

Piratería en alta mar:

## GUARDIAS ARMADOS A BORDO DE BUQUES MERCANTES, ¿NECESIDAD O NEGOCIO?

César Cruzat Zúñiga\*

*La utilización de guardias a bordo de buques mercantes por parte de navieras, con el propósito de custodiar a sus dotaciones y bienes de los ataques de piratas, ha dejado de manifiesto las importantes falencias o vacíos legales del marco regulatorio, y los esfuerzos internacionales para controlar estos ilícitos en el mar.*



Desde principios de la década de los noventa, la figura clásica y conocida de la piratería, ha reaparecido en el nuevo escenario del comercio marítimo internacional. Lo que entendíamos como las épicas historias de héroes que se apoderaban de los buques pertenecientes a grandes imperios o naciones comerciantes, hoy se presentan como

desgarbados y sanguinarios hombres que provistos de lanchas rápidas y moderno armamento, se apropian de la tripulación, la carga y la nave, con siniestras intenciones financiados por privados o por organizaciones criminales internacionales.

Definitivamente, la piratería<sup>1</sup> o el robo a mano armada en el mar<sup>2</sup>, siempre han estado

\* Capitán de Fragata LT.

1. Artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS 1982): "Constituye piratería cualquiera de los siguientes actos: (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 aeronave en la 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 conocimiento 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 párrafo a) o el apartado b) o facilitarlos intencionalmente."

2. Código de Práctica para la Investigación de los delitos de Piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques (resolución A.1025 (26)), Anexo, párrafo 2.2: "Robo a mano armada contra los buques es cualquiera de los actos siguientes: Todo acto ilícito de violencia o de detención, o cualesquier acto de depredación o de amenaza de depredación, que no sean actos de piratería, cometidos con un propósito personal y dirigidos contra un buque o contra personas o bienes a bordo de éste, dentro de las aguas interiores, aguas archipelágicas y mar territorial de un Estado; todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos anteriormente o facilitarlos intencionalmente."

ligados al comercio marítimo y no han podido ser erradicados de los mares del mundo, por lo tanto, esta actividad ilícita no ha variado, en su concepto puro a lo largo de la historia; lo que sí ha cambiado son los métodos, las armas, las implicancias socioeconómicas e incluso la consideración moral de los que practican hoy en día el oficio del mítico Capitán Jack Sparrow.<sup>3</sup>

Otro punto de vista necesario a considerar, es que la aventura marítima requiere del resguardo de los bienes que transitan por alta mar e incluso, y más importante aún, de la protección de la vida de los mismos navegantes. ¿Sobre quién recae esta responsabilidad, en los Estados y sus Armadas o es válido y legítimo que los navieros inviertan en grupos armados privados para proteger a sus trabajadores y las riquezas que transportan, generando con esta última alternativa una suculenta oportunidad de negocio para las Empresas de Seguridad Privada?

Durante el desarrollo de este artículo, se pretenderá exponer las diferentes posiciones que se barajan para buscar la solución de este problema que afecta áreas geográficas específicas y puntos de confluencias marítimos. Además, se buscará dejar en evidencia cuáles son los asuntos conflictivos que han impedido coordinar y consensuar una sola directriz para los Estados de abanderamiento afectados.

## Problemas de seguridad en el mar

Hoy en día, producto de los adelantos de la tecnología aplicada a las comunicaciones, podemos ser casi espectadores de primera fila de las vicisitudes que afectan a los buques mercantes y de pesca, al ser víctimas de actos de piratería o robo a mano armada en el mar, cuando navegan o recalán en lugares donde los Estados carecen de medios o voluntad política para controlar sus aguas jurisdiccionales y/o líneas de comunicación marítima.

El aumento y violencia de los ataques de piratas ha generado una tendencia que busca contratar guardias de seguridad privados para la protección de la dotación y del buque. Lo anterior es consecuencia, también, de la incapacidad de los

Estados de garantizar la seguridad de sus naves en alta mar y de la ineficiencia de los sistemas que poseen a bordo para contrarrestar este tipo de ataques.

El Centro de Reportes de Piratería de la Oficina Marítima Internacional (International Maritime Bureau) ha reconocido que durante el año 2011 los piratas obtuvieron ganancias de aproximadamente 160 millones de USD y causaron perjuicios a la economía mundial de otros 7.000 millones, según la fundación American One Earth Future; mientras que para el 2012, habría afectado a la economía mundial en 6.100 millones de USD.

Además, este Centro de Reportes ha señalado que los ataques han disminuido de 352 el año 2009 a 233 incidentes denunciados hasta septiembre del 2012, lo que probablemente se debería a la reducción de incursiones armadas en el Golfo de Adén.

No obstante a lo anterior, también se reconoce el aumento de incidentes al Weste de las costas de África (30 año 2011 y 34 contabilizados a septiembre del 2012), específicamente en el Golfo de Guinea, afectando nuevos mercados, como los del cacao y metales, además del petróleo.

De acuerdo a información presentada por el Centro de la Piratería en Somalia los ataques frustrados han ido en aumento, puesto que el año 2009 se rechazó solamente el 1,2%, mientras que el 2010 ya era el 13,3% y el 2011 llegó al 49%.

## Esfuerzos conjuntos y combinados

En todos los lugares donde existen actos de piratería o robo a mano armada en el mar, se hacen esfuerzos para combatir y controlar estos hechos, en primera instancia por los respectivos Estados, pero cuando estos emprendimientos no son suficientes y/o adecuados para erradicar estas malas prácticas, la comunidad internacional actúa en forma preventiva y coercitiva para la protección del hombre y la nave en aguas internacionales.

Como muestra fehaciente de lo anterior, podemos citar la situación más bullada de las últimas décadas, originada en el caos social suscitado luego de la caída del dictador Mohamed Siad Barreen en Somalia en 1991. Esta situación dio cabida a que

3. Personaje de ficción de la serie cinematográfica Piratas del Caribe interpretado por el actor Johnny Depp.

los pescadores somalíes, unidos a bandas armadas y ex combatientes, se dedicaran a la piratería y al secuestro de personas y naves en el Cuerno de África (Golfo de Adén), incentivados y patrocinados por señores de la guerra, en complicidad con la incapacidad del Estado para imponer el orden.

Como una forma de resguardo y protección a la libre navegación, la comunidad internacional ha implementado diferentes operaciones contra la piratería que se llevan hasta nuestros días, siendo ellas la Operación “Atalanta” y “Ocean Shield”, al amparo de la Unión Europea (desde el 2008) y la OTAN (desde el 2009), respectivamente. Además, desde el 2009 la 5<sup>ta</sup> Flota de los Estados Unidos de Norteamérica conformó la Fuerza de Tarea Combinada CFT-151, en la cual han participado como integrantes buques de diferentes naciones entre, las que se pueden mencionar: Rusia, China, Corea, Japón, India, entre otros.

Muchas veces para la comunidad marítima privada y comercial estos esfuerzos son insuficientes y buscan solucionar los problemas de piratería y robo a mano armada en el mar empleando recursos diferentes, como lo son las compañías de seguridad privadas, amparándose en los vacíos que existen en el Derecho Internacional Marítimo y en la falta de voluntad y firmeza de parte de los Organismos Internacionales que poseen injerencia en acotar este tipo de temas.

## Posición de la OMI<sup>4</sup>

En el año 1983, Suecia denunció el aumento de ataques de piratería en las rutas marítimas mediante un informe al Comité de Seguridad Marítima (Maritime Safety Committee – MSC) de esta Organización, hecho que originó la resolución A.545 (13) adoptada por la asamblea en noviembre del mismo año; en este documento se reconocen los hechos de piratería y robos a mano armada en el mar y se invita a los gobiernos y organizaciones a tomar medidas preventivas e informativas respecto a estos actos.

Desde esta primera denuncia, la OMI a través de diferentes documentos ha llamado a los múltiples actores del negocio naviero a adoptar medidas de autoprotección (prácticas recomendadas) para

neutralizar los actos de piratería o robo a mano armada, incluyendo en todos ellos las siguientes ideas fuerza:

- Establecer y entrenar el plan de protección del buque y los zafarranchos para estas situaciones con las tripulaciones; definiendo claramente los cursos de acción a adoptar, las alarmas, lugares seguros y los procedimientos de comunicaciones para el auxilio.
- Mantener y reforzar los vigías y las guardias durante navegaciones en áreas de alto riesgo.
- Desaconseja enfáticamente el uso de armas de fuego para la protección personal y del buque por parte de los tripulantes o gente de mar.
- Recomienda el empleo de medidas defensivas pasivas y no letales (redes, alambrado, barreras eléctricas y dispositivos acústicos) para desincentivar o atrasar el abordaje.

La posición de esta Organización Internacional ha evolucionado y se ha modificado desde “se desaconseja firmemente llevar y utilizar armas de fuego con fines de protección personal o de protección del buque” hasta “desaconsejar vivamente la posesión y uso de armas de fuego por los miembros de la tripulación para la protección personal o para la protección de un buque”; es decir, hoy en día continúa desaconsejando el empleo y transporte de armas, pero reconoce tácitamente que el despliegue de personal de seguridad armado a bordo es una práctica aceptada del sector marítimo y por algunos Estados de abanderamiento, entendiéndose que se requiere considerar la necesidad de coordinar las políticas a emplear entre las Administraciones, el D.I.M.<sup>5</sup> y la legislación particular de cada Estado.

## Incidente del buque tanque “*Enrica Lexie*”

Poco difundido por los medios de prensa, es el incidente en el cual se vio involucrado el buque tanque italiano “*Enrica Lexie*” el 15 de febrero del 2012; así como tampoco las tensas relaciones que se han vivido entre Italia e India,

4. Organización Marítima Internacional – International Maritime Organization (IMO).  
5. Derecho Internacional Marítimo.

luego que dos miembros de la Marina Italiana, que cumplían funciones de protección contra la piratería a bordo, confundieron y mataron a dos pescadores indios mientras navegaban en cercanías de la costa del Estado de Kelara (India).

Luego del incidente se inició un debate respecto a quien tenía la potestad jurídica de juzgar a los involucrados en este incidente internacional, finalmente, con protestas de Italia, se dio comienzo al juicio en la Corte



■ Buque tanque "Enrica Lexie".

Suprema de Kelara. Hasta julio del 2012, Italia había pagado una indemnización a cada familia de los asesinados de 185.000 USD, mientras tanto la Corte India había concedido la libertad bajo fianza, pero con arraigo a un radio de 10 kilómetros de un cuartel policial en la ciudad de Kochi, donde deben firmar diariamente. Este caso aún no se ha resuelto.

Hechos como el descrito, generan dudas y dejan en evidencia la debilidad jurídica respecto al embarco de Personal Privado de Protección Armada - PPPA, especialmente cuando se:

- Navega o ingresa en mar territorial de un tercer Estado o se producen incidentes desafortunados en aguas internacionales... ¿Quiénes son los jurídicamente investidos para procesarlos?: el Estado de abanderamiento, el país del cual son nacionales los involucrados (¿las víctimas o los victimarios?), etc.
- Opera, transporta y almacena armamento a bordo, considerando que estas naves

ingresan a aguas territoriales y recalarán a puertos extranjeros de terceros Estados con normas particulares de control de armas, complicándose aún más la situación, si éstas son utilizadas en la protección de los tripulantes o la nave, con consecuencias para los defensores, defendidos y atacantes.

- Generan discrepancias entre cuál será la dependencia de este personal a bordo y de quién será la responsabilidad de determinar el uso del armamento... ¿del Capitán o del jefe del grupo de PPPA?

### Compañías privadas de seguridad marítima

Basta googlear "Private Maritime Security Company (PMSC) – Compañía Privada de Seguridad Marítima" para encontrar un sinnúmero de empresas de seguridad<sup>6</sup> que ofrecen guardias privados, armados o no, dispuesto a embarcarse para la custodia de la dotación, nave y carga; incluso la oferta de ciertas empresas se extiende más allá y abarca la ruta mediante servicio de escoltas provistos por embarcaciones armadas que custodian convoyes o buques independientes, durante su navegación en áreas de alto riesgo (High Risk Areas).

El perfil del personal que ofrecen estas compañías, es autodefinido por ellas mismas generalmente como: "cuidadosamente reclutados, poseedores de un alto entrenamiento y mucha experiencia operativa en diferentes Fuerzas Armadas e incluso Fuerzas Especiales de diferentes países, además poseedores de standards fijados en el STCW95<sup>7</sup> y conocimientos médicos."

Hasta la fecha, son muchos los países que han legalizado la contratación de Personal Privado de Protección Armada, siendo algunos de ellos: España en el 2009, Gran Bretaña en octubre del 2011 y durante el 2012 lo han hecho Alemania, Bélgica e Italia (aunque este último seguirá usando sus fuerzas militares como principal defensa de sus buques mercantes contra la piratería).

6. Como ejemplo algunas de ellas son: Aspida Maritime Security, Sea Marchals, GEOS, ACTUS, etc.

7. Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia – Standards of Training, Certification and Watchkeeping.

Los dueños y defensores de estas Compañías Privadas de Seguridad Marítima, esgrimen como argumento que la comunidad marítima internacional no debe desconocer que la disminución de los actos de piratería en el mar en los últimos cinco años están relacionados con la proliferación de sus servicios, compuestos por equipos de Personal Privado de Protección Armada a bordo de las naves mercantes y pesqueras que se presentan como una suerte de control preventivo de estos verdaderos actos de pillaje en el mar, contribuyendo de manera directa a los esfuerzos de las 27 naciones que componen o han participado de las Fuerzas Marítimas Combinadas (CMF) y de las Armadas de las naciones donde se manifiesta este flagelo.

Hoy en día, existe una necesidad irrefutable e imperiosa de brindar protección a las tripulaciones y buques mercantes que transitan por los mares del mundo, especialmente donde se ha manifestado una mayor incidencia de actos de piratería o robo a mano armada y, además, donde los Estados ribereños son incapaces de controlar esta ilegalidad marítima, dando paso al apoyo de Fuerzas de Tarea Internacionales y desempolvando, readecuando y repotenciando los antiguos planes de “Naval Control of Shipping – NCS”<sup>8</sup>, denominado actualmente “Naval Cooperation and Guidance for Shipping – NCAGS”.<sup>9</sup>

## Suculentas ganancias

El costo aproximado de un equipo típico de cuatro hombres armados de protección por día, es de 5.000 USD; a modo de ejemplo: por el cruce del Golfo de Adén el pago podría aproximarse a los 60.000 USD.

Sin embargo, se debe tener presente que este gasto (... ¿o inversión?) puede ser asumible, considerando que un buque que no quiera navegar por esa área de riesgo, podría añadir a su ruta unas 3.000 millas y de dos a tres semanas más de viaje, incurriendo en un aumento de sus costos operacionales de aproximadamente 3,5 millones de USD por año para el caso de los petroleros y pagar primas de seguro que han aumentado aproximadamente: de 500 USD el año 2007 a 20.000 USD el 2012, por barco y por viaje.

Otro punto interesante a considerar, es que en el caso de caer en manos de piratas, el costo de rescate que se ha pagado va desde los 500.000, hasta más de 5,5 millones de USD.

Entonces, ¿vale la pena o no la contratación de PPPA, si el itinerario de su buque no coincide con la programación de los convoyes o las escoltas que hacen las Fuerzas Marítimas Combinadas?

## Más seguridad en el mar

- Es innegable que los actos de piratería y robo a mano armada han ocurrido desde que el hombre se lanzó a la aventura marítima, siendo potestad de cada Estado controlar y mitigar, en sus aguas jurisdiccionales o alta mar, este tipo de actos ilícitos, evitando la ocurrencia y desincentivando a sus nacionales a cometer estas fechorías en el mar.
- A pesar de los esfuerzos de la comunidad internacional para buscar “el buen orden en el mar”, quedan vacíos legales importantes a la hora de determinar cual es la jurisprudencia a aplicar para casos tan complicados como el del buque tanque “*Enrica Lexie*”, puesto que los actos de piratería o robo a mano armada en el mar tienen la complejidad de verse afectados por variables como: el espacio marítimo donde se cometen (alta mar, Zona Económica Exclusiva, Mar Territorial) y, por supuesto, la compatibilidad de la legislación del Estado ribereño con la del Estado de la bandera del buque y el Derecho Internacional Marítimo.
- Las medidas de protección, en la actualidad, están siendo complementadas por las propias compañías navieras al contratar “protección privada marítima” y embarcar Personal Privado de Protección Armada – PPPA, para satisfacer sus necesidades que serían insatisfechas e ineficientes para la gran demanda y características actuales de los buques mercantes. Este hecho puede ser discutible y cuestionable, desde el punto de vista

8. Control Naval del Tráfico Marítimo.

9. Cooperación y Guía Naval para el Transporte Marítimo.

ético y jurídico, sin embargo, la legítima defensa<sup>10</sup> es un derecho innegable de todo ser humano, independiente del lugar donde se encuentre.

- Las suculentas ganancias de este negocio lucrativo, están dadas simplemente por las millonarias cifras que se manejan en los balances y estados financieros del transporte marítimo, lo que es hábilmente aprovechado por estas Compañías Privadas de Seguridad Marítima, escudados en ciertos vacíos legales que les da la contraposición del Derecho Internacional Marítimo con las leyes de cada Estado.
  - El trabajo que desarrolla el binomio compuesto por Compañías Privadas de Seguridad Marítima y los modernos practicantes de la piratería, es básicamente consecuencia de una necesidad imperiosa de protección en el mar, cuyo origen podría ser más profundo aún, puesto que la globalización y el devenir de la economía mundial ha ido dejando áreas
- desvalidas con Estados incapaces de entregar bienestar económico y social a sus habitantes, quienes al igual que los prestadores de servicio de seguridad privada han visto la oportunidad de acceder a un negocio rentable y lucrativo al ejercer la piratería y el robo a mano armada en el mar.
  - La tarea pendiente de los sujetos internacionales, continúa siendo el alcanzar un consenso, a nivel mundial, para regular y controlar este tipo de negocio lícito por una parte (Seguridad Privada a bordo) e ilícito por otra (Piratería), especialmente en determinar:
    - Los alcances jurídicos de la regulación internacional, respecto al empleo de PPPA.
    - Las medidas definitivas de apoyo económico y social para establecer el orden, recuperación y progreso de Estados que hoy son cuna y hogar de los modernos piratas del siglo XXI.

\*\*\*

## BIBLIOGRAFÍA

1. *Página web de la Organización Marítima Internacional.* <http://www.imo.org/OurWork/Security/Pages/MaritimeSecurity.aspx>
2. *Introduction to Private Maritime Security Companies (PMSCs).* [http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/pmsc\\_map\\_final\\_6.pdf](http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/pmsc_map_final_6.pdf)
3. *The Rise of Private Maritime Security Companies, David Iseberg, May 26, 2012, Somalia Report.* <http://www.cato.org/publications/commentary/rise-private-maritime-security-companies>
4. *Small Arms Survey 2012: Resumen del Capítulo 6; "Escalada en el Mar, La piratería somalí y las compañías privadas de seguridad".* <http://www.smallarmssurvey.org/fileadmin/docs/A-Yearbook/2012/sp/Small-Arms-Survey-2012-Chapter-6-sumary-SPA.pdf>
5. *Tres años de lucha contra la piratería en el Índico, resultados y perspectivas de futuro; Ignacio Frutos Ruiz, 06 de marzo del 2012.* [http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs\\_opinion/2012/DIEEO21-2012\\_Pirateria\\_IgnacioFrutos.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2012/DIEEO21-2012_Pirateria_IgnacioFrutos.pdf)
6. *The economic cost of Somali piracy, 2011.* <http://www.saveourseafarers.com/assets/files/ECOP%20Full%20Report%202011.pdf>
7. *Guidance for private maritime security companies agreed by IMO's Maritime Safety Committee* <http://www.imo.org/MediaCentre/PressBriefings/Pages/17-msc-90-piracy.aspx>
8. *Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima del 10 de marzo de 1988 (Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation, Convenio SUA).*

10. Legítima defensa: "es la repulsa de la agresión ilegítima, actual o inminente, por el atacado o tercera persona, contra el agresor, sin traspasar la necesidad de la defensa y dentro de la racional proporción de los medios empleados para impedir la o repelerla" (Autor: Luis Jiménez de Asúa, Artículo: Teoría del Delito).