

DE LA PIRATERÍA MODERNA Y EL EMPLEO DE LA FUERZA (PENSAMIENTOS EN VOZ ALTA)

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ
Capitán de navío (R)

Con cierta perplejidad, algo de sorpresa y la tranquilidad que da ver los toros desde una grada alta (lo de la barrera que se decía antes no me sirve, porque a veces los toros la saltan), sigo en los medios de comunicación lo que está ocurriendo en el Índico con la piratería aposentada en Somalia. La perplejidad se debe a las reacciones de los países afectados y a la situación legal del «delito de piratería». La sorpresa es por la osadía de los piratas. Y la tranquilidad, además de lo dicho de la grada alta, es porque espero que sus acciones no lleguen a afectarme más que a cualquier otro marino varado en tierra.

Ya sé que lo que dice la prensa debe de ser tomado con cierto resguardo, porque normalmente prima la rapidez sobre el rigor a la hora de dar las noticias, y con frecuencia el coeficiente de veracidad suele quedar entre el 60 y el 75 por 100 de lo dicho. Pero con todo, teniendo en cuenta que las noticias se repiten y se ponen al día con mucha frecuencia, hay que pensar que mucho de lo que dice la prensa, la radio o la televisión se aproxima bastante a la realidad. Lo malo es que si alguna vez he tenido que rescribir, cambiar, modificar o corregir un artículo, ha sido éste. Es el problema de escribir sobre algo que está ocurriendo en estos momentos, ya que a veces aparece una noticia en los medios de comunicación o sale algún dato nuevo en la tertulia de turno que obligan a modificar lo tecleado, unas veces sólo en la forma y otras en el fondo.

Para empezar, a la vista de las opiniones contradictorias que he leído sobre los piratas y la piratería, y ante la posibilidad de no tener los conceptos claros, me fui a Internet para ver sus definiciones en el Diccionario de la Real Academia de la Lengua, y esto fue lo que encontré: *Pirata: Persona que, junto con otras de igual condición, se dedica al abordaje de barcos en el mar para robar* (en su tercera acepción). *Piratería: Ejercicio de pirata* (en su primera acepción); *Robo o presa que hace el pirata* (en su segunda acepción). Una vez estudiadas estas definiciones, he llegado a la conclusión de que los conceptos no han cambiado en los últimos tiempos.



Fragata *Méndez Núñez* (F 104).

Entrando de lleno en el problema de los piratas en la zona de Somalia, un buen día de abril de 2008 nos enteramos que dichos piratas, que ya llevaban tiempo haciendo de las suyas, habían apresado a un pesquero español que atendía por el nombre de *Playa de Bakio* y pedían por él un rescate. Al poco tiempo, representantes del Gobierno aparecieron sonrientes en los medios diciendo que el problema se había solucionado de forma pacífica y el susodicho *Playa de Bakio* estaba libre. ¿Y cómo se había solucionado de forma pacífica? ¡Pues pagando el rescate! ¡Menudo negocio!, pensé yo. Vas allí, atrapas un barco, cobras el rescate, lo sueltas y a por otro. Y puede que muchos piratas hayan llegado a la conclusión de que España primero paga y después negocia, lo que no viene nada mal a los esforzados ladrones del Índico y a los sufridos negociadores e intermediarios británicos encargados de tramitar los pagos de rescates. Porque, como casi todo el mundo sabe, pagar un rescate es el mejor estímulo para que haya más secuestros.

Aunque me parece que la cosa no puede ser tan fácil porque poco antes los franceses habían hecho lo mismo con el yate *Le Ponant*. Pagaron el rescate y el yate fue liberado, pero después persiguieron a los piratas, capturaron a algunos y recuperaron parte del botín.

La verdad es que conforme avanzaba el 2008 la cosa se ponía más difícil. Según diferentes fuentes (*Expansión*, 24/11/2008, entre otras), en los once

primeros meses del año se habían contabilizado un total de 219 actos de piratería en todo el mundo, de los que 81 (más de un tercio) fueron en aguas de Somalia. Y según fuentes de Naciones Unidas, en dicho año los piratas han obtenido más de 300 millones de dólares en rescates. Fue entonces cuando los países reaccionaron ante lo que era un claro atentado contra la seguridad y el bolsillo, y decidieron mandar a la zona barcos de guerra llenos de misiles, cañones, armas portátiles, geos, helicópteros y demás parafernalia, España incluida.

En 2008, el Consejo de Seguridad de la ONU había emitido la Resolución 1814, que exhortaba a los Estados y organizaciones regionales a tomar medidas para proteger la navegación para el transporte y suministro de asistencia humanitaria a Somalia. En el mismo año emitió la Resolución 1816, en la que instaba a los Estados miembros a actuar contra la piratería y el robo a mano armada, bajo el Capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas, y teniendo en cuenta la falta de capacidad del Gobierno de Somalia para interceptar a los piratas, o patrullar y mantener abiertas las rutas marítimas internacionales. Y posteriormente emitió la Resolución 1846, que ampliaba hasta diciembre de 2009 las autorizaciones contempladas en la Resolución 1816. En este estado de cosas y dentro del marco de la Política Europea de Seguridad y Defensa (PESD), la Unión Europea ordenó el 8 de diciembre de 2008 la puesta en práctica de la Operación ATALANTA para contribuir a la «protección de los



buques del Programa Mundial de Alimentos que suministran ayuda alimentaria a las poblaciones desplazadas de Somalia», y para contribuir «a la protección de buques vulnerables que navegan frente a las costas de Somalia, así como a la disuasión, prevención y represión de los actos de piratería y robos a mano armada realizados en aguas somalíes».

Pero entonces saltaron a la palestra nuevos aspectos de lo que estaba ocurriendo en la mar y de cómo se le podía hacer frente. ¡España no reconoce la piratería en la mar! No la tiene tipificada en sus códigos de los últimos tiempos, no la tiene incluida en el Código Penal, y por tanto la citada piratería no es delito. ¡Vaya!, pienso yo, ¿entonces a qué van nuestros barcos allá? A esta pregunta contesta el Gobierno diciendo que los barcos españoles van al Índico a proteger el tráfico y disuadir a los piratas. ¿Disuadir?, pregunto yo, ¿cómo se puede disuadir si no hay voluntad de emplear la fuerza?, ¿y cómo se podría emplear la fuerza contra una acción que no es delito? Después aparecieron en escena los Estados Unidos, que no se pierden una fiesta, y ante un caso de piratería a mediados de abril de 2009 reaccionaron de una forma curiosa: mataron a los piratas, liberaron a los rehenes y punto en boca. Sin olvidar que antes un buque de guerra de la India había hundido un barco nodriza de los piratas, hecho que fue recordado por Mingote en uno de sus geniales chistes (*ABC*, 21/11/2008): en una sala llena de planos y gente con muchos galones entra un ordenanza y dice: *Los indios han hundido un barco pirata*, y los almirantes y generales allí reunidos dicen a coro: *Qué idea*.

Más tarde me enteré de que la Unión Europea, de la que España forma parte, tenía un acuerdo con Kenia para dejarles a ellos los piratas que fueran cayendo prisioneros. Y entonces ocurrió lo del *Marqués de la Ensenada*. Mientras en España el Gobierno (supongo que sobre todo los ministerios de Asuntos Exteriores, Defensa y Justicia), los jueces y la fiscalía se pasaban la pelota y daban órdenes y contraórdenes, el *Marqués* se dedicó a pasear por el Índico a los piratas (al principio sólo presuntos piratas) en régimen de pensión completa.

Para documentarme con el fin de profundizar en este artículo, he seguido de cerca lo que fue apareciendo en los medios de comunicación (que como dije antes, me obligó a continuos replanteamientos de este artículo), y he leído los muy interesantes trabajos que bajo el título genérico *La piratería en el siglo XXI*, fueron publicados en la REVISTA GENERAL DE MARINA de marzo de 2009, en los que me enteré del estado de las cosas en cuanto a piratería en la mar se refiere. A la vista de lo ya escrito, y teniendo en cuenta que la situación irá cambiando con el tiempo, me voy a limitar a hacer unas cuantas reflexiones sobre el tema, unos pensamientos en voz alta, como digo en el título. Por otra parte, seguramente cuando este artículo salga a la luz —si es que llega a salir— la situación habrá cambiado lo suficiente como para que mucho de lo que aquí dicho se haya quedado obsoleto (cerré este artículo el 27 de mayo de 2009). Por esta razón procuraré no bajar al detalle si no es

imprescindible, y trataré de mantenerme todo lo que pueda en un plano más o menos estratégico.

Una de las cosas que hice después de darle muchas vueltas al tema fue ver lo que yo había escrito sobre la piratería en otros tiempos, y de mis artículos he extraído el siguiente texto que habla de la piratería en el Atlántico como amenaza a los barcos de la «Carrera de Indias», y la forma en que España le hacía frente («La Carrera de Indias». REVISTA GENERAL DE MARINA. Mayo, 2000), que explica el hecho de que la piratería no es nada nuevo y la España de otros tiempos sabía defenderse de ella:

«En 1513 se empezaron a utilizar carabelas armadas para proteger a los mercantes. En 1521 se prohibió que los buques navegaran sueltos, y comenzaron a funcionar escuadras navales que los acompañaban durante parte de la navegación. En 1526 se prohibió que los mercantes navegaran sin protección, y en 1543 se establecieron convoyes permanentemente escoltados cada dos años. A partir de 1564 el tráfico fue organizado en dos Flotas anuales independientes que salían de Sevilla; la Flota de Nueva España salía en abril y se dirigía a Veracruz (Méjico), Honduras y Grandes Antillas, y la Flota de Tierra Firme, salía en agosto rumbo a Cartagena de Indias (Colombia) y Nombre de Dios (Panamá). Al regreso ambas Flotas se reunían en La Habana, de donde hacían juntas el viaje a España. Entre el principio y final de cada viaje podían transcurrir hasta dos años. Las Flotas estuvieron protegidas por fuerzas de cobertura denominadas Armadas, con un sistema que se resume así: la Armada del Mar Océano operaba en las costas españolas del Atlántico y del Cantábrico; la Armada de Guardia de la Carrera de Indias escoltaba las Flotas de Tierra Firme y Nueva España; y la Armada de Barlovento operaba en el Caribe. Este sistema de protección de las líneas de comunicaciones marítimas, con navegaciones en conserva, empleo de buques de escolta, establecimiento de convoyes, patrullas, vigilancia de zonas focales, etc., tuvo un gran éxito, gracias al que las pérdidas por ataques de piratas y corsarios fueron mínimas. Dichas líneas permanecieron abiertas mucho tiempo, a pesar de los altos y bajos debidos a las guerras y a los vaivenes de la política, y en su mantenimiento destacaron actuaciones de grandes marinos.»

Y si echamos otro vistazo a la historia, veremos que España también sostuvo una dura lucha contra la piratería en el Mediterráneo, en la que al empuje de piratas procedentes de Turquía, Argelia o Túnez, nuestro país siempre le puso freno con las acciones de fuertes escuadras e intrépidos marinos.

Y es que durante siglos España supo hacer frente a los ladrones del mar, y lo hizo de forma enérgica, porque sabía que tenía que mantener abiertas las vías de comunicaciones marítimas para proteger sus intereses y mantener el comercio con sus tierras de ultramar, y no dudaba en actuar con contundencia si esos intereses estaban en juego. Y lo hacía porque le asistía la ley, la razón



El Marqués de la Ensenada escoltando a un trasatlántico.

y la fuerza. Me pregunto qué harían Álvaro de Bazán o Barceló si hoy levantarán la cabeza. Supongo que no lo entenderían, y se volverían a sus tumbas sin abrir la boca.

Volviendo al asunto de la piratería en el Índico, cuando la prensa publicaba a mediados de noviembre de 2008 que los ministros de Exteriores y Defensa de la Unión Europea daban luz verde a la Operación ATALANTA, empecé a creer que las cosas iban por buen camino, sobre todo cuando la prensa dijo que: «...los militares estarán autorizados a emplear los medios necesarios, incluido el uso de la fuerza», y apuntaba que iban a participar, o ya estaban participando, Alemania, Bélgica, Chipre, España, Francia, Gran Bretaña, Holanda, Lituania y Suecia (*ABC*, 11/11/2008). También aparecieron noticias de que otros países iban a enviar barcos o ya los tenían en la zona: unos pertenecientes a la OTAN y otros de forma independiente: Estados Unidos, Grecia, India, Japón, Rusia y Turquía.

Pero mientras tanto las cosas no iban bien. Los secuestros y peticiones de rescates estaban al orden del día, y se daban las correspondientes voces de alarma. Ante la escalada de la piratería frente a las costas de Somalia, Noel Choong, responsable de la Oficina Marítima Internacional, decía desde su

sede en Kuala Lumpur: «La situación está fuera de control. La Organización de Naciones Unidas y la comunidad internacional deben cambiar de estrategia y acabar con esta amenaza, ya que, sin medidas disuasorias, los ataques de los piratas continuarán por el bajo riesgo al que se enfrentan y los altos beneficios que obtienen» (varios medios, 21/11/2008).

Los demás países aligeraron diligencia para enviar unidades a la zona y, por fin, en febrero del año 2009, la fragata española *Victoria* estaba operando en el golfo de Adén junto con barcos de otros países, con lo que daba la impresión de que las actividades de la piratería en la zona tenían los días contados.

Pero como ocurre siempre o casi siempre, la gente se amolda a lo que hay, y los piratas, ante la presión militar en el golfo de Adén, principal caladero de atún de la zona y donde hay muchos pesqueros, desplazaron su área de actuación hacia el sur, con lo que pasaron a operar lejos de la zona protegida por el despliegue militar. Dicho de esta manera, parece que esto no nos afecta, pero no es así, porque los atuneros españoles que faenan en Adén (34 según los medios de comunicación) tienen su base en las islas Seychelles, al sureste de



Fragata *Victoria*.

Somalia, y para faenar tienen que navegar al norte hacia el golfo, con lo que corren el riesgo de ser asaltados a mitad de camino. Por otra parte, la presencia de los piratas en la zona de Adén hace que muchos barcos adopten rutas más largas pero seguras doblando el cabo de Buena Esperanza, lo que supone más tiempo de navegación y aumento de precio de los fletes, que se traduce en un encarecimiento del mercado (aunque hoy por hoy el aumento de precio de los fletes es mínimo o no existe, porque dada la mala situación de la economía mundial, al parecer, en algunos casos los fletes están por los suelos), al tiempo que disminuye de forma considerable el tráfico por el canal de Suez, lo que supone un duro golpe para la economía de los países ribereños, sobre todo de Egipto (*El Mundo*, 01/02/2009).

La movilidad de los piratas, los medios y armas de que disponen y el aumento del área de su actuación hacen que la fuerza multinacional desplegada en el Índico no sea suficiente para llevar a cabo su misión (*El Mundo*, 19/04/2009). Para dar una idea de esta insuficiencia, basta decir que las costas de Somalia superan las 3.200 millas náuticas de longitud, y que los piratas han llevado a cabo acciones hasta unas 500 millas de la costa.

A todo ello hay que unir la situación caótica de Somalia, sin gobierno, ni orden ni concierto, con algunas zonas que son o se declaran autónomas, como Puntland o Puntlandia, una región autónoma del noreste de Somalia en el extremo del Cuerno de África, o Somalilandia, que es otra región prácticamente independiente del norte de Somalia, al oeste de Puntlandia y en la orilla sur del golfo de Adén. No es raro ver en los medios declaraciones como que los piratas actúan como «guardacostas somalíes», expresiones como «si todo el mundo roba, ¿por qué nosotros no?», o destapes de negocios sucios «desde la pesca ilegal a los vertidos de desechos tóxicos» (*El Mundo*, 24/12/2008, y otros). Y también se pueden leer acusaciones, como la del presidente de Somalilandia contra el primer mandatario de Somalia, a quien apoya la comunidad internacional, y del que dice que da cobijo a los piratas y a los bandidos de Puntlandia (*El Mundo*, 16/12/2008). Son situaciones que demuestran que en aquel rincón del mundo no hay quien se entienda, ni hay con quien entenderse.

Y para profundizar un poco más en la peculiar mentalidad de los piratas, se pueden leer algunas noticias de los últimos tiempos (mayo de 2009), como las que hablaban del juicio que se ha seguido en Holanda contra cinco piratas somalíes capturados en enero de 2009. Resulta que los piratas han pedido asilo político. Además, se consideraban «afortunados», ya que recibieron buen trato, tuvieron buena alimentación, disfrutaron de unas excelentes condiciones higiénicas y han podido jugar al fútbol y ver la televisión.

Por otra parte, como dije al principio, saltó a la opinión pública el hecho de que en España la piratería no es delito (cosa que de momento es así como quedó dicho en los artículos de la REVISTA GENERAL DE MARINA antes citados), y se empezaron a hacer elucubraciones sobre lo que se podía hacer con

los piratas que los barcos españoles pudieran apresar. El hecho de que la situación no estaba muy clara (mejor dicho, nada clara) quedó en evidencia en la primera mitad de mayo de 2009 con los piratas capturados y a bordo del *Marqués de la Ensenada*. Una situación que fue tildada por la prensa de «surrealista», en la que diversas agencias y entidades gubernamentales españolas no eran capaces de ponerse de acuerdo, con un ridículo a nivel internacional que alcanzó altas cotas, con un barco de la Armada al que le llegaban órdenes contradictorias y con unos piratas de crucero por el Índico.

Me duele pensar que España pueda hacer el ridículo y que uno de los protagonistas de dicho ridículo pueda ser una unidad de la Armada, que cuenta con medios más que suficientes para no hacerlo, siempre que las órdenes que reciba sean claras y coherentes. Nadie pone en duda que las unidades españolas desplegadas en la zona lo están haciendo bien. Las fragatas, buques logísticos, aviones y demás fuerzas y unidades están protegiendo a los buques en la zona, y así lo vemos en los medios de comunicación. Pero también es verdad que cuando se produce algo como lo ocurrido al *Marqués de la Ensenada*, ante la opinión pública todo lo demás pasa a segundo plano o queda eclipsado.

No soy abogado, ni político. Como dije al principio, sólo soy un marino varado en tierra. Pero me gusta saber qué ocurre en el mundo y opinar sobre ello. Y como creo que las opiniones no hacen daño si se dan de forma lógica y racional, ahí van las mías, que sirven tanto para el caso de la piratería en la zona de Somalia como en cualquier otro sitio.

En primer lugar hay que velar por los intereses nacionales, y si esos intereses son barcos que pasan por la zona o pesqueros que faenan en ella, hay que protegerlos.

La Armada, como fuerza armada que es, en principio sabe cómo se pueden proteger esos intereses, y cuenta con los medios y el adiestramiento necesarios para llevarlo a cabo. Otra cosa es cuando aparecen las trabas legales y políticas que atan por corto, y se puede correr el riesgo de no poder hacer nada y caer de nuevo en el ridículo.

En muchas ocasiones oigo decir que los barcos van al Índico a disuadir. ¡Claro que van a disuadir! Pero la mejor forma de disuasión es demostrar la voluntad de emplear la fuerza. Sin esa voluntad no hay disuasión que valga, y corremos el riesgo de que los piratas pierdan el respeto a nuestros barcos.

En algunas altas esferas se confunde la misión de las Fuerzas Armadas con la de las ONG, y hay quien piensa que eso es lo que hacen o deben de hacer las fuerzas desplegadas en la zona de Somalia, lo que a la larga puede ser un terrible error, ya que si en un caso extremo se llega a abrir fuego, nadie se deberá de extrañar si se disparan balas en lugar de chocolatinas. Y los piratas de la costa de Somalia deben de tenerlo muy claro.

En cuanto al delito de piratería, hay que incluirlo en el Código Penal. Leo por ahí que se está trabajando en esta dirección, y creo que hay que hacerlo,

aunque comprendo que es un problema muy difícil, ya que entran en juego conceptos como «alta mar», «mar territorial», «zona económica exclusiva», «aguas interiores», «aguas jurisdiccionales», «aguas adyacentes», «derecho del mar», «paso inocente», «libertad de navegación» y muchos otros que complican la cosa. Pero, repito, hay que hacerlo. Los hechos mandan, y si no se hace, mañana será peor. Reacuérdense lo que pasó con la piratería aérea. Y resulta imprescindible para que las Fuerzas Armadas puedan llevar a cabo sin trabas sus misiones y al mismo tiempo puedan mantenerse dentro del amparo de la legalidad vigente.

Y lo que es de cajón es que dentro de casa hay que tener las cosas claras y actuar como una piña, y no cada uno por su lado, como pasó con el caso del *Marqués de la Ensenada*. Y si de momento hay vacíos legales, soluciones de fortuna, acuerdos más o menos consolidados o simples intercambios de notas, los responsables deben de saberlo. Me da la impresión de que el acuerdo de la Unión Europea con Kenia no había sido convenientemente difundido en España entre los sectores del Gobierno y la sociedad que debían de saberlo.

España es uno de los países grandes del mundo, y tiene que darse a respetar y actuar con seguridad y contundencia donde sea necesario, en lugar de perder el tiempo en disputas inútiles. Y cuando se efectúe el despliegue de unidades fuera de su área de directa responsabilidad, deben acudir con las órdenes claras y precisas, y no con vaguedades que quedan a la improvisación más o menos acertada de los responsables de turno.

A modo de resumen, al recordar que una de las principales misiones de una Marina de Guerra es mantener abiertas las comunicaciones por mar, se puede decir que una buena forma de darle cumplimiento es defendiendo a los barcos que pasan o faenan por las aguas cercanas a Somalia. Y es quizá una de las mejores maneras de mostrar al contribuyente para qué sirve la Armada.