La guerra internacional contra la piratería marítima

por: César Augusto García Martín
Asesor de la Dirección General Marítima

Sumario

La piratería marítima en el océano Índico ha alcanzado en los últimos años, niveles preocupantes de afectación a las rutas de navegación comercial que comunican Europa, Asia y África, lo que ha obligado a las principales potencias navales del mundo a desplegar sus Unidades para enfrentar una amenaza no convencional dentro del concepto naval clásico de defensa de las Líneas de Comunicación.

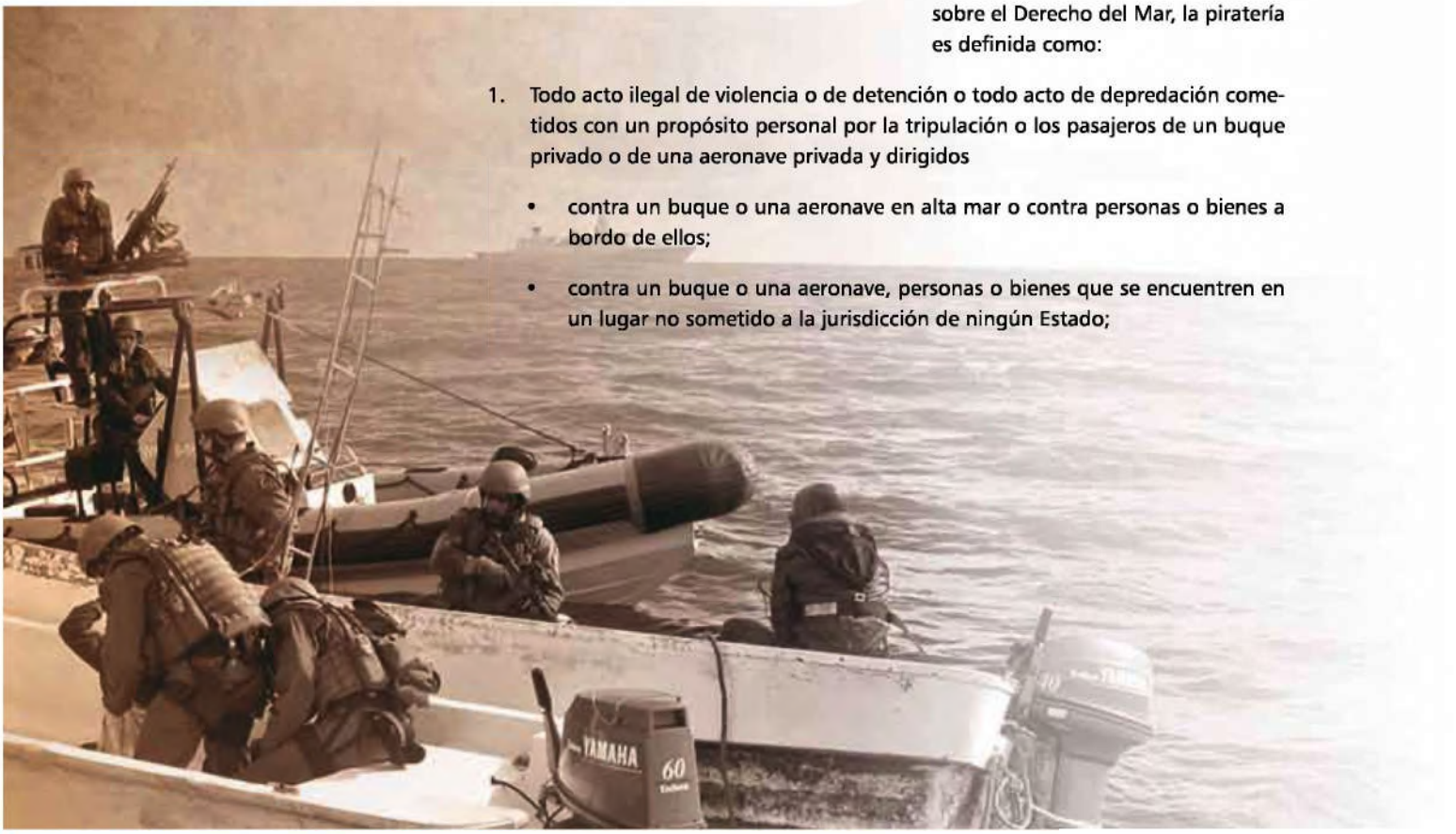
Introducción

Al lado de los numerosos conflictos que se evidencian actualmente a nivel internacional en Medio Oriente, Norte de África, Afganistán, entre otros, que captan la atención diaria de las principales cadenas noticiosas, se pasa por alto una problemática que tiene altamente preocupado al sector marítimo mundial, la cual concentra la atención de las principales fuerzas navales del mundo, que han unido sus esfuerzos para hacer frente a un enemigo común, la piratería marítima.

"Ante la dimensión de esta amenaza y la afectación al comercio mundial, la comunidad internacional ha reaccionado dentro de un esfuerzo multilateral que combina acciones preventivas y represivas"

De acuerdo con el *Artículo 101* de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, la piratería es definida como:

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



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

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

Por su parte, la Organización Marítima Internacional, OMI, ha establecido que actos de robo a mano armada perpetrados contra los buques son: "... *cualesquiera actos ilícitos de violencia o de detención, o cualesquiera actos de depredación o de amenaza de depredación, que no sean actos de piratería, dirigidos contra un buque o contra personas o bienes a bordo de éste, dentro de la jurisdicción de un Estado respecto de tales delitos*".[1]

"En un principio, los ataques se desarrollaban con lanchas rápidas, pero al distanciarse cada vez más de la costa, los piratas se valen de embarcaciones de mayor tamaño que han capturado previamente, con el fin de utilizarlas como "buques nodriza" con botes más pequeños y rápidos"

Si bien ambas conductas encierran violencia y depredación hacia embarcaciones, la diferencia radica en que la piratería se identifica fuera de las áreas jurisdiccionales marítimas de un país, mientras que los actos de robo a mano armada se establecen cuando suceden dentro de estas mismas áreas. La diferencia como se verá más adelante, conlleva como objeto central, la capacidad de control efectivo de un Estado sobre su mar.

La amenaza[2]

La piratería ha sido un mal consustancial a la navegación marítima desde los propios orígenes de la misma. Si bien tuvo su mayor apogeo y despliegue casi épico, en los siglos XVI a XVIII, esta práctica no ha logrado ser erradicada y aunque hasta hace poco era considerada como un fenómeno marginal, que afectaba principalmente a la región del Sudeste Asiático, desde el año 2006, los actos en las aguas cercanas a Somalia en el océano Índico, han centrado la atención de la comunidad marítima internacional. En especial, porque esta área hace parte de la "ruta del petróleo", por allí pasan los grandes tanqueros que sacan el petróleo del Golfo Pérsico, además de ser también parte del trayecto marítimo que une el sureste de Asia con Europa.

Esta situación se debe casi que enteramente, a la inestabilidad de este país desde el derrocamiento del Presidente Siad Barre en 1991, momento a partir del cual Somalia se ha convertido en un claro ejemplo de un "Estado Fallido". La falta de gobernabilidad del país es suplida por el poder armado de los grupos religiosos de milicias, que representan las rivalidades intestinas entre los múltiples clanes que componen la población somalí. En este escenario, los grupos de piratas ayudados desde el exterior y conformados muchas veces por adolecentes somalíes, operan con total impunidad.

En un inicio, los ataques se concentraban en el área marítima cercana a Somalia, pero a medida que los buques se distanciaban de la costa como medida preventiva, los piratas también ampliaban su radio de acción mar adentro. Actualmente, las zonas de piratería en el área se han extendido hacia Irán, India y el canal de Mozambique, llegando a abarcar una superficie de aproximadamente 2,8 millones de millas cuadradas, equivalentes 5,5 veces a la extensión del territorio marítimo de Colombia.

De 111 buques atacados en 2008, se pasó a 217 buques en 2009. En 2010 los ataques se volvieron más complejos, intensificando la violencia de los mismos y el aumento en la duración de las detenciones. Desde inicios de 2010 hasta el primer trimestre de 2011, han sido reportados más de 300 sucesos de piratería, que han tenido como consecuencia el secuestro de 67 buques con 1.130 marinos a bordo, mientras que se calcula que un poco más de 800 marinos continúan secuestrados en espera del pago de rescate a

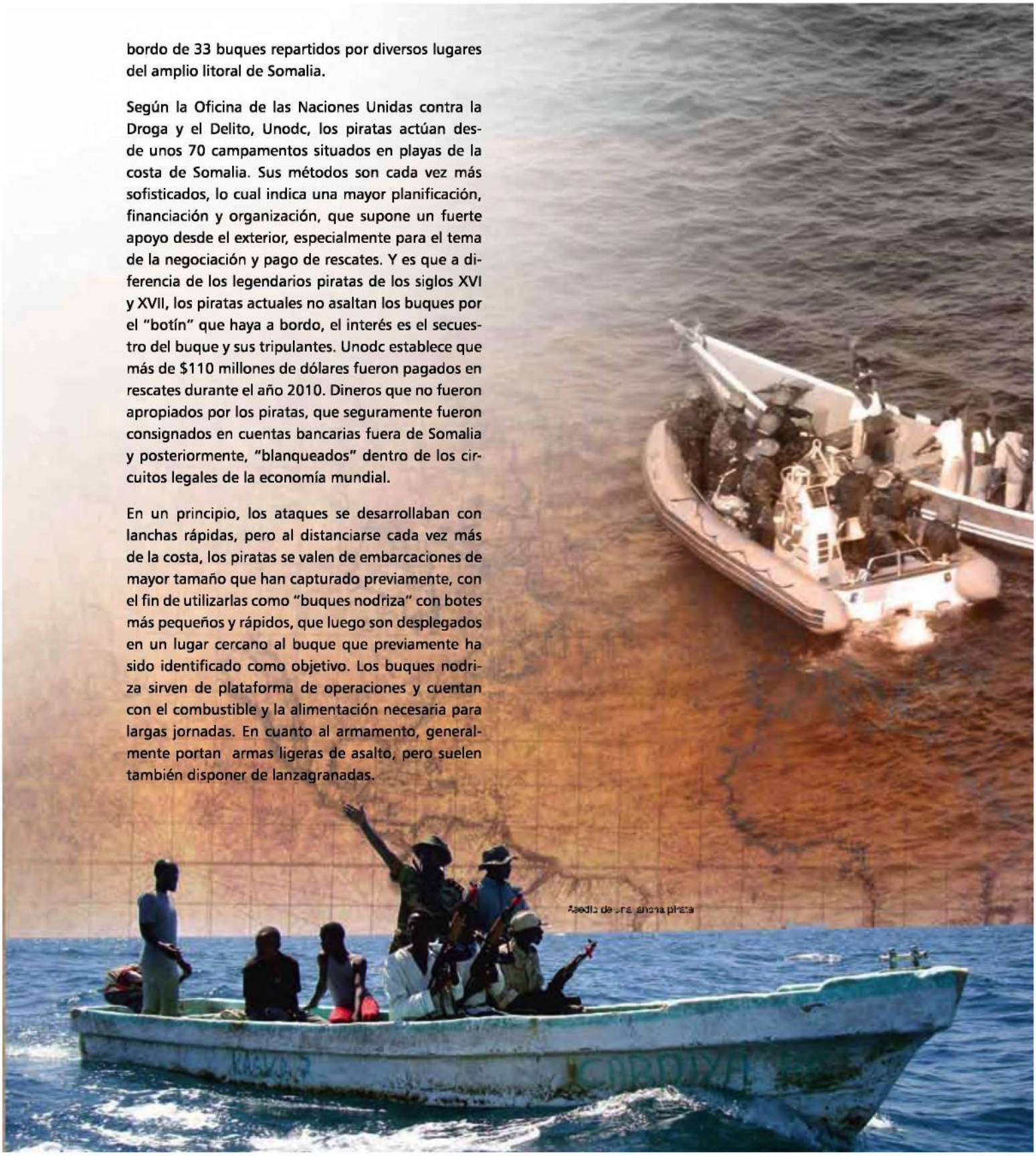
1 Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo armado armado perpetrados contra los buques (Resolución A.922(22), Anexo, párrafo 2.2, OMI, noviembre 2001.

2 La información y datos se basan en documentos de Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional y de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito de los años 2010 y 2011.

bordo de 33 buques repartidos por diversos lugares del amplio litoral de Somalia.

Según la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, Unodc, los piratas actúan desde unos 70 campamentos situados en playas de la costa de Somalia. Sus métodos son cada vez más sofisticados, lo cual indica una mayor planificación, financiación y organización, que supone un fuerte apoyo desde el exterior, especialmente para el tema de la negociación y pago de rescates. Y es que a diferencia de los legendarios piratas de los siglos XVI y XVII, los piratas actuales no asaltan los buques por el "botín" que haya a bordo, el interés es el secuestro del buque y sus tripulantes. Unodc establece que más de $110 millones de dólares fueron pagados en rescates durante el año 2010. Dineros que no fueron apropiados por los piratas, que seguramente fueron consignados en cuentas bancarias fuera de Somalia y posteriormente, "blanqueados" dentro de los circuitos legales de la economía mundial.

En un principio, los ataques se desarrollaban con lanchas rápidas, pero al distanciarse cada vez más de la costa, los piratas se valen de embarcaciones de mayor tamaño que han capturado previamente, con el fin de utilizarlas como "buques nodriza" con botes más pequeños y rápidos, que luego son desplegados en un lugar cercano al buque que previamente ha sido identificado como objetivo. Los buques nodriza sirven de plataforma de operaciones y cuentan con el combustible y la alimentación necesaria para largas jornadas. En cuanto al armamento, generalmente portan armas ligeras de asalto, pero suelen también disponer de lanzagranadas.



Asedio de una lancha pirata

La respuesta[3]

Ante la dimensión de esta amenaza y la afectación al comercio mundial, la comunidad internacional ha reaccionado dentro de un esfuerzo multilateral que combina acciones preventivas y represivas.

La OMI definió como lema del Día Marítimo Mundial correspondiente al 2011: Piratería: articular la respuesta, buscando liderar un escenario para la concertación de medidas que hagan frente a esta amenaza. Para ello, en los últimos años, ha ocupado gran parte de su labor en el desarrollo de directrices que fijan pautas para impedir y defenderse de los ataques de piratas, así como en fomentar la coordinación y cooperación entre Estados, regiones, organizaciones y el sector marítimo en general.

Dentro de ese esfuerzo multilateral, se destaca la ejecución de una gran estrategia militar a través del despliegue de fuerzas navales que comprende la Operación Atalanta de la Unión Europea, Eunavfor, dirigida desde Northwood, Inglaterra; la de la Organización del Tratado del Atlántico Norte, Otan, también dirigida desde Northwood y la de las Fuerzas Marítimas Combinadas, CMF, dirigidas desde Bahrein. Además del esfuerzo de varios Estados que han enviado buques a la región, bajo su propio mando nacional.

Se calcula que las aguas cercanas a la costa de Somalia son patrulladas por cerca de 34 buques de guerra. No obstante, gracias a que con esta presencia, se ha logrado reducir el índice de éxitos de los ataques piratas y se han capturado un número importante de individuos, la presencia efectiva de estos buques no es permanente y puede llegar en momentos a menos de la mitad de esa cantidad. Esta situación se debe, a las grandes distancias que deben recorrer para reabastecerse de combustible y suministros, por la ausencia de bases cercanas apropiadas que cumplan esta tarea.

Así mismo, derivado también de que cada vez es mayor el área en la que se extiende la amenaza pirata, no se cuenta con un incremento equivalente en el número Unidades navales y aeronavales u otros dispositivos de vigilancia. Se requieren más aviones de patrullaje y reconocimiento marítimo, fragatas equipadas con helicópteros, equipos de fuerzas especiales capaces de abordar buques capturados, petrole-

3 Ibid

ros y buques de suministros, lingüistas a bordo de los buques de guerra e instalaciones médicas.

Igualmente, se ha implantado un corredor de tránsito recomendado internacionalmente (IRTC) y la coordinación de las fuerzas navales, mediante el proceso *Shared Awareness and Deconfliction*, Shade. Con este mecanismo se coordinan las actividades de los buques de las alianzas navales de CMF, Eunavfor y Otan, así como el despliegue de las Unidades de los Estados que participan individualmente. La labor de coordinación se centra en la asignación de áreas de patrullaje y de convoyes de escoltas a los buques mercantes. La coordinación se va rotando por turnos, pero el control operativo corresponde enteramente a los Estados individuales o a cada alianza. La interoperabilidad y las comunicaciones se desarrollan a través de un sistema de "espacio de conversación interactiva" (*chat room*) llamado *Mercury,* al cual tienen acceso todos los participantes.

Cuando un buque mercante tiene previsto navegar en el corredor de tránsito recomendado internacionalmente, debe registrarse con antelación en el Centro de Protección Marítima del Cuerno de África (Mschoa), y al momento de ingresar a la zona de riesgo, tiene que notificarse al *United Kingdom Maritime Trade Operations, Ukmto*, en español, Centro de Operaciones Marítimas del Reino Unido, localizado en Dubai.

Con este despliegue se han logrado neutralizar muchos ataques, pero del total de aprehensiones alcanzadas se estima que sólo entre enero y julio de 2010 tuvieron que ser liberados casi 700 individuos. Situación debida entre otros motivos, a la falta de pruebas suficientes para enjuiciarlos, al no haber sido capturados en flagrancia, o por la ausencia de arreglos legales para el traslado y enjuiciamiento entre el Estado que hace la captura, el de la matrícula del buque afectado, y/o el Estado que representa a los perjudicados, sean éstos los correspondientes a la tripulación o a la carga. Dificultades todas éstas que ocasionan que las operaciones de control, se limiten a la incautación de armas y a la posterior puesta en libertad de los presuntos piratas.

Pese a todos estos esfuerzos de carácter gubernamental y a que la probabilidad de un ataque pirata sigue siendo alta, los armadores han optado cada vez más como una iniciativa propia, dotar a los buques mercantes con cuerpos privados de guardias armados durante el tránsito de éstos por esta zona. La idea en un principio, no tuvo mucha acogida, entre otras razones para evitar una respuesta más violenta de parte de los propios piratas, así como por el peligro que representa el uso de armas en un ambiente donde se transportan productos químicos y otro tipo de cargas volátiles, que pueden causar un incidente de mayor riesgo para el buque, sus tripulantes y el medio marino. Ante esta realidad, la OMI ha tenido que desarrollar directrices que orienten a los Estados en la contratación y uso de esos cuerpos armados.

Conclusiones

En el océano Índico se está adelantando una guerra asimétrica en cabeza de las principales potencias navales del mundo, como lo es la propia Otan, enfrentando un delito conexo del crimen organizado transnacional, representado en grupos atomizados, que sin ningún tipo de motivación política y con una estructuración operacional relativamente simple, han logrado poner en jaque a una importante parte del comercio marítimo internacional.

Es claro que como la mayoría de amenazas que enfrenta actualmente la Seguridad internacional y nacional, la piratería tiene un carácter transnacional pero con claros e identificables asideros locales, además que su trato desborda el manejo propiamente militar, siendo necesario un manejo integral del problema, que inicia desde lo social, pasa por lo represivo y finaliza en lo judicial.

CURRÍCULUM

César Augusto García Martín. *Profesional en Relaciones Internacionales y en Ciencias Económicas, con Maestría en Seguridad y Defensa Nacional (Escuela Superior de Guerra). Su gestión ha comprendido entre otros desempeños, el manejo de temas puntuales para el desarrollo de las tareas navales en las que se exigen máximos estándares de calidad. De acuerdo con la demanda operacional en el contexto internacional, ha observado un óptimo nivel competitivo hasta el punto de destacarse en su ejercicio como Asesor de la Dirección General Marítima.*