

PIRATERÍA MODERNA

José María SILOS RODRÍGUEZ



(RNA)

Antecedentes



A piratería es una actividad tan antigua como la propia historia de la navegación. Los enormes espacios marítimos y el aislamiento de los buques que navegan por ellos siempre constituyeron factores propicios para que los asaltos se sucedieran con relativa facilidad e impunidad.

Las primeras noticias que se tienen de esta actividad se pueden encontrar en la época comprendida entre los siglos XII y VI a. de C., y como es lógico centrada en el Mediterráneo, mar que en la antigüedad fue la cuna de las comunidades más cultas y prósperas que ejercían el comercio marítimo, descollando las incursiones griegas contra el comercio fenicio (1).

Tras el ocaso del Imperio romano y la subsiguiente decadencia económica de Europa, que se sumerge en la oscuridad de la Edad Media, también decae esta actividad, que no vuelve a resurgir hasta el periodo comprendido entre los siglos IX y X d. de C. Son entonces los piratas vikingos, en el mar del Norte, y los sarracenos, en el Mediterráneo, los que dominan los mares.

Pero es a partir del siglo XV, con los grandes descubrimientos y exploraciones de las costas de África, América y del Pacífico, cuando comienza el auge de la piratería, que alcanzará su época de oro entre el siglo XVI y finales del XVIII.

Rutas muy largas, transporte de mercaderías muy valiosas (desde los metales preciosos a las especias), miles de nuevos kilómetros de costas poco defendidas o centenares de islas deshabitadas son factores idóneos para el desarrollo de la piratería.

Al hablar de la piratería marítima es necesario distinguir varios términos que a veces han sido utilizados como sinónimos, pero que en realidad tienen

(1) HERNÁNDEZ, José: *Piratas y corsarios*. Editorial Temas de Hoy. Madrid, 1995; pág. 33 y siguientes.

un significado conceptual y jurídico diferente, aunque era normal que los individuos comprendidos en un grupo pasaran al otro, y viceversa, dependiendo de la situación política imperante.

Así podemos distinguir entre:

- *Corsario*.—Individuo particular que en virtud de un contrato estipulado con el Gobierno del pabellón bajo el cual navegaba perseguía, capturaba o visitaba a los buques mercantes de aquellos países que se encontraban en guerra con su patrocinador, quedándose con las presas capturadas o con parte de ellas, de acuerdo a la legislación específicamente estipulada en la Patente de Corso.
- *Pirata*.—Particular que actuaba libremente dedicándose al robo y al saqueo de buques o ciudades, independientemente del pabellón que enarbolaban o de su nacionalidad, con el único fin del lucro personal. No obstante, la delimitación de estas figuras no es absolutamente clara. En muchos casos, uno de los países beligerantes no aceptaba las Patentes de Corso emitidas por el otro, de forma que el considerado corsario por uno era simplemente un pirata para el otro. En otros, muy frecuentes por cierto, determinados países otorgaban Patentes de Corso como medida de presión y hostigamiento de otras naciones con las cuales no tenían una guerra declarada.
- *Bucanero*.—Esta figura aparece en el siglo XVII. Los miembros originarios fueron cazadores ingleses y franceses, establecidos en la isla de Santo Domingo, dedicados a abastecer de carne ahumada a los buques que recalaban en ella. Tras ser expulsados por los españoles se convirtieron a la piratería. Su nombre proviene del término indígena *bucan*, que era una forma de preparar la carne ahumada (2).
- *Filibustero*.—Su nombre proviene del término holandés *vrij buiter*, que significa «el que va a buscar botín» (3). Eran grupos muy bien organizados que contaban con sus propias leyes y normas de convivencia, estableciéndose preferentemente en las islas de Tortuga y Jamaica. Tanto Francia como Inglaterra pactaron y los utilizaron muchas veces como aliados para atacar al comercio español.

La nueva piratería

Este fenómeno que se creía totalmente erradicado desde finales del siglo XIX despertó con virulencia a partir del último tercio del siglo XX. Aunque siempre se dieron casos esporádicos de asaltos a buques mercantes, especialmente en

(2) HERNÁNDEZ, José: *Piratas y corsarios*. Editorial Temas de Hoy, Madrid, 1995; pág. 19.

(3) *Ibidem*, pág. 19.

zonas muy deprimidas de África, América del Sur o el sudeste asiático, generalmente se trataba de robos a pequeña escala en puertos o terminales perdidas en ríos o zonas selváticas, protagonizados por gente empobrecida, grupos guerrilleros, del Ejército o una policía local desorganizada en los nuevos países que iban surgiendo del movimiento descolonizador.

Pero a partir del año 1983 el incremento de esta actividad delictiva llamó la atención de la Organización Marítima Internacional (OMI), que en la asamblea de ese año adoptó la Resolución A543(13), «Medidas para prevenir actos de piratería y robos a mano armada en los buques», en la cual se instaba a todos los países miembros para que tomasen como una cuestión de la máxima prioridad las medidas necesarias para prevenir y suprimir estos actos.

Como el problema seguía en aumento, de nuevo la OMI, en el año 1991, adoptó la Resolución A687(17), «Prevención y supresión de los actos de piratería y robos a mano armada en los buques», urgiendo a los estados miembros para que comunicasen a la OMI todos los actos de piratería que tuvieran lugar sobre barcos de su bandera, e invitaba a los Estados costeros para que incrementaran sus esfuerzos para prevenir y evitar que dichos ataques se produjeran en las aguas de su responsabilidad.

Consecuencia de ello fue la creación en octubre del año 1992, en Kuala Lumpur, del IBM (*International Maritime Bureau*) Piracy Reporting Center, encargado de centralizar y analizar toda la información sobre ataques piratas, consiguiéndose que entre la fecha en que se dio la Resolución A687(17) y septiembre de 1997 se comunicara a la OMI un total de 1.060 incidentes (4).

Evolución histórica de la moderna piratería

Este resurgir de la piratería se manifestó principalmente en las costas del África occidental y especialmente en Nigeria, que entre 1982 y 1986 ostentó el dudoso honor de ser el primero en todas las estadísticas de incidentes. Aunque generalmente se trataba de ataques a buques fondeados a la espera de ataque, que eran abordados por grupos de 8 a 10 hombres y que, tras amenazar con cuchillos a la dotación, principalmente se dedicaban a descerrajar los contenedores y robar las cargas más valiosas que contenían.

El estrecho de Malaca, que hoy es una de las zonas más peligrosas, fue considerada relativamente segura hasta el año 1989 con una media anual de siete ataques, pero ya en 1989 llegan a 28 y en 1991 alcanza la cifra de 90 ataques.

(4) AGBAKOA, Edward G.: *The fight against piracy and armed robbery against ship*. IMO News, núm. 4, 1997; pág. 36.

Como sucede ahora, la modalidad que se da en esta zona es el abordaje de los buques cuando transitan las aguas de este peligroso estrecho y la gente de guardia se encuentra inmersa en las complicadas tareas de la navegación por una de las principales rutas del tráfico marítimo que ve el paso de unos 200 buques diarios. Los piratas abordan el buque desde embarcaciones rápidas, de noche y sin ser detectados, se abren camino hasta el puente de navegación donde toman como rehenes al personal de guardia obligando a rendirse al resto de la dotación, dedicándose al saqueo de la caja fuerte del capitán, dinero y efectos personales de los tripulantes.

En correspondencia, la situación también empeoró en el mar del Sur de la China, de forma que de los 67 ataques reportados entre los meses de mayo a diciembre de 1993, 42 de ellos tuvieron como escenario dicho mar (5).

En esta zona, y como elemento distintivo, se dieron algunos casos en que los atacantes iban vestidos con uniformes y armados con pistolas o rifles de asalto. Otra característica frecuente, sobre todo en las islas del archipiélago filipino, son los ataques a buques pesqueros. En estos casos los atacantes no se limitaban a robar los aparejos de pesca y equipos del buque, combustible o embarcaciones auxiliares, sino que se apropiaban del barco arrojando al agua a la dotación o abandonándolos en algún islote desierto. Embarcaciones que luego eran usadas como buques nodriza de las lanchas rápidas que utilizaban en sus ataques o simplemente como buque principal de asalto.

En cuanto a Sudamérica, los casos más frecuentes se producían en puertos de Colombia, Venezuela y las Guayanas, aunque destacando siempre Brasil, y especialmente el puerto de Santos. De forma que en el año 1996 se registraron 20 incidentes en este país.

No se contemplan en estos estudios los numerosos casos de desapariciones de embarcaciones deportivas que se producen anualmente en el mar Caribe. Obviando el porcentaje de las que realmente se pierdan por condiciones meteorológicas adversas u otras circunstancias de la navegación, se ha comprobado que muchas otras obedecen a asaltos piratas. Suelen tratarse de acciones violentas que usualmente conllevan el asesinato de la tripulación. Los motivos son: el apoderarse de la embarcación, que es fácilmente vendible en los grandes mercados de embarcaciones de recreo que existen en muchas de las pequeñas islas-estado de las Antillas, o bien tomar como rehenes a parte de la tripulación (generalmente miembros de una misma familia) para obligar al propietario a que introduzca un determinado cargamento de droga en su puerto base o club náutico, donde, por ser una persona conocida, tiene facilidad para eludir los controles de aduana.

(5) *IMO acts to combat piracy*. IMO News, núm. 2, 1998; pág. 29.

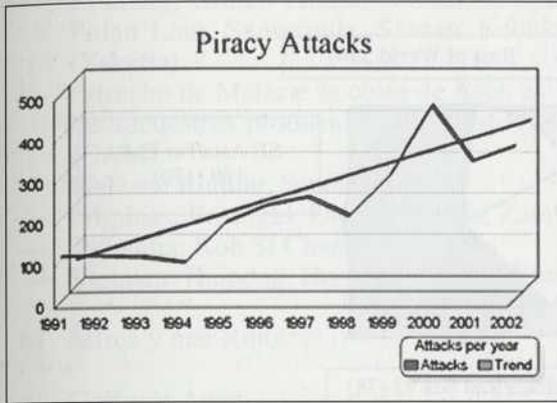


Figura 1.—Número de ataques por año.
Fuente ICC (Commercial Crime Services).

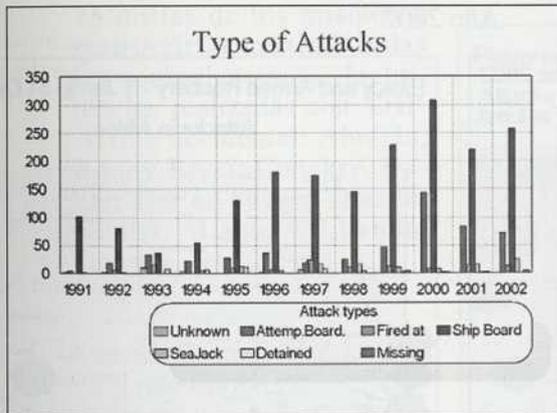


Figura 2.—Tipo de ataques por año.
Fuente ICC (Commercial Crime Services).

La piratería en el siglo XXI

Con la entrada del nuevo siglo, y a pesar de todas las recomendaciones de la OMI o las tímidas medidas que algunos estados costeros de las zonas más sensibles han adoptado, el fenómeno de los asaltos a buques se ha ido incrementando paulatinamente en los primeros años del nuevo siglo, como podemos apreciar en los dos gráficos de la izquierda.

Como se puede comprobar, frente a los 300 ataques comunicados durante el año 1999, se dio un importante repunte en el primer año del siglo, alcanzándose la cifra de 469 asaltos, y aunque descendió un poco en el año 2002, en el que se comunicaron 370 incidentes, de nuevo se disparó hasta la cifra de 466 ataques en el año 2003.

En lo que se refiere a las zonas hoy consideradas más peligrosas hay que citar:

a) SE asiático y el subcontinente Índico (6).

- Bangladesh: Chittagong (en sus muelles y fondeadero), Mongla.
- India: Chennai, Cochin, Haldia, Hoogy River, fondeadero de Kakinada.
- Indonesia: Adang Bay, Anyer, Anambas islands, Balikpapan, Belawan,

(6) ICC Report, 2002.

Bontang, Bintan Island, Dumai, Gaspar (Gelasa) Straits, Panjang, Pulau Laut, Samarinda, Santan, Sebuku, Semarang Tanjung Priok (Yakarta).

- Estrecho de Malaca: la costa de Aceh es particularmente peligrosa por los secuestros producidos por el Movimiento de Liberación de Aceh (GAM).
- Malasia: Bintulu, Sandakan.
- Filipinas: Batangas, Davao, Manila, Zamboanga.
- Tailandia: Koh Si Chang.
- Vietnam: Haipong, Ho-Chi-Min City, Vung Tau.

b) África y mar Rojo.

- Golfo de Adén.
- Aguas de Somalia: En su costa E y NE existen grandes riesgos de producirse secuestros. Los buques que necesiten comunicarse con los puertos de dicha área no deben hacerlo hasta encontrarse a unas 75 millas de los mismos y restringir al máximo todas las comunicaciones, incluidas las realizadas con VHF.
- África occidental: Abidján, Bonny River, Conakry, Dakar, Dar es Salam, Douala, Gentil, Lagos, Luanda, Owendo, Tema, Warri.

c) América Central, América del Sur y mar Caribe.

- Brasil: Belén, Paranagua, Río Grande, Santos.
- Colombia: Barranquilla, Buena Ventura, Cartagena.
- República Dominicana: Río Haina.
- Ecuador: Guayaquil, Manta.
- Guyana: Georgetown.
- Jamaica: Kingston.
- Perú: Callao.
- Venezuela: Guanta, Puerto Cabello, Puerto la Cruz.

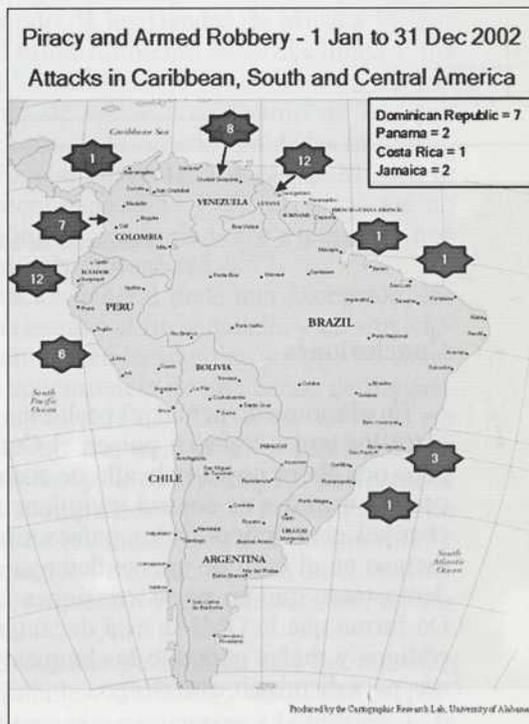


Figura 6.

Año 2003

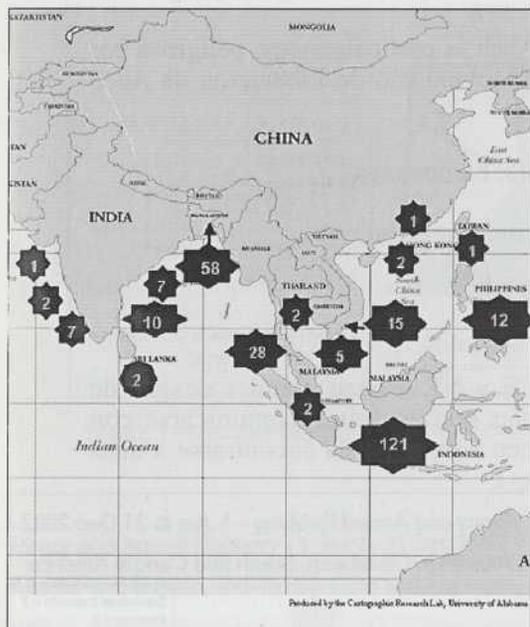


Figura 7.

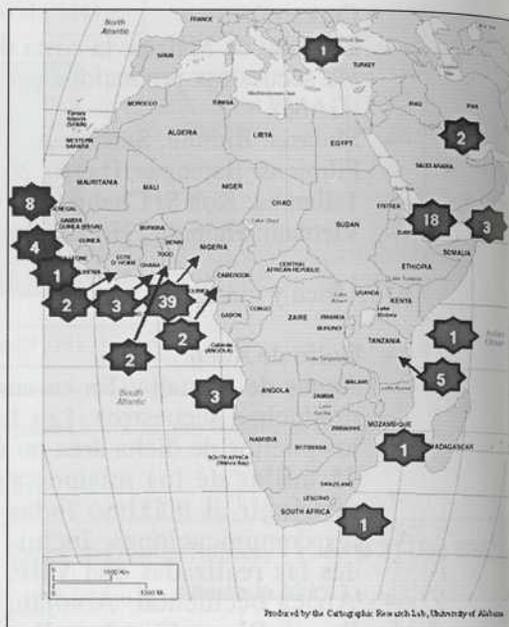


Figura 8.

Figuras 4, 5, 6, 7, 8.—Localización de ataques piratas durante los años 2002 y 2003.
Fuente ICC (Commercial Crime Services).

Conclusiones

En el momento actual, el problema de la piratería ocupa un lugar destacado entre los temas tratados por en el Comité de Seguridad Marítima de la OMI, pero por ahora no va más allá de recomendar a los países costeros que afiancen sus medidas de control y vigilancia, cosa que es de difícil aplicación, dado el nivel económico de los países situados en las zonas más conflictivas, e incluso en el caso de que se detenga a alguno de estos piratas, la realidad ha demostrado que en pocas ocasiones los tribunales actúan de forma decidida. De forma que la OMI se está decantando progresivamente en establecer unos códigos y reglas para que los buques y armadores tomen las medidas necesarias para disminuir este riesgo.