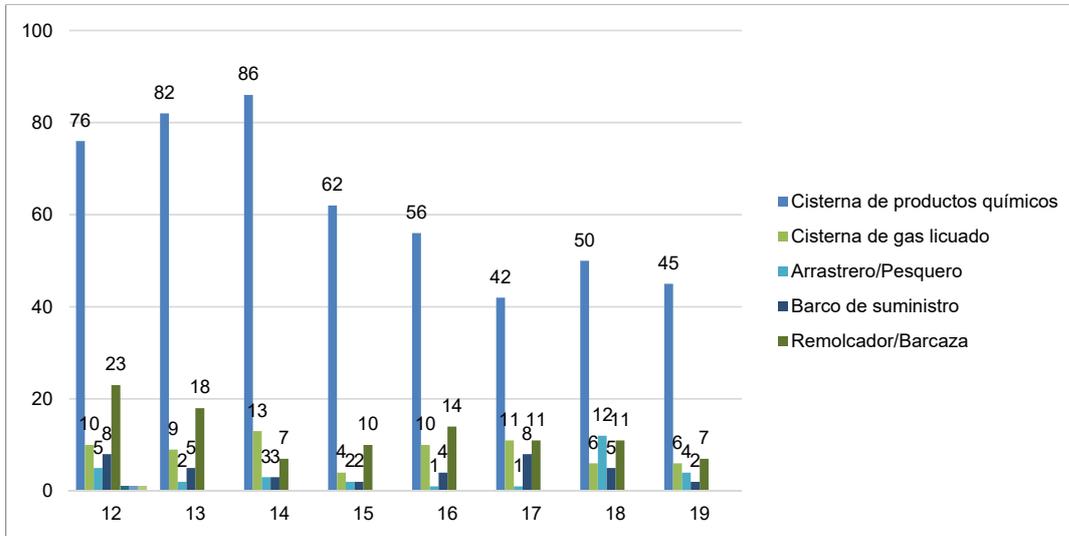


Figura 17. Tipo de carga atacada 2012-2019 (B)*. Fuente. Elaboración propia. Información: CCI. *Casos que al menos suman un 1 % del total.

Consideraciones finales

La implicancia de estas operaciones en torno al combate contra la piratería marítima demuestra la relevancia de la acción multilateral para contrarrestar la amenaza, tanto por la consecución de su objetivo como por marcar un precedente en este tipo de operaciones marítimas.

En los hechos, la piratería marítima es parte de la lista de las amenazas y/o riesgos que adquieren relevancia desde 2001. Si bien la piratería marítima es antigua, fue el aumento de sus registros de ataques para el segundo lapso de ascenso (2008 y 2011), que llevaron al CSNU a emitir resoluciones sobre la situación de Somalia, abarcando la piratería marítima y emplazando a los Estados miembros a realizar esfuerzos multilaterales.

Las operaciones Ocean Shield y Atalanta comenzaron poco después del inicio del segundo lapso ascenso (2008 y 2011), pero los resultados no fueron inmediatos. Contrariamente, estos se evidenciaron a partir de 2012, dada la disminución de los registros de piratería marítima en sus respectivas áreas de operación.

Los resultados de la acción multilateral implicaron el fin del segundo lapso de ascenso (2008 y 2011), caracterizando de la siguiente forma a la piratería marítima para los años 2012 y 2019:

- La localización de los ataques mantiene a África y el Sudeste Asiático como las regiones con mayores registros, mostrando continuidad con respecto al lapso total, aunque, con menor cantidad de casos y siempre en disminución, siendo Indonesia y Nigeria los países con mayores registros.
- La violencia coloca al abordaje por sí solo como el tipo de ataque mayoritario de la piratería marítima. En cuanto a las armas, son las no declaradas las principales, seguidas de manera pareja por chuchillos y armas de fuego. La modalidad de ataque contra la tripulación es encabezada por toma de rehenes y secundada por secuestro/rescate.
- La nacionalidad de barcos atacados se encabeza por Panamá, Islas Marshall, Singapur y Liberia. Las cargas que sufren mayor ataque son los barcos cisterna (productos químicos), graneleros, contenedores y petroleros (crudo).
- En cuanto a las proyecciones de la piratería marítima, la tendencia de localización es África y Sudeste Asiático, no habiendo un desplazamiento a otra región, por lo cual, al reducirse la piratería marítima, se desplaza entre las mismas regiones. Esto demuestra que existe una correlación entre piratería marítima, conflicto interno y frágil gobernabilidad, como Somalia, que, al representar estos factores, fue un lugar idóneo para la proliferación de la piratería marítima.

El artículo es parte del proyecto de investigación La Piratería del Siglo XXI entre los años 2000 y 2019. Una caracterización global, la Defensa Nacional del Asia Pacífico y la proyección para el Estado de Chile.

Pablo Rivas Pardo
Investigador asociado INTE UNAP

Nicole Ayala Pulgar
Investigadora independiente