



LA PIRATERÍA

EN EL ESTRECHO DE MALACA



ARTÍCULOS

Pablo García Sánchez

GEHM
Grupo de Estudios
de Historia Militar

LA PIRATERÍA

EN EL ESTRECHO DE MALACA

Pablo García Sánchez



Artículo

Grupo de Estudios de Historia Militar

www.gehm.es

Año 2017

La piratería en el Estrecho de Malaca

Pablo García Sánchez

La piratería es un fenómeno que parece algo pasado perteneciente a otro siglo. Si hablamos de piratas a la mayoría de la gente le viene a la cabeza la imagen de grandes barcos con las velas al viento, acechando en el Caribe la oportunidad de asaltar un galeón español para conseguir hacerse con oro y riquezas. Viene a la mente la imagen de los piratas de las películas: aventureros y ladrones, acompañados de un loro y dispuestos a desafiar a la ley para posteriormente enterrar el botín en alguna isla secreta. En el ideario colectivo queda esa imagen de una vida de aventuras y correrías en búsqueda de riquezas y tesoros escondidos. Esta imagen podría adaptarse a los piratas y corsarios de los siglos XVI y XVII, sin embargo la piratería hoy en día sigue existiendo y sigue suponiendo una grave amenaza para la seguridad de los mares.

Atrás quedó esa imagen de los piratas que nos han transmitido los libros y las películas, sin embargo la mentalidad de estos no ha cambiado. La facilidad de obtener riquezas a través de los robos y los secuestros sigue siendo un atractivo para muchas personas, más aún si tenemos en cuenta que este fenómeno se está actualmente produciendo en aquellas partes del mundo donde la pobreza y la falta de recursos son más palpables.

Aunque son varios los puntos a nivel mundial donde la piratería se mantiene aún activa, el punto más caliente actualmente y donde más centrada está la atención es en el Cuerno de África, concretamente en Somalia. Desde que cayó el gobierno en 1991, Somalia se ha visto envuelta en un caos total, donde el territorio está repartido entre diversos señores de la guerra. Esta falta de cualquier tipo de control permite a los piratas tener completa libertad de movimientos en tierra. A esto se une la extrema pobreza que azota esas tierras y la incapacidad de los países del entorno para vigilar y controlar los mares, dando como resultado una situación de necesidad que impulsa a los piratas a lanzarse al mar en busca de riquezas aprovechando la falta de seguridad.

El incremento del número de ataques (con casos extremadamente graves como el secuestro en el 2008 del carguero ucraniano Faina, que iba cargado con numerosos carros de combate y armamento pesado) y la superior coordinación que estos han ido demostrando a lo largo del tiempo, así como el aumento de las cantidades exigidas en los rescates han llevado a la comunidad internacional a actuar; llevando a cabo el

despliegue de fuerzas navales para proteger los numerosos buques que navegan por el sector, así como ha intentado desarrollar un régimen jurídico que permita hacer frente eficazmente a la piratería (MacKinlay, 2010, pág. 3).

El peligro que suponía la delicada situación de Somalia sirvió para que los países prestaran mayor atención al problema de la seguridad marítima, ya que los piratas llegaron a crear una situación muy peligrosa en una zona de comunicación marítima tan crucial como es el acceso al Canal de Suez a través del Golfo de Adén. El hecho de que desde la Segunda Guerra Mundial casi todos los conflictos hayan sido terrestres supuso que las diversas fuerzas militares centraran más su atención en este campo, restando cierta importancia al poderío naval; así mismo la constante percepción de las amenazas terroristas tras los graves atentados que se produjeron en Estados Unidos el 11-S hizo que la seguridad se centrara en otros aspectos no marítimos.

Sin embargo, el grave peligro que corrían los barcos pescadores y los cargueros que recorrían esta zona (que se veían constantemente acechados por los piratas somalíes) sirvieron para despertar la conciencia naval de los gobiernos y concienciar a la población del problema existente (habiéndose llevado incluso al cine películas sobre secuestros de barcos por los piratas somalíes). Desde aquel momento los gobernantes comenzaron de nuevo a entender la gran importancia que tiene la seguridad de las vías marítimas para asegurar principalmente las rutas comerciales.

Este cambio en la mentalidad es perfectamente palpable en la doctrina de la Cámara de Comercio Internacional (ICC), que en uno de sus informes sobre la piratería en el Océano Índico aconseja que los gobiernos incrementen la seguridad de sus buques en la zona mediante el aumento de las fuerzas desplegadas y que se proporcione a los comandantes una reglas de enfrentamiento y unas instrucciones claras para frenar y disuadir definitivamente a los piratas (International Chamber of Commerce [ICC], 2010).

Podemos afirmar que si la piratería ha vuelto a resurgir con tanta intensidad de nuevo en el siglo XXI esto se debe a varios factores. En primer lugar influye en gran medida el hecho de que se carece de una regulación jurídica internacional que pueda actuar contra el delito de la piratería, lo que supone una falta de unanimidad a la hora de que las naciones actúen en aguas internacionales. Esta falta de unanimidad en la manera de actuar también se traduce en que muchas naciones acceden al chantaje de los piratas y

acaban pagando elevadas sumas de dinero (que a lo largo de los años se han ido incrementando al afianzar su negocio los piratas), que sólo sirven para financiar la piratería, ya que son usadas para comprar más armamento y mejorar las embarcaciones. Sin embargo, los dos hechos que más influyen son el gran volumen de mercancías que se mueven a nivel mundial por mar y el hecho de que muchas de las rutas marítimas por las que han de transitar todas esas mercancías discurren obligatoriamente por pasos estrechos que favorecen la labor de los piratas (rutas por las que discurre prácticamente el 90% del tráfico pesado oceánico) (Treviño Ruiz, 2010, pág. 3).

Uno de estos puntos que reúne las cualidades de albergar un gran volumen de barcos y de ser angosto es precisamente el Estrecho de Malaca. Antes de que la piratería experimentara semejante auge en Somalia fue justamente en el Estrecho de Malaca donde mayor amenaza suponían los ataques de embarcaciones piratas. Esto se debe a que dicho estrecho es otro punto de gran relevancia al ser otra zona por donde transita gran parte del comercio marítimo mundial.



Mapa del Estrecho de Malaca.

El Estrecho de Malaca se encuentra ubicado entre el oeste de Malasia y la isla de Sumatra (perteneciente a Indonesia). El estrecho se extiende en dirección sureste a noroeste, con una longitud aproximada de unos 800 km y una anchura es su punto más estrecho de 2,8 km. Aproximadamente en la parte media se encuentra su mínima

profundidad, condicionando este factor el calado de los buques que pueden atravesarlo. Por último en su parte sureste comunica con el Estrecho de Singapur, encontrándose en su apertura varias islas del archipiélago de Riau.

La delimitación exacta del Estrecho de Malaca (Organización Hidrográfica Internacional [IHO], 1953) es:

- En el Oeste: una línea que une Pedropunt, el punto más septentrional de Sumatra (5°40'N, 95°26'E) y Lem Voalan la extremidad sur de Goh Puket en Siam (7°45'N, 98°18'E).
- En el Este: una línea que une Tanjong Piai, el extremo meridional de la península Malaya (1°16'N, 103°31'E) y Los Hermanos (1°11,5' N, 103°21'E) y de allí a Klein Karimoen (1°10'N, 103°23,5'E).
- En el Norte: la costa suroeste de la península malaya.
- En el Sur: la costa noreste de Sumatra, yendo al este hasta Tanjong Kedabu (1°06'N, 102°58'E) y desde allí a Karimoen Klein.

El Estrecho de Malaca es un punto de vital importancia para comunicar la navegación de Europa y Oriente Medio con el este asiático, siendo este el motivo por el cual hay un gran tráfico de barcos por sus aguas. Este motivo, junto al entorno geográfico favorece que este punto sea susceptible a la piratería. A este hecho se une que en 1982 Naciones Unidas estableció en el Artículo 101 de la Convención sobre el Derecho del Mar que la piratería sólo es reconocida cuando es llevada a cabo en aguas internacionales. De este modo, la que se produce dentro de las aguas de un país es un asunto de seguridad interna de cada estado. Esto significa que en un espacio como el Estrecho de Malaca los asaltos fuesen considerados como asuntos internos de cada país, lo que dificultó que se pudiese combatir con efectividad la piratería.

Las condiciones geográficas del estrecho han marcado que la piratería haya existido allí desde hace siglos, sin embargo este problema se haría más acuciante en los años 90 para la comunidad internacional. Para comprender esto primero hemos de saber que los envíos de productos energéticos (gas y petróleo) son de un gran volumen a través del estrecho, dependiendo en gran medida de este tránsito el suministro que necesitan los países asiáticos del entorno como Japón, China, Corea del Sur, Filipinas...

Este paso es a nivel energético clave para Asia, dándose en el año 2011 un tránsito estimado de 15,2 millones de barriles de petróleo por día. De este modo, el petróleo crudo representa casi el 90% de los flujos de tránsito, siendo el resto productos derivados del petróleo (Del Campo Arnaudas, 2013, pág. 10).

Esta importancia se hace aún más patente si tenemos en cuenta los intereses de potencias como China, un país en crecimiento con cada vez una mayor demanda de productos. Esto es inevitable en el caso de una superpotencia como China, que va poco a poco tratando de ocupar el puesto que le corresponde a nivel mundial. Para ello China ha desarrollado su proyecto *One Belt, One Road*, consistente en llevar a cabo una red de inversiones en infraestructuras que permitan a China establecer una nueva especie de Ruta de la Seda en el siglo XXI, mediante la que legitimar y reforzar su papel como potencia mundial. El proyecto chino busca crear una red de interconexión económica con el resto del mundo, creando para ello corredores terrestres y marítimos. Con esto China busca diversificar sus rutas y no tener que depender de una única salida al mar (teniendo en cuenta que en torno a un 80% de las importaciones energéticas de China pasan por el Estrecho de Malaca) (Müller-Markus, 2016).



Mapa en el que se aprecia la importancia naval del Estrecho de Malaca para China.

Como podemos ver el Estrecho de Malaca es un punto imprescindible para el sostenimiento de la economía debido a que es la forma más rápida de llegar al este asiático. Esto da como resultado que siempre haya un gran número de barcos atravesando el estrecho, lo que facilita la labor de los piratas. Como ya dijimos este fenómeno resurgió con gran fuerza en los años 90, muy especialmente como consecuencia de la crisis financiera asiática de 1997. Durante los tres decenios anteriores se había producido un gran crecimiento económico en la región, que permitió una extraordinaria evolución económica de países como Corea del Sur, Malasia, Tailandia e Indonesia. No obstante, a pesar de este gran crecimiento la asignación interna de las inversiones externas era ineficiente debido a la escasa solidez de los sistemas bancarios, la deficiente administración de las empresas y la falta de transparencia del sector financiero (B. Aghevli, 1999, pág. 28).

Cuando la crisis estalló en Julio de 1997 no tardó en extenderse por Asia, produciéndose un desplome del valor de las monedas que obligó al Fondo Monetario Internacional a suministrar rápidamente financiación para evitar el empeoramiento de la crisis. Esta crisis tuvo especial repercusión en la zona del Estrecho de Malaca, donde los dos principales países vieron frenado bruscamente su crecimiento y comprobaron cómo se desvaluaban su moneda y sus mercados. Como consecuencia del deterioro de la situación mucha gente que vivía en las zonas costeras de Malasia e Indonesia se vio impulsada a ejercer la piratería para poder sobrevivir, además la crisis generó un gran descontrol político y toda clase de corrupciones que permitieron que los piratas pudieran ejercer sus ataques sin grandes impedimentos.

Como consecuencia de estas circunstancias los ataques piratas en el estrecho se fueron haciendo cada vez más frecuentes. Por lo general no se dio demasiada relevancia a este asunto hasta los ataques del 11-S, momento en que se puso mayor énfasis en la seguridad marítima y se sopesó la posibilidad de que la piratería pudiera estar ligada con el terrorismo. A pesar de esto, como ya dijimos, al principio hubo escasa coordinación entre los países responsables de la seguridad en el estrecho y esto significó un escaso éxito contra la piratería. Los piratas seguían abordando los barcos con la intención de robar todo el dinero y objetos personales de las tripulaciones, de hacerse con las cargas de los buques, de establecer secuestros para pedir rescates o en algunos casos incluso atacar barcos para repintarlos y cambiarles el nombre. El hecho de que haya un gran número de grandes barcos obligados a navegar a bajas velocidades siempre ha sido un

aliciente para los piratas, que pueden abordar dicho tipo de naves con sus rápidas embarcaciones (Winn, 2014).

Durante el tiempo posterior a los ataques del 11-S, naciones como Estados Unidos o Japón mostraron la voluntad de querer colaborar a reforzar la seguridad en la zona, sin embargo se encontraron con la oposición de Malasia e Indonesia que sostenían que el asunto de la piratería era un asunto interno de los países implicados y que no estaban dispuestos a dejar que sus aguas territoriales fuesen patrulladas por otras potencias extranjeras. Por su parte Singapur estaba más abierto a la colaboración.

Otro hecho por el que inicialmente no tuvo mucho éxito la lucha contra los piratas fue porque los gobiernos de la zona tenían otras prioridades, esto se debe a que todavía se estaban recuperando de la crisis económica de 1997 y por lo tanto carecían de los recursos necesarios para poder desplegar fuerzas (además se sospechaba que estos estados se beneficiaban de la piratería). Así mismo otro problema recurrente en la zona es el de la crisis de los refugiados rohingya, una minoría procedente de Birmania donde son discriminados y no reconocidos, lo que impulsa a que muchos de ellos se reúnan y viajen en barcos prácticamente a la deriva con el objetivo de huir de la persecución y de la pobreza dirigiéndose a países como Malasia, Indonesia o Tailandia. Algunos de estos países aseguran que ya albergan un elevado número de estas personas y se niegan a permitir el desembarco de más refugiados en su territorio, lo que significa que muchas veces los rohingya son abandonados a su suerte en el mar (Fontdeglòria, 2015).

Sin embargo, a partir del 2004 se comenzaron a establecer medidas, que a menudo tuvieron que vérselas con la falta de interés por cooperar de alguna de las naciones y por la carencia de todos los recursos necesarios para mantener la seguridad. La primera medida conjunta que se adoptó fue la creación del MALSINDO, patrullas conjuntas entre las fuerzas de Malasia, Singapur e Indonesia. MALSINDO fue lanzado en Julio de 2004 y sostenía la creación de patrullas coordinadas, sin embargo cada fuerza sólo podía actuar en sus aguas territoriales y no podía cruzar la frontera, lo que le restaba efectividad a la hora de perseguir a los criminales (MINDEF Singapur, 2004).

Un hecho que tuvo especial relevancia fue el terrible tsunami que se produjo en el año 2004 y que tuvo un efecto devastador en la isla de Sumatra. El tsunami sirvió para acabar con el largo y sangriento conflicto que se estaba produciendo desde hace muchos años en la región indonesia de Aceh. La región había sido escenario del largo conflicto

entre las fuerzas estatales y los independentistas, sin embargo los desastres causados por el tsunami obligaron a ambas partes a sentarse a la mesa de negociación. La rendición de los separatistas sirvió para que el gobierno indonesio pudiese sacar parte de las numerosas fuerzas que había tenido allí desplegadas y que las usase para asegurar otras partes. Además la finalización del conflicto supuso que se acabasen los asaltos piratas a causa de este (como medio de financiación de los combates).

Posteriormente en el año 2005 la seguridad se incrementó de nuevo, al crear los tres países un nuevo plan denominado “Eyes in the Sky”. Este proyecto se basaba en el establecimiento de vuelos coordinados entre los estados, poniendo cada uno un total de dos aviones para la vigilancia del estrecho, debiendo ir en los aviones tripulaciones de los diversos países para favorecer un mejor intercambio de información. Además en esta ocasión se recogía que los aviones tendrían permiso para poder volar en un espacio interior de tres millas dentro de los territorios de otro país. Este hecho es de gran importancia puesto que por primera vez los tres países dejaban atravesar su espacio a otras fuerzas extranjeras. Posteriormente en Abril del 2006 MALSINDO y “Eyes in the Sky” se coordinaron bajo un nuevo mando denominado Malacca Strait Patrol, al que se incorporaría en el año 2008 Tailandia (Schuman, 2009).



Escudo del Malacca Strait Patrol.

Además en el año 2006 entró en funcionamiento un acuerdo conocido como Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP). El objetivo de este acuerdo es prevenir y luchar contra las acciones de piratería en Asia, compartiendo la información los países miembros a través del ReCAAP Information Sharing Centre (ISC), ubicado en Singapur. Los países que forman parte de la ReCAAP son: Bangladesh, Brunei, Camboya, China, Dinamarca, India, Japón, Corea del Sur, Laos, Myanmar, Países Bajos, Noruega, Filipinas, Australia, Estados Unidos, Singapur, Sri Lanka, Tailandia, Reino Unido y Vietnam.

Por último se fue desarrollando progresivamente el Intelligence Exchange Group (IEG), que opera a través de la plataforma de intercambio de información Malacca Strait Patrols Information System (MSP-IS) y que permite compartir toda la información de los países integrantes en la red de forma fácil e inmediata.

Todo este desarrollo de medidas ha servido para ir reduciendo progresivamente el número de ataques producidos en el Estrecho de Malaca y restar libertad de movimiento a los piratas y bandidos, si bien es cierto que todavía se siguen produciendo ataques (no hemos de olvidar que se trata de una geografía ideal para el abordaje con pequeñas lanchas capaces de desaparecer en unos instantes entre los numerosos canales existentes; así mismo hay que reconocer que los esfuerzos hechos por los países del estrecho han servido para reducir los asaltos, pero es cierto que estos países no cuentan con los medios ni los recursos necesarios para poder establecer una vigilancia efectiva de 24/7 sobre el estrecho).

Esta falta de medios adecuados impide acabar definitivamente con los piratas y es evidente que los efectos de la piratería son de gran importancia ya que afectan a un gran número de actividades y sectores que sufren sus efectos. Sin embargo la piratería, aunque es una amenaza importante no es capaz de hacer peligrar la navegación de los mares. Si comparamos el total del tráfico marítimo en la zona bajo amenaza pirata con el número de ataques y secuestros de buques, los resultados indicarán que sólo un pequeño porcentaje de todos los buques que transitan el área son víctimas de las acciones de los piratas. A pesar de que la piratería no es capaz por el momento de poner en un grave apuro a las rutas marítimas comerciales, sí que es cierto que cada vez está más extendida a nivel global y por lo tanto cada vez es una mayor carga para la sociedad.

Sin embargo no hemos de ver la piratería únicamente desde el punto de vista de que es una amenaza para aquellos que se ganan la vida en el mar, sino que es un mal que acarrea muchas consecuencias. Si tenemos en cuenta que las rutas marítimas son un elemento imprescindible para el funcionamiento del comercio internacional, para la globalización y para el transporte, entenderemos que la interrupción del funcionamiento normal de la navegación puede acarrear muchas consecuencias a nivel global. Esto significa que no sólo pone en riesgo las vidas de aquellos que tienen que surcar las aguas, sino que además implica un gran aumento de los gastos.



Fuerzas indonesias asaltan un barco durante una demostración.

Este incremento económico de los gastos de la navegación causados por la piratería podríamos observarlos en elementos como: la protección de la navegación ha requerido el establecimiento de acuerdos y crear organizaciones a las que dotar de medios y financiación para posibilitar su funcionamiento, el progresivo desarrollo de la piratería y el éxito que ha obtenido a través de los diversos pagos de rescates ha servido para que los piratas se afiancen en su sistema y hayan exigido cada vez mayores sumas de dinero (donde debemos incluir los costes de los negociadores desplegados y los medios empleados para el pago del rescate), el incremento de los precios de los seguros para aquellas zonas peligrosas (como llegó a ser en su momento el Estrecho de Malaca, que

debido a la falta de seguridad fue considerado como zona de conflicto. Se ha de tener además en cuenta que algunas pólizas usadas garantizan el rescate de las tripulaciones pero a lo mejor no aseguran la carga o el barco), el deterioro de la seguridad puede llevar a la necesidad de buscar nuevas rutas más seguras dando más rodeo (lo que se traduce en mayor tiempo de navegación y en mayores gastos, lo que puede suponer una cuestión muy delicada si se transportan por ejemplo alimentos), la necesidad de establecer nuevos medios y equipos de seguridad a bordo de los barcos, el despliegue y mantenimiento de medios militares durante meses, los asaltos a cargueros y la pérdida de la mercancía se traducen en una subida de los precios de los productos ante la carencia de estos,... (UNCTAD, 2014).

Como podemos comprobar la piratería puede tener un impacto muy elevado en la economía, sin embargo es posible limitar su influencia. El caso del Estrecho de Malaca es un buen ejemplo para entender cuáles son los pasos a seguir para incrementar progresivamente la presión y lograr dificultar la actuación de los piratas, logrando reducir (que aún no desaparecer) el número de ataques producidos al año. Es cierto que Malasia, Singapur e Indonesia han realizado una gran labor trabajando en equipo para solucionar lo mejor posible este problema, sin embargo la piratería no se puede eliminar únicamente mediante el despliegue de medios en el estrecho.

Como ya hemos visto, la piratería actualmente está muy vinculada a la pobreza, siendo los piratas por lo general pescadores con escasos recursos pero con los suficientes conocimientos como para poder atacar un barco y desaparecer. Una buena forma de evitar que la gente cayese en la necesidad de asaltar buques para poder vivir sería fomentando la educación en aquellas zonas más desfavorecidas. Así mismo se hace necesario acabar con todas aquellas corruptelas que permitan o inciten la labor de los piratas, por último se hace necesario privar a los piratas de cualquier refugio seguro desde el que actuar con libertad, por lo que se deberían desplegar medios en el interior del territorio y no solo en las costas.

El éxito que se ha obtenido hasta la fecha sobre la piratería en el Estrecho de Malaca nos lleva a pensar que en un futuro también será posible limitar el nuevo gran foco de piratería que es Somalia (aunque sean distintas situaciones).

Bibliografía

Altman, A. (02/10/2008). A Brief History of Pirates, TIME, <http://content.time.com/time/world/article/0,8599,1846422,00.html?iid=sr-link6>

B. Aghevli, B. (1999). La crisis de Asia. Causas y remedios, IMF, <http://www.imf.org/external/pubs/ft/fandd/spa/1999/06/pdf/aghevli.pdf>

Del Campo Arnaudas, U. (2013), El Estrecho de Malaca y su importancia geoestratégica para la seguridad energética en la región Asia-Pacífico, Campus Internacional para la Seguridad y la Defensa, https://loshilosdelmundo.files.wordpress.com/2012/10/inf_sup_intel_energiamalacca_ur_kodelcampo.pdf

Fontdeglòria, X. (18/05/2015). La crisis de los refugiados rohingya se agrava en el mar de Andamán, *El País*, http://internacional.elpais.com/internacional/2015/05/18/actualidad/1431954879_076771.html

International Chamber of Commerce (25/01/2010). *ICC Recommendations with regard to Piracy in the Indian Ocean*, <http://www.iccmex.mx/uploads/comisiones/ayf/ICC-Recomendations-with-regard-to-piracy-in-the-indian-ocean.pdf>

International Hydrographic Organization (1953). *Limits of Oceans and Seas*, <http://epic.awi.de/29772/1/IHO1953a.pdf>

Kraska, J. y Wilson, B. (23/02/2011). Combating Piracy in International Waters, World Policy Institute, <http://www.worldpolicy.org/blog/2011/02/23/combating-piracy-international-waters>

McCauley, A. (2014). Pirates in Southeast Asia: The World's Most Dangerous Waters, TIME, <http://time.com/piracy-southeast-asia-malacca-strait/?iid=sr-link1>

MINDEF Singapore (20/07/2004). *Launch of Trilateral Coordinated Patrols - MALSINDO Malacca Straits Coordinated Patrol*, https://www.mindef.gov.sg/imindef/press_room/official_releases/nr/2004/jul/20jul04_nr.html

Müller-Markus, C. (2016). One Belt, One Road: el sueño chino y su impacto sobre Europa, CIDOB,

http://www.cidob.org/publicaciones/serie_de_publicacion/notes_internacionales/n1_148_one_belt_one_road_el_sueno_chino_y_su_impacto_sobre_europa/one_belt_one_road_el_sueno_chino_y_su_impacto_sobre_europa

Panda, A. (10/10/2014). US Joins Southeast Asia's War on Piracy, The Diplomat, <http://thediplomat.com/2014/10/us-joins-southeast-asias-war-on-piracy/>

Parameswaran, P. (15/01/2015). 75% of World Piracy Attacks Were in Asia in 2014, The Diplomat, <http://thediplomat.com/2015/01/75-of-world-piracy-attacks-were-in-asia-in-2014/>

Schuman, M. (22/04/2009). How to Defeat Pirates: Success in the Strait, TIME, <http://content.time.com/time/world/article/0,8599,1893032,00.html>

Southgate, L. (08/07/2015). Piracy in the Malacca Strait: Can ASEAN Respond?, The Diplomat, <http://thediplomat.com/2015/07/piracy-in-the-malacca-strait-can-asean-respond/>

Treviño Ruiz, J. M. (17/03/2010). La seguridad marítima y la piratería, Real Instituto Elcano, http://www.realinstitutoelcano.org/wps/wcm/connect/6ec9508041c8aa19a03fb6c7b690140f/ARI51-2010_Trevi%C3%B1o_seguridad_maritima_pirateria.pdf?MOD=AJPERES

United Nations Conference on Trade and Development (2014). *Maritime Piracy. Part I: an overview of trends, costs and trade-related implications*, http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtl/tlb2013d1_en.pdf

Webb, J. (27/05/2015). Solving the Rohingya Crisis, The Diplomat, <http://thediplomat.com/2015/05/solving-the-rohingya-crisis/>

Winn, P. (27/03/2014). Strait of Malacca is world's new piracy hotspot, NBC NEWS, <http://www.nbcnews.com/news/world/strait-malacca-worlds-new-piracy-hotspot-n63576>

Zara Raymond, C. (2009). Piracy and armed robbery in the Malacca Strait. A Problem Solved?, *Naval War College Review*, Vol. 62, No. 3, págs. 31-42.

