

# Factores de riesgo para la instauración de la piratería marítima en aguas colombianas

Por: Capitán de Corbeta Germán Darío Castro Triana<sup>1</sup>

*"El mar no tiene ni sentido ni piedad".*

Antón Pávlovich Chéjov

## Introducción

Si bien en Colombia no se han presentado casos de piratería marítima, según el precepto internacional, existen factores de riesgos y vulnerabilidades que permitirían la instauración de la piratería en aguas jurisdiccionales colombianas. Para justificar dicha tesis, el presente documento utiliza como base teórica el libro de Martin Murphy *"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.

La piratería en el mar ha existido desde los orígenes de la navegación, pero 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.

Del 2008 al 2015, se han reportado en el mundo un total de 2.639 casos de piratería, solo en el 2015 fueron reportados 246 casos (International Chamber of Commerce, 2015). Pese a que en las estadísticas de monitoreo de los organismos marítimos internacionales los casos de piratería han disminuido<sup>2</sup>, la piratería como amenaza ha evolucionado, tanto en sus

<sup>1</sup>Capitán de Corbeta Germán Darío Castro Triana. Profesional en Ciencias Navales, Magíster en Seguridad y Defensa.

<sup>2</sup> 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).

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.

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), incluso, en el Mar Caribe y Océano Pacífico Sur (costas de Ecuador y Perú). Por ejemplo, en el 2014 la Oficina Marítima Internacional, IMB (por sus siglas en inglés) presentó en el “Mapa de Piratería y Robo Armado del 2014” cinco casos en Suramérica, de los cuales dos fueron incidentes de robo armado en aguas colombianas (International Chamber of Commerce, 2015).

**Figura 1. Principales Líneas de Comunicación Marítima y actos de piratería y robo armado en el mundo, 2006-2013.**



Fuente: UNITAR 2014.

Esto pone de manifiesto la existencia de vulnerabilidades, las cuales podrían potencialmente transformarse en una amenaza para la seguridad y defensa de los intereses nacionales de Colombia.

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. De acuerdo con el reporte Piracy and Armed Robbery Against Ships del año 2015 suscrito por la IMB, en Colombia se presentaron los siguientes casos de ataques o intentos de ataques para el periodo correspondiente entre

2010 y 2015: Tres casos en el 2010, cuatro en el 2011, cinco en el 2012, siete en el 2013, dos en el 2014 y cinco casos en el 2015 (International Chamber of Commerce, 2014).

Teniendo en cuenta lo anterior y utilizando como base teórica la hipótesis 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. Estos son los factores o condiciones de vulnerabilidad que existen en Colombia como posibles 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 circulan 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 Líneas de Comunicación Marítima, LCM, que pasan por aguas colombianas en el Caribe, están las rutas que conectan puertos pivotes como Colón, Panamá; San Juan, Puerto Rico; New Orleans y Houston, Estados Unidos, así como las rutas provenientes de Europa y de Norteamérica van a Panamá a través de los estrechos y pasos de: La Mona, Los Vientos y de Anegada. Igualmente, en el Pacífico pasan por aguas colombianas las rutas que luego de cruzar el Canal de Panamá van con destino a Australia, Suramérica 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, 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 varios tipos y tamaños de buques, por él pasa el 5 por ciento 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 por ciento del volumen de comercio exterior por vía marítima, a través de 10 zonas portuarias –de las cuales hay siete en el Caribe y tres 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. El tipo de carga más

representativo es el carbón a granel, seguido por el granel líquido –petróleo y sus derivados– y le sigue 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, porque las raíces del problema de la piratería son terrestres, es decir, sus bases están en tierra, sus mercados también 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–.

Las zonas costeras e insulares de Colombia comprenden 12 departamentos, de los cuales ocho se localizan en el Caribe y cuatro en el Pacífico; si bien estas zonas costeras e insulares ocupan un porcentaje bajo en relación con el territorio nacional, son territorios con gran cantidad de espacios de diferentes contextos geográficos, como bosques tropicales, mangles, esteros, desembocaduras de ríos, desiertos, depresiones, etc.; los cuales ofrecen oportunidades de planeamiento, operación y resguardo para organizaciones criminales, como podría ser el caso de la piratería.

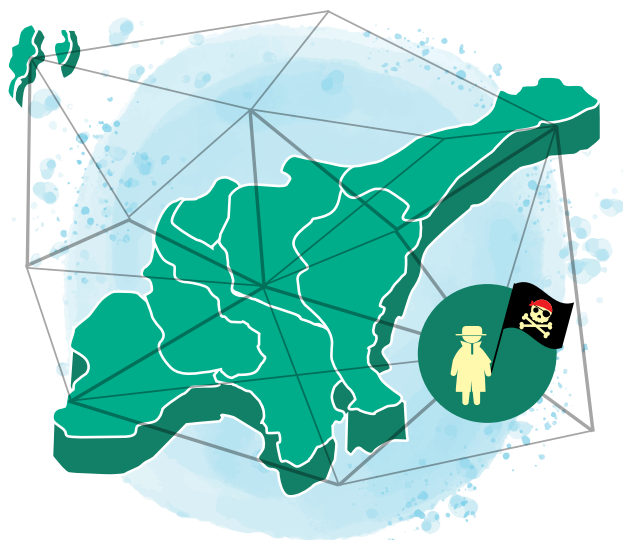
## **Problemas sociales, criminalidad e ilegalidad**

El segundo factor causal de piratería para el país es el denominado por Murphy como conflictos y desórdenes 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 del Pacífico cuenta con el IPM<sup>3</sup> más alto, 37,6 por ciento, seguida por la región Caribe con el 37,4 por ciento (Departamento Nacional de Planeación, 2015).

Según el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018, una de cada tres personas vive en condición de pobreza en el Caribe colombiano. En lo que respecta al Pacífico, el Chocó es el departamento más pobre del país –el 96 por ciento 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 subregiones del litoral y en los territorios fronterizos.

---

3 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.



Sin embargo, es una visión muy corta creer que solo las condiciones de pobreza generan criminalidad, es decir, creer que todos los pobres son delincuentes. Pareciera que se está formando 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).

Por esta razón, los entornos de problemas sociales, pobreza y desigualdad antes mencionados, son 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 ilegales<sup>4</sup>.

## 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

<sup>4</sup> 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).

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 aún 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 señaló anteriormente. Si bien existe la tipificación del 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. “Los 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” (Cadena & Devia, 2012). 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 como con 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), el escenario marítimo y especialmente el control efectivo de este 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 política y social, así como las restricciones económicas propias del presupuesto nacional, Colombia tiene limitaciones en sus capacidades navales; por tal razón, siempre va a requerir el fortalecimiento de 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, por la limitación de la capacidades navales.

## **Conclusiones**

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.

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.

## Referencias Bibliográficas

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*. Recuperado de <http://micanaldepanama.com/servicios/canal-servicios-maritimos/estadisticas-de-transito/>

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>

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>

IHS Maritime (2013). *Maritime piracy infographic*. Recuperado el 2 de marzo de 2015 de <https://ihsmaritime.wordpress.com/2014/03/03/maritime-piracy-infographic-2013/>

International Chamber of Commerce (2015). *Piracy & Armed Robbery Report 2015*. Recuperado el 1° de junio de 2016 de IMB Piracy Reporting Center: <https://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre>

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

McKnight, T., & Hirsh, M. (2012). *Pirate Alley*. Annapolis, Maryland: Naval Institute Press.

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.

Salamanca, J. (junio-agosto de 2015). *Colombia: nos falta mucho para ser un país legal*. Pesquisa.

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.

United Nations Institute for Training and Research UNITAR (2014). *UNOSAT Global Report on Maritime Piracy*. Ginebra.