



La OMI al día



Organización Marítima Internacional - 4 Albert Embankment, London SE1 7SR, Reino Unido,
Teléfono: +44 (0)20 7735 7611 • Facsimil: +44 (0)20 7587 3210

Correo electrónico: rkohn@imo.org o nbrown@imo.org • Sitio en la Red www.imo.org

Enero del año 2000

PIRATERÍA Y ROBOS A MANO ARMADA EN EL MAR

En octubre de 1999 el carguero **Alondra Rainbow** zarpó del puerto indonesio de Kuala Tanjung con destino al puerto de Mike, en Japón. El buque nunca llegó a su destino dado que fue abordado por piratas armados, quienes colocaron a los 17 integrantes de la tripulación en una balsa salvavidas inflable, dejándolos a la deriva. A pesar de avistar seis buques, hubieron de transcurrir 11 días hasta que unos pescadores los rescatasen.

Si bien pasaron por un episodio aterrador, los tripulantes del **Alondra Rainbow** deben considerarse afortunados. En septiembre de 1998, el **Tenyu**, de bandera panameña, también desapareció cuando transitaba por los estrechos de Malaca, en ruta desde Indonesia a la República de Corea, con una carga de lingotes de aluminio. El buque reapareció posteriormente con un nuevo nombre y con una tripulación distinta, teniéndose casi la certidumbre de que todos los integrantes de la tripulación original (17 personas) fueron asesinados.

En noviembre de 1998, el granelero **MV Cheung Son** fue atacado por unos piratas en el mar de la China meridional, disparando a los 23 integrantes de la tripulación. Posteriormente tiraron por la borda los cuerpos, no sin antes haberlos lastrado de modo que se hundieran. No todos se hundieron, ya que pescadores que faenaban en las proximidades de la costa encontraron en sus redes seis de los cuerpos, todavía atados y amordazados.

Aun cuando éstos fuesen casos aislados serían motivo de alarma, pero éste no es el caso dado que, de conformidad con

los informes compilados por la OMI, entre 1984 y finales de noviembre de 1999 el total de buques atacados por piratas en todo el mundo ascendió a 1 587. En algunas zonas del mundo no se ha detectado que aumente el grado de violencia con el que se desarrollan estos ataques. Los datos de la OMI correspondientes al periodo que va de junio a noviembre de 1999 indican las siguientes víctimas: un guardia de seguridad muerto, un tripulante desaparecido, 13 tripulantes asaltados y otros 13 tomados como rehenes, al tiempo que dos buques habían sido secuestrados o destruidos.

A la mayoría de las personas lo que les sorprende no es que la piratería vaya acompañada de violencia, sino que todavía se practique. Si bien la piratería nació casi al mismo tiempo que la navegación y el comercio, todo parecía indicar que para finales del siglo XIX ya se había erradicado. Hasta hace poco, la piratería se consideraba un fenómeno histórico interesante que llevaba aparejados símbolos tales como la enseña de la calavera y las tibias cruzadas, galeones cargados de oro y villanos armados con sables, que, no obstante cometer tropelías, estaban envueltos por un halo de aventura e incluso romance. Se olvidaba, o se ignoraba, el que la piratería siempre ha sido considerada un delito y que, frecuentemente, iba acompañada de manifestaciones de crueldad que normalmente terminaban en muertes.

La realidad es que la piratería no ha desaparecido. Durante los años 70 y 80 comenzaron a aumentar los ataques a buques mercantes y, si bien éstos eran de menor importancia y en la mayoría de los casos los

tripulantes no sufrían lesiones físicas, se convirtió en un problema que no podía seguir ignorándose.

¿Qué se entiende por piratería?

En el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, figura la siguiente definición de piratería:

Constituye piratería cualquiera de los actos siguientes:

- 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 el 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 apartado a) o en el apartado b) o facilitarlos intencionalmente.*

No hay duda de que muchos de los actos de violencia perpetrados contra buques, especialmente los que ocurren en los puertos o dentro de aguas territoriales, no encajan, desde el punto de vista del derecho internacional, en la definición de "piratería", razón por la que son clasificados como "robos a mano armada".

La piratería se convierte en un problema

En 1983, Suecia presentó un documento al Comité de Seguridad Marítima (CSM), que es el órgano técnico más antiguo

de la Organización, en el que señalaba que los ataques por piratas se habían incrementado hasta un punto en el que la situación se había convertido en "alarmante". En aquel entonces, la mayoría de los ataques se llevaban a cabo por la noche, y tenían como objetivo buques anclados en las proximidades de las costas de África occidental, a la espera de un ataque en puerto. La Oficina Marítima Internacional, fundada en 1979 por la Cámara de Comercio Internacional con el objetivo fundamental de investigar los fraudes en el ámbito marítimo, señaló que desde 1970 se venían teniendo noticias de este tipo de ataques.

Tras examinar la cuestión, el CSM elaboró un proyecto de texto que constituyó la base de una resolución que adoptó la Asamblea de la OMI en noviembre de 1983 (resolución A.545(13)).

En la resolución se toma nota con gran preocupación del creciente número de sucesos relacionados con la piratería y los robos a mano armada, y se reconoce el grave riesgo que los mismos conllevan para la vida humana, así como el peligro que suponen para la navegación y para el medio ambiente.

A continuación, la resolución "insta a los Gobiernos interesados a que, como asunto de la más alta prioridad, tomen todas las medidas necesarias para prevenir y reprimir los actos de piratería y de robo a mano armada contra buques en sus aguas territoriales o en aguas adyacentes, incluida entre tales medidas el refuerzo de las medidas de seguridad policial".

La resolución "invita a los Gobiernos y a las organizaciones interesadas a que asesoren a los propietarios de buques, armadores, capitanes y tripulaciones en cuanto a las medidas que procede tomar para prevenir los actos de piratería y de robo a mano armada y reducir al mínimo las consecuencias de tales actos". Invita además a los Gobiernos y organizaciones interesadas a que informen a la OMI de las medidas que hayan tomado para alcanzar los objetivos de la resolución, y pide a los Gobiernos interesados que también informen a la OMI de todo acto de piratería y robo a mano armada perpetrado contra buques que

enarbolan sus respectivos pabellones, indicando el punto en el que ocurrió el suceso y las circunstancias de éste.

Por último, pide al Consejo de la OMI que mantenga el asunto sometido a revisión y tome las medidas complementarias que pueda estimar necesarias a la luz de los acontecimientos.

En abril de 1984, el CSM introdujo en su orden del día, con carácter permanente, el punto "Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques". El Comité decidió que, como primer paso, era necesario determinar la gravedad de la situación, identificar las zonas donde principalmente se producían los ataques y disponer de toda la información posible al respecto. En el marco de este punto del orden del día, el Comité recibe un resumen de todos los informes sobre actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra buques, presentados por los Gobiernos Miembros y la organizaciones internacionales con carácter consultivo.

Estos informes contienen, cuando es posible, la siguiente información: nombre y descripción de los buques atacados; situación del buque y hora del ataque; consecuencias para la tripulación, buque o la carga; y medidas adoptadas por la tripulación y los Estados costeros a los que se notificaron los incidentes. Al principio, los informes se compilaban dos veces al año, posteriormente de forma trimestral, y en la actualidad se distribuyen mensualmente, con resúmenes trimestrales y anuales. En 1986, el CSM decidió que los informes sobre actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra buques que recibiese la Secretaría deberían ser remitidos a los Estados rectores de puertos o a los Estados costeros interesados a fin de que presentasen las observaciones oportunas y facilitasen información acerca de las medidas adoptadas con respecto a los incidentes notificados, y que cualquier información al respecto facilitada por los Estados costeros debía serle notificada en los subsiguientes periodos de sesiones.

A la vista de que continuaba ascendiendo el número de los actos ilícitos notificados, y tomando en consideración que eran muchos los que no se señalaban a la atención de la Organización, la Asamblea de la OMI adoptó en 1991 la resolución A.683(17) -"Prevención y represión de los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques"-, en la que se insta a los Gobiernos Miembros a que comuniquen a la Organización todos los sucesos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra buques que enarbolan su pabellón, y en la que también se invita a los Estados ribereños a que incrementen sus esfuerzos para la prevención y represión de tales actos en sus aguas territoriales.

A finales de 1999 se habían notificado a la OMI 1 587 incidentes. No obstante, la OMI estima que solamente se notifican la mitad de los casos de piratería y de robos a mano armada perpetrados contra buques. Son muchas las razones alegadas, entre ellas el temor a que un acto de piratería consumado pueda suponer un descrédito para el capitán; la idea de que un incidente de este tipo es vergonzoso para el Estado en cuyas aguas territoriales ha tenido lugar (el Estado ribereño); la creencia de que una investigación trastornaría el programa del buque; y la posibilidad de que aumenten las primas de los seguros que ha de abonar el propietario del buque.

Amenaza mundial

Desde que hace dos décadas la piratería se convirtiese en un problema importante a nivel mundial, esta plaga ha venido afectando a distintas zonas del mundo.

África occidental

Entre 1982 y 1986, fue en África occidental -especialmente en Nigeria- donde se notificó un mayor número de actos de piratería y robos a mano armada. Se notificaban anualmente alrededor de 25 casos, principalmente ataques contra buques anclados a la espera de atraque. Lo típico era que una banda de hasta 10 miembros subiera a bordo del buque durante la noche,

intimidara a la tripulación exhibiendo armas blancas y, tras inmovilizarlos, abriera los contenedores de carga y robase su contenido.

Entre 1984 y 1985, las autoridades de Nigeria, en el marco de una operación conjunta de la armada, la policía y las autoridades aduaneras consiguieron reunir suficiente información como para permitirles localizar y neutralizar las bases desde donde operaban los piratas y los establecimientos desde los que se daba salida a las mercancías sustraídas. Estas acciones tuvieron unos efectos contundentes, dado que a partir de 1986 sólo se han notificado sucesos aislados en los puertos de Lagos y Bonny (lugares de alta incidencia de estos ataques). No obstante, en 1998 se notificaron 22 incidentes en África occidental.

Estrecho de Malaca

Con anterioridad a 1989, el estrecho de Malaca se consideraba una zona relativamente segura, y anualmente se notificaban un promedio de siete casos de piratería en la zona, pero en 1989 esta cifra ascendió a 28, y en 1991 fueron 50 los casos notificados.

El estrecho de Malaca es una zona que preocupa especialmente dado que es una de las vías navegables con mayor tráfico, por la que transitan hasta 200 buques diariamente. Algunos de los tramos son angostos y con aguas poco profundas, exigiendo una navegación muy precisa. La mayor parte de los ataques en esta zona tienen lugar estando el buque navegando.

La táctica utilizada por los piratas consiste en abordar el buque durante la noche mientras navega, sin que nadie se percate de ello, y dirigirse al puente. Una vez allí inmovilizarían al oficial encargado de la guardia de navegación, atándolo o esposándolo a una barandilla, para posteriormente dirigirse a los camarotes del capitán y de la tripulación en busca de dinero y objetos de valor. Aparte de los peligros a los que se expone la tripulación y el buque, está el riesgo pavoroso que conlleva el que un buque, en muchas ocasiones cargado con mercancías peligrosas, navegue a toda velocidad por aguas restringidas y sin nadie en el puente.

A iniciativa del Secretario General de la OMI, señor Willian A. O'Neil, en 1992 se constituyó un Grupo de trabajo formado por expertos provenientes de 10 Estados Miembros de la Organización, incluidos expertos de tres Estados ribereños del estrecho de Malaca (Indonesia, Malasia y Singapur), con el objetivo de elaborar un informe en el que se analizara el problema en la zona. Entre otras cosas, el informe debía contener recomendaciones sobre medidas de precaución en el terreno de la seguridad y medidas apropiadas que puedan adoptar las tripulaciones, propietarios de buques, Estados de abanderamiento, Estados ribereños y Estados rectores de puerto (individual o colectivamente a nivel regional) para hacer frente a los actos de piratería y a los robos a mano armada perpetrados contra buques.

Si bien al Grupo de trabajo se le pidió que centrara sus labores en las zonas próximas al estrecho de Malaca, también se le pidió que las recomendaciones que elaborase pudiesen ser aplicadas en otras zonas del mundo en las que se produjeran actos de piratería y robos a mano armada. El Grupo de trabajo visitó Indonesia, Malasia y Singapur entre febrero y marzo de 1993, y elaboró un informe que abarcaba cuestiones relativas a la navegación, radiocomunicaciones, búsqueda y salvamento, y actos de piratería y robos a mano armada en la región del estrecho de Malaca.

El CSM en su 62º periodo de sesiones, en mayo de 1993, examinó este informe, y como resultado del examen se distribuyeron dos circulares. La primera (circular MSC/Circ.622) contiene *Recomendaciones a los Gobiernos para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques*. La segunda (circular MSC/Circ.623) contiene *Directrices para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques* (véanse *infra* los apartados pertinentes a estas circulares).

Posteriormente, en ese mismo año, la Asamblea de la OMI adoptó una nueva resolución, resolución A.738(18), en la que se recomiendan medidas adicionales para prevenir y reprimir los actos de piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques. En esta nueva resolución:

- se recomienda que los capitanes de los buques notifiquen inmediatamente los ataques o intentos de ataque al centro coordinador de salvamento más próximo y soliciten a estos centros coordinadores que inmediatamente informen de los mismos a los buques que naveguen en las proximidades, así como a las fuerzas de seguridad locales a fin de que puedan poner en marcha los planes de contingencia oportunos para hacer frente a estos incidentes;
- se pide al Comité de Seguridad Marítima que adopte una señal especial para que sea utilizada por los buques atacados o amenazados de ataque. La OMI en colaboración con la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) y la Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite (Inmarsat) incluyó como categoría de mensaje de socorro el "mensaje sobre actos de piratería/robos a mano armada", el cual puede ser transmitido por los buques mediante su equipo de llamada selectiva digital o por medio del equipo de Inmarsat, con sólo presionar un botón. El mensaje lo reciben, automáticamente, las estaciones en tierra y los buques en las cercanías;
- mediante la circular MSC/Circ.805, del 6 de junio de 1997, se invitó a los capitanes de buques a que hicieran uso de estas nuevas facilidades y en la misma se incluían recomendaciones al respecto. En la circular también se recomienda a los capitanes de los buques que han sido atacados o a los cuales se intenta atacar que si los piratas ordenan que

no se efectúe desde el buque ninguna transmisión se deben acatar dichas órdenes dado que pueden contar con equipos capaces de detectar todas las señales radioeléctricas, incluidas las comunicaciones por satélite.

Antes de que se constituyese el Grupo de trabajo, los tres Estados ribereños del estrecho de Malaca (Indonesia, Malasia y Singapur), respondiendo a las inquietudes manifestadas por la OMI, pusieron en práctica patrullas conjuntas en la región, así como otro tipo de medidas disuasorias. Estas acciones, que dieron comienzo en 1992, han tenido como resultado un descenso notable en el número de ataques en la región. En 1998 se notificaron seis incidentes en el estrecho de Malaca.

Mar de la China meridional

Al tiempo que la situación mejoraba en el estrecho de Malaca, ésta se deterioraba en el mar de la China meridional. Las estadísticas compiladas durante el periodo de siete meses que va de mayo a diciembre de 1993 muestran que, de 67 incidentes a nivel mundial, 42 de ellos ocurrieron en los mares de la China meridional y oriental. La mayoría de los ataques tuvieron lugar en aguas internacionales y en algunos casos se utilizaron armas de fuego.

Se ha notificado que hubo varios intentos por parte de personas que aparentaban ser funcionarios o vestían uniformes de detener buques y subir a bordo, si bien no ha sido posible confirmar si éstos eran realmente funcionarios que actuaban en el marco de sus atribuciones, funcionarios que actuaban al margen de sus funciones habituales, o individuos que aparentaban ser funcionarios. En la mayoría de los casos, estas personas portaban armas de fuego de baja velocidad, tales como pistolas, aunque en algunos casos el armamento consistía en rifles de asalto.

Las embarcaciones pesqueras, especialmente en los alrededores de las Filipinas, también han sido objeto de la atención de los piratas y ladrones armados. Ha venido siendo frecuente que estas embarcaciones fuesen asaltadas por botes rápidos que se aparejaban a las

embarcaciones pesqueras sin llegar a detenerlas. El bote atacante sincroniza su velocidad con la del bote atacado y los asaltantes sencillamente ascienden por el trancañil del bote atacado, dejando a algunos integrantes de la banda en el bote atacante para que hagan de guardias. Los bandidos normalmente operan con suma rapidez y precisión, apoderándose de las capturas, los motores del bote, combustible, efectos personales y, en el peor de los casos, del propio bote.

En el mar de la China meridional es difícil hacer valer la ley, debido a su extensión (más de 200 millas de anchura) y al hecho de que en este espacio hay un rosario de islas deshabitadas a las que los piratas pueden huir. El problema se ha agravado por la falta de colaboración, especialmente por lo que se refiere al intercambio de información, entre los distintos organismos policiales de los países ribereños y por algunas controversias sobre límites territoriales.

Debido a esta situación y como respuesta a la solicitud del Comité de Seguridad Marítima de contar con un informe sobre la situación en el mar de la China meridional, la OMI, en marzo de 1994, despachó una misión indagatoria a China, las Filipinas y Hong Kong. El hecho de que se enviase la misión facilitó la oportunidad de examinar junto con funcionarios de alto rango de la zona cuál podía ser la naturaleza de la ayuda que la OMI podía prestar a los organismos de seguridad de la zona con el objetivo de prevenir y hacer frente a la piratería en sus aguas. No obstante, el mar de la China meridional continúa siendo una zona problemática. De los 210 casos notificados a nivel mundial en 1998, 98 de éstos tuvieron lugar en el mar de la China meridional.

Sudamérica

Se ha informado de ataques en diversos puertos de países de Sudamérica y del Caribe, entre ellos Colombia, Venezuela y las Guayanas. En 1998 se notificaron un total de 38 ataques. Éstos tienen generalmente lugar en los puertos y

fondeaderos, y se ha informado de que en algunos casos los ataques han ido acompañados de un alto grado de violencia.

Situación actual

No obstante los esfuerzos de la OMI y de sus Estados Miembros, la piratería continúa siendo una amenaza importante para la navegación en diversas zonas del mundo, razón por la que en octubre de 1998 se enviaron expertos al Asia sudoriental y a Centro y Sudamérica, a fin de estudiar la situación y examinar posibles medidas para hacer frente al problema.

El grupo que se desplazó al Asia sudoriental visitó Manila (Filipinas), Kuala Lumpur (Malasia) y Yakarta (Indonesia). Al momento de emprender la misión, las estadísticas reflejaban una situación preocupante, dado que, desde 1995, de 715 incidentes notificados a nivel mundial, 244 de éstos tuvieron lugar en el mar de la China meridional y en los alrededores del estrecho de Malaca. De los incidentes habidos en estas dos zonas:

- el 86,5% ocurrieron en aguas territoriales o dentro de puertos;
- el 56% de los buques atacados estaban anclados o atracados; se utilizó violencia en el 23% de los casos notificados, mientras que en otro 16% se amenazó con hacer uso de la violencia.

La finalidad principal de la misión era fomentar una mayor conciencia del problema; recalcar a los representantes gubernamentales la necesidad de adoptar medidas al respecto; y, más importante aún, impulsar una voluntad política de actuar a nivel nacional y regional.

Tras la misión, se celebró un seminario en Singapur en febrero de 1999. Representantes gubernamentales de alto rango de los países visitados participaron en la reunión, la cual se caracterizó por un abierto y franco intercambio de opiniones y la manifestación clara de una voluntad política de actuar a nivel nacional y regional.

La segunda misión visitó los puertos brasileños de Santos y Río de Janeiro en octubre de 1998. En el lapso entre estas dos

visitas, se celebraron en Brasilia un seminario y un cursillo sobre actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra buques, en los que estuvieron presentes representantes de los Gobiernos de Brasil, Colombia, Panamá, Suriname y Venezuela, así como observadores de Chile, México, Perú y Uruguay. El objetivo principal del seminario de Brasilia era mejorar la seguridad en el mar facilitando ayuda a los Gobiernos a fin de que puedan implantar las directrices anexas a las circulares MSC/Circ.622 y MSC/Circ.623, distribuidas en 1993 (véase *supra*). También tenía como objetivo examinar como marchaban los acuerdos de colaboración entre países vecinos en materia de coordinación de patrullas y otras medidas pertinentes.

Tras evaluar los informes sobre la situación en los respectivos países por lo que respecta a actos de piratería/robos a mano armada, presentados por las delegaciones asistentes al seminario y cursillo, se determinaron las siguientes dos características importantes en el ámbito de la situación prevaleciente en América Latina:

- el *modus operandi* de los piratas y de los ladrones armados difiere en gran medida del habitual en el Oriente Lejano, dado que la mayoría de los ataques en Latinoamérica tienen lugar cuando los buques están atracados o anclados; y
- la piratería acompañada de visos de tráfico de estupefacientes es un fenómeno que puede aumentar en un futuro, a menos que los países involucrados adopten con carácter urgente medidas concertadas.

En el seminario y cursillo se decidió que, si bien es inevitable que los niveles burocráticos aumenten debido a la participación de diversas autoridades nacionales que comparten atribuciones sobre la cuestión, debe buscarse por todos los medios un alto nivel de coordinación en cualquier medida que se adopte en este ámbito.

71º periodo de sesiones del CSM: mayo de 1999

El CSM en su 71º periodo de sesiones, en mayo de 1999, examinó la cuestión de la piratería y de los robos a mano armada, incluidos los resultados de las misiones a Sudamérica y al Asia sudoriental. Se tomó nota de que las principales dificultades para hacer frente a los piratas y a los ladrones armados eran las siguientes:

- la situación económica prevaleciente en las zonas afectadas;
- las limitaciones presupuestarias de los organismos de aplicación de la ley;
- la falta de comunicación y colaboración entre los diferentes organismos involucrados;
- el lapso de tiempo transcurrido entre el momento en que se notifica un suceso y el momento en que se adoptan medidas al respecto;
- los problemas de índole general en la notificación de sucesos, por ejemplo, alertar al Estado ribereño más próximo, así como a otros buques en la zona, de que se está atacando a un buque o de que se amenaza con atacarlo;
- la investigación oportuna y adecuada de los sucesos notificados;
- el enjuiciamiento de los piratas y ladrones armados una vez detenidos;
- la alta colaboración regional.

Las principales conclusiones del Comité se incorporaron en las circulares revisadas MSC/Circ.622 y MSC/Circ.623. Una de las conclusiones alcanzadas a raíz de estas misiones es que era necesario adoptar medidas más eficaces para la aprehensión y el enjuiciamiento de los piratas. El Comité acordó elaborar un proyecto de código para la investigación de los casos en los que se haya ejercido violencia contra la tripulación o los pasajeros, o se haya dañado el buque o la carga, el cual se examinará en su 72º periodo de sesiones, en mayo del año 2000.

El objetivo del código es alentar la adopción de un enfoque común para la investigación de los casos en los que haya

habido actos de violencia contra quienes están a bordo y haya habido daños al buque, así como impulsar la colaboración entre Estados en el curso de estas investigaciones.

Recomendaciones de la OMI

Recomendaciones a los Gobiernos para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra buques (circular MSC/Circ.622/Rev.1)

Esta circular, distribuida por primera vez en 1993, se revisó en 1999 basándose en las recomendaciones formuladas en los seminarios de Brasilia (Brasil) en 1998 y Singapur en 1999. La circular recomienda que "antes de emprender la preparación de un conjunto de medidas o recomendaciones, es imperativo que los organismos gubernamentales o de otra índole interesados reúnan estadísticas precisas sobre los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, se cotejen estas estadísticas tanto según el tipo de acto de que se trate y la zona en que se hayan producido, y se determine la naturaleza de los ataques haciendo especial hincapié en el tipo de ataque, la ubicación geográfica exacta y el modo de proceder de los delincuentes, y también que se difundan o publiquen tales estadísticas para todas las partes interesadas, en un formato comprensible y fácil de utilizar".

En la circular también se señala que los representantes de los propietarios de buques y la gente de mar también deberían participar en la elaboración de medidas disuasorias. Los países deberían elaborar planes de acción para prevenir y responder a los ataques y así como para hacer frente a cualquier suceso de contaminación resultante de un ataque (por ejemplo, como resultado de un abordaje o varada). Se debe contar con la infraestructura y disposiciones operacionales necesarias para prevenir y reprimir los actos de piratería y los robos a mano armada perpetrados contra buques.

Debe establecerse un sistema de control de incidentes para la respuesta táctica y operacional, debiéndose integrar éste en los planes pertinentes a cuestiones de seguridad estatal, tales como el contrabando,

el tráfico de estupefacientes y el terrorismo. Es de suma importancia que todos los ataques, o tentativas, sean notificados a los centros coordinadores de salvamento locales o a las radioestaciones costeras. Los centros coordinadores de salvamento deberán a su vez informar a los organismos de seguridad locales y a los demás buques que naveguen por la zona.

Las recomendaciones también abordan la cuestión de cómo se han de investigar los casos de piratería y también la jurisdicción penal. En la misma se facilita orientación a los Estados ribereños cuyas aguas están afectadas por la piratería sobre las medidas que se han de adoptar, incluidos acuerdos de ámbito regional, para poder dar una respuesta coordinada a los ataques. En un anexo figura un proyecto de acuerdo.

Directrices para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques (circular MSC/Circ.623/Rev.1)

Estas recomendaciones fueron aprobadas en 1993 y revisadas en 1999. En las mismas se reseñan las medidas que deben adoptarse para reducir los riesgos de sufrir un ataque, las posibles respuestas a ataques, y se hace hincapié en la necesidad imperiosa de notificarlos, tanto los frustrados como los consumados, a las autoridades del Estado ribereño en cuestión y a la administración marítima de la que dependa el buque.

En la circular se señala que los objetivos principales de los delincuentes en la zona del sudeste asiático pareciesen ser el dinero en efectivo guardado en la caja fuerte del buque, las pertenencias de la tripulación, así como cualquier equipo del buque que pueda ser desmontado, comprendidos incluso los rollos de cables. En Sudamérica, algunos de los actos de piratería y robos a mano armada están relacionados con el tráfico de estupefacientes. En los casos en los que se ha demostrado la manipulación de contenedores se ha señalado que era posible que los delincuentes hubieran penetrado en el buque cuando éste todavía estaba atracado en puerto, escapando después por el costado

del buque, portando lo que pudiesen llevar consigo. Por lo tanto se recomienda llevar a cabo una comprobación exhaustiva de los compartimientos y de los medios de amarre del buque antes de salir de puerto.

En la circular se recuerda que es necesario evitar que los piratas y los ladrones armados se sientan tentados. La creencia de que en la caja fuerte del capitán se transporta gran cantidad de dinero en efectivo constituye un atractivo para los delincuentes. En muchas ocasiones, esta creencia estaba justificada y se han sustraído sumas importantes de dinero. Si bien en alguna ocasión puede ser necesario contar con cierta cantidad de efectivo a fin de hacer frente a las necesidades operacionales y a las de la tripulación, así como para salvar las restricciones que en materia de control de cambios existen en algunos Estados, este dinero constituye un atractivo para los posibles atacantes, quienes es posible que intimiden al capitán o a la tripulación hasta que éstos revelen donde se guarda. Los propietarios de buques deben estudiar posibles alternativas a fin de eliminar la necesidad de llevar a bordo cantidades importantes de dinero en efectivo. Cuando sea necesario llevarlas debido a las restricciones en materia de control de cambios impuestas por algunos Estados, el hecho debe ponerse en conocimiento de la administración marítima de la que dependa el buque, a fin de que ésta examine la conveniencia de hacer gestiones y se adopte un enfoque más flexible en el ámbito de las medidas internacionales para erradicar los ataques por piratas y ladrones armados.

En la circular se continúa diciendo "los capitanes deberán tener presente la posibilidad de que los atacantes intercepten las comunicaciones buque-tierra y se sirvan de la información obtenida para elegir sus víctimas. Por consiguiente, en zonas donde se hayan registrado ataques deberá procederse con cautela cuando se transmita información por radio sobre la carga o los objetos de valor a bordo. A los tripulantes que bajen a tierra en puertos de zonas afectadas se les recomendará que no hablen del viaje del buque ni sobre los pormenores

de la carga con personas que no tengan relación con las actividades del buque".

En la circular se reconoce que "el hecho de que las tripulaciones de los buques actualmente sean más pequeñas también constituye un factor que favorece a los atacantes. Una tripulación pequeña, que se esfuerce en garantizar la navegación segura de su buque en aguas congestionadas o restringidas, tiene además a su cargo la ardua tarea de mantener unos niveles de vigilancia elevados durante periodos prolongados. Los propietarios de buques deberán considerar la posibilidad de reforzar la guardia de seguridad cuando sus buques estén navegando por zonas donde se producen ataques o estén anclados en las cercanías de puertos situados en estas zonas. Los propietarios también deberían considerar la posibilidad de proporcionar equipo de vigilancia y detección que pueda servir de ayuda a los tripulantes y así proteger los buques".

Seguidamente en la circular se reseñan un conjunto de prácticas recomendadas basadas en informes sobre accidentes, instrucciones publicadas por organizaciones comerciales y medidas concebidas para mejorar la seguridad en los buques. Corresponde únicamente a los propietarios y a los capitanes de buques que naveguen en aguas donde se producen ataques determinar en qué medida se han de seguir o aplicar las recomendaciones.

Todos los buques que naveguen en aguas en las que se hayan producido ataques deberían contar con un plan de defensa del buque, el cual abarcará cuestiones tales como:

- la necesidad de establecer una vigilancia más estricta y la utilización del equipo de luces, de vigilancia y de detección;
- las medidas que ha de adoptar la tripulación en caso de que se detecte un ataque o éste ya se esté produciendo;
- los procedimientos que deben seguirse para dar por radio un aviso de alarma; y

- los informes que han de presentarse después de un ataque o de una tentativa de ataque.

Los planes de defensa deben asegurar que los capitanes y las tripulaciones son totalmente conscientes de los riesgos existentes cuando son atacados por piratas o ladrones armados. En especial deben hacer referencia a los peligros que conlleva el que un tripulante adopte una actitud agresiva durante un ataque. Si bien algunos observadores señalan la conveniencia de que las tripulaciones de los buques mercantes vayan armadas cuando navegan por zonas donde hay probabilidades de que sean atacadas por piratas, en la circular se dice: "las respuestas agresivas cuando ya se ha producido un ataque y, en particular, una vez que los atacantes se encuentren a bordo, pueden hacer aumentar notablemente los riesgos que corren el buque y las personas a bordo".

La circular aborda cuestiones tales como las precauciones que han de adoptarse cuando el buque está en puerto o anclado, turnos de guardia y vigilancia, procedimientos para las comunicaciones, escucha radioeléctrica y respuestas y mensajes normalizados.

En la circular se recomienda que los buques empleen el máximo nivel de iluminación posible cuando operen durante la noche, señalándose que, tras examinar los pros y los contras de la opción de mantener una oscuridad total, no se recomienda ésta. En la circular se hace hincapié en la importancia de contar con zonas seguras a las que los atacantes les sea difícil acceder. Cuando el buque esté navegando, "los capitanes deben considerar la posibilidad de repeler las embarcaciones agresoras que se aproximen mediante medidas bruscas de timón. El efecto de las olas de proa puede desalentar a los posibles atacantes y dificultarles la tarea de enganchar bicheros o de aferrarse al buque mediante barras de hierro".

También debería señalarse la posibilidad de hacer uso de las mangueras contraincendios. "La utilización de agua a presiones iguales o superiores a 80 libras por pulgada cuadrada puede permitir disuadir y

repeler a los atacantes". Los atacantes no sólo deberán luchar contra el chorro de agua, sino que el flujo de agua resultante puede inundar su bote y dañar los motores y sistemas eléctricos del mismo".

La circular advierte que el empleo de maniobras evasivas y de mangueras "puede provocar represalias por parte de los atacantes si éstos ya han apresado a miembros de la tripulación y que no debería recurrirse a estos medios a menos que el capitán esté convencido de que puede utilizarlos con provecho y sin crear riesgos para las personas a bordo".

La circular desaconseja enfáticamente la utilización de armas de fuego.

En la circular también se reseñan las acciones que han de adoptarse si los atacantes consiguen abordar el buque; lo que ha de hacerse después del ataque, y cómo se han de notificar los sucesos.

El futuro

El número de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra buques notificados a la OMI en 1998 fue de 210, lo que supone 42 (17%) menos que en 1997. En comparación con ese mismo año (1997), el número de sucesos notificados en 1998 disminuyó: 6 en vez de 8 en el estrecho de Malaca; 94 en vez de 101 en el mar de la China meridional; 38 en vez de 45 en Sudamérica y el Caribe; 25 en vez de 41 en el océano Índico; 2 en vez de 11 en el Mediterráneo y en el mar Negro; y 22 en vez de 30 en África occidental, si bien el número de ataques se incrementó de 11 a 19 en África oriental. No obstante, el total correspondiente a 1999 es de 235 casos, lo cual supone un incremento de 25 casos (11,9%) con respecto a la cifra correspondiente a 1998.

El 16 de noviembre de 1999, la saga del **Alondra Rainbow** -buque al que se hizo referencia al comienzo- llegó a su fin a la altura de Goa, cuando el Servicio de Guardacostas de la India consiguió abordarlo. Se consiguió abortar los intentos de hundir el buque y de destruir pruebas, procediéndose al arresto de 15 sospechosos.

No obstante, y tal como ha señalado el Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO), citando información distribuida por el Servicio de Información de la Armada de los Estados Unidos, el objetivo de este ataque no era solamente las ganancias que pudieran obtener los individuos involucrados, sino que posiblemente quienes ejecutaron y organizaron el acto delictivo también estarían impulsados por motivos políticos, dado que aparentemente en Camboya o en Tailandia se intercambiaron 3 000 toneladas de la carga de aluminio por armas que tenían como destinatarios fuerzas insurgentes que desde mucho antes se habían venido enfrentando con el ejército de Sri Lanka.

No obstante, este caso tiene algunos rasgos alentadores. Las medidas adoptadas por el Servicio de Guardacostas de la India y por la armada de este país fueron especialmente acertadas, así como la decisión de la ICC/Centro de Notificación de Actos de Piratería, dependiente de la Oficina Marítima Internacional (véase *infra*), consistente en distribuir información en la que se describía el buque secuestrado y coordinar los informes suministrados por los buques que navegando por la zona lo habían avistado.

La BIMCO hizo las siguientes observaciones: "las medidas adoptadas por el Servicio de Guardacostas de la India y por la armada y la policía de este país bien pueden servir de ejemplo a otras naciones de cómo se puede hacer frente a los casos de piratería, actuando dentro de los límites que impone el derecho internacional".

Asimismo, de las circunstancias que rodearon al suceso se puede deducir que los delincuentes que cometen estos actos lo hacen con una sofisticación creciente, yendo en aumento asimismo la crueldad empleada. Hay pruebas de que algunos de los ataques han sido organizados con la connivencia de bandas de delincuentes organizados, eligiendo determinados buques en razón de la carga que transportan y no simplemente atacándolos por azar, que era como presuntamente ocurría años atrás. Independientemente de que las cifras muestran una tendencia a la baja en el

número de ataques, la piratería sigue siendo un problema importante a nivel internacional.

Centro de Notificación de Actos de Piratería, dependiente de la Oficina Marítima Internacional

La alarma creada en el sector del transporte marítimo como resultado del inquietante incremento de los actos de piratería en los océanos llevó a que la Oficina Marítima Internacional fundase en octubre de 1992 un Centro de Notificación de Actos de Piratería, en la sede de su oficina regional para el Oriente Lejano, en Kuala Lumpur. El Centro se financia mediante contribuciones voluntarias aportadas por compañías navieras y de seguros, y sus servicios se prestan gratuitamente a todos los buques, independientemente de su pabellón o de quienes sean sus propietarios.

El Centro cuenta con equipos de investigación que responden de forma inmediata a los actos de piratería, y compila la información facilitada por las fuerzas de seguridad. Este servicio lo sufraga la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte. Entre los cometidos específicos del Centro de Notificación de Actos de Piratería están los siguientes:

- notificar a las fuerzas de seguridad actos de piratería y robos a mano armada cometidos en el mar;
- localizar buques que han sido apresados por piratas y recuperar las cargas sustraídas;
- ayudar a que los piratas puedan ser enjuiciados;
- prestar asistencia a los propietarios de los buques que han sido atacados y a las tripulaciones;
- cotejar información sobre actos de piratería que hayan tenido lugar en cualquier parte del mundo.

El Centro está de guardia 24 horas al día, 365 días al año. En estrecha colaboración con las fuerzas de seguridad, el centro actúa cuando se le comunica que hay sospechas sobre la actuación de determinados buques, o que ha habido actos

de piratería o robos a mano armada en el mar, en cualquier punto del planeta. El Centro difunde diariamente, vía satélite, boletines informativos en los que se notifican ataques piratas a buques en la región del este y del sudeste asiático. También se facilitan a organismos interesados, incluida la OMI, informes trimestrales.

La dirección del Centro de Notificación de Actos de Piratería es la siguiente:

16.03A Wisma Nusantara
Jalan Punchak off Jalan P. Ramlee
50250 Kuala Lumpur
Malasia

Teléfono: +60 3 238 5763
Facsímil: + 60 3 238 5769
Télex: MA31880 IMBPCI
Correo electrónico: ccskl@imbkl.po.my

Si bien los ataques son todavía, en la mayor parte de los casos, de pequeña escala, su frecuencia es más alta de lo que generalmente se pueda creer. Seguidamente se adjunta un resumen de una lista de sucesos a nivel mundial, correspondiente a 1999, extraída del sitio de Internet del antedicho centro:

(http://www.iccwbo.org/ccs/menu_imb_piracy.asp):

"13-11-99. Chennai (India): piratas en botes a motor intentan abordar un buque, y la tripulación, tras ser alertada, consigue repeler el ataque.

13-11-99. Situación 05:24,1N-100:21,2E (puerto de Penang): piratas portando armas blancas asaltan buque y abren contenedores, si bien, tras ser detectados por la tripulación y dar la alarma, huyen saltando por la borda.

13-11-99. Puerto de Surabaya: piratas abordan buque atracado y sustraen parte de su equipo.

19-11-99. Situación 15:32N-041:53E, en las proximidades de Jazirat at Ta'ir (mar Rojo): un yate de vela informa mediante telefonía satelitaria que está siendo asaltado por piratas. Son siete los asaltantes y están armados con metralletas. En segunda

llamada se comunica que se ha repelido el ataque.

20-11-99. Puerto de Yangon (Myanmar): tres o cuatro piratas armados con machetes abordan buque trepando por cable de amarre a estribor. El marino de guardia dio la alarma sorprendiendo a los asaltantes, quienes se lanzaron al río y huyeron a bordo de un bote de pesca de madera.

21-11-99. Karang Canning Shoal (isla de Batu Gelasa): piratas intentan abordar un buque. La tripulación, tras ser alertada, consigue repeler el ataque.

23-11-99. Tanjung Priok (Indonesia): 10 piratas armados con machetes abordan buque. Marino de guardia da la alarma y los piratas huyen.

26-11-99. Situación 0:259,3S 106:58E (estrecho de Leplia): cinco piratas armados con machetes abordan buque y tratan de tomar como rehén al jefe de máquinas, quien es liberado tras intervenir la tripulación. Los piratas se lanzan al agua y escapan.

26-11-99. Situación 03:01S 106:58E (estrecho de Gelasa, Indonesia): siete piratas armados con machetes abordan buque. Toman como rehenes al capitán, tercer y cuarto oficial y a un marinero. Sustraen dinero en efectivo, posesiones de la tripulación y equipo del buque.

27-11-99. Situación 02:58S 106:58E (estrecho de Leplia, Indonesia): seis piratas en un bote de gran velocidad intentan abordar un buque. El capitán y la tripulación dan la alarma y accionan las luces del puente y otras medidas de precaución contra ataques. Se repele el ataque."

En ninguno de estos casos hubo muertes ni lesiones personales graves. No obstante, el que sean tantos los ataques en un periodo de tiempo tan corto demuestra que, en la actualidad, el problema de la piratería y de los robos a mano armada está bastante extendido en determinadas zonas del mundo. Los yates y las embarcaciones de recreo privadas también son objeto de ataques, al igual que los buques mercantes, y está tomando tintes de realidad el riesgo de que la delincuencia organizada participe en este tipo de sucesos, y, si esta tendencia se consagra, aumentará la gravedad de los ataques y consiguientemente el número de

muertos y heridos como consecuencia de los mismos.

Algunos Gobiernos y propietarios de buques han propuesto que se forme una fuerza naval de carácter internacional, bajo los auspicios de las Naciones Unidas, para patrullar las zonas de peligro. Otros han instado a los Estados ribereños a que adopten más medidas al respecto. La adopción del Código de la OMI sobre investigación de la piratería serviría de ayuda a los Gobiernos al momento de adoptar medidas contra presuntos piratas. Asimismo, han sido los que han instado a los Gobiernos a ratificar el Convenio de Roma de 1988 para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima.

Este Convenio se adoptó bajo los auspicios de la OMI, y tiene como objetivo establecer un marco legal para la adopción

de medidas contra los presuntos autores de actos delictivos cometidos en el mar. Un problema que ha surgido en años recientes es el de la incertidumbre acerca del derecho aplicable, lo que ha supuesto que se haya tenido que poner en libertad sin cargos a personas inculpadas de delitos de piratería.

Sobre lo que no hay duda es que, actualmente, la piratería es un problema de índole mundial, al que sólo se le puede hacer frente de manera eficaz si hay colaboración a nivel internacional, esto es, los Estados ribereños, países con intereses comerciales, compañías navieras y organismos que tengan asignadas labores de seguridad. Las medidas que se adopten han de ser contundentes, eficaces y no ha de postergarse su aplicación, a fin de evitar que la piratería pase de ser un problema localizado a una amenaza internacional.
