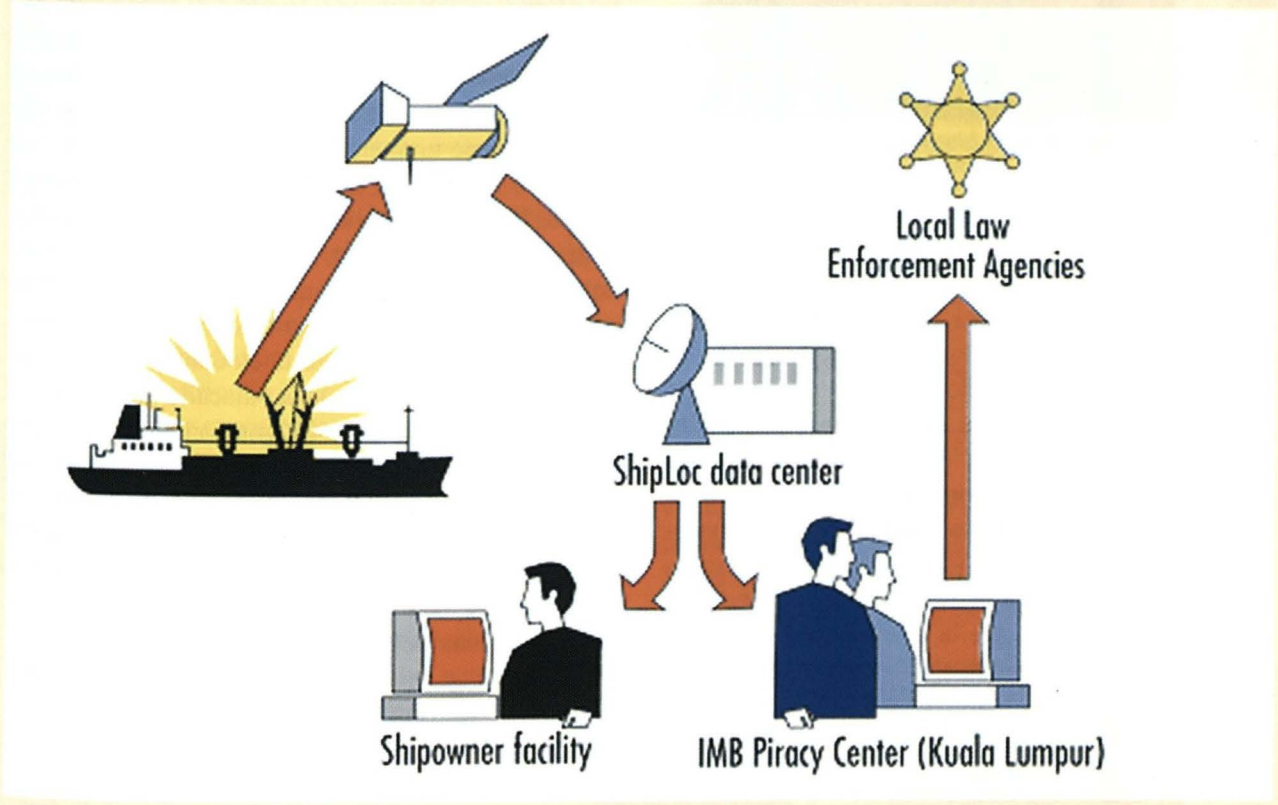
LA PELIGROSA ACTIVIDAD DE LA PIRATERÍA

Santiago Hernández Maura



Shiploc. Sistema de monitoreo por satélite para la seguridad de la navegación mercante.

Contrariamente a lo que muchos piensan, la piratería no es una actividad delictiva del pasado, que nos hace evocar grandes velas blancas, teniendo al tope la fatídica bandera con las tibias cruzadas, océanos agitados por poderosas tempestades y fabulosos tesoros enterrados en islas desiertas, según la leyenda literaria creada por escritores como el italiano Emilio Salgari (1863-1911) y el británico Robert Louis Stevenson (1850-1894), sino que constituye una grave amenaza para la navegación comercial de nuestros días y debería ser tratada como tal.[1] Y es que los actos de piratería y asaltos marítimos son cada vez más frecuentes en Asia, América del Sur y África Occidental, según el Bureau Marítimo Internacional (BMI), una dependencia de la Cámara Internacional de Comercio, creada en 1981 con el fin de prevenir el fraude en el comercio internacional y el transporte marítimo, combatir a la piratería, asistir a las víctimas de ésta y colaborar con las autoridades nacionales para su represión. Desde 1992 en su Centro de Reporte de Actividad Piratíca en Kuala Lumpur, Malasia, el BMI lleva un registro de estos crímenes. Hasta octubre del presente año ya había registrado 182 incidentes, entre asaltos a embarcacio-

1 Piracy poses a threat to world trade as maritime attack hit world record. *The Independent, 09 de marzo del 2004.*



Moneda conmemorativa de la Islas Bahamas sobre la piratería (1866).

nes pesqueras hasta el secuestro de buques mercantes, durante los cuales muchos de sus tripulantes han sido asesinados salvajemente.[2] Por ello no debe sorprendernos que la peligrosa actualidad que ha tomado la piratería preocupe a los estados mayores de las grandes marinas del mundo, como es el caso de la Marina Nacional Francesa (MNF), cuyas unidades participantes en la operación "Libertad Duradera" –la fuerza naval multinacional que, bajo la dirección de la Marina de los Estados Unidos, tiene como misión combatir al terrorismo– también tenga como tarea la lucha contra la piratería en el Océano Índico y en el Mar Rojo[3]. Y es que la represión de la piratería es una tarea que importa y afecta a todos los Estados de la comunidad internacional, pues el 80% de todos los bienes producidos a nivel mundial son transportados por vía marítima y el estado actual de la industria naviera mundial es caótico y sumamente vulnerable a todo tipo de amenazas[4]. Un reciente reporte sobre actividad pirática de la Oficina de Crímenes contra el Comercio Marítimo de la Cámara Internacional de Comercio[5], que cubre el periodo del día 15 al 22 noviembre del 2004, nos brinda una idea de la gravedad de la situación:

- Trece incidentes han sido registrados seis semanas atrás de la fecha indicada en las proximidades de Banjarmasin, Balikpapan y Bontang, en el Estrecho de Masakar, en Indonesia;

- El 20 de noviembre último, en Puerto Esquivel, Jamaica, cuatro ladrones abordaron un buque tanque surto en ese puerto y se llevaron todo el contenido de la caja de seguridad de la nave;

- El 17 de noviembre en Georgetown, Guyana, se produjo un incidente similar contra un carguero. Los ladrones lograron tomar todo el contenido de la caja de seguridad del buque y escapar antes de la llegada de un bote patrulla de la guardia costera;

- Se advierte a los capitanes de barco proceder con mucha precaución en los proximidades del puerto de Chittagong (Bangladesh), Chennai (India), las islas de Bintan y Aceh (Indonesia), Sandankan (Malasia), Belen (Brasil), Mamonal (Colombia), Puerto Príncipe (Haiti) y Guanta (Venezuela).

¿A qué se debe el renacimiento de la piratería como amenaza para el tráfico marítimo internacional? Para el BMI son cinco los factores que explican que la actividad pirata este tomando una estatura muy parecida a la que tuvo entre los siglos XVI y XIX:

1) Los buques son tecnológicamente muy eficientes, por lo que se necesita un menor número de tripulantes para servirlos. Así, pues, un grupo de 11 marinos puede operar un gigantesco super-petrolero sin mayores inconvenientes. No obstante, este reducido número de tripulantes no está en condiciones de defender su barco en caso de ser atacado por piratas;

2) El tráfico marítimo internacional está más desprotegido que nunca pues la presencia naval en las rutas comerciales es escasa o nula. El patrullaje de las rutas marítimas más importantes para el comercio fue, desde siglo XVII hasta las primeras décadas del siglo pasado, una de las misiones más importantes de las marinas del mundo. Hoy esta tarea ha sido abandonada y ni siquiera las grandes armadas mundiales podrían cumplir con la tarea a cabalidad. Así, la otrora poderosa Marina rusa ya no es ni la sombra de lo que fue durante la Guerra Fría y las Marinas británica y norteamericana son las fuerzas que con más dureza han sufrido los recortes presupuestales en los gastos de defensa en los años noventa del siglo pasado;

3) A pesar del esfuerzo iniciado para la unificación de la legislación marítima internacional y de los criterios de acción para el combate contra la piratería desde la década de los años cincuenta del siglo XX, estos no se han podido traducir en resultados tangibles por la negativa de colaborar de muchos países, en especial del continente africano, que las consideran como formas encubiertas de control político por parte de sus antiguas metrópolis coloniales;

4) La opinión pública ya no es conciente sobre el

---

2 Murder of four sailors marks violent start to shipping year 2004. http://www.iccwbo.org/ccs/news_archives/2004/aceh.asp
3 La flotte francaise dans l'Océan Indien, anti-terroriste, anti-pirate. Le Monde, 06 de octubre del 2004.
4 Troubling Tales on the High Seas. L.A. Times, 28 de enero del 2004.
5 http://www.iccwbo.org/ccs/imb_piracy/weekly_piracy_report.asp

peligro que representa la piratería para el comercio mundial. Esto se debe principalmente a que, si se debe hablar de una industria donde los efectos de la globalización se han hecho sentir con más fuerza, esta es la naviera. La mayor parte de las naves mercantes del mundo se encuentran hoy bajo bandera de conveniencia, es decir, de países que han encontrado en el alquiler de su bandera una fuente de divisas, pero su presencia en el escenario marítimo es mínima;

5) Los piratas se ven estimulados a ser más osados por el altísimo valor de los bienes que se transportan por vía marítima. El Foreign Office británico estima que la industria naviera mundial tiene pérdidas diarias por incidentes de piratería cercanas a los 300 millones de libras esterlinas.

Pero, ¿Qué es la piratería? ¿Qué tipo de incidentes en el mar califican como tal? ¿Dónde ocurren estos? ¿Qué medidas se han estado tomando para combatirla?

Según el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, constituyen piratería:

a) Todo acto ilegal de violencia o detención o todo acto de depredación cometido con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos: i) Contra un buque o una aeronave en la alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos; ii) Contra un buque o aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;

b) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de los hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;

c) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o en el apartado b) o facilitarlos intencionalmente.

El artículo 103 de la mencionada Convención precisa cuando debe considerarse un buque o aeronave como piratas, cayendo en esta categoría los buques o aeronaves que se utilicen para dichos actos al mando de personas culpables de estos.

El Bureau Marítimo Internacional[6] tiene su propia definición de la piratería, con fines netamente estadísticos, en la que es irrelevante el criterio jurisdiccional que subyace en la definición de este crimen de la UNCLOS. Así, el BMI considera que piratería es "el abordaje o el intento de éste contra una nave para asaltarla o cometer otro tipo de delito usando la fuerza o amenazando con el uso de ésta para cumplir con este cometido"[7]. Por lo contrario, la Organización Marítima Internacional[8] (OMI), la institución creada por las Naciones Unidas para promover la seguridad marítima tras la Conferencia de Ginebra de 1952, dentro del marco normativo de la Convención de Ginebra sobre Alta Mar, de 1958, toma la definición que se da en la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982 y la combina con los criterios señalados en la Convención para la Supresión de Actos Ilícitos contra la Seguridad del Tráfico Marítimo (SUA) y sus respectivos protocolos de 1988. Esta Convención fue discutida y posteriormente adoptada por muchos en razón de los ataques terroristas en el mar ocurridos en la década de los años ochenta del siglo pasado, de los cuales el más espectacular fue el secuestro del crucero italiano *Achille Lauro* en 1985[9]. Así, la Convención SUA autoriza a los Estados a perseguir a un buque pirata sospechoso en las aguas territoriales de otro Estado, capturar a los piratas y juzgarlos ante sus tribunales. El derecho de persecución lo gozan las unidades guardacostas, pero están excluidos los buques de guerra. Este es un detalle que impide una lucha frontal contra la piratería, pues si bien hay disposición positiva de la Marina Nacional Francesa, la Royal Navy, la Marina de los Estados Unidos y la Marina de la India, entre



Aunque los piratas enarbolaron muchos tipos de banderas, este diseño es el más conocido.

6 *Para mayor información sobre el BMI consultar a: http:// www.iccwbo.org/ccs/menu_imb_bureau.asp*

7 *Piracy on the High Seas Can you afford it? Discurso del Capitán Pottengal Mukundan, director del Bureau Marítimo Internacional, en el Instituto de Seguros de Londres, Reino Unido, 7 de noviembre del 2000. Ver: http:// www.iilondon.co.uk/pdf/ pmukundan071100.pdf*

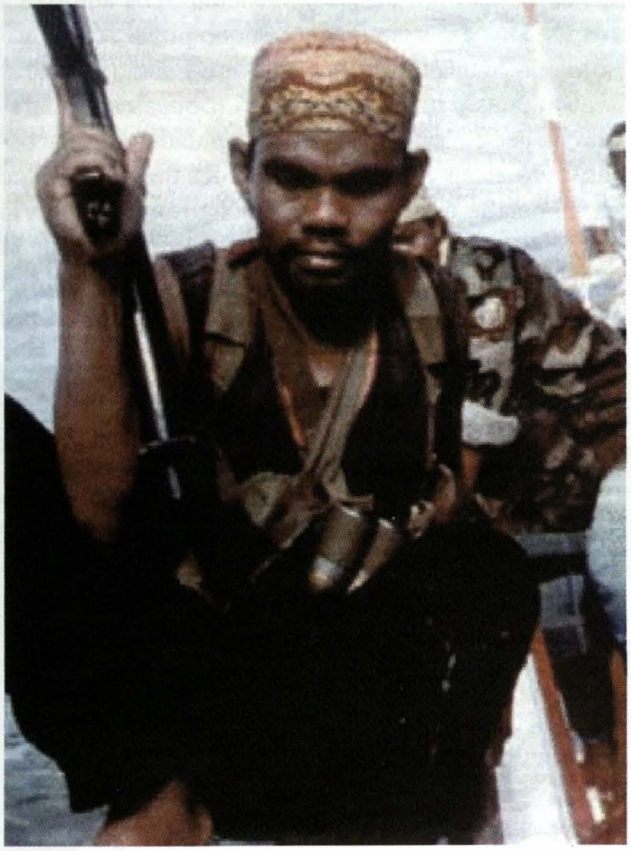
8 *Para mayor información sobre la IMO consultar a: http:// www.imo.org/home.asp*

9 *H. Parrit.* Terrorismo marítimo y el terrorismo. *Traducción: Teniente Primero CJ Julio E. Pacheco Gaige. Revista de Marina Setiembre – Octubre 1987. p.177-181*

otras, para ejercerlo, también existe el temor de generar incidentes internacionales muy serios. Resumiendo todo lo señalado hasta el momento, podemos decir que los elementos constitutivos del delito de piratería son:

- El delito debe ocurrir en aguas o espacio aéreo internacionales, fuera de la jurisdicción territorial de cualquier Estado;
- Para la comisión del delito debe utilizarse naves o aeronaves privadas. No se puede considerar pirata a una nave o aeronave sino está operada por piratas según lo dispuesto en el artículo 102 de la UNCLOS (Piratería perpetrada por un buque de guerra, un buque o aeronave de Estado cuya tripulación se haya amotinado);
- La finalidad del hecho delictivo debe ser el lucro personal. Actos similares que se cometan por fines políticos, como insurgentes no reconocidos como beligerantes, no califican como incidentes de piratería[10].

El combate a la piratería es de suma importancia porque afecta a muchos países e intereses, y eso queda muy claro en todas las convenciones existentes hasta la fecha. La Convención SUA, por ejemplo, señala que es deber de todos los Estados cooperar para la erradicación de la piratería[11] que afecta a: i) Al Estado cuya bandera enarbola la nave víctima del delito; ii) Al Estado en cuyas aguas ocurre el crimen; iii) Al Estado cuyos nacionales son víctimas del hecho; iv) Al Estado cuyos nacionales lo perpetran; v) Al Estado donde se planeó y se dirigió el delito. Esta no es una lista de agraviados sino las partes que están en la obligación y el derecho de participar en los procesos criminales contra los delincuentes piratas, tal y como lo estableció la Corte de Apelaciones de Tokio, Japón, en abril del año 2000.



La piratería en el mar ha renacido, convirtiéndose en una seria amenaza para las rutas de navegación.

El BMI ha clasificado los incidentes de piratería en tres tipos básicos:

1) Asalto Marítimo: Los piratas abordan una nave silenciosa y sigilosamente con el fin de robar en ella todo lo que sea de su interés, dándole prioridad al equipo de cubierta, provisiones e instrumentos de navegación de todo tipo. Para lograr su propósito no dudan en utilizar la fuerza y cometer otros delitos conexos. Un ejemplo ilustrativo es lo sucedido con el buque tanque de bandera de Bahamas MT *Kilchen Oceanía*, que fue tomado por piratas mientras se alejaba de los campos petroleros de Pennington, Nigeria, África Occidental, el 20 de julio de 1999. Los piratas redujeron a los 17 marinos que tripulaban la nave y ordenaron al capitán dirigirse a un punto que ellos señalaron a 2,5 millas de la costa. Al llegar ahí comenzó el saqueo sistemático de la nave, cuyo equipo de navegación, seguridad y provisiones fueron llevados a un barco que atracó al lado del MT *Kilchen Oceanía*. Tres marinos, un oficial y dos tripulantes fueron tomados como rehenes. Dos de ellos fueron retenidos durante 38 días hasta que el armador pagó un cuantioso rescate por sus vidas;

2) El buque fantasma: Esta es la peor forma de piratería, pues en ella hay alevosía. El crimen se planea con mucho tiempo de anticipación siguiendo el criterio del valor del buque víctima y su carga. Para hacer este examen previo se cuenta con la complicidad de agentes de aduana y autoridades portuarias corruptas. Los piratas reducen a la tripulación y toman el control total de la nave y, a menudo, asesinan a la tripulación o la abandonan en medio del mar. Esto fue lo que le ocurrió a la tripulación del MV *Tenyu*, un buque mercante de bandera japonesa, que par-

---

10 *Un antecedente que explica muy bien esta diferenciación es el caso del crucero de bandera portuguesa* Santa María. *Al respecto consultar Proceedings. Mayo 1965. Piracy- A Conspectus. Capt. Burdick H. Brittin. P.71-81*

11 Waterway patrolled in for terrorists. *The Daily Telegraph. 21 de julio del 2004.*

tió de Kuala Tanjung, Indonesia, con una carga de 3.000 lingotes de aluminio, con destino a Corea. Aparentemente el MV *Tenyu* fue abordado por piratas indonesios que asesinaron a la tripulación, 13 ciudadanos chinos y 2 coreanos, y llevaron el buque al puerto de Zhangjigang, en el sur de China, donde repintaron la nave y la rebautizaron *Sanei –1* y registraron como panameña. La desaparición del MV *Tenyu* no fue denunciada hasta noviembre de 1998, siendo recuperada a inicios de 1999, cuando la nave fue inspeccionada por autoridades chinas y el abogado del armador la reconoció porque los piratas no pudieron borrar el número de serie de la nave del motor. Toda la tripulación indonesia fue detenida bajo el cargo de piratería, entre los que figuraban tres individuos sospechosos de haber participado en un incidente similar en 1995. Luego fueron liberados porque el armador desistió de las investigaciones y los sospechosos fueron repatriados. Nunca se supo cual fue la suerte de la tripulación del MV *Tenyu*;

3) La piratería semi –oficial, militar: Estos casos suelen presentarse en las aguas del Cuerno de África, el sur de China e Indonesia. Piratas coludidos con autoridades corruptas detienen un buque mercante en aguas internacionales, lo llevan a un puerto previamente escogido donde sus cómplices detienen a la tripulación bajo cargos falsos de contrabando. Esto ocurrió con el M/V *Hye Mieko* en 1998, tras ser detenido por una unidad de la guardia costera china durante su trayecto a un puerto camboyano. Después de esto no se supo nada del buque hasta que su armador, William Tay, supo que su buque se había desviado al puerto de Shanwei, donde la carga, consistente en dos millones de dólares en cigarros, fue vendida y el señor Tay acusado de contrabandearlos en territorio chino. Irónicamente lo mismo ocurrió con la nave gemela del *Hye Mieko*, el *Prosperity*, un año después.

Los casos mencionados para ilustrar los tipos de incidentes de piratería nos ayudan a ver dónde se presentan con mayor frecuencia. Empero hay que tener en cuenta la naturaleza móvil del delito de piratería, pues los puntos críticos cambian cada vez que se dan las advertencias del BMI y de la OMI. No obstante, las áreas críticas siguen siendo el Estrecho de Malaca, entre Malasia continental y la isla de Sumatra, por donde pasan más de 50.000 naves al año, las costas de la India, Bangladesh, Venezuela, Colombia, Brasil, Nigeria, etc. Incluso en el Mar Mediterráneo, donde la piratería ya debiera haber pasado a la historia, suceden estos incidentes, aunque de menor magnitud que en el resto del mundo[12].

Como antaño, los piratas están muy bien organizados en bandas, muchas de las cuales tienen relación directa con las tríadas chinas y grupos terroristas que han encontrado en la piratería una forma lucrativa de ingresos, como sucede con los terroristas islámicos de la isla de Aceh, en Indonesia, y de Mindanao, en Filipinas. Como hemos señalado anteriormente, los piratas cuentan con cómplices en tierra, que les sirven de espías y encubridores de sus actividades.

Hasta el momento las iniciativas para el combate contra la piratería han sido variadas. Tanto el BMI como la IMO están en permanente campaña para advertir sobre la peligrosidad de esta actividad delictiva, pero su esfuerzo es limitado porque ambas instituciones no tienen capacidad de acción armada. La inacción de los Estados es la respuesta más común, pues carecen de los medios económicos y logísticos para concretar los dispositivos de cooperación que se proponen en los seminarios y talleres de investigación de ambas instituciones. La voluntad política puede hacer mucho en el combate anti-pirático, como lo prueba los esfuerzos acometidos por la Guardia Costera de la India, la Guardia Costera de Filipinas y la Real Policía de Malasia[13], donde no ocurrieron incidentes en los cuatro primeros meses del 2004. No obstante, en los lugares donde falta esta voluntad, el sector privado ha tomado este combate como suyo. Así, pues, mercenarios británicos del Grupo Hart, con sede en las islas Bermudas, tienen a su cargo una "Fuerza de Seguridad Marítima", en Somalia. Del mismo modo, mercenarios norteamericanos operan como un escuadrón anti-piratas en el sur de la India, con la autorización del gobierno de ese país. Otros que también participan en el combate privado contra los piratas son los legendarios Gurkhas, al servicio de la "Gurkha International Manpower Service", que sirven como guardias de seguridad en muchas líneas de crucero. Este trabajo no les es extraño en lo absoluto, pues en los años veinte del siglo pasado Gurkhas eran los encargados de proveer seguridad a la navegación comercial británica contra los piratas del sur de China[14] .

Sin embargo, muchos armadores son renuentes a combatir la piratería con sus mismas armas. Por esta razón afirman que la mejor forma de defender una

---

12 High Seas: A Plague of Pirates. *Time Magazine. Vol 150, N° 7 August 1997.*

13 Piracy attacks staved off in areas of committed law enforcement. *http://www.iccwbo.org/ccs/news_archives/2004/Piracy_report_May_04.asp*

14 *Un interesante relato sobre el particular se puede encontrar en el libro* Piratas del Oeste, Piratas de Oriente, *de Philip Gose. Espasa Calpe. S.A Cuarta Edición. Madrid, 1971.*

nave contra los piratas es instruir a la tripulación en la forma como debe actuar cuando es atacada, utilizando las mangueras contra incendios, la pistola de señales y la sirena de la nave. Ellos afirman que la diligencia en las practicas básicas de seguridad aún pueden hacer la diferencia. A estas les añaden su fe en el aporte tecnológico de las últimas décadas como el SHIPLOC, un satélite de bajo presupuesto que rastrea los buque durante su trayecto, pudiendo seguirse su señal desde una computadora personal. En las naves hay una pequeña unidad a prueba de agua que contiene un transmisor ARGOS, un receptor de señales GPS, un paquete de baterías que suplen de energía a la unidad durante todo el viaje. El alquiler de este equipo cuesta 250 dólares mensuales.

El tema del combate contra la piratería es muy amplio. En estas pocas páginas hemos tratado de resumirlo en la mejor forma posible. Lo que debe quedar en claro es que la piratería afecta a todas los Estados, por lo que el combate a ésta es una obligación de la comunidad internacional. Para ello debe darse a este asunto la importancia que merece. Finalmente, conviene recordar al insigne Marco Tulio Cicerón (106 AJC- 48AJC), quién en su obra "De Officiis", escribió: "Pirata communis hostis omnium", es decir: El pirata es enemigo común de todos. ⚓