



PIRATAS, PIRATERÍA Y SATÉLITES

Juan Enrique Arze Moreno*

El presente artículo trata brevemente sobre la piratería marítima y del incremento de la misma al inicio del presente siglo en países costeros al ser depredado sus recursos sin control por grandes flotas pesqueras europeas y asiáticas, las que dejaron cesantes a gran número de pescadores, particularmente en África, Asia, China, Indonesia y costas de Adén; pescadores que se dedicaron a asaltar a los pesqueros y, luego de comprobar lo lucrativo de su actuación, organizarse para dedicarse al Negocio de la Piratería.

Los dueños de las cargas, al igual que los Armadores y Aseguradores acudieron a organismos internacionales y nacionales a fin de dar seguridad a sus naves, organizando zafarranchos y ploteos por intermedio de satélites para asistirlos oportunamente en caso de asaltos piratas.

En Chile, la Armada a través de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante se encarga de esta importante función, al igual que el Servicio de Búsqueda y Salvamento Marítimo y de las señales transmitidas por las Balizas de Localización de Siniestros.

- Introducción.

Desde que existe la navegación fueron creciendo los centros de población, civilización y acopio de riquezas, produciéndose un intercambio de bienes y la comercialización, utilizando el transporte por ríos, lagos y mares; naciendo la piratería.

Los actos de piratería, a juicio del autor, están definidos por el Derecho Internacional en forma imprecisa e incompleta, debiendo agregarse varios otros delitos marítimos.

Hollywood al igual que numerosos novelistas y escritores han idealizado a los piratas, revistiendo de nobles ideales una actividad cruel, codiciosa y criminal que entre los siglos XIV al XVIII, por conflictos geopolíticos, religiosos y económicos tuvo su mayor auge y junto a la piratería de la antigüedad produjo más destrucción, saqueos, asesinatos, terror y sufrimiento a los seres humanos que la mayoría de las guerras.

No obstante lo anterior, Espronceda canta:

“Con tres cañones por banda, viento en popa, a toda vela;

no corta el Mármara, sino vuela un velero bergantín...

y va el Capitán Pirata cantando alegre en la popa;

Asia a babor, a estribor Europa, y en la estela Istanbul (Constantinopla).

... Que es mi barco mi tesoro, mi Dios es mi libertad,

mi ley la fuerza y el viento; mi única patria el mar...”.

¡Cuántos cuando niños jugamos a ser piratas saltando al abordaje de un barco imaginario, blandiendo una espada de madera, una pañoleta roja en la cabeza y amparados por una bandera negra con una calavera en el centro y dos tibias cruzadas bajo ella!

Cuántos nos deleitamos con “Robinson Crusoe” de Defoe; “El Corsario” de Byron; “El Capitán Nemo” de Verne; “La Isla del Tesoro” de Stevenson; “Los Tigres de la Malasia” o “Sandokán” de Salgari y, “La

* Capitán de Fragata (R). Capitán de Alta Mar. Abogado.

Viuda Ching” de Borges. Novelas que junto al cine nos mostraban al atlético e idealista pirata arriesgando su vida por la hermosa y enamorada “señorita” sobrina del déspota y cruel gobernador español colonial.

La historia nos ha demostrado que la gran mayoría de los Piratas y Corsarios fueron crueles, sanguinarios y codiciosos ladrones del mar que atacaban, en general, pequeñas aldeas costeras indefensas y barcos mercantes desarmados sembrando el terror, asesinando y capturando a tripulantes y pasajeros, para esclavizarlos o cobrar rescates. Destruyendo con sus arcabuces, alfanjes y alabardas sólo los velámenes, tratando de no destruir las naves enemigas ni sus cargas ya que constituían el principal botín para lucrar.

Normalmente englobamos como “*Piratas*” a los “*Corsarios*” por la facilidad de pasar de uno a otro estado según las circunstancias, políticas o intereses de las naciones.

Los Corsarios con la “Patente de Corso” de un Estado, atacaban bienes de países enemigos, rendían cuenta de sus botines y gozaban de la protección segura de los puertos, (astilleros y arsenales) de su país. Los piratas no dependían, ni tenían que rendir cuenta a nadie de su botín; siendo enemigos de todos; codiciosos y sanguinarios ladrones del mar que atacaban a mercantes, aprovechando su mayor andar y tripulación con experiencia en combate, destruyendo su velamen o sorprendiéndolos en sus fondeaderos.



El barco corsario, era armado, financiado y autorizado por un Estado.

El barco pirata era normalmente una sociedad en que todos eran dueños y elegían a su capitán y al intendente, que controlaba al capitán y supervigilaba la vida a bordo, repartía el botín, vigilaba los duelos y ordenaba los castigos. Era común conceder al capitán dos partes del botín, una y media al intendente y una cuarto al cirujano, contramaestre y artilleros. El tripulante que perdía un miembro en combate recibía adicionalmente 200 libras. Ocultar parte del botín al igual que la cobardía tenía un castigo ejemplar.

El barco corsario, normalmente, era armado, financiado y autorizado por un Estado para causar daño a sus enemigos en sus tráficos comerciales o en sus posesiones. Si el pirata era romántico porque luchaba contra el sistema, el corsario era parte del sistema, ya que un grupo de capitalistas nominaban al capitán, quién designaba a su tripulación.

Los griegos durante el siglo VI a. de C. consideraban la piratería como un trabajo lícito, atacando el comercio marítimo fenicio y las aldeas costeras y como eran pobres, la parte más importante del botín la constituía los hombres, mujeres y niños sanos, asesinando al resto y esclavizando a los que no pudieran pagar su rescate.

Polícrates, tirano de Samos, controlaba gran parte del Egeo con sus 500 naves.

Julio César fue capturado por piratas libaneses y liberado luego de pagar su rescate. El año 67 a. de C. Pompeyo destruyó más de 500 barcos piratas además de sus bases, astilleros y arsenales; matando a más de 12.000 y esclavizando a más de 18.000, dejando el Mediterráneo libre de piratería por 200 años. Pax Romana.

El año 793 aparecen los Vikingos, (piratas daneses, noruegos y suecos) con sus drakkar en forma de serpientes, una vela central y 72 remeros. O las serpientes largas de 34 ó 16 remos, más su vela cuadra; tomando botín de esclavos en Irlanda, Francia e Inglaterra, en sus navegaciones sorpresivas marítimas y fluviales, explorando Groenlandia y

hasta América del Norte, sembrando el terror durante los siglos X al XIII, hasta el año 1066 y su conversión al cristianismo y establecimiento en Normandía.

Durante el siglo XV, Enrique de Portugal con sus geógrafos de Ságres y navegantes llevó la iniciativa en las exploraciones marítimas, descubrimientos y conquistas, consiguiendo de los Papas, como señores del mundo por delegación de Cristo, bulas de reconocimiento. En 1492 al producirse el descubrimiento de América por Colón, los lusitanos reclamaron su mejor derecho, por lo que el Papa Alejandro VI dividió el mundo con un meridiano que pasaba 100 leguas al weste de las Azores, dejando para los portugueses las tierras del oriente y para los españoles las del poniente. Juan II de Portugal no se conformó y luego de reunirse con los Reyes Católicos, acordaron en junio de 1494, por el Tratado de Tordesillas, correr el meridiano hasta 370 leguas al weste de las Azores, lo que permitió a Cabral, seis años después, tomar posesión del actual Brasil para la corona portuguesa. Este tratado monopolizó a América y sus enormes riquezas entre España y Portugal, dejando al margen a Inglaterra, Francia y Holanda que se habían empobrecido como consecuencia de sus continuas guerras. En 1521 el pirata francés Jean Florín capturó

cerca de las Azores los galeones españoles que transportaban el tesoro azteca de Moctezuma II, enviado por Cortés; estas inmensas riquezas y el conflicto religioso y geopolítico dio origen al lucrativo negocio de aventureros europeos, de convertirse en piratas y corsarios. Al incorporarse Portugal a la corona española, quedaron al margen de las riquezas de América por 200 años el resto de los países de Europa. Protestantes: Ingleses, franceses y holandeses comenzaron a atentar contra los dominios y riquezas de la católica España. Orange de Holanda e Isabel I de Inglaterra incentivaron el corso, piratería, tráfico de esclavos y contrabando, invadiendo las colonias en las cercanías de las rutas de tránsito de los galeones españoles que transportaban oro, plata y riquezas. Entre los piratas de las Antillas hubo náufragos, prófugos y aventureros de diversas naciones; algunos inicialmente se establecieron en la Hispaniola y otras islas donde existía gran cantidad, en aumento expansivo, de animales comestibles, casi sin depredadores, los que cazaban ahumando la carne en un cesto o "bucán" y vendiéndola o trocándola junto a los cueros a los barcos. Al ser perseguidos por los españoles, se establecieron como piratas *Bucaneros* especialmente en la Isla Tortuga al NW de Haití, formándose colonias con comunidad de bienes en varias islas, conocidas como de los *Hermanos de la Costa*, sin distinción de nacionalidad, sexo o religión. Desde sus posiciones estratégicas comenzaron a atacar barcos y aldeas españolas (particularmente los domingos por la mañana cuando estaban en misa). La mayoría de los colonos españoles se tuvieron que trasladar tierra adentro instalando atalayas o torres de vigilancia en las costas. Los españoles fortificaron y armaron sus principales puertos, entre otros; Veracruz, Portobelo, Cartagena, Habana, Santo Domingo y San Juan, mientras las flotillas de Galeones y Carabelas armadas comenzaron a zarpar en dos convoyes anuales que se encontraban en Habana para con-



Papa Alejandro VI.

tinuar juntos a España. Los bienes y riquezas del Pacífico Norte llegaban en galeones desde Filipinas tras una larguísima travesía, recalando en Acapulco y pasando por mulas a Veracruz, constituyendo el primer convoy. El segundo se formaba con los de la costa occidental de América del Sur que recalaban en Panamá, pasando por mulas a Portobelo, juntándose posteriormente con las riquezas acopiadas en Cartagena. Los franceses establecieron bases en Martinica y Guadalupe y los ingleses en Barbados y Jamaica (Port Royal) para contrabandear, tráfico de esclavos y asaltar barcos españoles. Entre los ingleses más famosos estuvo F. Drake, que nunca fue corsario, asaltó y saqueó Santo Domingo; posteriormente pasó al Pacífico aterrando a los colonos de la costa weste de Sudamérica y entre 1577 y 1580 efectuó un viaje alrededor del mundo, colmando de riquezas a Isabel I y siendo nombrado "caballero". En 1563 Hawkins comenzó a vender esclavos africanos a los colonos españoles. La supremacía de España y del poder real de los Reyes Católicos continuó con Carlos V y Felipe II quien derrotó a la Escudra Turca en Lepanto en 1571 y conquistó a Portugal. Posteriormente, tratando de conquistar Inglaterra equipó y mandó la invencible armada con 135 buques que encontraron grandes tempestades en el Mar del Norte, pudiendo regresar sólo 50; hecho que junto a la muerte de Felipe II en 1598 inició una franca decadencia de España que ya no pudo atender las necesidades de sus numerosas colonias ni la protección de su transporte marítimo. El año 1628, el corsario holandés Pieter Heyn capturó toda una flota española en las



costas de Cuba, transformándose en héroe nacional, mientras el capitán general español fue juzgado por negligencia y cobardía, y ejecutado. En 1655 Inglaterra invadió Jamaica colonizándola y Carlos II de Inglaterra nominó lugarteniente del gobernador a H. Morgan, bucanero sanguinario que había asaltado Panamá y Portobelo; sobrecargando sus barcos con tesoros; por lo que dejó abandonados en tierra y a merced de los españoles a gran parte de sus compañeros.

Con su flota destruyó numerosas colonias españolas torturando y asesinando a mujeres y niños, convirtiendo en corsarios a todos los piratas de Jamaica. Muchos bucaneros actuaron en un principio como corsarios, pero al quitarles su patente des-

pués del Tratado de Utrecht en 1713, se convirtieron en sanguinarios piratas Filibusteros, los que además de la bandera negra clásica, usaban una bandera roja con un esqueleto y un reloj de arena; una vez izada significaba que si continuaba la defensa de los atacados no se tomarían prisioneros.

En el Mediterráneo, los moros que habían sido expulsados de España en 1492, junto a persas, árabes, indios y otros aventureros, se establecieron en Marruecos, Túnez, Argelia y Trípoli, estados norafricanos que se habían independizado de los turcos. Bajo el liderazgo de los hermanos Barbarroja, los corsarios Berberiscos dominaron el Mediterráneo occidental y con furia musulmana combatían a todas las naciones cristianas y obligaban el pago de tributos a todos los europeos, quienes preferían la exacción a combatir a los piratas.

Los bereberes tomaron a más de un millón de prisioneros cristianos; algunos fueron rescatados, como Cervantes en 1579, otros fueron esclavizados como guardias y soldados eunucos o concubinas o servidumbre. En 1812 Argelia fue derrotada y en 1820 los franceses conquistaron Argelia y Marruecos dando término a la piratería en el Mediterráneo.

En Sudamérica, durante la Colonia, algunos de los piratas y corsarios que operaron en el litoral, fueron los ingleses Drake y Cavendish; Lamoignon y L'Hermite, el filibustero Sharp y los hermanos holandeses Simón y Baltasar de Cordes, (Chiloé).



Francis Drake.

- **Actos de Piratería.**

En la antigüedad clásica, la piratería y la caza de esclavos eran consideradas actividades lícitas; según Homero, Ulises y Aquiles se habrían dedicado a estas labores que eran similares a los oficios de escultor, labrador o guerrero. Abolida la esclavitud y el corso, el Derecho Marítimo Internacional ha intentado reglamentar el delito de piratería que evoluciona según van evolucionando los derechos de las personas y de la humanidad.

Entre los más infames actos de piratería podemos considerar: el tráfico de esclavos por vía marítima; el raqueo con robo en el mar y costas; actos de guerra marítima ilegítimos; el tráfico marítimo

ilegal de emigrantes; drogas prohibidas, contrabando de armas y desechos tóxicos o radioactivos. También ciertos fraudes, la contaminación, la pesca ilegal, la destrucción de flora y fauna del mar y muchos otros delitos marítimos.

El Derecho del Mar de la ONU de 1982, (UNCLOS) en su artículo 100 y siguientes trata el tema; en el 101 define piratería y en el 103 buque pirata; lo anterior debe complementarse con el Convenio SUA de 1988; números 3.1 y 3.2 además de las numerosas resoluciones aprobadas en el 2008 por el Consejo de Seguridad de la ONU.

- **El Tráfico de Esclavos por Vía Marítima.**

Constituye una de las manchas más infames de la historia de la inhumanidad del hombre para con el hombre. Desde fines del siglo XV y hasta el XIX; más de doce millones de africanos sufrieron la agonía del horroroso transporte marítimo y larga travesía oceánica, desde las costas occidentales de África, donde eran capturados o comprados a sus mismas tribus por europeos establecidos, que los encadenaban en grandes barrancones en condiciones subhumanas, hasta su embarco a América en barcos esclavistas ingleses, franceses, holandeses y portugueses; los que atochaban sus bodegas infestadas de ratas, con hombres, mujeres y niños. La mortandad de africanos por viaje superaba el 25% por el hacinamiento encadenados, sed, hambruna, enfermedades, pestes y falta de higiene.



El tráfico de esclavos.

Estos africanos venían a reemplazar a los nativos americanos diezmados por catorce o más horas de trabajo duro en plantaciones y minas, hambruna, enfermedades y castigos.

El tráfico de esclavos se había convertido en una exitosa empresa comercial que utilizaba una red de agentes para su embarco, transporte, descarga, remate y venta.

Jamaica era uno de los centros de distribución y; en 1786 debido a la práctica inhumana de los barcos que recalaban y arrojaban por la borda a muertos y enfermos; los que habían infestado las aguas de Kingston con cardúmenes de tiburones, se prohibió esta "contaminación", debiéndose incinerar o enterrar estos esclavos fallecidos o agonizantes.

Inglaterra comenzó a promover el término de este inhumano tráfico, logrando que en 1850 hubiese 24 tratados con las principales naciones civilizadas, aboliendo la esclavitud y en 1853 estaba suscrito por 65 tratados con los principales jefes africanos. EE.UU. abolió la esclavitud en 1864 y Brasil en 1886. En la actualidad se practica aún la esclavitud entre algunas tribus africanas y en algunas partes de Asia.

- **Buques de bandera chilena dedicados a Corsarios y a Tráficos Esclavistas.**

• **Corsarios chilenos.**

Consolidada la independencia en 1818, comenzaron a llegar a las costas del Pacífico gran cantidad de barcos cargados con diversas mercancías, en busca de cobre, oro y plata como carga de retorno. El mantenimiento de fuerzas españolas en Perú y en Chiloé y el paso obligado de los barcos españoles por el Cabo de Hornos al Perú, motivó el incremento de actividades corsarias bajo bandera chilena, autorizados por O'Higgins. La repentina desaparición de más de 300 marineros, dejó a la Escuadra

Nacional sin tripulación, por lo que el 11 de agosto de 1818, el Director Supremo decretó el embargo inmediato de todos los corsarios surtos en Valparaíso y el traslado y destinación de sus tripulaciones a los navíos de la Escuadra; además del enganche forzoso de pescadores. En julio de 1819, a fin de hostilizar a los barcos españoles, se volvió a otorgar Patente de Corso fijando los derechos en 2% del valor total del barco en aparejo.

Los esfuerzos de Inglaterra por abolir la esclavitud de africanos dio origen a los "corredores de coolies" que empezaron la trata de esclavos chinos o coolies capturados en los pueblos del interior de China o comprados a sus padres, los que eran llevados a los puertos de Shanghai, Amoy, Namoa, Macao y otros; encerrándolos encadenados en condiciones subhumanas, hasta la recalada de los barcos que los transportarían a América del Sur a las plantaciones de caña, minas y particularmente a las guaneras de las islas Chinchas que proporcionaban gran riqueza al Perú. Durante la travesía de más de tres meses, 400 o más seres permanecían en las bodegas llenas de ratas y plagas, sin facilidades higiénicas, donde enfer-



Peón chino, nótese el cepo en los pies.

medades como la disentería, el cólera y la viruela diezaban a los indefensos esclavos. En estas condiciones y debido a la gran mortandad, los coolies trataban de amotinarse y apoderarse del barco encendiendo fuego en las bodegas, esperando que para salvarlos los dejaran salir. Normalmente estos motines terminaban en verdaderas masacres donde la masa informe de chinos semidesnudos e indefensos era acibillada. A veces para terminar con el fuego se cerraban estancas las bodegas, muriendo los chinos por asfixia. En 1858 las potencias que tenían ingerencia sobre China lograron prohibirlo para evitar excesos y tropelías. Perú debido a la mortandad permanente en la extracción de guano por el trabajo continuo de 16 a 18 horas bajo el abrasador sol y la nube de polvillo, comenzó a sentir la falta de trabajadores. Dificultándose el embarco de chinos, comenzó a incentivar el tráfico de nativos polinésicos o canacas, a los que se les hacía firmar contratos que no entendían, separándolos perpetuamente de sus familiares; los que eran vendidos entre 300 y 400 pesos en Perú y a los que se les pagaba 4 pesos mensuales. Los barcos chilenos "*Bella Margarita*" y "*David Thomas*" llegaron cada uno con 200 nativos en 1863 y la barca "*Eliza Mason*" con 186 hombres, 86 mujeres y 12 muchachas capturadas en Pay Pay. La goleta peruana "*Hermosa Dolores*" recaló en el Callao el 26 de enero de 1863 con 138 hombres y 22 mujeres *Pascuenses* que fueron vendidos como esclavos.

El clipper de bandera chilena "*Manuela*" fue capturado por la fragata HMS "*Brisk*" en agosto de 1860, en Mozambique, cargado con 840 esclavos y una tripulación de 40 hombres, incluidos un médico y un piloto para la navegación del Estrecho de Magallanes.

- **El Raqueo de Wrack o barco naufragado.**

Pirateo de los siglos XVI al XVII, por el cual se mostraban falsas luces en las costas o se apagaban los faros cuando en medio de un temporal, oscuridad de la noche o neblina, se acercaba un barco en peligro de embarrancar. Los raqueros atraían a los barcos deliberadamente hacia su destrucción con el fin de saquearlos. Cuando en la costa sur de Inglaterra en 1619 se construyó el faro Lizard, los raqueros protestaron alegando que se les privaba de su principal medio de vida. El párroco de Cornualles junto a sus devotos feligreses oraba: "No te pedimos Oh Señor que haya naufragios; pero si los hay, te rogamos los guíes hacia las islas Scilly para beneficio de sus pobres moradores". En las islas Scilly cuando un barco en peligro se acercaba zarandeándose por el mal tiempo, en la noche, el faro St. Agnes curiosamente se apagaba mientras hombres, mujeres y niños provistos de hachas, picotas y palas lo seguían corriendo por la costa cayendo sobre el naufragio y despedazando el casco de madera para llegar a las bodegas, asesinando a quienes se opusieran. Aldeas enteras participaban en el botín.

En Chile, en el Golfo de Arauco, tenemos dos cuadros de Monvoisin al respecto.

- **Destrucción de la Flora y Fauna Marina.**

Hasta hace pocos años pensábamos que el mar era un basurero inagotable y arrojábamos, premeditadamente, relaves de cobre y sustancias tóxicas. Potrerillos dejaba correr estos relaves hasta el mar en Chañaral, donde liquidó gran parte de la flora y fauna en perjuicio de los pescadores, mientras la gran cantidad de "recuperadores" de concentrado de cobre en el río

Salado se oponían a la construcción de estanques de contención. En la actualidad las pinturas para casco del tipo "antifouling" con sales de cobre en disolución lenta para evitar incrustaciones, han sido prohibidas. Existe una estricta reglamentación internacional sobre esta materia.

Ballenas y otras especies en vías de extinción se siguen pescando, al igual que faunas renovables que, por su tamaño, indican que se extinguirán porque no han alcanzado su primera madurez sexual. Estas especies al ser izadas desde las profundidades del mar, sufren una descompresión brusca y mueren, aunque se devuelvan a su hábitat natural.

En la zona central de Chile, recursos tan abundantes como el erizo, el loco, el camarón, el langostino, la sardina española y hasta el jurel; se encuentran casi extinguidos.

Algunos casos como: La destrucción en Pearl Harbor por los japoneses; los botines de presas no existiendo declaración de guerra; el torpedamiento por submarinos sumergidos a barcos indefensos neutrales, sin aviso previo y muchos otros casos pudieran ser declarados actos de piratería. El Derecho evoluciona actualizándose según las necesidades; recordemos la "Decision Dred Scott", aprobada por la Corte Suprema de EE.UU. en 1857: "Los hombres son imagen y semejanza de Dios, y Dios no es negro, por lo tanto los negros no son hombres". Es más, su Constitución indicaba: "Aunque tenga un cerebro que funciona, un corazón que palpita y sea biológicamente un ser humano; el negro *"no es persona"* y, en consecuencia, carece de derechos que los blancos estén obligados a respetar".

- Piratas del siglo XXI.

Según la OMI de la ONU en el año 2007 hubo 282 ataques de piratas a mer-

cantes y pesqueros; 25 en Sudamérica, 120 en África, 67 en el mar de China, 42 en el océano Índico, 12 en el estrecho de Malaca, 11 en el golfo Pérsico y 5 en el mar del Norte. En total hubo 17 embarcaciones secuestradas, 190 rehenes, 153 heridos y 19 muertos. Esta infestación creciente de las principales rutas marítimas afecta seriamente a los armadores, a los dueños de las cargas y a los aseguradores que cubren ambas industrias; con un daño financiero creciente cercano a los 16.000 millones de USD.

El año 2008 hubo 293 ataques y el 2009 entre enero y septiembre, 306 ataques con 661 rehenes y 6 muertos, de 114 naves abordadas, incluidos 35 yates y veleros de lujo.

La mayoría de los ataques, 144, se han producido en las costas de Somalia tanto del Índico como del golfo de Adén, a la salida del mar Rojo; lugar de refugio de los piratas y por donde transita el 30% del petróleo del Golfo y el 50% de las mercancías orientales que se llevan a Europa. Desde 1991, Somalia es un país sin estado ni gobierno estable, con múltiples facciones sin orden ni ley, casi sin sanidad ni educación, con muy pocos recursos económicos y trabajo. Enfrenta la guerra civil de clanes, invasión de Etiopía, paso de soldados de potencias occidentales y falta de control de su territorio y mar territorial y adyacente, donde grandes flotas de buques factorías de pesqueros congeladores coreanos, japoneses, españoles y de otras nacionalidades, esquilman los bancos de pesca ilegalmente sobreexplotando los recursos renovables sin control y arrojando gran cantidad de pescados muertos y residuos tóxicos, e incluso radioactivos, al mar. Los pescadores perdieron sus empleos y única fuente económica masivamente y se unieron a las milicias locales para atacar y alejar a los pesqueros extranjeros. Los piratas de Somalia no tienen una ideología clara, comenzaron a atacar a los pesqueros y siguieron ata-

cando otras naves mucho más alejadas de sus costas, motivados por el dinero de los rescates que puede alcanzar hasta 50 mil dólares por cabeza luego de un secuestro. Más de cuarenta "empresarios" africanos estarían invirtiendo en este "negocio"; arman un buque madre de transporte o compran las lanchas con motor fuera de borda y 35 nudos. Las armas consistentes en fusiles Kalashnikov, granadas y cohetes las adquieren en países árabes y, abordan las naves usando cabos y escaleras. El botín se reparte según el armador. Hay piratas, normalmente del mismo clan, que se han capitalizado y tienen todos sus elementos de "trabajo". El costo de un secuestro puede llegar a los 30 mil dólares, según el tiempo y complejidad. Del rescate, normalmente se reparte sólo el 50%; guardándose un 25% para sobornos y otro 25% para futuros ataques, logrando identificarse actualmente a seis clanes con cerca de dos mil piratas.



Piratas de Somalia.

Un asalto lo efectúan con dos o tres veloces lanchas, con 15 a 25 piratas, atacando al anochecer al barco elegido luego de seguirlo discretamente algunos días, intimidándolo primero con lanzacohetes o granadas y abordándolo con sus escalas, cuerdas y fusiles. Pese a que modernos barcos de guerra de nueve países patrullan el golfo de Adén, Índico y costas de África y que se ha montado la operación "Atalanta", el uso de buques "madres" de los piratas les ha permitido dispersarse

por diferentes aguas más lejanas de las costas donde tienen bases, al igual que en islas y puertos de países amigos. Eyl, un pueblo de pescadores de 7.000 habitantes de Somalia se ha convertido en su centro operativo; mientras buques de la OTAN montaron MSCHOA o centro de seguridad marítima del cuerno de África y UKMTO operaciones de Inglaterra en Dubai con SIA o sistema de identificación automática; para controlar el tráfico en zonas de alto riesgo. Desde el 1° de enero de 2008 está vigente para SAR y Seguridad en la Navegación el capítulo V de SOLAS; LRIT o Long Range Identification and Tracking, con plena vigencia desde el 2008, mediante el cual los buques transmiten vía satélites a estaciones rastreadoras del sistema Cospas-Sarsat, su ubicación con información sobre su identidad, hora y posición. La Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante Nacional implementó este sistema LRIT, con el objeto de dar seguridad y protección a la navegación de las naves y medioambiente, con un centro de datos que opera en Playa Ancha, el que coordina las operaciones de Búsqueda y Salvamento; de acuerdo al subcomité COMSAR.

- Piratas del siglo XXI en Somalia y golfo de Adén.

El 27 de septiembre de 2008, los piratas de Somalia capturaron a la MN "Faina", ucraniana, presumiblemente dedicada al tráfico de armas; cargada con gran cantidad de armamento, municiones y equipos bélicos de la ex URSS; entre otros 33 tanques T-72. Ucrania envió su más moderno buque de guerra con helicópteros y comandos al rescate.

El 18 de noviembre de 2008, capturaron al BT Saudí "Sirius Star" con un carguío de 80 millones de euros en petróleo y por el que pidieron un rescate de 25 millones de USD en 10 días.

El comité de seguridad marítima de la ONU, debido al incremento de piratería y robos a mano armada en las costas

de Somalia durante el 2008; logró obtener autorización para “persecución en caliente” de los piratas en aguas territoriales y aun al interior de dicho país; lo que aprovecharon comandos franceses para capturarlos con helicópteros artillados e incluso matar a varios piratas en tierra. Durante el 2009 el comité de seguridad marítima de IMO aprobó numerosas resoluciones con recomendaciones a los gobiernos y directrices para armadores, operadores, capitanes y tripulantes; sobre prevención y represión de actos de piratería, considerando: Planificaciones antes del tránsito, de capitanes y armador; qué hacer en caso de ataque de piratas; qué hacer si suben a bordo y qué hacer en caso de intervención militar de rescate. Además de instrucciones especiales para los pesqueros.

Se recomienda entregar el plan de navegación, navegar en convoy a más de 200 millas de las costas con el buque cerrado y estanco utilizando visión nocturna y sólo luces de navegación en la noche. En caso de buques sospechosos fotografiarlos y dar aviso inmediato. Si los siguen aumentar el andar a más de 15 nudos, aproándose al mar y viento y zigzagueando evitando se acerquen los botes usando mangueras de incendio presurizadas. En caso que los piratas aborden, avisar al armador y guardacosta, operar el Ship Security Alert Systems (SSAS) y mantener claros los canales 16 y 8; detener el motor, mantener a toda la tripulación junta en un lugar estratégico y cooperar sin oponer resistencia. Seguir los planes previamente establecidos en los “zafarranchos de ataque de piratas”.

No obstante lo anterior, el 2 de octubre del 2009 fue capturado el atunero español “Alakrana” en el Índico. Tras 47 días de cautiverio, el pesquero con sus 36 tripulantes fue liberado luego del pago de 3,4 millones de dólares. La Armada española había montado una intrincada operación militar para liberar

a los rehenes, recuperar el dinero que se había dejado en un bote y dar un escarmiento a los piratas. Fue un rotundo fracaso porque los 60 involucrados pudieron escapar con todo el dinero al puerto de Haradhere, en Somalia.

En las primeras semanas del presente año, los piratas somalíes han capturado 48 buques manteniendo cautivos a 828 tripulantes según la Organización para el Control de la Piratería en Naves Comerciales y Pesqueras (ECOTERRA) que operan en África y gracias a la cual se logró siete rescates pacíficos cerca del golfo de Adén y mar Árabe; además de un octavo en el que intervinieron buques de guerra de Omán y Estados Unidos donde murió un tripulante y hubo algunos heridos. El 15 de enero del 2011 fue secuestrado el carguero surcoreano de 11.500 TRG, “Samho Jewelry”, que navegaba de los Emiratos Árabes a Sri Lanka (Ceilán), con 21 tripulantes y se encontraba en el Océano Índico a 700 millas de Somalia. Fueron enviados comandos coreanos en un buque de guerra con helicópteros y el 21 de enero luego de una difícil operación con tres comandos y el capitán grave, además de numerosos piratas muertos, el buque mercante con 20 tripulantes ilesos fue rescatado.



En el transcurso del año 2011, los piratas somalíes han capturado 48 buques y 828 tripulantes.

Algunos nativos y pescadores de países vecinos, especialmente Kenia los apoyan ya que los piratas han alejado a las grandes y modernas flotas pesqueras de sus costas y mar territorial, notándose una franca recuperación de la pesca que estaba siendo diezmada. Las playas de Malindi, según Trott y numerosos biólogos marinos europeos, estaban cubiertas con acres y acres de pequeños pescados muertos y camarones ya que los barcos extranjeros, por su pequeño tamaño, botaban casi el 90% de estos recursos renovables; poniendo en peligro una industria de 1,5 billones de dólares, porque en estas zonas se captura el 25% del atún mundial.

Aun considerando lo anterior y, aunque los actuales piratas no matan a sus rehenes, por la motivación económica de recompensas; ha habido casos de violaciones de muchachas jóvenes y asesinatos innecesarios, por lo que la piratería en ningún caso es justificable.

- Satélites y Sistemas de Localización de Barcos.

El convenio SOLAS exige a los buques la Radiobaliza de Localización de Sinistros (RLS) o Emergency Position Indicating Radio Beacon (EPIRB), con zafa hidrostática en caso de hundimiento, utilizando el sistema Compas-Sarsat que emplea satélites para localizar a las personas en el lugar donde se haya activado la baliza de emergencia, para que los equipos SAR se dirijan a ese punto. El sistema opera con satélites que orbitan la tierra de polo a polo a una altura de 800 a 1000 Km, los que al estar en movimiento permiten calcular la situación de las radiobalizas por el efecto Doppler. Además como adjunto opera satélites geoestacionarios en órbita ecuatorial a una altura de 36.000 Km que cubren la tierra desde latitud 70 N. a 70 S., sirviendo como alerta primaria en tiempo real. Los satélites de órbita polar baja además de calcular la situación,

entregan la identificación según código MID de tres dígitos que identifica al país, seguido de seis cifras que identifican la estación del barco. En resumen, la señal de la baliza es recibida por los satélites y extraída por una estación terrestre denominada Terminal del Usuario Local o LUT, (que puede ser Geolut o Leolut, según utilicen satélites geoestacionarios o de órbita polar baja), donde es procesada y se obtiene la ubicación de la baliza con información sobre identidad, hora y posición. LUT transfiere estos datos de alerta a un centro de control de misiones o MCC. Éste clasifica la información y distribuye los datos al centro correspondiente de coordinación de salvamento RCC; o a un punto marítimo o terrestre de contacto SPOC, quiénes envían los medios SAR (de búsqueda y rescate) a localizar la baliza. Con este sistema Compas-Sarsat se ha logrado rescatar cerca de 50.000 personas en emergencias en el mar, alrededor del mundo.

- Sistema de alerta de seguridad marítima o SSAS.

La resolución XI-2/6 de SOLAS establece que los buques mayores de 500 TRG deben tener Ship Security Alert System (SSAS); para activar alerta en caso de ataque de terroristas o piratas, utilizando el sistema satelital Inmarsat C o Mini C de estación terrestre, informando a las autoridades marítimas del país de matrícula, al oficial de seguridad de los armadores y a otros destinatarios designados en el ISPS; (código internacional para la protección de los buques e instalaciones portuarias). Para activar la alarma existen dos y hasta seis botones escondidos; uno en el puente y los otros distribuidos estratégicamente. Al oprimirse el botón no debe producirse ninguna señal audiovisual que pueda prevenir a los piratas o terroristas que la alarma se ha activado; la que comunica la identificación del barco y su posición hasta por 5 días, a intervalos regulares

cada 30 minutos, por medio de GPS; equipo compacto y semioculto, con transmisión hasta para cinco estaciones receptoras de SSAS, operando con baterías, aun si los piratas utilizan algún medio de interferencia comunicacional.

La historia de la humanidad nos permite conocer que los seres humanos hemos sufrido más a manos de otros seres humanos que por cataclismos geográficos o climáticos. Episodios ignominiosos como la tortura, la esclavitud o la violencia generalizada causadas por razones ideológicas o religiosas; además

de las destructivas y crueles guerras motivadas por la codicia, el miedo o las ansias de poder; nos revelan esta locura colectiva que atenta contra toda forma de vida y contra nuestro planeta, contaminando las aguas y el aire; atentando contra la flora y fauna, destruyendo bosques productores de oxígeno y tratando cruelmente a los animales hasta su eliminación, en pos de un lucro insaciable.

Finalmente, el presente trabajo nos muestra sólo algunos hechos, con el propósito de meditar sobre nuestra inhumanidad.

* * *

