

Piratería en alta mar

Investigación y recopilación Gustavo Nordenstahl

Septiembre 2011



Foto EUNAVFOR un típico dhow bajo operativo de inspección por fuerzas de la EUNAVFOR

Indice

Dos casos comparados.....	3
Piratería Siglo XVII.....	4
Corsarios.....	4
Piratas.....	5
Bucaneros.....	5
Filibusteros.....	5
Origen de tantos capitanes y oficiales disponibles para la piratería.....	6
Lugares de refugio.....	6
Piratería Siglo XXI.....	7
Los orígenes de este caos.....	8
Algunas cifras y datos de 2011.....	11
Los buques nodriza.....	14
Quiénes son los piratas.....	16
La flota de buques de guerra de EU NAVFOR.....	17
Por qué aparecen Perú, Brasil y otros lugares sorprendentes para nosotros.....	19
Definición de Piratería – CONVEMAR.....	20
Trabas para acciones contundentes contra los piratas.....	22
Algunos incidentes contados por los tripulantes.....	23
Medidas de defensa actuales.....	26
Los guardias armados.....	27
Escalada de la violencia.....	31
El problema moral y de conciencia.....	32
Aspectos legales de contratar guardias armados.....	33
Algunas intervenciones de naves y aviones de fuerzas armadas internacionales.....	34
El caso del Vancouver Bridge.....	34
El caso Coreano.....	36
El caso Ruso.....	36
Algunos casos de recuperación de buque.....	37
Como se procede para liberar a un buque capturado por los piratas.....	37
Impacto en los costos navieros.....	37
Que proyección futura tiene el problema de la piratería.....	38

Dos casos comparados

CASO 1

Buque mercante navegando en alta mar es detenido y abordado por piratas, quienes asesinan a todos los tripulantes, roban el buque y la carga y escapan. Unos meses después son alcanzados por buques de una flota militar, que los ataca y recupera la nave y parte de su carga. También captura a varios piratas sobrevivientes.

Resolución de este caso: todos los piratas capturados son sometidos a juicio sumario y condenados a morir ahorcados por actos de piratería, sentencia que se ejecuta de inmediato.

Fecha de este evento: Siglo XVII

CASO 2

Buque mercante navegando en alta mar es atacado y abordado por piratas, operando desde un buque nodriza. Los piratas huyen con el buque capturado, su carga y la tripulación prisionera. A los pocos días los alcanza un buque de guerra que los intercepta en alta mar, los detiene y aborda al buque nodriza y también al buque secuestrado.

Resolución de este caso: el buque de guerra recupera a los tripulantes que estaban prisioneros, recupera al buque mercante capturado pero deja en libertad a los piratas y a su buque nodriza por no tener jurisdicción ni instrucciones precisas.

Fecha de este segundo evento: Siglo XXI

QUE HA SUCEDIDO EN ESTOS 400 AÑOS?

PORQUÉ ES TAN DIFÍCIL ELIMINAR LA PIRATERÍA ACTUAL?

A continuación voy a intentar responder a estas dos preguntas.

En forma telegráfica, la respuesta a la primera pregunta es que el mundo **se ha civilizado**.

La respuesta igualmente telegráfica para la segunda pregunta es que quizás **se ha civilizado demasiado**.

Claro que entre la época de la vela y la actual y entre aquellos y éstos piratas han sucedido varios eventos que conviene analizar al menos brevemente para poder entender hasta donde la actividad de la Navegación Mercante Internacional de este Siglo XXI está a merced de bandas de piratas armados, contra los que no se puede luchar para eliminarlos mediante el expeditivo, eficiente y terminante remedio de la pena de muerte, por estar el mundo enredado en normativas propias de esta civilización que vivimos.

Piratería del Siglo XVII

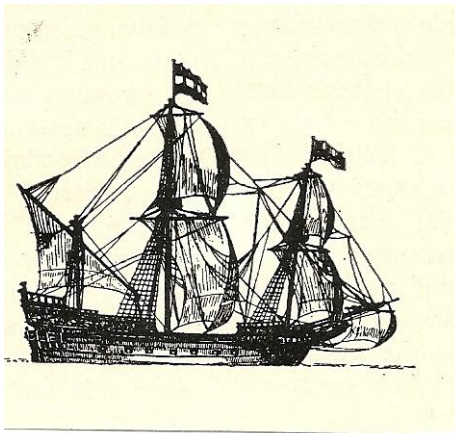
Estos piratas modernos de nuestro siglo XXI no tienen nada que ver con los históricos corsarios, piratas, bucaneros o filibusteros de siglos anteriores, aunque debo decir que mi pensamiento es que las causas por las que muchos somalíes se dedican hoy día a estos actos son similares a las causas imperantes hace 400 años, y que llevaron a muchos a sumarse a la actividad.

Y no se debe olvidar que en la historia de Asirios, Caldeos y Cretenses se mencionan actos de piratería, al igual que en la época griega y romana. Pero veamos lo que ocurría en el Siglo XVII:

Corsarios

Los siglos XVI y XVII fueron tiempos de guerras entre países europeos, cuyas batallas de debilitamiento económico se pelearon en parte en el Caribe. La herramienta más frecuentemente utilizada era la “Patente de Corso” o autorización de un estado hacia un particular para atacar – en nombre de ese Estado emisor de la patente – a cualquier nave del país enemigo, acuñando así el término **corsario**. Estas patentes de Corso se hicieron muy numerosas, gozando el país emisor de una participación generosa en las fortunas y tesoros capturados.

Los textos de historia sobre esta época coinciden en que el límite entre la actividad de corso (con una licencia) y la de piratería directa, lisa y llana (en provecho propio del líder de la expedición) era muy borroso. De hecho, muchas veces escudados detrás de la patente de corso, actuaban en beneficio propio.



Francis Drake obtuvo el título de Caballero de parte de su Reina en 1587 luego de su circunnavegación de América y del mundo a bordo de su Golden Hinde atacando las naves españolas dedicadas a trasladar los tesoros de oro y plata que se extraían de los yacimientos y palacios Aztecas, con una patente de corso otorgada por Inglaterra en una época en que teóricamente Inglaterra estaba en paz con España.

Piratas

Los **piratas** atacaban barcos y ciudades costeras para enriquecerse. Esto no era sencillo respecto del tráfico de los cargamentos de oro y plata en los buques españoles, pues estaban fuertemente custodiados por buques de guerra. Los piratas solamente podían estar al acecho – luego de los temporales que dispersaban las flotillas navegando en convoy - de los rezagados de estas formaciones mientras transitaban por el Caribe para llegar de América a España. Esto no era muy frecuente por lo que mayoritariamente buscaban barcos provenientes de Europa cargados de todo tipo de mercancías que luego de capturadas eran vendidas por los piratas en las colonias.

Bucaneros

El término **bucanero** deviene de los primeros colonizadores franceses que se establecieron en La Hispaniola (Santo Domingo/Haití) que cazaban animales para ahumar su carne llamada “boucan”. España los desalojó de la isla y entonces recurrieron a cazar naves españolas en el mar en vez de animales, adquiriendo una fama de bravos Bucaneros con lo cual sus actividades eran las mismas que las de los piratas, pues su único fin era el enriquecimiento propio y de sus tripulaciones mediante el robo y el saqueo, sumado al contrabando y tráfico de esclavos.

Filibusteros

Los que usaban los “fly boats, de allí deriva el vocablo **filibustero**, eran también todos criminales que con sus rápidos veleros podían dar alcance a navíos mercantes lentos, apresarlos, y en definitiva actuaban en forma muy similar que los piratas.

De todas estas denominaciones hay registro histórico de su crueldad, sadismo y ferocidad para nada reflejada en las románticas películas de Holywood. Nombres como Barbanegra, Francois L Olonnais, capitán Kidd, Roberts y otros no tan famosos cuya sola mención causaban terror en esos tiempos terminaron de la misma forma: muertos en combate o capturados, decapitados, o condenados a muerte y ahorcados.

España mantenía una vigilancia con buques de guerra que – cuando capturaban – tenían dos destinos para los prisioneros: o bien ahorcaban a los Corsarios con su patente de corso colgando de sus cuellos, o bien ahorcaban a los piratas sin ningún papel. Los que peor la pasaban eran los que no eran ahorcados sino pasados a las maquinas de tortura de la Inquisición.

Esta sencilla y contundente solución para terminar de una vez por todas con los piratas modernos es lo que un creciente número de armadores está pidiendo con cada vez mayor intensidad.

Origen de tantos capitanes y oficiales navales disponibles para la piratería

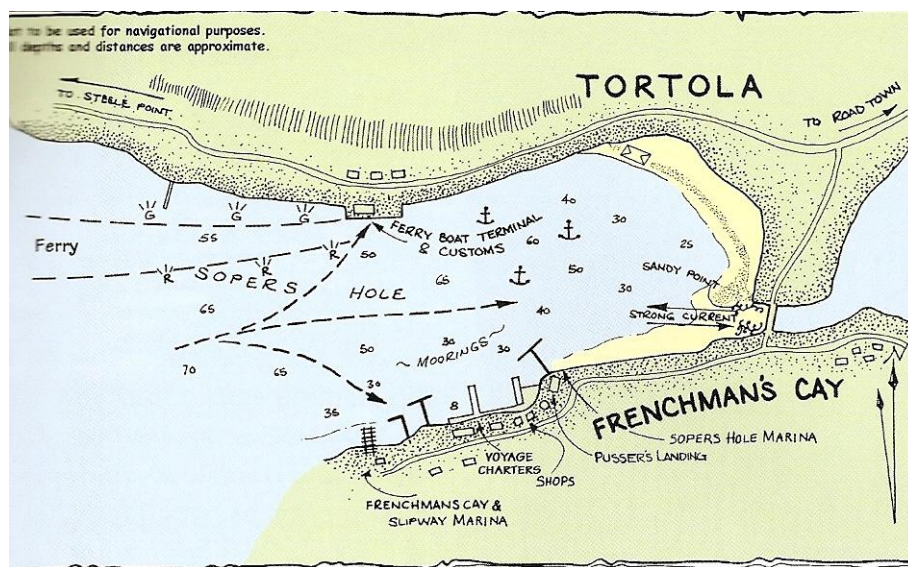
La derrota en la batalla naval de Gravelinas y el posterior naufragio en un colosal temporal en el Mar del Norte de la mayoría de las naves de la Gran Armada española en 1588 hizo desaparecer gran parte del poderío naval inmediatamente disponible a la España y Portugal del Rey Felipe y al mismo tiempo liberó a gran cantidad de talentos marineros anglo sajones hacia el Caribe. La rápida trepada en la escala de las ganancias por actividades de Corso o piratería lisa y llana contribuyeron a desarrollar y a popularizar la actividad.

La ciudad de Port Royal en Jamaica fue una de las más ricas de la zona durante los años del florecimiento de los ataques a las naves españolas transportando el oro hacia la península ibérica. En ella se comercializaba toda clase de mercancías y divisas obtenidas de ese tráfico.

Inglaterra siempre pudo contar con esta gran cantidad de oficiales y tripulantes entrenados y disponibles en caso de guerra. Una parte se volcó a la piratería, pero no todos se fueron, y esto constituyó una ventaja comparativa bélica que no se daba en proporciones siquiera parecidas en las demás potencias Europeas llegado el momento de volver a armar sus flotas.

Lugares de refugio

Una recorrida por las islas Vírgenes en el Caribe permite observar algunos lugares de refugio de piratas, como Soper's Hole en la punta occidental de la isla Tortola, abierta hacia el W por lo que el acceso a vela de los navíos hasta el fondo de la bahía se hacía harto difícil, en contra de los vientos alisios predominantes del E. Los defensores de la bahía podían entretenerse con la artillería convenientemente protegida y montada sobre las formaciones rocosas elevadas, mientras el atacante debía ingresar lenta y penosamente dando bordes (en zigzag a vela) tratando de ingresar contra viento y artillería.



En las primeras décadas de 1700 ya no había tantas oportunidades de asaltar a naves cargadas de oro y plata, resultaba cada vez más difícil encontrar presas atractivas, sumadas a que la flota británica comenzó un implacable patrullaje que desplazó a los pocos piratas sobrevivientes hacia Lejano Oriente.

Por otra parte las colonias se transformaron en aventuras de plantaciones y otras de carácter más sustentables y poco a poco la piratería desapareció o se trasladó a lejano oriente exportando la actividad a otras longitudes.

Tal como ha sido esbozado al comienzo de este capítulo, mi teoría es que en realidad, las causas y las circunstancias por las que los antiguos fueron y los modernos son piratas son bastante parecidas:

- la imposibilidad para una persona normal de sobrevivir o de enriquecerse en tierra,
- la existencia de tentadoras riquezas pasando por el horizonte a plena vista,
- la casi certeza de poder escapar con impunidad,
- las víctimas apenas al alcance de una corta navegación en embarcaciones rápidas, cayendo sobre ellas por sorpresa,
- estas presas normalmente desarmadas y
- luego de perpetrado el atraco, la posibilidad de huir a un lugar de refugio.

Aún con los peligros que encierra una condensación tan brutal de una era que comprende dos siglos en apenas unas carillas, considero beneficioso poder reducirlo para comparar aquello con lo que está sucediendo en Somalia, con los orígenes de la piratería somali y los cada vez mayores impedimentos legales para poder combatirla.

Aquella piratería terminó con los cañonazos de las marinas de guerra, y la pena de muerte para los capturados. La actual piratería se desarrolla en un mundo muy cambiado. Muy civilizado. El tema tiene varias aristas, como se verá a continuación.

Piratería Siglo XXI

El mundo naviero observa con creciente preocupación y frustración que en pleno siglo XXI las acciones de piratas de origen somalí en el Golfo de Adén, el Mar de Arabia y cada vez más adentro del Océano Indico atentan contra las vidas de sus tripulaciones, contra el patrimonio

de sus empresas, contra los costos de operación y para colmo, que buques de guerra destacados para brindar una supuesta protección en muchos casos han liberado a los sospechosos capturados contra toda lógica en vez de aplicar sanciones ejemplares.

Como se verá en esta recopilación, los ataques de piratas suceden en varias zonas en el mundo, pero debido a que las acciones de los piratas operando desde Somalia son los más numerosos, he de concentrar la atención solamente en esta zona.

La forma y las circunstancias en que los piratas somalíes llegaron a ser la amenaza que son hoy tienen sus raíces en la segunda parte del Siglo XX. Conviene dedicar un espacio para tratar de entender esto. Somalia está ubicado en lo que se denomina el Cuerno de Africa.

La capital Mogadiscio es hoy zona de guerra. Dependiendo de los avances y retrocesos de los combates, el presidente apenas puede salir de su área y frecuentemente el gobierno elegido ha pasado la mayor parte de su tiempo en Nairobi, capital de Kenia, país vecino.

Las facciones que combaten hoy en día son milicias Islámicas contra milicias somalíes, no hay autoridad policial, no hay autoridad de fronteras, y la anarquía imperante es el principal caldo de cultivo de la fuerte aparición de piratas en el Golfo de Adén, Mar de Arabia y la zona W del Océano Indico.



Ubicación de Somalia en Africa

Los orígenes de este caos

Durante el Siglo XIX el actual territorio de Somalia fue colonizado por británicos e italianos. En 1960 concordantemente con la descolonización de varios países del continente africano, Somalia obtuvo su independencia. La Somaliland británica y la Somalia Italiana se unieron para formar un solo país reconocido por la ONU, la República de Somalia.

Los diversos clanes vivieron en relativa paz durante los primeros nueve años pero el asesinato del presidente en 1969 produjo un caos de luchas de poder que terminaron luego del golpe de estado llevado a cabo por el Coronel Mohammed Siad Barre quien se instaló como gobernante y lo mantuvo hasta 1991, 22 años.

Durante 1977 Siad Barre emprendió una guerra contra el vecino Etiopía, con el pretexto de ocupar una región fronteriza llamada Ogaden, habitada mayoritariamente por somalís. Las tropas somalís rápidamente ocuparon el territorio reclamado.

Etiopía logró la ayuda de la Unión Soviética en plena época de la guerra fría y un año después las tropas invasoras eran derrotadas por el ejército etíope con el consiguiente debilitamiento de Siad Barre en su frente interno.



En 1981 los integrantes de uno de los clanes del Norte del país desterrados por Siad Barre organizaron en Londres el Movimiento Nacional Somalí (SNM) el que a partir de mayo de 1988 lanzó una guerra contra el gobierno. La represión estuvo a cargo de tropas pertenecientes a uno de los clanes del Sur, que arrasaron con pueblos enteros del Norte iniciando así una guerra civil atroz.

Un año después, en 1989 el SNM se unió a varios nuevos grupos rebeldes del Sur, intensificaron los enfrentamientos y provocaron que en 1991 Siad Barre tuviera que huir del país.

El saldo en aquel momento: unas 50.000 muertes y casi un millón de refugiados emigrados a Etiopía y otras partes de Somalia, lo que representó un colosal dolor de cabeza para las Naciones Unidas, empeñadas en dar ayuda humanitaria a los desplazados.

En 1991 el clan de los Issaq del Norte formó un nuevo país, autodenominado Somaliland, que logró poner en marcha una administración ordenada, ofreciendo a los del Sur una zona para acomodarlos. Sin embargo no lograron que nadie, ni dentro de Somalia ni fuera del país los reconociera.

En 1994 tropas norteamericanas invadieron el país para intentar – infructuosamente – poner fin a la guerra civil que continuaba desatada y sin control. Esta fue la primera vez en la historia que un desembarco de tropas en las playas para cumplir una misión supuestamente secreta y sorpresiva, fue transmitida en vivo por las cámaras de la TV que esperaban a las tropas en las playas, ante la incredulidad de los comandantes de los infantes de marina americanos.

Al poco tiempo, las tropas americanas fueron retiradas tras una desastrosa y fracasada misión.



La destrucción de acequias, la falta de riego y la destrucción por los combates dejaron al país sumido en una gravísima crisis y una guerra civil que en 2011 ya lleva 20 años con su caos y anarquía y una gravísima situación humanitaria.

La magnitud del problema humanitario ha sido la principal causa por la cual la ONU – desde hace muchos años - se ha ocupado de tratar de que alimentos que llegan por vía marítima sean luego distribuidos a los campos de refugiados en tierra.

Esta tarea no es para nada fácil, y sobre la cual frecuentemente se leen atrocidades cometidas por los Señores de la Guerra somalíes contra indefensos trabajadores humanitarios.

El diario La Nación publicó en agosto de 2011 que para la ONU la situación actual de Somalia representa la más severa crisis humanitaria en el mundo hoy en día, y la peor crisis de seguridad alimentaria desde la hambruna de 1991-1992 en Somalia.

Combatientes islamistas que controlan gran parte de las áreas urbanas de Mogadiscio más afectadas por el hambre impiden que trabajadores de la ONU salgan del perímetro del aeropuerto.

El Washington Post publicó un artículo en 2006 que daba cuenta de nuevos contactos secretos entre los Estados Unidos y los Señores de la Guerra somalíes para darles apoyo y evitar que las fuerzas combatientes islamistas logren triunfar y transformar a Somalia en un lugar de refugio y base de operaciones para Al Qaeda.

El Mundo (España) también hace mención a participación de tropas de Etiopía dentro del territorio somalí para tratar de evitar que los combatientes islamistas extiendan el conflicto a Etiopía.

Para colmo, la ausencia de lluvias durante este año 2011 en esa parte de Africa (Somalia y países vecinos) amenaza a unos 12 millones de personas, 564.000 de las cuales pueden morir de hambre si no se interviene urgentemente.

Este es el telón de fondo y a la vez la causa del caos y de la falta de autoridad en que los piratas somalíes se dedican a esta preocupante actividad.

Al descontrol en el territorio supuestamente soberano de Somalia se suman otras características que están rápidamente transformando la piratería en un negocio internacional, con la participación fuera de las fronteras africanas de personas a quienes las agencias de inteligencia sospechan de ser los financistas de estas actividades, recaudando los fondos exigidos por el rescate de tripulaciones y buques y reingresándolos al circuito para nuevos ataques.

No es infrecuente leer que se ha pagado entre cuatro y ocho millones de dólares por la liberación de una nave secuestrada y su tripulación, el valor más alto es el que se asocia a la liberación de un buque tanque.



Foto OMI – Piratas con

lanza cohete y escalera de abordaje.

Algunas cifras y datos de 2011

El IMB (International Maritime Bureau) es una división del ICC (International Chamber of Commerce). Su Piracy Reporting Centre (**PRC**) es una ONG y es una entidad sin fines de lucro establecida en 1981 para actuar como un punto de concentración para la lucha contra el crimen marítimo. Tiene su sede en Kuala Lumpur, Malasia. Subsiste gracias a donaciones.

La OMI (Organización Marítima Internacional dependiente de la ONU) ha adoptado en Noviembre de 1981 la resolución A 504 (XII) en la que urge a los gobiernos, a las organizaciones y a otras partes interesadas a desarrollar una acción coordinada e intercambiar información para combatir el crimen marítimo y el fraude. El IMB tiene status de miembro observador con Interpol.

Previo a 1982 los capitanes de los buques no contaban con un único centro de atención para sus llamados por situaciones de emergencia a raíz de ataques. El centro presta servicio las 24 horas del día, todo el año, en diversos idiomas.

El PRC informa sobre 266 ataques de piratas a buques durante la primera mitad de 2011, de los cuales el 60% se atribuye a somalíes actuando en el Golfo de Adén y Océano Indico, y quienes al 30 de junio retenían 20 buques y 420 tripulantes prisioneros.

Unos 50 incidentes de piratería tuvieron por escenario a otros países, mencionándose a Malasia, Estrecho de Malaca y Mar de la China.

Al 30 de junio de 2011 en todo el mundo 495 tripulantes fueron capturados por piratas, quienes además asesinaron a 7 personas e hirieron a 39.

Se indica que en este período 99 buques en todo el mundo fueron abordadas por piratas, a 76 se les efectuaron disparos y en 62 casos los buques atacados consiguieron repeler los intentos de abordaje y captura.

ICC informa que lejos de ser las aguas de Somalia las únicas en las que se manifiesta el problema de ataques a buques, este se ha detectado además en Bangladesh, Indonesia, el Estrecho de Malaca, Malasia, Mar de la China, Vietnam, Nigeria, Guinea, Camerún, Brasil y Perú.

= Actual Attack  = Attempted Attack  = Suspicious vessel 



Imagen ICC

El ICC indica además que los actos de piratería con base en Somalia no se reducen a una cuestión de aguas costeras.

El origen de estos actos de piratería se remonta a varios años atrás, y parece haber sido que pescadores somalíes en el Golfo de Adén comenzaron disparando contra pescadores que invadían sus aguas y los privaban de sus capturas. Estos individuos pasaron luego a ver una nueva veta adentrándose en actos de piratería no relacionados con la defensa de la riqueza ictícola. Este es el génesis de este problema actual.

La actividad ha sido transportada desde aquellos orígenes costeros a vastas zonas marítimas mediante la utilización de cada vez más sofisticados métodos, que incluyen la utilización de buques nodriza desde los cuales lanzan las pequeñas lanchas rápidas para abordar a sus víctimas.

De esta forma, pueden operar en zonas tan alejadas como las aguas de Kenia, Tanzania, las Seychelles, Madagascar, las islas Maldives, Omán, la parte sur del Mar Rojo, el Golfo de Adén y vastas zonas del Océano Indico.

📍 = Actual Attack 📍 = Attempted Attack 📍 = Suspicious vessel



Imagen ICC

Los buques nodriza La EU NAVFOR (European Union Naval Force) fuerza conjunta de la Comunidad Europea juntamente con la OTAN conoce al detalle los nombres y las ubicaciones geográficas de los buques nodriza de los piratas somalíes. Lloyds List publicó en febrero 2011 por primera vez la lista completa de estos buques según informado por la OTAN.

Jih Chun Tsai 68	Pesquero
Prantalay 12	Pesquero
Prantalay 14	Pesquero
Aly Zoulfecar	Pesquero
Iceberg 1	Buque Ro Ro
Asphalt Venture	Buque Tanque
Yuan Xiang	Carga General
Polar	Buque Tanque
Tai Yuan 227	Pesquero
Izumi	Carga General
Motivator	Buque tanque quimiquero
Hannibal II	Buque tanque Quimiquero
Albedo	Containero
Shiuh Fu 1	Pesquero

MSC Panama	Containerero
York	Buque Gasero (LPG)
Golden Wave	Pesquero

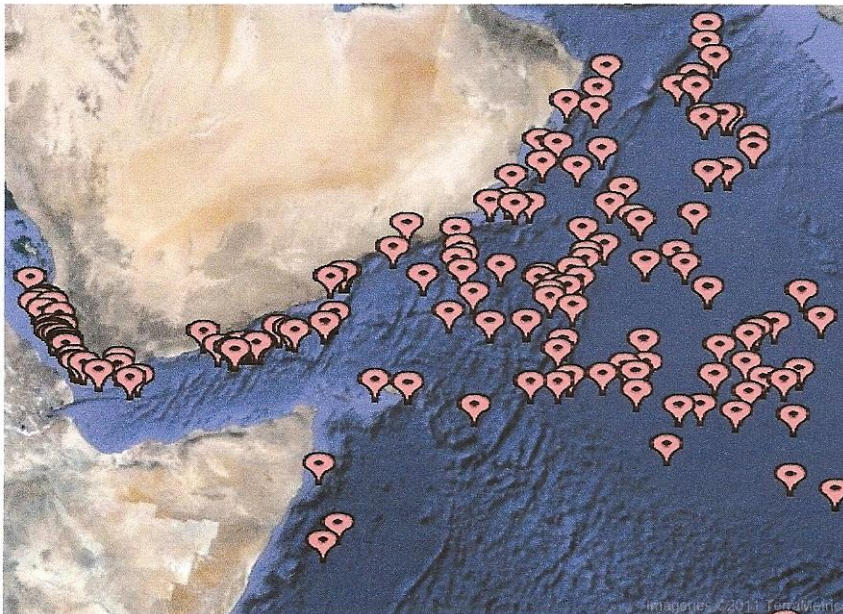
Otras embarcaciones menos sofisticadas (Dhows) son igualmente utilizados como nodrizas, y en total se dice que suman unas 20 unidades

La utilización de tripulantes cautivos como escudos humanos constituye un problema serio. Piratas somalíes los retienen sobre los mismos buques en los que trabajaban al momento de ser capturados. Estos buques operan en alta mar, lejos de las costas, y se los denomina buques nodriza.

Desde estos buques nodriza se produce el lanzamiento de las lanchas de ataque a buques mercantes. Los piratas saben perfectamente bien que están siendo ploteados por las fuerzas navales, pero éstas están severamente limitadas por sus instrucciones para entrar en acción y por las consecuencias posiblemente fatales para los rehenes.

Además, la utilización de rehenes para operar los buques modernos ha reforzado las acciones criminales de estas bandas obligando a que oficiales con las capacidades para operar naves modernas en alta mar los mantengan en operaciones, lo cual no es fácil para un pescador costero de escasa o nula preparación como en Somalia.

 = Actual Attack  = Attempted Attack  = Suspicious vessel



hay 1.100 millas náuticas entre la costa de Somalia y el incidente más al Este en esta imagen de CCI, evidenciando la actuación de buques nodriza.

Quienes son los piratas

Como se ha mencionado anteriormente, la situación imperante en tierra hace que para sobrevivir muchos somalíes se vuelcan a la piratería, corriendo los mismos riesgos que si fueran parte de una de las facciones armadas de los señores de la guerra que controlan y combaten a diario por distintas zonas en tierra, pero con el aliciente de recompensas que son mucho mayores que la paga por ser un simple combatiente terrestre.

Lloyds List ha publicado una descripción de las principales organizaciones que se dedican a actos de piratería, una de ellas liderada por un ex almirante de la marina somalí.

Estos grupos son según esta publicación uno que se autodenomina el Servicio Voluntario de Guardacostas, otro que se denomina grupo Marka, un tercer grupo denominado grupo Puntland y el tercero se autodenomina el de los Marines, liderado por un almirante de las ex FFAA somalíes y que se dice tiene una estructura militar.



Evacuación luego de ataque pirata

En tiempos recientes la creciente intervención en tierra de ciertos grupos islamistas combatiendo en el sur contra las fuerzas oficiales y contra varios otros grupos de los señores de la guerra, han llevado a las compañías de seguros a detectar vía informes de inteligencia que los grupos islamistas están escasos de fondos para comprar armas y equipos para sustentar sus conquistas en tierra y están presionando a los navegantes somalíes para que les enseñen las artes de la navegación.

Los contactos con los combatientes islamistas comenzaron siendo solamente un pago de los piratas a los grupos islamistas para que custodiaran buques secuestrados en sus zonas de ocupación y la custodia de rehenes en tierra hasta que se cobraran los rescates para liberarlos, pero ha pasado a ser en la actualidad un serio intento por lanzarse ellos mismos al mar en busca de fondos frescos para financiar sus campañas terrestres.

La flota de buques de guerra de EU NAVFOR

EUNAVFOR Somalia – “Operation Atalanta” es el brazo armado de la Unión Europea en las aguas contiguas a Somalia. (Atalanta: heroína de la mitología griega reconocida por su habilidad para la caza)

Tiene por misión la protección de naves transportando ayuda humanitaria a Somalia bajo el World Food Programme (WFP) y el African Union Mission in Somalia (AMISOM) .

Esta fuerza de tareas también tiene por objetivo la protección de buques mercantes vulnerable a ataques de piratas, y del patrullaje y monitoreo de la actividad pesquera de Somalia.

Actúa en virtud de la resolución 2008/851/CFSP de la Comunidad Europea para contribuir a la disuasión, prevención y represión de actos de piratería y robo a mano armada en las aguas costeras de Somalia. Se puso en práctica en ese año 2008 cuando se denunciaron 120 barcos atacados de los cuales 30 eran cargueros. En ese momento los piratas retenían 12 buques con alrededor de 250 tripulantes rehenes.

Inicialmente se había previsto que esta fuerza operaría por un año, hasta Diciembre de 2009. Desde entonces se ha extendido su vigencia dos veces, la última hasta Diciembre de 2012.

Esta actividad militar es sólo una parte de la estrategia conjunta de la Comunidad Europea para Somalia, que en total comprende la asignación de 215 millones de Euros para tres frentes: Gobernabilidad, Educación y Desarrollo Rural, para el período 2008-2009.

A junio de 2010 la página de EUNAVFOR mostraba que la fuerza estaba formada por 14 buques de guerra y seis aeronaves pertenecientes a 9 países.

A la fecha, Francia, España, Alemania, Grecia, Suecia, Holanda, Italia, Bélgica, Reino Unido, Portugal, Luxemburgo, Malta y Estonia – todos miembros de la UE - han contribuido con naves, aviones de patrulla marítima y reconocimiento, sistemas de protección de naves.

Chipre, Rumania, Bulgaria, Eslovenia, República Checa, Hungría, Polonia, Irlanda y Finlandia – también miembros de la UE - han contribuido con personal para el Centro de Control establecido en la base británica de Northwood, Reino Unido, así como a bordo del buque insignia en el teatro de operaciones.

Otros países que no son miembros de la UE también han proporcionado medios para combatir la Piratería bajo este operativo, y son Noruega, Croacia, Ucrania y Montenegro.

El presupuesto anual para EUNAVFOR es de 8 millones de Euros para 2011.

A continuación dos naves que se han incorporado en Agosto 2011 a la Fuerza de Tareas en reemplazo de otras tantas que han terminado su período de patrullaje y regresaron a sus países de origen.



FS SURCOUF (Francia) foto EUNAVFOR

Fragata francesa que se incorporó a la flota de EU NAVFOR en agosto de 2011, equipada con un helicóptero AS 565 PANTHER para una amplia gama de misiones anti piratería. Tiene un desplazamiento de 3200 toneladas, una eslora de 124,3 m y una tripulación de 168 personas.

El comando de esta fuerza de tareas se rota entre los países miembros de la UE estando en la actualidad en el cargo un oficial de la marina de Alemania.



FGS BAYERN (Alemania) foto EUNAVFOR

Esta fragata (sic) de bandera alemana se ha incorporado también durante agosto a la fuerza de tareas, permanecerá por un período de 5 meses y tiene un desplazamiento de 5.600 toneladas, una eslora de 138.9 m y 342 tripulantes. Cuenta con dos helicópteros Lynx MK 88-A

La modernidad de estas y otras naves de EUNAVFOR no es la panacea en estos patrullajes.

Se leen informes de capitanes de algunos buques de guerra altamente sofisticados que se lamentan que sus radares muy eficaces contra misiles o aeronaves no son capaces de detectar a las lanchas rápidas de los piratas, y que la zona de patrullaje es inmensa.



Restos humeantes de dos botes detectados por la fragata alemana HAMBURG, flotando invertidos y abandonados en la zona de patrullaje, destruidos por el buque para evitar que cayeran en manos de piratas. (Reuters)

Porque aparecen Perú, Brasil, y otros lugares sorprendentes para nosotros

En el capítulo de Algunas Cifras y datos 2011 se indica que el PRC menciona a Perú y Brasil como escenarios de ataques en los informes de la ICC. Esto puede causar sorpresa.

La prensa internacional – y especialmente las publicaciones que están dirigidas a los navegantes deportivos – hace muchos años que informan sobre zonas “calientes” en cuanto a ataques.

Estos hechos no llegan a las estadísticas de la ICC pero las costas de Venezuela, Guyana y Brasil hace mucho tiempo que son desaconsejadas para navegantes deportivos, y suelen ser además escenario de ataques a pescadores.

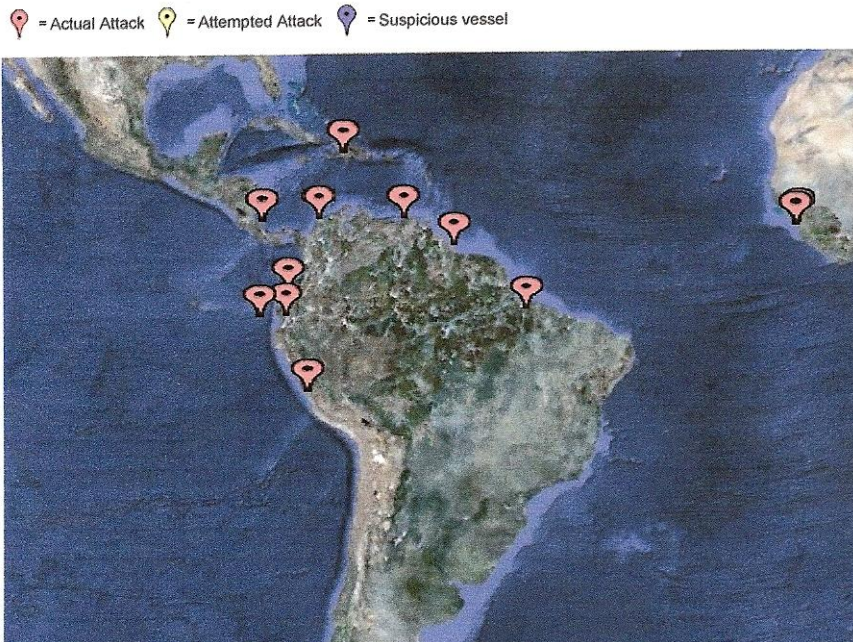


Imagen ICC

El ICC aclara que estos mapas muestran todos los incidentes de piratería **y robo a mano armada** perpetrados durante 2011.

Es decir, incluye incidentes de inseguridad en todo el mundo, sean o no actos de piratería, y sean o no perpetrados en alta mar.

El autor ha podido escuchar de primera persona a un capitán de la DSR Lines, (la naviera de la ex República Oriental Alemana) que estando fondeado en la bahía de Guanabara (Brasil) en la década de los ochenta a espera de tomar muelle, fue abordado en horas de la noche por delincuentes armados que lo llevaron a su camarote y a punta de cuchillo le obligaron a abrir la caja fuerte del buque en busca de dinero. Como el capitán por su nerviosismo no conseguía acertar con la combinación, le cortaron una oreja para inducirlo a que se concentrara.

Recientemente Brasil ha formado una fuerza anti piratería para combatir los ataques contra naves en el Río Amazonas. Esta fuerza está constituida por ocho buques y cincuenta policías.

El incidente que disparó esta acción por las autoridades fue el ataque perpetrado en el Amazonas por 11 delincuentes que desde motos de agua abordaron un buque fluvial de pasajeros con 140 personas a bordo. (The Guardian, revista Bienvenido a Bordo)

Nuestro país no ha tenido muchos incidentes, el más reciente ocurrió a dos personas pescando desde una lancha con motor fuera de borda a unos 2000 metros de Punta Lara cuando fueron abordados desde una moto de agua y a punta de pistola obligados a saltar al agua, escapando

los delincuentes con la lancha y efectos personales. Este incidente publicado por La Nación rápidamente desapareció de las noticias y nunca fue aclarado públicamente.

Las estadísticas de actos de piratería incluyen a incidentes como los descritos, y no hacen distinción de si incluyen la apropiación del buque atacado, o de mantener prisioneros a la tripulación o pasajeros.

De allí que aparecen Perú y Brasil en las estadísticas de la ICC.

Definición de Piratería - CONVEMAR

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) fue aprobada en Nueva York el 30 de abril de 1982.

En su artículo 100 establece el deber de cooperar en la represión de la piratería en alta mar o en cualquier otro lugar que no se encuentre bajo la jurisdicción de ningún Estado.

En su artículo 101 define lo que constituyen actos de piratería como:

- a) 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:
 - i) Contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos.
 - ii) Contra un buque o una 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 conocimientos de 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 el apartado b) o facilitarlos intencionalmente.

En su artículo 104 indica que la conservación o la pérdida de la nacionalidad de un buque o aeronave pirata dependerán de lo que determine el derecho interno del Estado que la haya concedido.



En su artículo 105 se refiere al Apresamiento de un buque o aeronave pirata: Todo Estado puede apresar, en alta mar o en cualquier lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, un buque o aeronave pirata o un buque o aeronave capturado como consecuencia de actos de piratería que esté en poder de piratas, y detener a las personas e incautarse de los bienes que se encuentren a bordo. Los tribunales del Estado que haya efectuado el apresamiento podrán decidir las penas que deban imponerse y las medidas que deban tomarse respecto de los buques, las aeronaves o los bienes, sin perjuicio de los derechos de los terceros de buena fe.

En su artículo 107 indica que sólo los buques de guerra o las aeronaves militares, u otros buques o aeronaves que lleven signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio de un gobierno y estén autorizados a tal fin, podrán llevar a cabo apresamientos por causa de piratería.

Es de notar que esta definición de piratería como la que es cometida solamente en alta mar no encuentra aplicación uniforme en los fallos de diversos litigios entre asegurados y aseguradores, tal el caso mencionado por Herrera DKP de Perú, en el caso del remolcador BW Wisdom, en el que el juez en Singapur encontró que las cláusulas de la póliza de cascos no excluían un acto de apropiación por la fuerza, a mano armada, aunque el remolcador no se encontraba en “alta mar” condenando al asegurador a pagar.

Trabas para acciones contundentes contra los piratas

Si la Convención de Derecho del Mar es tan clara, qué es lo que se interpone entre esa claridad y la inacción de algunos comandantes de los buques de guerra cuando finalmente los alcanzan y detienen?

Por un lado están las limitaciones que cada país ha impuesto a los comandantes de sus buques de guerra, que consisten en que solo están allí **para la defensa**, no para operaciones de ataque a los piratas ni a las naves nodrizas.

Si bien la CONVEMAR lo permite, no todos los Estados quieren dar el paso de actuar en forma extra territorial.

Se requeriría una resolución de la ONU para que las naves de guerra procedieran con operaciones de detección y destrucción como las flotas de patrullaje en el Caribe hace 400 años.

Por el otro, ningún Estado quiere la mala prensa que sucedería a un evento en el que los tripulantes rehenes sean heridos o peor aún, mueran en el combate por recuperar la nave.

Además en algunos incidentes de liberación de personas sospechadas de ser piratas, lo que los comandantes de los buques de guerra esgrimieron como argumento es que no tenían pruebas contundentes de que esas personas detenidas y luego liberadas eran las que habían perpetrado el ataque al buque, aunque tenían a bordo a rehenes. La razón de ello es que unos minutos antes de ser abordados los piratas tiran al agua todas las armas y municiones para justamente quedar “limpios”.

Este es un elemento clave pues los prisioneros capturados por un buque de guerra deben ser procesados en las cortes del país de la bandera del buque capturador. Los comandantes deben cerciorarse de que se reúnen todos los aspectos legales para asegurar una condena.

Algunos incidentes contados por los tripulantes

El 3 de noviembre de 2004 el remolcador Smitwijs London estaba remolcando la plataforma semi-sumergible Ocean Sovereign desde Singapur a Bangladesh. Al pasar frente a las costas de Sumatra fueron atacados a balazos por piratas, y el incidente fue ampliamente publicado en las comunicaciones internas de la empresa en aquella época.

Afortunadamente pudieron repeler el intento de abordaje, sufrieron 74 perforaciones por impacto de balas, destrucción de ventanas del puente, destrucción de equipos de comunicaciones, radar y reflectores y una tripulación muy asustada, pero vale la pena repasar el desarrollo del incidente.



foto SMIT de

otro remolque de mar

La zona era conocida como peligrosa justamente por este tipo de ataques, de manera que el capitán había establecido roles de defensa para el caso de un incidente. Las puertas de ingreso desde el exterior estaban cerradas y trabadas desde adentro, los monitores de lucha contra incendio estaban listos para ser usados, comandados a control remoto desde el puente (este es un elemento corriente en un remolcador de mar empleado en diversos aspectos de la industria petrolera costa afuera), estaban encendidas todas las luces de cubierta y casillaje, así como los reflectores, y había establecido que cualquier blanco radar que apareciera sospechoso debía ser ploteado para verificar su actitud.

A las 19:00 horas el oficial de guardia en el puente notó que hacia proa y a una distancia de 2 millas aparecían varios pesqueros iluminados, así como un blanco radar (punto en el radar) no iluminado y aparentemente detenido en el agua. Al poco tiempo y cuando la distancia que los separaba era de tan solo una milla, este blanco radar de pronto comenzó a navegar hacia el Smitwijs London y la plataforma, remolcada con un cable de acero de tres pulgadas de diámetro y 1500 mts de longitud.

El oficial dio la voz de alarma, llamaron al capitán, alertaron a la sala de máquinas y al resto de la tripulación que adoptó “rol de defensa”.

Se enfocaron todos los reflectores del gran remolcador en la dirección en la que se aproximaba el blanco radar y se esperó que se acercaran, lo cual hicieron rodeando el remolcador y aproximándose por la popa. Cuando la embarcación estaba a unos 250 metros ingresó en el cono de luz de los reflectores, y los tripulantes pudieron observar que se trataba de una

embarcación de pesca de casco de madera con personas armadas con fusiles, los que comenzaron a hacer fuego contra los reflectores y las ventanillas del puente de mando.

Cuando la embarcación estaba a unos 100 mts. desde el remolcador le dispararon con bengalas y se emitió por radio un pedido de socorro (MAYDAY) al tiempo que se le avisaba a la plataforma remolcada del ataque.

La embarcación hostil intentó ponerse al costado del remolcador, cuya borda de popa es muy baja.

El capitán al mando de los timones comenzó a virar de babor a estribor violentamente, de manera que la banda a la que los piratas intentaban amarrarse se les acercaba violentamente con grandes olas, o bien se les alejaba, impidiendo que saltaran.

Aparentemente la embarcación de los piratas pudo acercarse a una de las bandas pero los piratas no pudieron saltar al remolcador. La tripulación permaneció agachada dentro del puente para evitar ser alcanzada por los disparos.

Es importante detallar que un remolcador que avanza a solo 5 nudos (unos 9 Km/h) pero que tiene a un pesado artefacto naval conectado a su sistema de remolque, pivotea sobre la salida del cable (normalmente situada en la mitad de la eslora) con lo cual los movimientos laterales de la parte posterior del barco son muy violentas y constituyen la mejor defensa para impedir que los piratas se enganchen en alguna parte del casco y comiencen a saltar a bordo.

El remolcador recibió ráfagas de fuego de armas automáticas sobre la timonera destrozando los cristales del puente, afortunadamente nadie resultó herido, y finalmente desistieron.

Comunicaciones posteriores con el remolcado permitieron confirmar que otra embarcación con piratas había fracasado en su intento por trepar por las patas de la plataforma semi-sumergible a las cuales preventivamente se les habían retirado las escalerillas.

En esa época el autor trabajaba en una subsidiaria Argentina de la empresa armadora, y cuando en rueda de café y mate en la camareta de uno de los remolcadores argentinos en Puerto La Plata le preguntó a los tripulantes cuál sería su reacción si la empresa les propusiera un viaje a esa zona la respuesta de los bravos gauchos casi unánimemente se podrían haber utilizado como argumento en una película de Rambo. Todos dijeron que irían pero armados con los más diversos artefactos bélicos.

La respuesta del autor por supuesto fue que no estaban contratados para repeler ataques de piratas sino para hacer navegar el remolcador, y que la empresa – a partir del incidente – contrataría guardias armados de la Real Marina Holandesa para cualquier futuro tránsito por aguas internacionales con riesgo de ataques similares.

Esto lleva a analizar qué medidas de defensa le quedan a los Armadores hoy en día para evitar o para disuadir estos ataques.

Medidas de defensa actuales

Sorprende leer que algunos armadores desaprensivos (capitanes desinformados?) ingresaron a la zona caliente de los ataques de piratas somalíes en el Indico y el Golfo de Adén sin tomar ninguna medida preventiva aún después de que se hicieran muy conocidos los ataques de este tipo.

Para ordenar este tema las medidas de defensa se pueden clasificar en pasivas y activas.

Las pasivas consisten en:

- Instalar alambre de púas en las partes bajas de la borda para impedir el fácil acceso



Alambrado contra abordajes

(foto Smit)

- Establecer un lugar en el buque donde la tripulación puede encerrarse (panic room, o fortaleza) aun si el buque fuera abordado por piratas. Hay consenso en que esto puede servir por algunas horas para dar tiempo a las fuerzas militares de una acción contra los piratas, pero si transcurre mucho tiempo, la “fortaleza” termina siendo vulnerada.
- El sistema Ptrap, patentado en Holanda por la firma Westmark, ganador del premio al dispositivo más eficiente “Safety at Sea International Award” otorgado en Londres a comienzos de este año 2011. Consiste en tangones que se extienden a cada banda y de los cuales se arrastran hilos de longitud similar a la eslora del buque en cuestión, también se largan otros hilos desde la popa, de manera que cualquier lancha rápida

que intentara acercarse al casco quedará inmovilizada debido a que su hélice está atascada en los hilos.



- Una firma británica (BAE systems) está desarrollando un aparato que emite un laser, produciendo una ceguera temporaria y no letal, similar al que sucede cuando se mira al sol. Hace muy difícil disparar armas con algún grado de eficiencia y puede tener alcance de hasta 2 km.



Buque AHTS alambrado en su popa muy baja contra abordaje de piratas. Foto DOF

- Navegar en convoyes escoltados por buques de guerra.
- Contratar con los somalíes para un tránsito sin ataques. Este tipo de “protección” recuerda a las acciones de las mafias, pero surte efecto.

Las medidas activas consisten en embarcar guardias armados.

De alguna manera ciertos armadores se han volcado a medidas “ a lo Rambo” para defenderse y para disuadir estos ataques. Son los que piensan que contra la fuerza de piratas armados, solamente se puede responder con más y mejores armas.

Los guardias armados

El tema de los guardias armados embarcados en buques mercantes es complicado desde cualquier punto que se elija para analizarlo.

Uno de las aristas del problema es que los armadores deben elegir entre evitar por completo el Océano Indico en las rutas de sus naves, o contratar guardias armados para atravesarlas.

La utilización de rutas que evitan el Indico tienen el problema de un muy importante incremento de costos, que tarde o temprano se terminan trasladando al comercio mundial, sin entrar a considerar la pérdida de participación en el mercado por acciones más osadas por parte de la competencia en ese mismo tráfico.

Otro aspecto es más bien de orden práctico: Alcanza con solo imaginar lo que sucedería en el aeropuerto internacional de Ezeiza al arribar un equipo de cuatro personas con armas de guerra, municiones, chalecos antibalas, cascos y equipos de visión nocturna aun cuando su declarado propósito fuera embarcar en Buenos Aires para una custodia embarcados en un buque que fuera a atravesar una zona de ataques de piratas.

El cuadro es válido para cualquier país y cualquier aeropuerto empeñado en combatir los secuestros aéreos.

A igual resultado se arriba si se tratase de imaginar el incidente de varios integrantes de un team de guardias armados descendiendo de un buque en algún puerto argentino frente a la Prefectura Naval Argentina...

Sudáfrica ha procedido a detener a guardias armados empleados por las compañías que ofrecen el servicio, acusados de tráfico de armas al desembarcar de buques de sus clientes.

La OMI ha emitido cuatro Circulares luego de su reunión en Londres entre el 13 y el 15 de septiembre de 2011. Son ellas:

MSC.1/Circ. 1408 con Recomendaciones provisorias para puertos y Estados Costeros respecto del empleo de guardias privados armados a bordo de buques en la zona de alto riesgo.

MSC.1/Circ. 1406/rev.1 con una revisión a las Recomendaciones provisorias para los Estados de abanderamiento de los buques que emplean guardias privados armados a bordo, en la zona de alto riesgo.

MSC.1/Circ. 1405/rev.1 con una revisión a las Recomendaciones provisionales para Armadores, Operadores y Capitanes sobre el uso de guardias privados armados a bordo de buques en la zona de alto riesgo.

Una circular conjunta de las comisiones de MSC y de Facilitación conteniendo un cuestionario para relevamiento sobre los requerimientos por parte de los puertos y estados costeros respecto del empleo de guardias privados armados a bordo de buques, tendiente a juntar la información sobre los requerimientos actualizados.

Estas acciones de la OMI vienen a dar respuesta finalmente a las presiones y solicitudes de varios países miembros en el sentido de que se establezcan pautas para una respuesta armada desde buques mercantes, aunque la OMI se esfuerza en aclarar que “no están dirigidas a apoyar o a institucionalizar” el uso de guardias privados armados a bordo de buques.

Hubo un clamor para que la OMI adoptara esta resolución, luego de acciones que incluyeron torturas a tripulantes de buques capturados, simulación de ejecuciones de tripulantes, y actos de crueldad seguidos de asesinato.



Guardia de las fuerzas especiales

holandesas Foto Stripes.com BBC

Algunas de las compañías que proveen estos servicios tienen a sus propias “bases flotantes” en el mar, desde donde hacen los embarques y desembarcos de guardias a los buques, a manera de lo que sucede con los prácticos en cualquier lugar del mundo.

Por otra parte, solo algunos tipos de buques mercantes cuya baja velocidad y bajo francobordo cuando navegan a plena carga (caso buques tanque) ameritan llevar guardias armados. No es el caso de los buques porta contenedores que tienen francobordos muy altos y pueden desarrollar velocidades en aguas abiertas casi tan altas como las de las lanchas piratas.

Lo cierto es que el capitán del buque seguirá siendo el único responsable por los hechos, daños y víctimas que ocasione cualquier miembro de la tripulación, incluidos los guardias armados.

El capitán del buque no puede delegar su autoridad en los guardias armados como lo hace con los oficiales de cubierta y de máquinas que están certificados para recibir esa delegación. Será el capitán quien deba dar la orden de disparar contra personas intentando treparse al barco.

Distintos países están poco a poco emitiendo normas o recomendaciones sobre cómo deben actuar los guardias embarcados: Estos protocolos normalmente contienen pautas incrementales de violencia, comenzando con disparos al aire, seguidos de disparos al agua cerca de los piratas que se acercan, seguidos de contestar el fuego si desde las lanchas se les dispara.

Si bien esto puede resultar ridículo a primera vista, lo cierto es que no se conoce hasta el momento de ningún abordaje logrado por piratas a buques que han dado señales de contar con guardias armados. La disuasión parece tener efecto.

Sin embargo, y continuando con los problemas que seguramente acarrearán el empleo de guardias armados a bordo, por más que los protocolos estén siendo respetados, por más que un ataque de piratas intentando abordar una nave protegida por guardias pueda ser inicialmente mantenida dentro de los límites, es obvio que esto sucederá en circunstancias de altísima tensión y adrenalina.

No se sabe a ciencia cierta si en el momento de máxima presión, aún ante una negativa del capitán del barco a autorizar abrir fuego directo contra los atacantes, los guardias lo harán de todas maneras.

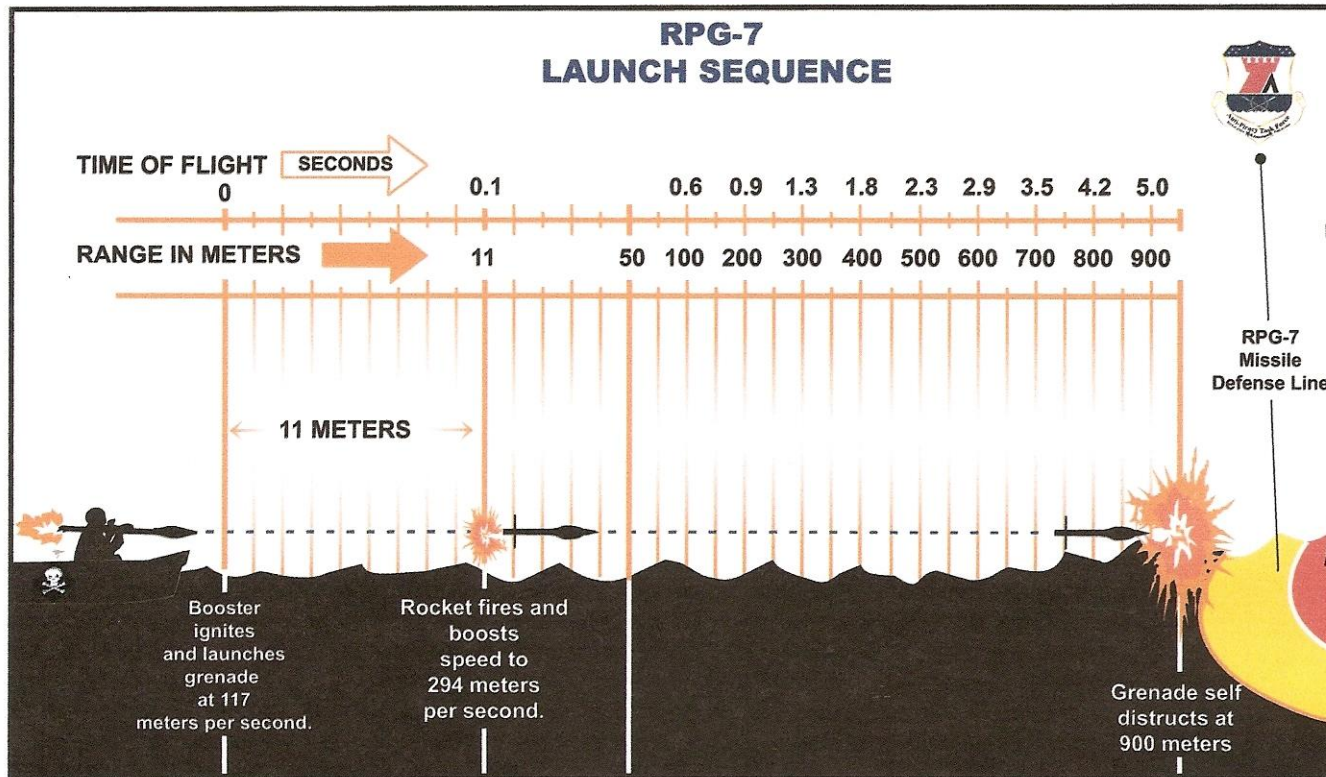
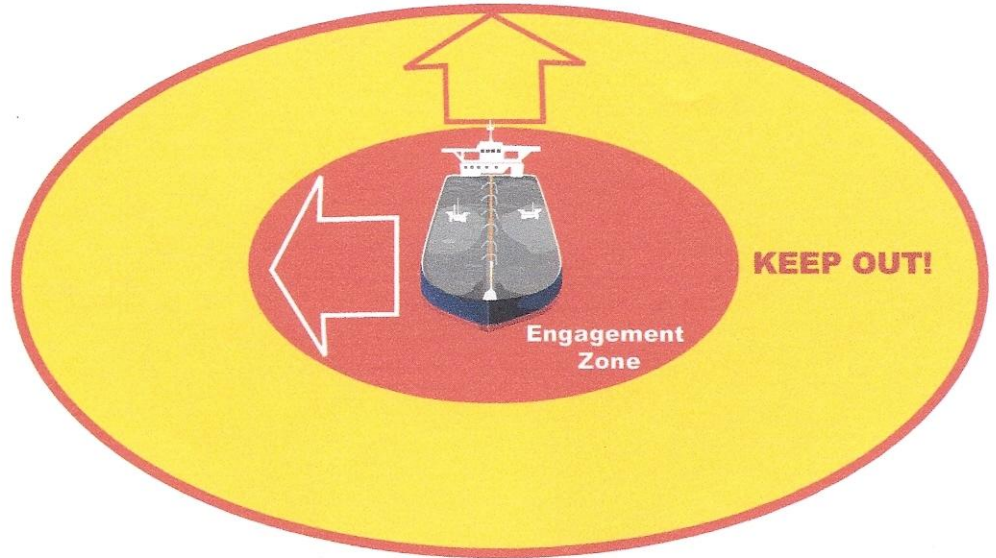
Contrariamente, un capitán asustado puede ordenar abrir fuego pero los guardias armados pueden considerar que no se están cumpliendo todas las condiciones para que sus acciones estén legalmente protegidas, con idénticas situaciones de conflicto entre el capitán y los guardias armados.

El autor tiene información de primera mano de armadores noruegos cuya administración, el Norwegian Maritime Directorate (NMD) ha emitido su guía para embarcar guardias y armas para disuadir actos de piratería. De ninguna manera se alienta este tipo de actitud, sólo que si el armador lo desea tiene un sistema flexible de solicitar el permiso semestral, y se detallan las particularidades del nuevo sistema permitido.

Como se ha visto recientemente en la tragedia de Oslo y la isla de Utoya ni la policía noruega lleva armas, de manera que es un gran salto filosófico para la autoridad marítima del Reino de Noruega haber autorizado esta medida.

Escalada de la violencia

Muchas opiniones apuntan a que esta no es una situación estática y que a cada incremento de la defensa se encontrarán en breve lapso iguales incrementos en la agresividad de los atacantes.



Muchas naves han sufrido impacto de misiles lanzados desde las lanchas rápidas.

De hecho ya existen compañías de protección privadas que ofrecen sistemas de protección contra los misiles RPG-7 tal el caso de la empresa Advanfort, que ofrece un completo servicio privado de custodia en alta mar con helicópteros, buques, etc.

El pensamiento actual es que estas compañías que prestan servicios armados privados deberían registrarse, deberían estar acreditadas, pero no existe aún un único órgano internacional que se dedica a recopilar y registrar a estas compañías, agregando confusión al tema.

Se trata de un negocio que está en sus inicios, algunas compañías tienen cierta reputación, otras son nuevas en el mercado y resultará crucial para el armador hacer una buena elección.

El autor tiene información de primera mano respecto de cómo se está manejando este espinoso tema de la acreditación de las empresas de servicios de guardias armados: En la práctica son los aseguradores de los riesgos de guerra quienes están concentrando la información sobre estas compañías, y ello obviamente tendrá influencia sobre las primas de seguros a pagar dependiendo de si se contrata este tipo de servicios o no.

En la práctica – y ante la ausencia de un ente internacional que lo haga – los aseguradores se están ocupando de que las empresas listadas cumplen con requisitos mínimos de solidez financiera, capacidad operativa y logística, cumplimiento con legislación concerniente al movimiento de armas de guerra y sus municiones, a la certificación de las armas, a los procesos de capacitación y entrenamiento de los guardias y otros aspectos.

Algunas de las empresas registradas son:

Securewest www.securewest.com

Hartsecurity www.hartsecurity.com

La ya mencionada Advanfort, entre otras.

El problema moral y de conciencia

Como queda dicho anteriormente, será el Capitán quien deba dar la orden de abrir fuego.

Para tirar a matar.

Es válido asumir que quien egresa de una escuela militar tiene definitivamente incorporada la casi certeza de que tarde o temprano en su carrera deberá disparar a matar, o dar la orden para que un subalterno lo haga.

Pero es difícil imaginar que una persona que ha egresado de una escuela de la marina mercante para trabajar como oficial de cubierta de un buque civil esté dispuesta y preparada para matar a otro ser humano.

El autor no ha encontrado ninguna consideración a este aspecto entre la gran cantidad de artículos que se han escrito sobre el empleo de guardias armados a bordo de buques mercantes.

Aspectos legales de contratar guardias armados

Varias son las consideraciones de tipo legal a tener en cuenta antes de que se embarquen guardias armados:

Sin ser ésta una lista exhaustiva – el autor deja ello para los profesionales del derecho – la primera y principal es lo que la legislación del país de la bandera del buque permite o prohíbe.

En esta época en que el 68 % de la flota mercante mundial mayor de 1000 TRB navega bajo banderas de conveniencia, los armadores, operadores, gerentes, propietarios o cualquier otra persona responsable del tema deben además estudiar con detenimiento qué dice la legislación del país del domicilio de estos administradores sobre su responsabilidad civil o criminal por la presencia o los actos de guardias armados en las naves, aún en el caso de que la bandera del buque los permita.

Otro aspecto a considerar cuidadosamente (ya planteado anteriormente en forma de un ejercicio de imaginación) es que dicen las leyes de los países con frente marítimo sobre la ruta a transitar, y además de los puertos en los que va a recalar.

Todo el tema de “paso inocente” recogido por La CONVEMAR adquiere un significado totalmente distinto si la presencia (y posibles acciones) de guardias armados cambian la condición contemplada en la Convención.

No sería superfluo analizar el tratamiento que al tema le dan las legislaciones de los posibles puertos de alternativa en los que por diversos inconvenientes el buque deba recalar.

No menos importante es determinar cuanta fuerza puede utilizarse contra una embarcación pirata. El tema aquí es no excederse en la respuesta a un ataque. Las legislaciones

normalmente consideran que la reacción debe estar en proporción a la agresión. Esto debe ser estudiado.

Se debe dar debida consideración a las cláusulas de cobertura de seguro de casco y máquinas, así como las reglas del club de protección e indemnidad bajo el cual el buque está inscripto, en cuanto a si se verá afectada o no la cobertura por la presencia de guardias armados a bordo.

No es fácil tener una respuesta clara sobre la cuestión de la cobertura de daños causados por las acciones de los guardias armados a otros buques, artefactos o personas fuera del buque, emergentes del uso de armas de guerra, estén o no permitidas a bordo por la legislación de la bandera del buque.

En el aspecto penal, hasta que la ONU no emita una normativa que permite la acción contra este tipo de ataques en forma preventiva en vez de meramente defensiva, no resultará fácil desvincular al capitán de un buque que tiene la mala suerte de ser condenado por haber dado muerte a personas en alta mar, sean estos piratas o no, o de haber tolerado o no haber controlado a sus tripulantes (incluidos los guardias armados) en acciones desmesuradas resultantes en muertes o heridos o daños a propiedad.

El recurso de haber actuado en defensa propia se podría topar con el concepto de que se utilizó un exceso de respuesta a una amenaza que luego, en sede legal, en tierra, alejado en el tiempo y en la geografía probablemente sea vista con otros ojos y otras apreciaciones.

Finalmente, un buque fletado tiene una figura hasta ahora no mencionada en esta recopilación, y es el fletador.

Este puede encontrar objeciones si la ruta normal es desviada como consecuencia de recomendaciones de los guardias, y por ello es conveniente que el tema sea ampliamente analizado y acordado con los fletadores.

Como se puede fácilmente advertir, no es sencillo por la gran cantidad de legislaciones que pueden llegar a tener alcance sobre el Armador.

Algunas intervenciones de naves y aviones de fuerzas armadas internacionales

No todos los ataques de piratas a naves mercantes terminaron exitosamente;

Llamaron la atención durante la primera mitad de este año 2011 las intervenciones enérgicas y a los tiros de las armadas de la India y de Corea, que en sendas misiones de persecución y ataque lograron resultados positivos.

El caso del Vancouver Bridge

Durante marzo de 2011 Lloyds List publicó que este buque porta contenedores pidió auxilio a 600 millas de la costa W de la India, pues estaba siendo atacado por piratas mientras navegaba desde el Canal de Suez hacia lejano oriente.

La armada india destacó una aeronave para rastrear la zona, encontrando al buque nodriza “Vega 5” en el área, que al ver la aeronave comenzó a escapar.

Desde el avión se coordinaron las acciones siendo interceptados luego por dos buques de la armada y guardacostas de la india.

La aproximación de la primera unidad india fue repelida a tiros desde botes rápidos lanzados desde el buque nodriza, produciendo un intercambio de disparos que terminaron con un principio de incendio a bordo del Vega 5 que fue abandonado por sus tripulantes.



Foto: The Hindu – el comandante de la fuerza naval india luego del rescate

La armada india rescató de las aguas a unos 50 personas de las cuales 13 serían tripulantes originales del Vega 5, (un pesquero de bandera de Mozambique) y los restantes se presume son piratas. También confiscó unas 80 armas a bordo del buque nodriza.

Los prisioneros fueron conducidos a Bombay para ser interrogados por autoridades indias en donde los espera un juzgado penal.

La India participaba en ese momento con una unidad patrullando las costas de Somalia en el cuerno de Africa, pero además mantiene patrullajes constantes en las aguas del Indico donde con cada vez mayor frecuencia las naves nodrizas piratas lanzan ataques contra buques mercantes. Estos patrullajes han permitido detener a muchos piratas y desbaratar varios intentos.

El caso Coreano:

Lloyds List también menciona el eficiente ataque contra piratas que escapaban hacia Somalia a bordo del buque carguero Sambo Jewelry, capturado con sus 21 tripulantes a bordo, llevado a cabo por comandos coreanos durante enero de 2011.

El abordaje por los comandos coreanos desde el destructor Choi Young y el tiroteo resultante produjo el rescate del buque y los tripulantes, así como la muerte de 8 piratas y 5 tomados prisioneros, con el preocupante resultado de heridas de bala graves al capitán coreano del buque que fue evacuado y operado de urgencia.

La presencia de la nave de guerra coreana en la zona obedecía a constantes ataques contra naves de esa bandera, y sumas millonarias abonadas para obtener sus liberaciones.

Unos meses después se pudo leer que piratas somalíes se negaban a siquiera negociar por la liberación de tripulantes coreanos secuestrados hasta tanto Corea no liberara a los prisioneros capturados y aguardando juicio penal en Corea.

El caso Ruso.

Hubo un incidente en el que un buque de guerra ruso recuperó una nave mercante de esa bandera que estaba en manos de piratas. Los piratas sobrevivientes fueron largados en una de sus lanchas al garete, sin propulsión ni víveres librados a su suerte.

Existe consenso sobre que todas estas acciones lo único que provocan es que en el próximo ataque a un buque mercante, los piratas se tomarán venganza con civiles desarmados.

Evidentemente este no es un tema de fácil resolución.

Algunos casos de recuperación de buque

No todas las historias de buques recuperados tienen como protagonistas a tripulantes pasivos.

En 2007 la tripulación de 22 hombres del Dai Hong Dan, carguero de 10.000 TDW al mando de un capitán coreano y jefe de máquinas también coreano lograron recuperar su buque.

Habían sido abordados por ocho piratas somalíes, y luego de varias horas de navegación como prisioneros dentro de su propio buque el cual había alcanzado ya aguas territoriales somalíes

lograron sorprender a sus captores y recuperar el buque matando a dos piratas e hiriendo a otros dos, lo cual permitió que el buque volviera a aguas internacionales donde fueron asistidos por buques de las fuerzas de patrullaje internacional.

Cómo se procede para liberar a un buque capturado por los piratas

No es fácil embarcarse en un vuelo desde Europa a Somalia o países limítrofes con maletas conteniendo 4 millones de dólares, aunque el loable propósito sea liberar a 15 o 20 tripulantes prisioneros de los piratas

Las normas internacionales sobre combate contra el lavado de dinero son un impedimento formidable para este tipo de ejercicios.

Tres personas pertenecientes a una compañía fueron detenidas en el aeropuerto de Mogadiscio capital de Somalia al ingresar con maletas conteniendo una suma varias veces millonaria de billetes dólar para pagar un rescate. Su encarcelamiento duró varios meses hasta que lograron ser liberados.

El centro de mayor actividad bancaria para obtener las sumas en efectivo es Dubai. Sin embargo, una vez obtenidas, es sumamente complicado hacerle llegar el dinero efectivo a los piratas o sus agentes recaudadores.

La participación activa de fuerzas islamistas ligadas a Al Qaeda en Somalia en las operaciones de piratería chocan contra reglas estrictas que prohíben el pago de rescate a organizaciones terroristas emitidas por varios países de la OTAN.

Son las empresas aseguradoras de los riesgos de guerra quienes concentran los pagos de los rescates.

No menor resulta el espinoso tema de que en caso de una captura por piratas, y luego de un período prolongado, el armador haga abandono a favor del asegurador del buque, que será declarado una pérdida total constructiva (CTL) dejando en el limbo a la tripulación cautiva.

Impacto en los costos navieros

Todo costo para repeler ataques piratas – tales como los descritos en esta investigación - o para prolongar el viaje para rodear la zona caliente – que aumenta la cantidad de días de navegación con sus consiguientes aumentos de consumo de combustibles, lubricantes, víveres y sueldos -termina costando dinero al armador.

Los seguros son de tres tipos, sobre la carga, sobre el buque y sobre la tripulación.

Todos ellos han visto incrementados sus primas como consecuencia de estos últimos años de fuerte acción por parte de los grupos armados atacando buques, secuestrando carga y tripulación y exigiendo rescate por su devolución.

Además a medida que los piratas son perseguidos cerca de las costas de Somalia y se adentran cada vez más en el mar hacia la India, la “zona caliente” se incrementa en miles de kilómetros cuadrados. Esto quiere decir que la zona por la cual es necesario obtener seguros adicionales se va incrementando cada vez más.

Los armadores que ven incrementados sus costos por las coberturas contra estos riesgos incrementan sus fletes, y son altamente selectivos al momento de aceptar o rechazar destinos considerados peligrosos.

Que proyección futura tiene el problema de la piratería.

A menos que la ONU emita una firme y agresiva resolución habilitando las acciones de rastreo, detección y destrucción de las naves piratas por parte de las flotas militares operando en la zona, no parece que el fin de este azote se encuentre próximo.

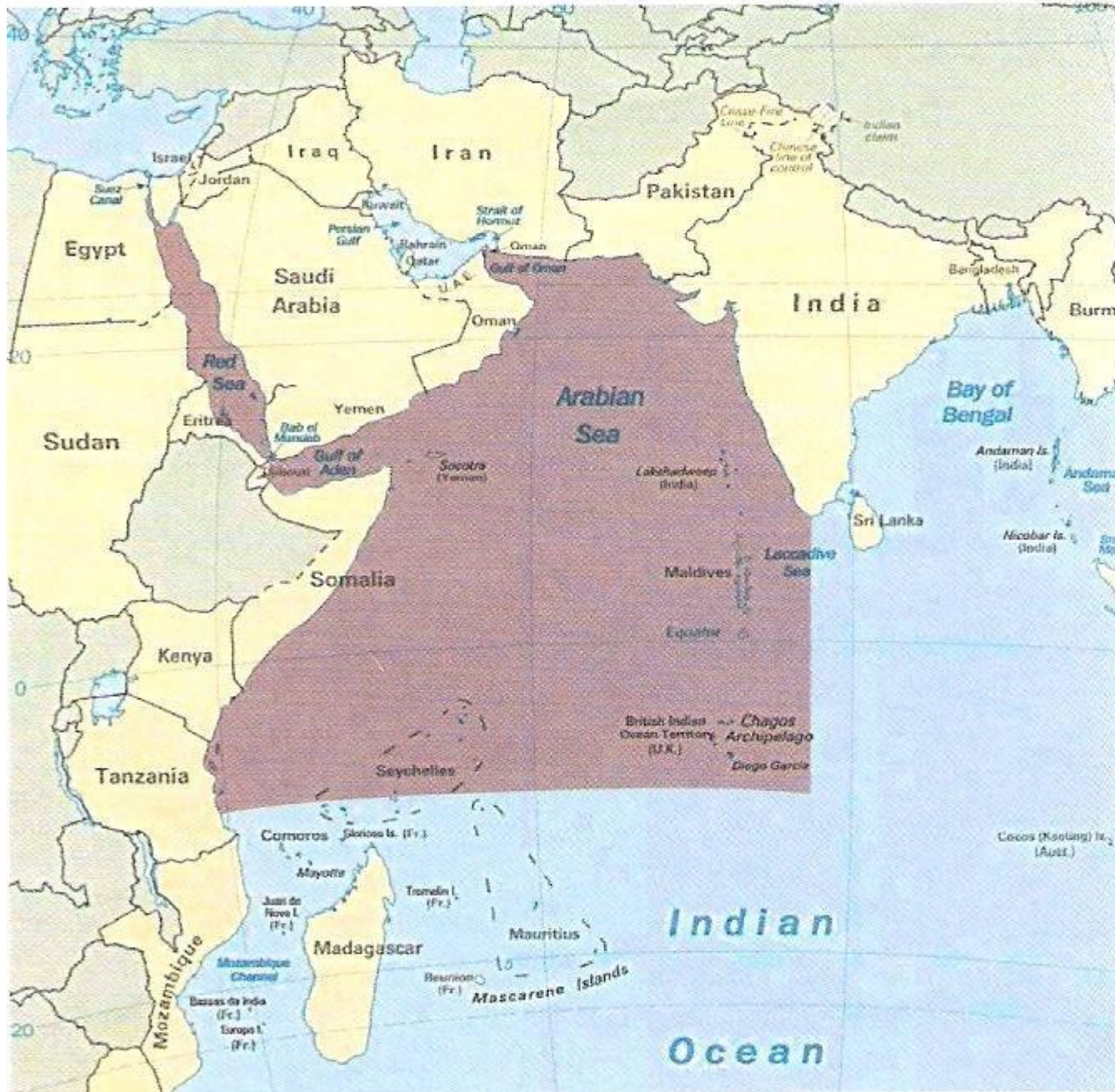
La continuación de patrullajes en modo solamente defensivo no parece poder erradicar el problema, tal como se logró hace 400 años mediante métodos cruentos.

Lamentablemente el modelo económico de la piratería parece ser rentable para quienes lo ejercitan, lo cual atrae a capitalistas que aportan dinero para las compras de armas y embarcaciones.

La continuación en Somalia del caos político, religioso y racial en ese territorio diezmado por más de 20 años de guerra civil actúa como otro factor que no permite vislumbrar una rápida erradicación.

A mayor persecución de los piratas en las zonas de aguas costeras le sigue un mayor despliegue logístico por parte de los piratas hacia zonas más remotas. Esto tampoco es un buen augurio.

Por lo que antecede, es de esperar que persistan los aumentos de los costos del comercio mundial, sea por desvíos de ruta marítima para transitar fuera de zonas calientes, sea por mayores costos de custodia privada, sea por mayores costos de seguros.



Det urvidere High Risk Area merket i burgunder

Para finalizar, esta es la zona que el NMD (Norwegian Maritime Directorate) ha establecido como de seguridad Nivel 2 por la amenaza de ataques de piratas y terrorismo. Nótese que llega hasta la isla Diego García y las Seichelles al sur, y hasta el Canal de Suez al norte.

GUSTAVO NORDENSTAHL