

LA VUELTA DE LA PIRATERÍA MARÍTIMA

Henrique PERYROTEO PORTELA GUEDES
Capitán de fragata de la Marina de guerra portuguesa



E considera que la «piratería marítima» tiene sus orígenes en los inicios de la navegación marítima; es decir, cuando empezaron a efectuarse los primeros intercambios comerciales por mar. El uso del término «pirata» para designar a los que apresaban navíos se remonta a la antigua Grecia. Desde entonces hasta nuestros días existen los más diversos relatos de actos de piratería, siendo uno de los más antiguos aquel que nos cuenta que en el año 78 a. de C.

Julio César, más tarde emperador de Roma, fue secuestrado por piratas cuando se encontraba de camino a la isla griega de Rodas, y para su libertad fue necesario el pago de un rescate.

Una de las cunas de la Piratería Marítima fue el mar Mediterráneo, difundiéndose posteriormente de forma paulatina por los océanos Atlántico, Índico y Pacífico. A lo largo de los siglos la piratería fue pasando por diversas fases, unas de grandes actividades y otras de calma, siendo considerada prácticamente extinta en el siglo XIX, debido principalmente a la aparición del buque a vapor, así como a una vigilancia más efectiva de los mares por parte de los navíos de guerra británicos, franceses, alemanes y americanos. Después de más de un siglo de bonanza, en que apenas se registró algún caso aislado, a mediados de la década de 1980 dióse nuevamente un *boom* de este tipo de actos ilícitos. Este aumento no fue obra del azar, sino que estaba directamente relacionado con el fin de la guerra fría. La calma que le siguió hizo que muchos países diesen mayor prioridad a sus relaciones comerciales, principalmente por mar, que a las de defensa. Por otro lado, el fin de la bipolaridad Estados Unidos-Unión Soviética hasta entonces existente hizo reducir considerablemente el número de escuadras en movimiento, lo que tuvo como consecuencia directa el descenso de la vigilancia de los océanos.

La globalización y la liberalización de los mercados que se hizo notar en las últimas décadas provocaron un gran incremento del comercio mundial, especialmente por mar, lo que asociado a una menor vigilancia naval contri-



Fragata *Méndez Núñez* con el *Playa de Bakio* en las Seychelles. (Foto: E. Díaz del Río).

buiría decisivamente al renacimiento de la piratería marítima, que se mantenía dormida desde hacía más de un siglo. Se considera que hoy en día más del 90 por 100 del comercio internacional es transportado por vía marítima, involucrando a más de 50.000 buques mercantes, tripulados por más de un millón de hombres de casi todas las nacionalidades. El comercio por mar se hizo fundamental para el crecimiento y para el sostenimiento económico de muchos Estados. Actualmente, los navíos poseen una capacidad de carga incomparablemente superior a la de cualquier otro medio de transporte. Un navío que lleva contenedores transporta una media equivalente a 10.000 camiones de transporte internacional por carretera, y un buque que transporta grano

puede llevar cerca de 200.000 toneladas de trigo, lo que da para alimentar durante un año aproximadamente a medio millón de personas. Con estas grandes cifras se hace imposible imaginar el comercio mundial sin barcos.

Hoy día, la escasa vigilancia en alta mar y las débiles e inconsistentes medidas de seguridad que se aplican en las zonas costeras y en las instalaciones portuarias de muchos países del mundo hacen atractivo el ambiente marítimo para la piratería (actos ilícitos cometidos fuera del mar territorial) (1) y para los asaltos a mano armada contra navíos (2) (AMACN) (actos ilícitos cometidos en el mar territorial). No quedan dudas que estos actos ilícitos representan una amenaza creciente y de extremo peligro para la seguridad marítima y para el comercio internacional, teniendo en cuenta sobre todo su

(1) El mar territorial consiste en una zona marítima con soberanía nacional, que va hasta las 12 millas náuticas contadas a partir de la «línea de costa» (línea de base recta o normal) de un Estado. Una milla náutica es 1.852 metros.

(2) Del inglés *Armed Robbery Against Ships*.



Fragata *Victoria* durante su travesía para integrarse en la Operación ATALANTA.

imprevisibilidad y consecuencias. Por tanto, desengañense todos aquellos que creen que la piratería marítima forma parte del pasado y que en el presente sólo existe en los libros y en las películas.

La evolución del Derecho Internacional

La superficie marítima del globo ocupa un área de unos 130 millones de millas cuadradas. La mayoría de ella es considerada como alta mar, por lo que, salvo raras excepciones, no se aplica directamente la jurisdicción de un Estado, existiendo por tanto cierta anarquía en términos de ley.

La «piratería marítima», a pesar de tener siglos de existencia, sólo recientemente ha tenido un encuadramiento legal a nivel internacional. Fue en la Convención sobre la Alta Mar (3) celebrada en Ginebra en 1958 cuando

(3) La Convención de la Alta Mar fue sometida a ratificación el 29 de abril de 1958, entrando en vigor el 30 de septiembre de 1962.

finalmente se adoptó una definición para la piratería. Pero a pesar de ser pionera no abarcaba lo suficiente, pues no consideraba los actos que ocurriesen en el mar territorial, lo que colocaba a los piratas que cometiesen actos en este mar en una situación de impunidad total a la luz del derecho internacional.

Las Naciones Unidas, reconociendo la extrema importancia de la seguridad de los buques y sus tripulaciones en lo que se refiere al ejercicio de libertad de navegación, aprovecharon la anterior definición de la Convención de 1958 y definieron la piratería en el artículo 101 de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (4) (CNUDM), del 10 de diciembre de 1982, de la siguiente forma:

- Todo acto ilícito de violencia o de detención o todo acto de depredación cometido para fines privados por la tripulación o por los pasajeros de un buque o de una aeronave privados y dirigidos contra:
 - Un buque en alta mar o personas o bienes a bordo del mismo.
 - Un buque, personas o bienes en un lugar no sometido a la jurisdicción de algún Estado.
- Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave cuando aquel que lo practica tenga conocimiento de hechos que den a ese buque o a esa aeronave el carácter de buque o aeronave pirata.
- Toda acción que tenga por fin incitar o ayudar intencionadamente a uno de los hechos enunciados en los apartados anteriores.

Una vez más la piratería en el mar territorial dejó de ser considerada en la legislación. Debido al incremento de estos actos ilícitos, el *Maritime Safety Committee* (MSC) de la *International Maritime Organization* (5) (IMO), adoptó en 1983 la resolución A.545(13) (6), la cual vino a reflejar la gran preocupación de los gobiernos por el creciente aumento de la piratería marítima, al mismo tiempo que les urgía en la necesidad de considerar este asunto

(4) La CNUDM fue sometida a ratificación el 10 de diciembre de 1982, entrando en vigor el 16 de noviembre de 1994.

(5) La *Internacional Maritime Organization* se creó en 1948 a través de de la Organización de las Naciones Unidas, inicialmente con el nombre de *Inter-Governmental Maritime Consultative Organization*, con la finalidad de coordinar la seguridad marítima internacional y las prácticas relacionadas con ella.

(6) La Resolución A.545(13), «Medidas para prevenir los actos de piratería y asalto a mano armada contra buques», fue adoptada por la Asamblea de IMO el 17 de noviembre de 1983.

como alta prioridad y de tomar las medidas necesarias para la prevención y supresión de este tipo de actos en sus aguas o en aguas adyacentes, debiendo estas medidas incluir el uso de la fuerza si fuese necesario.

El continuo aumento de la piratería en aguas territoriales llevó al IMO a adoptar nuevas resoluciones para suplir el vacío legislativo existente, surgiendo en 2001 la resolución A.992(22) (7), que pasó a calificar como «asaltos a mano armada contra buques» los actos ilícitos cometidos en el mar territorial, en las aguas archipelágicas, en los puertos y hasta en las aguas interiores. Esta resolución considera los AMACN como «todo acto ilícito de violencia o detención, o todo acto de depredación o amenaza, u otros actos de piratería dirigidos contra un barco, contra personas o bienes a bordo del mismo, en un lugar sometido a la jurisdicción de un Estado relativo a tal infracción» (8).

Es de destacar que desde abril de 1984, debido a su relevancia, el MSC pasó a considerar la «piratería marítima/AMACN» como un elemento separado y permanente de su programa de trabajo. Desde entonces, los gobiernos empezaron a hacer llegar información detallada al MSC relativa a este tipo de incidentes. Actualmente, y debido a la importancia mundial que este asunto adquirió, el *Internacional Maritime Bureau* (IMB), que fue establecido por el *International Chamber of Commerce* (9) (ICC), emitió informes trimestrales y anuales sobre este tipo de actos ilícitos. El IMO, por su lado, confeccionó informes mensuales, resultando que la información entregada por ambos organismos era normalmente muy parecida.

Todavía en el ámbito del derecho internacional, y debido al gran incremento en los últimos años de los actos de «piratería marítima/AMACN» en la costa de Somalia, la ONU sintió la necesidad de adoptar una legislación específica para este país. Así, el año 2007 la Asamblea del IMO adoptó la Resolución A.1002(25) (10), específica para dichas aguas. Además, el Consejo de Seguridad de la ONU aprobó en 2008 un conjunto de resoluciones (11) específicas para estos actos ilícitos con el objetivo de combatir la «piratería marítima/AMACN» en estas aguas.

(7) La Resolución A.992(22), «Código de prácticas de investigación para crímenes de piratería y asaltos a mano armada contra buques», fue adoptada por la Asamblea del IMO el 29 de noviembre de 2001.

(8) Párrafo 2.2 del Anexo a la Resolución A.992(22).

(9) La *International Chamber of Commerce* es una organización internacional fundada en 1919 que promueve y apoya al comercio internacional y la globalización.

(10) La Resolución A.1002(25), «Piratería y asaltos a mano a armada contra buques en aguas de la costa de Somalia», fue adoptada por la Asamblea del IMO el 29 de noviembre de 2007 y revocó la Resolución A.979(24).

(11) Resoluciones 1816 (2008) de 2 de junio de 2008, 2838 (2008) de 7 de octubre de 2008, 1846 (2008) de 2 de diciembre de 2008, 1851 (2008) de 16 de diciembre de 2008.

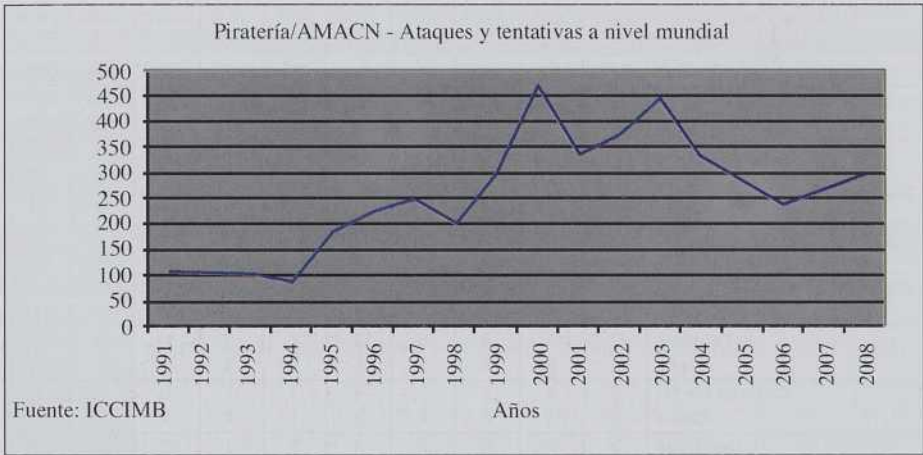


Estrecho de Malaca.

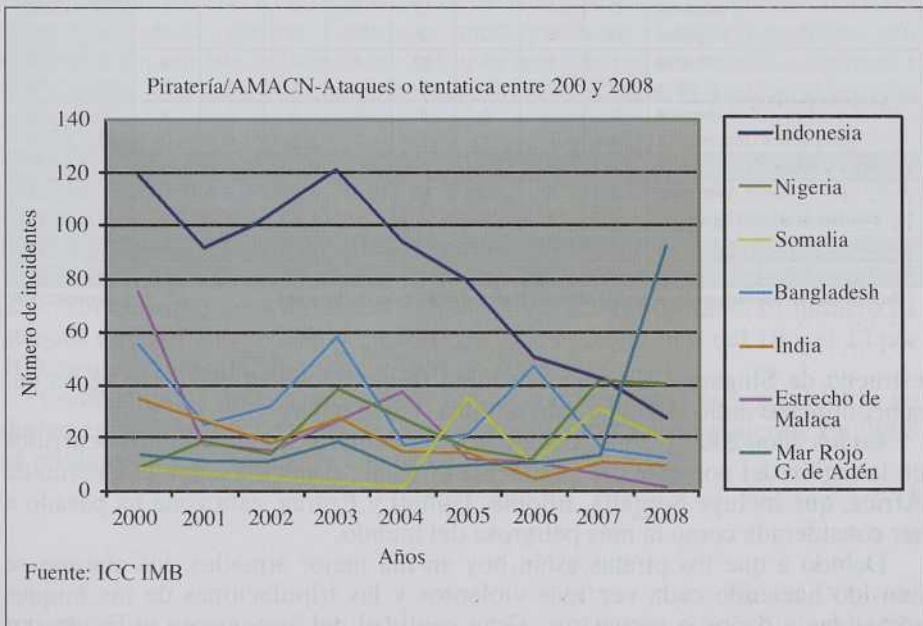
Las zonas más peligrosas y la tendencia en los últimos años

A pesar del elevado número de actos ilícitos que ha tenido lugar en los últimos años, y al contrario de los que muchos puedan pensar, no ha habido hasta la fecha un gran interés por parte de los armadores/agentes en denunciar las acciones de «piratería marítima/AMACM» a bordo de sus buques. La comunicación de este tipo de actos a los organismos oficiales resulta normalmente un aumento de gastos para los armadores, de cara al aumento de las pólizas de seguro, así como a las pérdidas financieras debido al periodo de inmovilización del buque en puerto para llevar a cabo las respectivas investigaciones. El coste de inmovilización de un barco puede sobrepasar los 15.000 euros/día. Por tanto, es fácil comprender por qué los armadores prefieren soportar los prejuicios resultantes de los actos de «piratería marítima/AMACN» y no denunciarlos públicamente, lo que hace que no se conozca exactamente el número real de este tipo de actos.

Los últimos datos divulgados por los organismos de IMB sobre la «piratería marítima/AMACN» nos dan cuenta del aumento de este tipo de actos, lo que convierte este fenómeno en un gran problema a escala mundial, con mayor incidencia en los mares de África, sudeste asiático, subcontinente indio, mar Rojo, centro y sur de América y Caribe.



En los últimos años el sudeste asiático ha sido considerado el lugar más peligroso del mundo en lo que respecta a la «piratería marítima/AMACN», principalmente las aguas de Indonesia, del estrecho de Malaca, Malasia y el



«Piratería marítima/AMACN». Lugares donde se produjeron más ataques o tentativas entre 2000 y 2008.

LA PIRATERÍA EN EL SIGLO XXI

Locais/ Anos	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Total
Sudeste Asiático										
Indonésia	119	91	103	121	94	79	50	43	28	728
Estreito de Malaca	75	17	16	28	38	12	11	7	2	206
Malásia	21	19	14	5	9	3	10	9	10	100
Filipinas	9	8	10	12	4	0	6	6	7	62
Estreito de Singapura	5	7	5	2	8	7	5	3	6	48
Tailandia	8	8	5	2	4	1	1	2	0	31
África										
Nigéria	9	19	14	39	28	16	12	42	40	219
Mar Vermelho*/ Golfo de Aden	13	11	11	18	8	10	10	13	92	186
Somália	9	8	6	3	2	35	10	31	19	123
Tanzânia	2	7	3	5	2	7	9	11	14	60
Gana	2	5	5	3	5	3	3	1	7	34
Costa do Marfim	5	9	5	2	4	3	1	0	3	32
Guine	6	3	2	4	5	1	4	2	0	27
Camarões	2	7	5	2	4	2	1	0	2	25
Subcontinente Indiano										
Bangladesh	55	25	32	58	17	21	47	15	12	282
India	35	27	18	27	15	15	5	11	10	163
Américas										
Peru	4	1	6	7	5	6	9	6	5	49
Brasil	8	3	6	7	7	2	7	4	1	45
Venezuela	3	1	8	13	7	2	4	1	3	42
Equador	13	8	12	2	1	0	1	0	2	39
Colômbia	1	1	7	10	5	2	2	0	1	29
Guiana	1	0	12	6	2	1	1	5	0	28
Jamaica	0	0	2	5	7	8	3	1	0	26
República Dominicana	4	5	7	6	2	1	0	0	0	25
Extremo Oriente										
Vietname	6	8	12	15	4	10	3	5	11	74
Mares do Sul da China	9	4	0	2	8	6	1	3	0	33
Outros	45	33	44	41	34	23	23	42	18	303
Total do(s) Ano(s)	469	335	370	445	329	276	239	263	293	3019

* Em 2008 não foi reportado qualquer acto de «Pirataria Marítima/ AMACN» no Mar Vermelho.

Fonte: ICC/IMB

estrecho de Singapur. En segundo lugar de peligrosidad están las aguas del subcontinente indio (Bangladesh, la India o Sri Lanka).

En los años 2007 y 2008, debido al gran número de actos ilícitos ocurridos en la región del noroeste del continente africano, conocida como el Cuerno de África, que incluye Somalia, Etiopía, Djibuti y Eritrea, esta zona ha pasado a ser considerada como la más peligrosa del mundo.

Debido a que los piratas están hoy en día mejor armados, los ataques se han ido haciendo cada vez más violentos y las tripulaciones de los buques sometidas a daños o secuestros. Gran cantidad del armamento utilizado por los piratas, normalmente adquirido a muy bajo precio, consiste en armas abandonadas de las guerras de Afganistán y Camboya. Este incremento representa

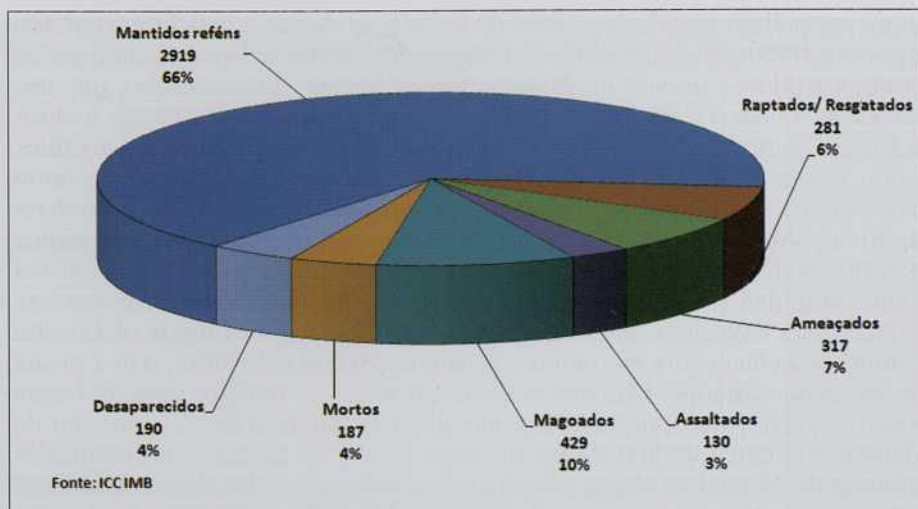
un mayor peligro para la seguridad de la vida en el mar y para la navegación marítima internacional, siendo el estrecho de Malaca —por el número de casos ocurridos— uno de los lugares más peligrosos. Este estrecho, que une los océanos Índico y Pacífico, y que tiene al norte Tailandia y Malasia y al sur la isla de Sumatra (Indonesia), se utiliza para unir África y la India a China, Japón y sudeste asiático en general. Es considerado como un *choke point* estratégico a nivel mundial y también un lugar muy propenso a la «piratería marítima/AMACN» al estar considerado por muchos como la ruta marítima más transitada del mundo, por la que se transporta cerca de un tercio del comercio global y la mitad del crudo mundial transportado por mar. Por este estrecho han navegado 62.621 (12) buques en 2005, y la Lloyds of London estima que actualmente ese número ronda los 70.000 mercantes, a una media de 191 buques diarios. Esto quiere decir que cada 7,5 minutos pasa un buque por el estrecho, transportando las más diversas mercancías. El estrecho de Malaca, con cerca de 500 millas de largo, nueve de ancho y profundidades mínimas de 25 metros, obliga a los buques a reducir la velocidad, volviéndose así más vulnerables a la «piratería marítima/AMACN». Atravesando el estrecho los barcos no tienen que bordear las islas indonesias, recortando en 800 millas la derrota, aproximadamente tres días de navegación. Los ataques a los buques que lo atraviesan no sólo ponen en peligro la vida de sus tripulantes, sino también amenazan la seguridad de la navegación de los barcos al existir la posibilidad de colisión. Cualquier interrupción en el tráfico marítimo por este estrecho tendría de inmediato un gran impacto en el comercio regional y mundial, lo que hace que los países hayan intensificado la vigilancia en esas aguas.

En general, y como se puede constatar en el gráfico siguiente, los actos de «piratería marítima/AMACN» tuvieron un gran incremento en la última década del siglo pasado, alcanzando el máximo en el año 2000, con 469 casos de acuerdo con el IMB, lo que representa el cuádruple que en 1991.

En 2006 se registró el número más bajo de actos ilícitos desde 1998, con 239. Sin embargo, esta tendencia cambió los dos últimos años. El número de ataques en 2007 fue de 263, y en 2008 de 293; es decir, más del 10 y el 22 por 100, respectivamente, de los ocurridos en 2006.

Como dijimos anteriormente, los piratas van cada vez más armados y no dudan en saltar o herir, tanto a la tripulación como a los pasajeros. En 2008 se produjeron 139 incidentes con uso de armas.

(12) Fuente: Marine Department, Peninsular Malaysia con base en el *Annual Shipping Traffic traversing the Strait of Malaca, reporting to Port Klang's Vessel Traffic System Center*.



«Piratería marítima/AMACN». Tipos de violencia contra las tripulaciones y pasajeros entre 2000 y 2008.

El asalto al yate de lujo francés *Le Ponant*

El cuatro de abril de 2008 se dio uno de los actos de piratería más mediáticos de los últimos tiempos: el asalto al yate de lujo francés *Le Ponant*, de 88 metros de eslora, cuando iba a cruzar el golfo de Adén entre Yemen y Somalia. Este yate fue abordado por piratas somalíes que se desplazaban en embarcaciones de alta velocidad; secuestraron el buque e hicieron rehenes a los 30 miembros de la tripulación. Después de una semana de intensas negociaciones, los piratas entregaron los rehenes a militares franceses a cambio de un rescate no divulgado. Después de la liberación de aquéllos, un equipo de comandos franceses, utilizando un helicóptero, siguió a los piratas en tierra hasta un lugar remoto en Puntland, una región semiautónoma al norte de Somalia, consiguiendo capturar a seis piratas.

Perspectivas de futuro

Con el creciente aumento y la importancia primordial del comercio mundial por mar no queda ninguna duda de que los buques son y seguirán siendo un blanco por excelencia para la «piratería marítima/AMACN». Esta no sólo daña a las tripulaciones, los pasajeros, los armadores, los comerciantes, los gobiernos, etc., sino que afecta también a la economía global de forma

general, pues todos nosotros, directa o indirectamente y sin darnos cuenta, dependemos del comercio marítimo internacional.

Los Estados tendrán siempre muchas limitaciones para hacer frente a este tipo de actos debido a las lagunas de las actuales leyes, tanto internacionales como las de ámbito interno, a la falta de políticas integradas, tanto regionales como bilaterales, y también debido a las deficientes medidas adoptadas para hacer frente a estos actos, bien por infravaloración de éstos, bien por falta de medios apropiados. Por muchas medidas internacionales que se tomen nunca se conseguirá erradicar totalmente la «piratería marítima/AMACN», por lo que la solución tendrá que pasar por intentar reducir tanto el número como la violencia de estos actos ilícitos, siendo para ello necesario la imposición de medidas severas que combinen componentes políticos, económicos, legales, diplomáticos, de defensa y de tecnología.

(El artículo está escrito en portugués y traducido por el capitán de navío Fernando de la Guardia Salvetti).

