

¡LA PIRATERÍA MARÍTIMA AÚN EXISTE!

Su interpretación en la legislación nacional y en la internacional

Daniel Alberto Enrique Martín



La piratería aún existe
(FOTO: DIARIO LA NACIÓN)

Dentro de las particularidades del ámbito en que se desarrolla el derecho de la navegación, la comunidad naviera se encuentra acechada por sucesos naturales, como la tempestad y el abatimiento de las grandes olas, y por actos humanos, es decir, los ocurridos a bordo por causa del hombre.

En la actualidad, el desarrollo de las ciencias y las técnicas nos han puesto a resguardo, en la medida de lo posible y aceptable, de los riesgos de la naturaleza y, a partir de mediados del siglo XIX, el desarrollo político y social, junto con el establecimiento del control del mar, desplazaron la piratería a los libros de historia o a las novelas.

Con el advenimiento de la tecnología y el surgimiento de grandes buques petroleros y portacontenedores, el modernismo alcanzó a estos sujetos del pasado, quienes dejaron a un lado los antiguos galeones que llevaban banderas con signos cadavéricos, parches y garfios, para convertirse en expertos depredadores de la carga marítima mediante el empleo de modernas lanchas, armamento de última generación y los adelantos tecnológicos para sus seguimientos y sus comunicaciones satelitales.

Estos individuos, que actúan como piratas aislados o mediante estructuras criminales organizadas que operan casi siempre con absoluta impunidad, han hecho que este delito se haya incrementado exponencialmente. En un rápido sondeo de los medios gráficos, se puede apreciar que, en particular, han recrudecido los asaltos a buques de transporte, de recreo y pesqueros en las zonas de mayor tráfico marítimo internacional.

La diferencia con el pasado es que, hoy en día y con mayor frecuencia, este delito se presenta no solo bajo su forma tradicional, o sea, como la de actos ilegales de violencia cometidos en alta mar sobre buques por motivos de provecho personal, sino que hay formas renovadas, ya que estos actos con frecuencia se realizan en aguas territoriales y no siempre con fines privados e intenciones de lucro, sino también por motivos políticos o por razones cuyos objetivos se pueden llegar a confundir, lo que hace imposible establecer su diferencia.

1. Ataques piratas en la actualidad

Testimonio de lo hasta aquí expresado han sido los muy conocidos ataques perpetrados al mercante *Maersk Alabama* en aguas somalíes o al buque *Ariana*, al noreste de las Islas Seychelles.

El buque *Maersk Alabama*, de 17 000 toneladas, fue atacado por cuatro piratas somalíes a 240 Mn al sureste del puerto somalí de Eyl, y su capitán fue tomado como rehén. Este fue el sexto buque en ser atacado esa semana por piratas y el primer asalto a un buque mercante con bandera estadounidense que tuvo éxito desde comienzos del siglo XIX. En virtud de la actuación de la Armada de los Estados Unidos, el incidente finalizó con el rescate de su capitán, Richard Phillips, cuatro días más tarde.

El Almirante (R) Daniel Alberto Enrique Martín se graduó como Guardiamarina en diciembre de 1975 y sirvió a la Armada durante más de cuarenta años. Cerró su servicio activo al entregar, en 2013, el cargo de Jefe de Estado Mayor General de la Armada.

Durante su carrera, se desempeñó como Subjefe del Estado Mayor General de la Armada, Comandante de Adiestramiento y Alistamiento de la Armada, Comandante del Área Naval Austral y Jefe de la Base Naval Ushuaia Almirante Berisso, Comandante de la Fuerza de Submarinos, del submarino ARA *Santa Cruz* y del transporte ARA *Cabo de Hornos*; así como Agregado de Defensa, Naval, Militar y Aeronáutico en la Embajada de la República de Sudáfrica y Subdirector de Educación Naval.

Cabe señalar que, como submarinista, tripuló diferentes unidades submarinas y, particularmente durante la Guerra de Malvinas, formó parte de la tripulación del submarino ARA *Santa Fe* en la Operación Rosario y en el reabastecimiento de las islas Georgias del Sur, lugar donde el submarino fue hundido por la propia tripulación.

Entre los años 2015-2019, fue presidente del Centro Naval.

Actualmente, se desempeña como docente en la Escuela de Guerra Naval y es, además Director de la Liga Naval Argentina, Vicepresidente 2.º y Académico de Número del Instituto Nacional Browniano y de la Academia del Mar.



Portacontenedor *Maersk Alabama* (FOTO REUTERS)

La historia del suceso fue relatada en un libro, *El deber de un capitán: Piratas somalíes, SEAL's de la Armada y los días peligrosos en el mar*, escrito por Stephan Talty y Richard Phillips, y posteriormente llevada al cine en la película *Capitán Phillips*, estrenada en 2013, con Tom Hanks en el papel principal.

En el caso del carguero *Ariana*, de 70 000 toneladas, de bandera maltesa y propiedad griega, con 24 miembros de la tripulación ucranianos, que fue secuestrado a 250 Mn de las islas Seychelles por piratas somalíes cuando transportaba soja y maíz de Uruguay a Irán, el secuestro duró más de seis meses y recién se logró la liberación del barco y de su tripulación una vez que los secuestradores recibieron la suma de alrededor de 3,5 millones de dólares.



El verdadero Capitán Richard Phillips con el presidente de los EE.UU. (P. SOUZA, AFP / GETTY IMAGES / DESERET NEWS) y una toma de la película *Capitán Phillips*, con Tom Hanks (DEHPARADOX.ES/)



La piratería se presenta hoy tanto en su forma tradicional como también por motivos políticos o en una cadena de ejecución de actos de violencia, como lo es el terrorismo.

Cabe destacar que, en este caso, los piratas emplearon el buque, prácticamente durante todo su cautiverio, como base de operaciones para otros secuestros en el mar.

Se sabe que, en el tráfico entre el Mediterráneo, el Mar Rojo y todo el sureste de África hacia el norte, se corren severos riesgos, y si bien hay fuerzas militares desplegadas con la misión de ofrecer protección al transporte comercial, se necesita aun mayor flexibilidad en la acción para encarar la amenaza.

Ya en fecha mucho más cercana a nuestros días, el 5 de mayo de 2019, el buque *Jolly Smeraldo* de 33 000 toneladas de porte bruto fue nuevamente agredido a 150 Mn de la costa de



Portacontenedores *Ariana*, IMO: 9327671 (VESSEL FINDER)



Los piratas somalíes liberan el carguero griego *Ariana* (FOTO CNN+4)

Somalia por una lancha rápida tripulada por cinco piratas armados con fusiles de asalto y una bazuca, y recibió varios disparos cuando se dirigía desde Mombasa hacia Yeddah, pero logró evadirse sin heridos entre sus tripulantes. El día anterior, había escapado por poco de un ataque de piratas en el que recibió algunos impactos de bala.

En noviembre de 2019, un grupo armado atacó al petrolero griego *Elka Aristote* frente a las costas de Lomé, capital de Togo, y secuestró a cuatro marinos. Tres de ellos fueron liberados el 13 de diciembre, y el cuarto murió durante el cautiverio.

Asimismo, el pasado 31 de diciembre, el capitán y siete marinos del petrolero griego *Happy Lady*, de 51 390 toneladas, fueron secuestrados en Camerún tras un asalto realizado por individuos armados al buque fondeado en el puerto de Limbé. Durante el ataque, fue herido un marinerero griego miembro de la tripulación, integrada por 28 marinos.

De acuerdo con un informe del International Maritime Bureau (IMB), durante el año 2019 se registraron 162 casos relacionados con piratería y robo a mano armada en contra de buques, de los cuales 29 correspondieron a América Latina.

África es el continente que registró la mayor cantidad de incidentes con 71 sucesos, seguido por el sur de Asia con 53 casos y América Latina en tercer lugar con 29.

En América Latina, Perú sufrió 10 ataques, Venezuela 6 casos, Colombia registró 3, Ecuador también padeció 3, Brasil y Haití sufrieron 2 ataques cada uno, mientras que la República Dominicana, Panamá y México recibieron uno. Del total de incidentes sufridos por los buques latinoamericanos, 24 fueron ataques con abordaje de piratas y 5 fueron intentos de ataque con disparos de armas.

No solo los piratas «civiles» abundan en las aguas de América, sino que también se han presentado casos en los cuales miembros de las Fuerzas Armadas y de Seguridad son partícipes de acciones contra el comercio marítimo, como lo fue en el caso del petrolero *San Ramón*, de 1627 TRB y con bandera de Togo.

En febrero del corriente año, seis hombres armados abordaron el petrolero *San Ramón*, fondeado en la Bahía de Pozuelos, en las cercanías del puerto de Puerto La Cruz, y dispararon contra el capitán, el colombiano Jaime Herrera Orozco (oficial retirado de la Armada de Colombia) y lo asesinaron.

El 7 de agosto de 2019, al entrar en aguas de la República Bolivariana de Venezuela, el buque presentaba fallas en el motor y fondeó en la bahía de Pozuelos. Su capitán se comunicó por radio con las autoridades portuarias para dar su posición y pedir asistencia. Esa misma noche, una lancha patrullera de la Armada de Venezuela se acercó, y una docena de militares enmascarados y armados con rifles subieron a bordo, se identificaron como miembros de la unidad de contrainteligencia militar de Venezuela (conocida como DGCIM) y luego de ordenarle al capitán y a la tripulación reunirse en cubierta mientras registraban el tanquero, les informaron que el barco «quedaba detenido» y —según Reuters— acusaron a la tripulación de contrabando de combustible «a pesar de que su bodega estaba vacía».



Portacontenedores *Jolly Smeraldo*, Ro-Ro Cargo Ship, IMO: 7722231 (VESSEL FINDER)



Petrolero griego *Happy Lady*, Chemical/Oil Products Tanker, IMO: 9644225 (FOTO INFOBAE)

Los piratas se han modernizado y dado lugar a una forma más tecnológica de piratería: los ciberataques.



Petrolero *San Ramón*, IMO: 7824572, fondeado cerca de Puerto La Cruz (EL BARLOVENTO / CAP. SILVERIO BALBUENA / MARINE TRAFFIC)

El *San Ramón* permaneció fondeado con custodia militar a bordo durante más de seis meses, y en la medianoche del 23 de febrero, seis hombres enmascarados subieron a bordo desde una lancha, tomaron como rehén a uno de los tripulantes y se dirigieron hacia los camarotes. Buscaron al capitán Herrera, a quien obligaron a regresar a su cabina y le robaron una gran suma de dinero, pero una vez que este dio la voz de alarma, le dispararon en la nuca y lo asesinaron en el pasillo a sangre fría. Los piratas corrieron hacia la pasarela y abandonaron el petrolero.

Luego de una profunda investigación realizada por la policía forense en el cercano puerto de Puerto La Cruz, un tribunal estatal ordenó en marzo la detención de un oficial y dos marineros de la Armada de Venezuela y cuatro soldados de la Guardia Nacional, quienes enfrentaron cargos por el asesinato del capitán del *San Ramón*, robo con agravantes y posesión ilegal de armas. Cabe destacar que, según lo relatado por miembros de la tripulación, algunos de los delincuentes arrestados habían estado a bordo del petrolero en las semanas previas al crimen.



En la actualidad, todos los buques están conectados a internet y podrían ser controlados por hackers, que los hagan navegar como «zombis» en el mar.

El ataque fue nocturno y duró unos 30 minutos. Los piratas, armados con machetes, tridentes y cuchillos, llegaron a agredir a tres marineros de la tripulación y a robarles algunas pertenencias personales. Gracias al alerta que el engrasador dio al resto de la tripulación, se logró rescatar a los marineros que estaban a merced de los piratas. Una vez que estos últimos escaparon en sus botes con los objetos que lograron llevarse, la tripulación, para evitar ser atacada nuevamente, decidió levar anclas y retirarse de la zona de peligro.

1.1. Piratas cibermodernos

Así como se ha mejorado en muchos aspectos para tratar de evitar estos acontecimientos, también los piratas se han modernizado y dado lugar a una forma más tecnológica de piratería: los ciberataques, mediante los cuales han logrado modificar el destino de los barcos o bloquear pasos o puertos.

El mundo se ha vuelto completamente dependiente de las comunicaciones digitales, y los sistemas informáticos han desplazado casi íntegramente el control electromecánico y manual. Los barcos se construyen cada vez de mayor tamaño, los graneleros, petroleros, gaseros, portacontenedores, frigoríficos o los *ro-ro* impresionan, y ya se prevé la navegación de buques plenamente automatizados. Si alguna persona puede tomar el control de ellos, entonces podría, en teoría, atacar desde cualquier parte del mundo, ya que, si la red es vulnerable, también lo son los barcos.

En lo que se refiere a buques y a tripulaciones de nuestro país, se conoce que piratas del Caribe abordaron en el corriente año un buque tanque con marinos argentinos frente a las costas de Haití.

El 17 de mayo próximo pasado, el buque tanque *Tosna Star*, operado por la empresa marítima Maruba, estaba fondeado en la entrada de Puerto Príncipe cuando fue atacado por un grupo de entre diez y doce piratas armados con machetes y otras armas blancas que abordaron el petrolero por proa y por popa, y, después de amenazar a la tripulación, le robaron teléfonos celulares y los cabos de la embarcación.

El problema es que todos están conectados a internet y, por ello, no debe descartarse el peligro de que sean controlados por *hackers* y naveguen como «zombis» en el mar.

Y entonces, por qué no tener en cuenta que ha surgido la posibilidad de piratear los buques a distancia y guiarlos a un destino diferente del original, para bloquear puertos, estrechos y pasos clave por los que transitan, como podría ser, por ejemplo, el del canal de Panamá u otras rutas de un mundo globalizado, las que pudieran quedar totalmente colapsadas, por decirlo de alguna manera.

En el año 2009, además de los barcos anteriormente mencionados, los piratas somalíes perpetraron el secuestro físico del atunero vasco *Alakrana*, que también fue liberado a las pocas semanas tras el pago de un rescate estimado en 2,3 millones de euros (4 millones de dólares), según lo indicado por varias fuentes. Sin embargo, lo importante de esta operación es que puso sobre la mesa el *tracking* digital que hacen los bucaneros del siglo XXI sobre buques aptos para ser atacados en su paso por el cuerno de África, vía obligada en su camino a Europa desde China. Desde entonces, muchos apagan su geolocalización al pasar por la zona.



Atunero vasco *Alakrana* escoltado luego de su liberación por las fragatas *Canarias* y *Méndez Núñez* de la Armada Española (20MINUTOS.ES)

La amenaza es cada vez más manifiesta y afecta no solo a las mercancías que transportan, sino también a la zona de influencia del puerto y a los intereses de la cadena comercial.

1.2. Riesgo cibernético marítimo

En el año 2017, un buque portacontenedores alemán perdió el control de sus sistemas de navegación durante casi diez horas y no respondía a las órdenes de su capitán. Ese mismo año, se sumaba una noticia sobre colisiones entre buques de guerra de los Estados Unidos en el Pacífico, que dejaban una docena de marineros muertos, lo que en un principio parecía inconcebible.

El «secuestro» de un superyate en el Mediterráneo, efectuado hace unos siete años por un profesor de Ingeniería Aeroespacial y Mecánica de la Universidad de Texas, quien lo «pirateó» hasta modificar su rumbo¹, se centralizó en la emisión de falsas señales de GPS que fueron variando de a poco la posición real del navío. El *hackeo* consistió en emitir una señal falsa más potente que la original para confundir a la tripulación y a la embarcación. Esta llegó a navegar, entonces, con referencias distorsionadas respecto de la real, y variaba su rumbo según la ocurrencia del *hacker*, que, en este caso, se trataba solamente de un profesor universitario que ponía a prueba su experimento.

Sin embargo, ese mismo año, según un informe del gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica, se verificaba de manera oficial el primer ciberataque contra la autonomía de veinte barcos que navegaban por el Mar Negro, cuando sus GPS les indicaban estar en el aeropuerto de Vítiazevo, es decir, 32 kilómetros tierra adentro y a más de 60 kilómetros de su ubicación real.

Hoy se sabe que los *hackers* apuntan a los tres dispositivos básicos que utilizan los buques para su navegación: el GPS (Sistema de Posicionamiento Global), el AIS (Sistema de Identificación Automatizada) y el ECDIS (Sistema de Cartas Náuticas Digitales). Los

¹ Spoofing on the High Seas.
<https://www.youtube.com/watch?v=ctw9ECqJ8LO>

tres sistemas convergen normalmente en el sistema de control automático del buque y, por ende, los piratas podrían llegar a tomar el control del barco, desestabilizarlo, confundir a los capitanes o atacar los sistemas de control de propulsión, lastre o maniobra.

Tal como se expresó anteriormente, los mercantes cada vez son más grandes en tamaño, están más automatizados con numerosos sistemas de control a distancia y tienen menos tripulación, por lo que la amenaza se vuelve cada vez más manifiesta y afecta no solo a las mercancías que transportan, sino también a la zona de influencia del puerto y a los intereses de la cadena comercial.

En la búsqueda de ir solucionando el mencionado asunto, la OMI ha publicado la circular MSC-FAL.1/Circ.3: Directrices sobre la Gestión de los Riesgos Cibernéticos Marítimos, que proporcionan recomendaciones de alto nivel sobre la gestión de los riesgos cibernéticos para proteger el transporte marítimo, tanto de las actuales amenazas y vulnerabilidades cibernéticas como de las nuevas.

Se entiende por gestión de los riesgos cibernéticos al proceso de identificación, análisis, evaluación y comunicación de peligros de índole cibernética y de aceptación, sustracción, transferencia o mitigación de esos riesgos hasta un nivel aceptable.

De esta manera, tanto en los foros internacionales como en los diversos textos de las convenciones y en las diferentes legislaciones internas de los países, se está tratando de ajustar, regular y tipificar este delito, y de implementar las correspondientes sanciones.

Si bien aún hay que unificar criterios entre la reglamentación internacional y la interna de algunos países, los Estados son competentes para enjuiciar al presunto pirata que se encuentra en su territorio o para extraditarlo al Estado que lo solicite para juzgarlo.

2. Normativa jurídica

Si bien la piratería es tan antigua como el comercio y siempre se consideró que el que la practicara tenía que sufrir los más severos castigos, hoy en día, exige una competencia universal de policía y, también, una competencia universal de jurisdicción.

Actualmente, es norma del derecho internacional que los Estados gozan de competencia, ya sea para enjuiciar al presunto culpable que se encuentra en su territorio o para extraditarlo al Estado que lo solicite para juzgarlo.

Sin embargo, el primer escollo que se puede encontrar es que la reglamentación internacional y la interna de los países no presenten uniformidad de criterios tanto para el apresamiento como para el castigo de este delito. La falta de una buena tipificación internacional y nacional del delito de piratería de los diferentes Estados dificulta su represión.

Haciendo un poco de historia, en el año 1932 se publicó el Proyecto Harvard, que puede considerarse el primer antecedente de compilación de normas sobre piratería marítima. Este Proyecto, que fue producido teniendo en cuenta la legislación doméstica de la época y el derecho consuetudinario, fue la base para la redacción del proyecto de la Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas, que fue tomado en cuenta para la elaboración de las disposiciones de la Convención de Ginebra sobre la Alta Mar (1958).

Puede considerarse, entonces, que la Convención de Ginebra sobre la Alta Mar (1958) es el primer tratado internacional que norma la piratería marítima. Las disposiciones sobre su regulación —artículos 14 a 22— fueron, a su vez, incorporadas en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (1982) (CONVEMAR).

Tal es así que, actualmente, la CONVEMAR es considerada la expresión del derecho internacional general, convencional y consuetudinario sobre la materia.

2.1. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)

Surge pues que, a nivel internacional, este delito se encuentra regulado en la Parte VII «Altamar» de la CONVEMAR, artículos 100 a 107.

Así se ve que en el Artículo 101 de la Sección Primera, que trata sobre las disposiciones generales, se define la piratería en tres incisos como cualquiera de los siguientes actos:

- a) todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada, que estuvieren dirigidos:
 - contra un buque o una aeronave en altamar, o personas o bienes a bordo de ellos;
 - contra un buque o una aeronave, o personas o bienes cuando se encuentren en un lugar no sometido a jurisdicción de ningún Estado.
- b) todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicha aeronave o buque el carácter de pirata.
- c) todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en a) y b) o facilitarlos intencionalmente.

Está claro que el delito de piratería involucra a dos buques (o aeronaves), lo que excluye la posibilidad de que el hecho delictivo se lleve a cabo en un buque (o aeronave) por sus propios pasajeros contra otros pasajeros o contra la tripulación, o por la tripulación contra los pasajeros de ese mismo buque. Asimismo, el buque pirata debe ser «privado», es decir, no puede ser cometido por un buque de guerra, a menos que su tripulación se hubiese amotinado. Por el contrario, el buque atacado no necesariamente debe tratarse de un buque privado.

Cabe aclarar que, en el caso de que la tripulación de un buque de guerra o de un buque de Estado se haya amotinado y apoderado de él, y dicha unidad cometiera alguno de los actos de piratería definidos en el Artículo 101, dichas acciones serán asimiladas a los actos de piratería cometidos por un buque privado (Artículo 102). Cuando ello así ocurriera, el Artículo 103 establece que a dicho buque se lo considerará buque pirata.

Dicho artículo define, a su vez, exactamente lo que se debe entender como buque (o aeronave) pirata, que son aquellos buques destinados a cometer cualquiera de los actos a que se refiere el Artículo 101, por las personas bajo cuyo mando efectivo se encuentran.

Por otra parte, el Artículo 104 dispone que la conservación o la pérdida de la nacionalidad de un buque pirata se rige por el derecho del Estado que otorgó la nacionalidad, de modo que un buque no pierde automáticamente su nacionalidad por el hecho de transformarse en pirata. Ello es consistente con lo establecido en el Artículo 91 de la Convención respecto de la nacionalidad de los buques.

Se señala, además, que tienen jurisdicción los tribunales del Estado que hizo el apresamiento para decidir sobre las penas que deban imponerse y las medidas que deban tomarse respecto de los buques o los bienes.

Se establece asimismo una «jurisdicción universal», ya que el Artículo 105 indica que todo Estado puede apresarse buques piratas o aquel que estuviere capturado como consecuencia de actos de piratería que esté en poder de piratas, en:

- alta mar;
- cualquier lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado.

La CONVEMAR define a la piratería como: «todo acto ilegal de violencia ... con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado ... que estuvieren dirigidos: contra un buque o una aeronave en altamar, o personas o bienes a bordo de ellos ...».

Una de las críticas de algunos autores es que la piratería se circunscriba a las aguas no jurisdiccionales de los Estados; es justamente en ellas donde se comete una gran cantidad de hechos de violencia, robos, depredación y secuestros extorsivos. Sobre la base de lo señalado en el Artículo 58, Inciso 2, de la CONVEMAR, los artículos 88 a 115 y otras normas pertinentes del derecho internacional, son de aplicación en la Zona Económica Exclusiva, en la medida en que no sean incompatibles con el régimen de dicha zona. Entre esos artículos, como se ha indicado, se encuentran las normas relativas a la piratería, por lo que también se pueden considerar actos de piratería los cometidos en la Zona Económica Exclusiva de los Estados.

Es importante destacar que el Convenio, en su Artículo 106, expresa claramente que, si se ha apresado un buque por estar sospechado de piratería sin motivos suficientes, el Estado que lo haya capturado deberá hacerse cargo de los perjuicios o los daños causados por la captura.

Es fundamental precisar que, según lo especifica el Artículo 107, solo estarán autorizados al apresamiento por causa de piratería los buques de guerra o aquellos que lleven signos claros de que pertenecen al servicio de un gobierno y estén autorizados a tal fin.

2.2. Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima, Roma 88 (SUA)

Los actos actualmente tipificados como piratería no son los únicos ilícitos que se producen en el mar, el terrorismo internacional también ha encontrado un nuevo escenario para sus operaciones, y los piratas se localizan cada vez más dentro de las aguas territoriales, las aguas interiores de los Estados e, incluso, los puertos. Por lo tanto, aun si no se modifica la definición de piratería, dicho derecho convencional tuvo que ampliar esa estructura para permitir la represión de los actos ilícitos contra la seguridad marítima.

En ese aspecto, existía un vacío legislativo que posibilitaba, a quienes realizaban ciertos hechos ilícitos, que quedaran impunes. Tuvo que ocurrir un incidente como el del buque de bandera italiana *Achille Lauro*, el 7 de octubre de 1985, cuya toma por terroristas palestinos que se encontraban en dicho barco no fue considerada un acto de piratería, para que la comunidad internacional tomara conciencia de ese problema.

El buque pirata debe ser «privado», es decir, el delito de piratería no puede ser cometido por un buque de guerra, a menos que su tripulación se hubiese amotinado.



Crucero MS *Achille Lauro* (FOTO: WALLPAPER ABYSS)

El buque fue secuestrado por miembros de la Organización de Liberación Palestina en su ruta desde Alejandría a Port Said, en Egipto. Los terroristas tomaron efectivamente rehenes para cambiarlos por cincuenta prisioneros palestinos que estaban en las cárceles de Israel y, asimismo, amenazaron con hacer explotar el buque. Al día siguiente, mataron a un pasajero estadounidense, que era judío, arrojándolo al mar con su silla de ruedas. Cuando el buque llegó a Egipto, las autoridades lograron que se liberaran los rehenes y tomaron a su cargo la custodia de los terroristas, pero no los arrestaron, y el gobierno de los Estados Unidos no pudo obtener su extradición.

A raíz de este hecho, la Organización Marítima Internacional (OMI) auspició la celebración del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima (SUA) en Roma el 10 de marzo de 1988, cuya inspiración fue el Convenio de Montreal de 1971 sobre los actos ilícitos dirigidos contra la seguridad de la aviación civil. La Convención entró en vigor en 1992, y la República Argentina hizo su aprobación mediante la Ley N.º 24.209 el 11 de junio de 1993.

Dicho convenio, cuyo principal objetivo es la cooperación entre Estados en dicha materia, contiene 22 artículos, de los cuales 16 tratan estrictamente el tema.

El Artículo 3, en su primer y segundo párrafos, es el de mayor importancia al encuadrar los ilícitos y enunciarlos indicando que «comete delito toda persona que ilícita e intencionalmente:

- a) se apodere de un buque o ejerza el control de él mediante violencia o cualquier otra forma de intimidación;
- b) realice algún acto de violencia contra una persona que se halle a bordo de un buque si el acto puede poner en peligro la navegación segura de ese buque».

Sigue, a su vez:

- «c) destruya un buque o cause daños a un buque o a su carga, que puedan poner en peligro la navegación segura de ese buque;
- d) coloque o haga colocar en un buque, por cualquier medio, un artefacto o una sustancia que puedan destruir el buque, o causar daños al buque o a su carga, que ponga o puedan poner en peligro la navegación segura del buque;
- e) destruya o cause daños importantes en las instalaciones y servicios de navegación marítima o entorpezca gravemente su funcionamiento, si cualquiera de tales actos puede poner en peligro la navegación segura de un buque;
- f) difunda información a sabiendas de que es falsa, poniendo así en peligro la navegación segura de un buque;
- g) lesione o mate a cualquier persona, en relación con la comisión o la tentativa de comisión de cualquiera de los delitos enunciados en los apartados a) a f)».

También comete delito toda persona que:

- «a) intente cometer cualquiera de los delitos enunciados en el párrafo 1; o
- b) induzca a cometer cualquiera de los delitos enunciados en el párrafo 1, perpetrados por cualquier persona, o sea de otro modo cómplice de la persona que comete tal delito;
- c) amenace con cometer, formulando o no una condición, de conformidad con lo dispuesto en la legislación interna, con ánimo de obligar a una persona física o jurídica a ejecutar un acto o a abstenerse de ejecutarlo, cualquiera de los delitos enunciados en los apartados b), c) y e) del párrafo 1, si la amenaza puede poner en peligro la navegación segura del buque de que se trate».

A los actos de piratería se suma el terrorismo internacional, que también ha encontrado un nuevo escenario para sus operaciones, y que se localiza cada vez más dentro de las aguas territoriales y aguas interiores de los Estados e, incluso, en los puertos.

Como se puede apreciar, no es requisito para cometer los delitos que estos se realicen con un propósito personal, como lo es en el caso de la piratería.

■ *Ámbito de aplicación:*

Si el buque navega o planea navegar en aguas más allá del límite exterior del mar territorial o más allá de los límites laterales del mar territorial.

Es conveniente advertir que el Convenio especifica que no se aplica a los buques de guerra.

■ *Jurisdicción restringida:*

Los Estados parte tendrán jurisdicción cuando el delito sea cometido:

- ✓ contra un buque o a bordo de un buque del pabellón de dicho Estado;
- ✓ en el territorio de ese Estado o mar territorial;
- ✓ por un nacional de dicho Estado.

Por el Artículo 10, el Estado parte en cuyo territorio esté el imputado procederá a su extradición o enjuiciamiento.

Como puede observarse, no solo contempla casos de piratería, sino que introduce temas relacionados con el terrorismo.

El resto del Convenio establece lineamientos sobre procedimientos que deberán seguir los capitanes y las autoridades estatales, y la coordinación entre ambos con relación a la forma de arresto por ilícitos y jurisdicción competente.

Tras haber comparado las disposiciones del Artículo 101 de la CONVEMAR con el 3.1 a) y b) del SUA, pareciera que la principal diferencia de los dos es la aparición del concepto de «propósito personal» en la CONVEMAR, lo cual constituye un criterio totalmente subjetivo.

Si bien la diferencia teóricamente es factible, en la práctica sería muy difícil distinguir entre piratería y acto ilícito, puesto que determinar qué se entiende por propósito personal de las personas que cometen estos actos ilícitos es imposible en la mayoría de los casos.

2.3. Organización Marítima Internacional (OMI)

Tal como se expresó, los actos de piratería siguen amenazando la comunidad marítima, ya que ponen en riesgo la seguridad de la navegación y a la gente de mar. Asimismo, afectan directamente al comercio con elevadas pérdidas económicas para los propietarios de buques, con aumento de las primas de seguros y con mayores costos para los consumidores y los productores, y producen daños al ambiente marino.

En el interés de que el comercio fluya de forma efectiva, asegurando las conexiones que existen entre buques, puertos y personas, la OMI busca ayudar a los Estados miembro a reforzar sus medidas de protección marítima. Para ello y tratando de centrarse en lo que las partes interesadas del sector marítimo pueden hacer para protegerse a sí mismas y para ayudar a los gobiernos a proteger el comercio marítimo, la Organización elabora reglas y orientaciones adecuadas a través del Comité de Seguridad Marítima (MSC).

En lo que a piratería marítima respecta, la OMI ha trabajado para abordar este asunto y elaborado una serie de medidas en cooperación con los Estados miembro y el sector del transporte marítimo, tratando de contribuir a reducir la piratería en los puntos conflictivos del planeta.

El Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima -Roma 88-, contempla casos de piratería y, además, introduce temas relacionados con el terrorismo.

Ha publicado, así, una serie de orientaciones que abordan las previsiones sobre protección marítima, incluidas recomendaciones para los gobiernos, propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones, sobre la prevención y la represión de los actos de piratería y de robos a mano armada contra los buques, la investigación de delitos y el uso de personal armado.

Entre las varias resoluciones emitidas por esta Organización, tendientes a dar fin a la piratería, podemos encontrar:

- la Resolución A.545, sobre medidas para prevenir los actos de piratería y de robo a mano armada contra los buques de 1983;
- la Resolución A.584, sobre medidas para prevenir los actos ilícitos que amenazan la seguridad del buque y la salvaguardia de su pasaje y tripulación de 1985;
- la Circular MSC/Circ. 443, sobre medidas para prevenir actos ilícitos contra pasajeros y tripulación a bordo de los buques de 1988.

Por otra parte, mediante la Circular N.º 2.933 del 23 de diciembre de 2008, la OMI solicitó a los Estados miembro que remitieran ejemplos de sus legislaciones nacionales a fin de proceder a un análisis para prevenir y castigar los delitos de piratería y de robo a mano armada en el mar. En respuesta a dicha solicitud, en septiembre de 2009 se recibieron respuestas de cuarenta países, entre los cuales se incluía la República Argentina. Algunas de las conclusiones a las que se arribaron son las siguientes:

- de los 40 países que contestaron, 31 son parte de la CONVEMAR, pero solamente 10 definen la piratería como el Artículo 101 de la Convención;
- 8 toman la jurisdicción universal como la define la CONVEMAR;
- 5 abordan la piratería con referencia al derecho de gentes;
- 37 de los 40 países son parte del Convenio SUA;
- solamente 7 lo tienen en plena aplicación;
- solo 4 establecen obligatoriamente la jurisdicción SUA;
- ninguno aplica la jurisdicción voluntaria.

En síntesis:

- Solo unos pocos países incorporan plenamente en su legislación la definición de piratería del Artículo 101 de la CONVEMAR.
- Muchos países lo consideran un delito de derecho internacional común a todas las naciones, por lo tanto, no lo incorporan en sus códigos penales.
- En la mayoría de los países, no se trata a la piratería como un delito independiente, sino que se incluye en la categoría de delitos generales, tales como el robo, el secuestro, el rapto, la violencia a las personas, etc. Por consiguiente, el enjuiciamiento y el castigo solo pueden tener lugar de conformidad en un ámbito jurídico más limitado que el del concepto de jurisdicción universal definido en la CONVEMAR como el derecho de todos los Estados parte.
- En la legislación interna, en lugar de definir los elementos del delito de piratería como parte del derecho penal del país en cuestión, hacen una definición amplia y confusa.
- Este enfoque genérico plantea graves obstáculos para llevar a cabo el enjuiciamiento y el castigo en aquellos países en los que el derecho penal exige, como condición para la ejecución, que se describan detalladamente en la legislación todos los elementos de cualquier delito.

Además, se sabe que la OMI también participa activamente en algunas de las labores y las actividades llevadas a cabo bajo los auspicios de la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y del Equipo Especial para la lucha contra el terrorismo de la Asamblea General de las Naciones Unidas a través de visitas de evaluación a los países y coordinando el intercambio de políticas de entidades que participan en las Naciones Unidas asociadas, con la gestión de fronteras y el cumplimiento de la ley.

Durante el año 2019, se registraron 162 casos de piratería y robo a mano armada en contra de buques. África registró la mayor cantidad de incidentes con 71, seguido por Asia con 53 casos y en América Latina se registraron 29 sucesos.

3. La participación de unidades de combate

El Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, como parte de la agenda, ha venido estableciendo de manera casi continuada una serie de resoluciones expresas sobre el tema de la piratería. Especialmente, en una oportunidad, ha permitido a buques de guerra extranjeros operar en las costas de Somalia enfrentando a las fuerzas piratas, donde existieron reiterados ataques a buques pesqueros, tanto en el mar como en puertos.

En estas circunstancias, la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó por unanimidad una resolución del mencionado Consejo, en la que se exhortaba a la comunidad internacional a asumir un papel activo en dicha lucha, en la costa somalí, lo que motivó la presencia de buques de guerra de Alemania, España, Francia, Grecia, Italia y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

Asimismo, también se ha verificado el envío de buques de guerra chinos en el extranjero, puntualmente en el Golfo de Adén, para combatir la piratería marítima. Los destructores chinos *Haikou* y *Wuhan*, en compañía del buque reabastecedor *Weishanhu*, han participado durante por lo menos tres meses de la flota multinacional que patrullaba frente a las costas de Somalia y Yemen.

Solo unos pocos países incorporan plenamente en su legislación la definición de piratería del Artículo 101 de la CONVEMAR.



Partida de un destructor chino hacia Somalia para combatir la piratería (FOTO: AP/ELPAIS)

3.1. Posibilidad del uso de la fuerza como respuesta a actos de piratería

La Carta de las Naciones Unidas, en su Artículo 2.4, establece que: «Los Miembros de la Organización, en sus relaciones internacionales, se abstendrán de recurrir a la amenaza o al uso de la fuerza contra la integridad territorial o la independencia política de cualquier Estado, o en cualquier otra forma incompatible con los propósitos de las Naciones Unidas». Es decir, la Carta prohíbe, en todo caso, que los problemas que puedan surgir entre diferentes Estados se resuelvan mediante el empleo de la fuerza, pero es lícito su empleo cuando se enfrenta a un sujeto distinto de un Estado, por ejemplo, una organización terrorista, grupo irregular, piratas, etc.

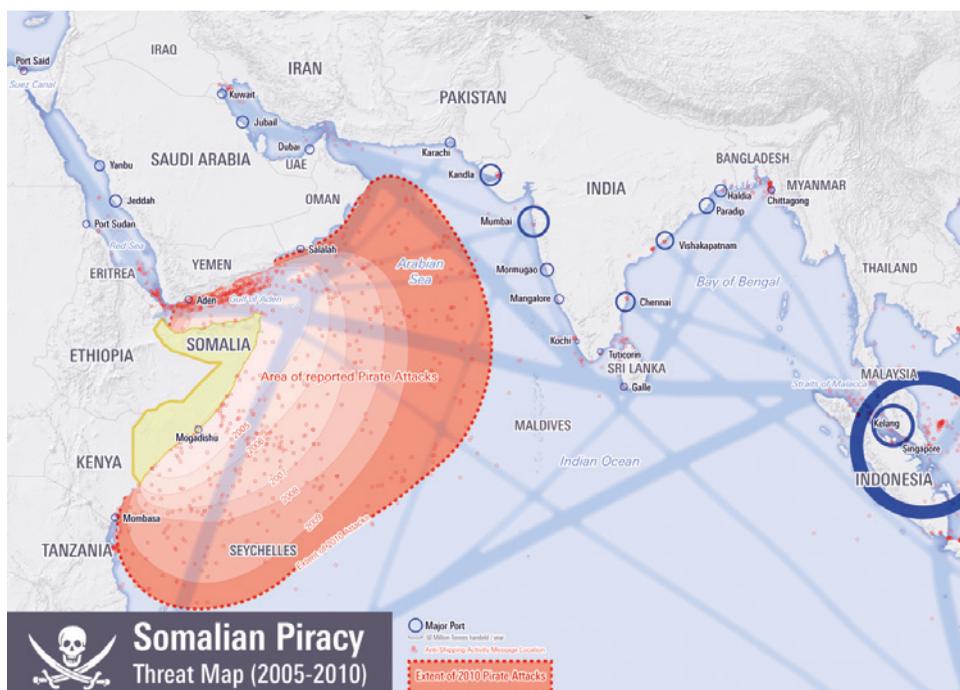
Como se expresó, el Artículo 107 de la CONVEMAR establece que son los buques de guerra o aquellas unidades que estén al servicio de un Gobierno los competentes para realizar

el apresamiento de las embarcaciones piratas. En dichas acciones, es necesario que la fuerza que se emplea mantenga los principios de proporcionalidad y necesidad, y que exista una agresión ilegítima sobre terceras personas o sobre las propias fuerzas.

Debe entenderse, por lo tanto, que cuando estos se encuentran en alta mar o en espacios marítimos donde no exista jurisdicción de ningún Estado, no hay dudas sobre la legitimidad de tal uso para el apresamiento de la embarcación pirata o de los propios piratas.

Si estas acciones se deben realizar en espacios marítimos de un tercer Estado, la principal excepción en el uso de la fuerza es la legítima defensa (acreditada en el Artículo 51 de la Carta de las Naciones Unidas), dentro de la cual se encuentra la protección de los nacionales y, por otra parte, el empleo de medidas coercitivas, entre las que pueden considerarse las que impone el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.

Un ejemplo es la Resolución 1.816/2008, cuya finalidad principal fue la de protección a la navegación frente a la costa somalí. En ella se establecía que, en virtud del Capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas, aquellos Estados interesados en el uso de las rutas comerciales marítimas que pasen frente a la costa de Somalia intensifiquen y coordinen sus esfuerzos entre sí y con la Organización Marítima Internacional, y también con el propio Gobierno Federal de Transición de Somalia, para desalentar los actos de piratería.



Área de interés de los piratas en el Océano Índico (2005-2010) DE PLANEMAD - TRABAJO PROPIO. ATTACK LOCATIONS: NGA - MARITIME SAFETY INFORMATION (WIKIPEDIA)

Muchos países consideran la piratería solamente un delito de derecho internacional común a todas las naciones y no lo incorporan en sus códigos penales.

Cabe destacar que la gran importancia de esta Resolución fue brindar a los buques de guerra la posibilidad de cooperar con el gobierno somalí en la lucha contra la piratería, pudiendo entrar en las aguas territoriales de dicho país para reprimir estos actos, con los medios que se consideren necesarios. Así, en aquella oportunidad, fueron desplegados en el Océano Índico tres importantes operativos militares aeronavales: uno, formado por una coalición de Fuerzas Marítimas Combinadas, conducida por los Estados Unidos de Norteamérica, representada por la Fuerza Combinada de Operaciones 151; otro, constituido por operaciones

aeronavales desarrolladas por la OTAN, denominadas *Allied Protector* y *Ocean Shield*, y un tercero, llevado a cabo por la Unión Europea, denominado operación *Atalanta*.

Durante estas operaciones militares internacionales, se utilizaron todos los medios indispensables para llevar a cabo el cumplimiento de la misión, incluido el uso de la fuerza, interviniendo en repetidas ocasiones para detener piratas y capturar o hundir embarcaciones ilegales, con el lamentable resultado, en varias ocasiones, de algunos heridos y muertos.

Si bien estos acuerdos fueron concertados de manera exclusiva para las aguas situadas frente a la costa de Somalia, estos han mostrado ser el precedente legal necesario para que, en un futuro, puedan extenderse a otras aguas o Estados que tuviesen los mismos dilemas que los de esta región.

Otro caso reciente de uso de fuerza militar contra la piratería fue el abordaje de fuerzas especiales británicas, ocurrido durante el corriente año, al petrolero *Nave Andromeda*, de 228 m de eslora, de la compañía griega *Folegrandos* (registrado en Liberia), que transportaba 42 000 toneladas de crudo, tras un intento de secuestro en el Canal de la Mancha. En dicho operativo, se detuvo a siete personas en una ofensiva que solo duró nueve minutos y que no produjo heridos.

Los buques de guerra o aquellas unidades al servicio de un Gobierno son los únicos competentes para realizar el apresamiento de las embarcaciones piratas (Artículo 107, CONVEMAR).



Petrolero *Nave Andromeda* amarrado en Southampton, Inglaterra

(FOTO: HENRY NICHOLLS/REUTERS)

Los comandos del *Special Boat Service*, luego de diez horas de tensión a bordo, descendieron por cuerdas desde helicópteros al petrolero *Nave Andromeda* mientras este navegaba unas pocas millas al sureste de la isla de Wight, al sur de Southampton, y redujeron a los agresores que amenazaban con violencia a la tripulación.

Es importante destacar que la ruta que seguía el barco es empleada frecuentemente por delincuentes que trafican con personas para introducir de manera ilegal a inmigrantes procedentes de países tales como Irán, Irak, Nigeria o Somalia.

3.2. Las reglas del uso de la fuerza

Si bien no es la intención de este artículo profundizar sobre este tema en particular, es importante entender el concepto de «el uso de la fuerza» o al menos conocer qué límites implica.

El Derecho Internacional presenta algunas ideas sobre este tema, pero al no definirlo total y detalladamente, tuvo que ser cubierto por los diferentes Estados a través de reglamentaciones internas y tratados entre ellos para regular la fuerza ejercida en los conflictos armados.

La Carta de las Naciones Unidas nos abre una primera aproximación sobre el uso de la fuerza y la interpreta como una agresión no legítima de un Estado hacia otro, contra su integridad territorial o su independencia política. Asimismo, aunque sin hacer referencia explícita al uso de la fuerza, la misma Carta introduce el derecho de legítima defensa individual o colectiva en caso de ataque armado.

Se vería como necesario, entonces, ampliar dicho concepto ante cualquier forma de conflicto armado y extender el uso de la fuerza contra quienes amenazan la integridad del individuo, atendiendo y amparándose en el derecho de legítima defensa.

La defensa de la integridad de los individuos se debe reconocer como un acto razonable y comprensible, que podría ejercerse cuando la integridad física o los bienes del defensor se encuentran en riesgo, de manera proporcional a los medios empleados.

Seamos conscientes de que el problema deviene cuando se interpreta erróneamente la intensidad de un ataque y la proporcionalidad necesaria para repelerlo. En particular, cuando aquellos que están dedicados a brindar protección tienen asociada a su actividad, de manera intrínseca, el uso de las armas.

Por lo tanto, teniendo en cuenta el carácter global del transporte marítimo y su implicancia en el comercio internacional, es imprescindible establecer seriamente la regulación necesaria del uso de la fuerza.

Por ende, en el caso de que no llegaran a actuar las fuerzas estatales que se encuentren autorizadas por el Derecho Internacional (en particular para los casos de piratería), habrá que adecuar las relaciones contractuales particulares que de este concepto se deriven a las normativas y las regulaciones de los Estados de las partes implicadas, observando el debido respeto por los derechos humanos.

4. República Argentina

4.1. Código Penal de la Nación

La prevalencia de la seguridad común sobre los otros bienes atacados es lo que decide incluirlos en la categoría en que lo hace el Código Penal de la Nación Argentina: Ley 11.179 (T. O. 1984 actualizado).

El código argentino define este delito en su Artículo 198 del Capítulo III —Piratería— como delito contra la seguridad pública —seguridad común— en siete incisos e indica, primeramente, que se lo castigará con reclusión o prisión de tres a quince años.

Inciso 1: Contempla la figura de la piratería propiamente dicha, al «que practicare en el mar o en ríos navegables algún acto de depredación o de violencia contra un buque o contra personas o cosas que en él se encuentren, sin estar autorizado por alguna potencia beligerante o excediendo los límites de una autorización legítimamente concedida».

Como se puede advertir, la acción corresponde a los actos de depredación o de violencia contra un buque o contra personas o cosas que se encuentren en él. El significado que se le da a depredar es robar, saquear con violencia y destrozo.

Inciso 2. Piratería aérea, «El que practicare algún acto de depredación o de violencia contra una aeronave en vuelo o mientras realiza las operaciones inmediatamente anteriores al vuelo,

Teniendo en cuenta el carácter global del transporte marítimo y su implicancia en el comercio internacional, resulta imprescindible establecer explícitamente la regulación necesaria del uso de la fuerza, adecuándola a las normativas de los Estados implicados.

o contra personas o cosas que en ellas se encuentren, sin estar autorizado por alguna potencia beligerante o excediendo los límites de una autorización legítimamente concedida».

Inciso 3. «El que mediante violencia, intimidación o engaño usurpare la autoridad de un buque o aeronave, con el fin de apoderarse de él o de disponer de las cosas y de las personas que lleva».

El causante suplanta la voluntad de quien tiene la autoridad del buque. Usurpar significa arrogarse y usar como propio un empleo, oficio o dignidad de otro.

Inciso 4. Se expresa en referencia al que, en connivencia con piratas, «les entregare un buque o aeronave, su carga o lo que perteneciere a su pasaje o tripulación».

Inciso 5. «El que con amenazas o violencia se opusiere a que el comandante o la tripulación defiendan el buque atacado por piratas».

La acción se halla aquí en impedir que el buque sea defendido por el personal de a bordo.

Inciso 6. «El que por cuenta propia o ajena equipare un buque o aeronave destinado a la piratería».

Equipar significa proveer de lo necesario a una nave para que pueda navegar por cuenta propia o ajena.

Inciso 7. «El que desde el territorio de la República a sabiendas traficare con piratas o les suministrare auxilio».

Traficar es comerciar, negociar con el dinero y las mercaderías, comprando o vendiendo o tratos semejantes. Mientras que suministrar auxilio quiere decir prestar ayuda o socorro.

Por otra parte, el Artículo 199 legisla sobre piratería agravada y se refiere a que, si por los actos de violencia cometidos hubiere muerte de alguna persona que se encontrare en el buque o la aeronave atacados, «la pena será de diez a veinticinco años de reclusión o prisión».

El Código no define al pirata, se limita a señalar que el autor del delito debe obrar sin estar autorizado por ninguna potencia beligerante. Es decir, el pirata obra por cuenta propia, no pertenece a ninguna nación y no distingue entre la guerra y la paz.

4.2. Ley de la Navegación

Ahora bien, la Ley N.º 20.094 —Ley de la Navegación— habla de piratería en un solo artículo, el 412, referente al capítulo «De los Seguros», al expresar que estarán a cargo del asegurador «[...] los daños y pérdidas originados por los riesgos convenidos en el contrato[...]» y cuando no se hubiere indicado en la póliza cuáles son los riesgos convenidos, estarán cubiertos los daños y las pérdidas «[...] que provengan de tempestades, [...], piratería, [...], cambio forzado de ruta, [...] y, en general, de todos los accidentes y riesgos de mar».

La piratería está cubierta por algunas pólizas locales de casco y máquinas, y si bien algunos seguros excluyen de su cobertura la responsabilidad de los costos y gastos que provengan de guerra, guerra civil, revolución, rebelión, etcétera, los seguros de protección e indemnización, por lo general conocidos como seguros P&I, incluyen normalmente los casos de baratería y piratería.

El Código Penal de la Nación Argentina define la piratería como delito contra la seguridad pública y establece que se lo castigará con reclusión o prisión de tres a quince años. No obstante si existiera muerte de alguna persona a bordo, la pena será de diez a veinticinco años de prisión.

Se puede decir que la piratería, para alcanzar una mayor eficacia, se asocia a menudo con el bandillaje, situaciones en las que los delitos internacionales y los del derecho común se entrecruzan, y, además, pueden ir acompañadas de acciones terroristas.

Muchas compañías de navegación no denuncian los incidentes de piratería para evitar la subida en las tasas del seguro y de investigaciones, que conllevan mucho tiempo. Se estima que tener un barco cargado, parado durante una investigación, cuesta a las autoridades aproximadamente más de 20 000 dólares diarios. Por ello, muchas compañías deciden que, mientras que el barco no sea secuestrado ni los miembros de la tripulación sean heridos, es más rentable no denunciar el incidente. El daño causado por la piratería en pérdidas de barcos, cargas y aumento de tasas de seguros es aproximadamente de más de diez billones de dólares al año.

Todo esto hace que, jurídicamente, desde una perspectiva nacional e internacional, estas situaciones tengan un problemático arreglo y se vean dificultadas su prevención así como su represión.

5. Conclusiones

El escenario actual en materia de seguridad de la navegación no solamente se ve afectado por actos de terrorismo, sino que existe un crecimiento sostenido en cuanto a ilícitos por piratería, en los cuales sus ingredientes terroríficos pasan por los secuestros, la toma de rehenes, los robos violentos y los asesinatos a sangre fría en alta mar.

Estos episodios, además de involucrar la vida de los tripulantes, también afectan la operativa y los costos de la carga de aquellos barcos cuyas derrotas se encuentran en rutas marítimas de los destinos mencionados.

Puesto que este peligro es reconocido mundialmente, se han venido concertando medidas más eficaces para incrementar la vigilancia y reforzar las leyes marítimas internacionales, así como también el avance de los gobiernos en la protección de las naves y las infraestructuras.

Entre las normas internacionales que legislan sobre la piratería, esta se encuentra apropiadamente tipificada en el derecho consuetudinario, la Convención de Ginebra sobre Alta Mar de 1958 y la CONVEMAR de 1982.

La ordenación normativa vigente define la piratería como se ha explicado precedentemente, haciendo hincapié en que es la alta mar o los espacios no sometidos a la comisión de ningún Estado el lugar primario de la comisión del delito. No obstante también sería de aplicación en la zona económica exclusiva de los Estados, en la medida en que no sea incompatible con el régimen de dicha zona.

Ahora bien, si los mismos actos se cometieran en el mar territorial, estarían sujetos a la jurisdicción del Estado costero.

Los instrumentos que brinda el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima (Roma 88) constituyen el marco jurídico internacional que garantiza que se adopten las medidas apropiadas con respecto a las personas que cometan actos ilícitos contra la seguridad de los buques y de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental.

Estos actos ilícitos enumerados en los instrumentos incluyen la captura de buques por la fuerza, los actos de violencia contra las personas a bordo de los buques y la colocación de dispositivos a bordo de un buque que puedan destruirlos o causar daños.

Muchas compañías de navegación no denuncian los incidentes de piratería para evitar el incremento en las tasas del seguro.

La OMI considera que estos conceptos están incluidos en el de piratería, ya que distingue entre tres niveles de intensidad de los actos ilícitos de violencia, detención o depredación, e insiste en la adopción de una serie de medidas y de prevenciones para salvaguardarse de los actos de piratería y los robos a mano armada contra los buques o con el empleo de sistemas cibernéticos modernos.

Como se ha visto, los piratas marítimos han podido adaptarse a la presencia militar internacional, principalmente, debido al empleo de tácticas propias del crimen organizado, como la agrupación en bandas delictuales disciplinadas y jerárquicamente estructuradas que permiten la realización de violentos y coordinados ataques armados, recurriendo al manejo de tecnología de avanzada y a una amplia utilización de los sistemas satelitales. Dado el gran alcance del comercio marítimo y la presencia relativamente escasa de unidades navales que puedan hacer aplicar las leyes del mar, las probabilidades de un ataque con éxito son altas.

En este escenario, las intervenciones militares internacionales en defensa de los damnificados no han provocado, en general, dolorosos incidentes. Solo se han visto empañados algunos casos en que se ha llegado a poner en tela de juicio el uso desproporcionado de la fuerza por parte de los efectivos militares.

Sin embargo, es importante destacar que el resultado final varias veces se ha visto ensombrecido porque, en una gran parte de los casos, los piratas apresados no se han podido entregar a la justicia, debido a la falta de progreso del marco legal internacional y a la insuficiencia regional de capacidades legales y penales en la mayoría de los Estados afectados, por lo que se perdió el efecto disuasorio de las operaciones militares de rescate emprendidas.

Además, parecería ser que, hasta el presente, por nuestra posición geográfica, la piratería no sería un peligro que pudiera estar amenazando en forma directa en nuestras aguas. Pero no se deben olvidar las consecuencias negativas que traen aparejadas estos bucaneros, no solo ya para los armadores o tripulantes, sino para las mercaderías que salen de nuestros puertos y cuyo destino conlleva derroteros por zonas acechadas por piratas, pues deberán afrontar costos de seguros más altos.

De todas formas, el Código Penal Argentino tipifica la acción de piratería como una acción de depredación o de violencia contra un buque o contra las personas o cosas que se encuentren en él, ya sea que este acto se lleve a cabo contra un buque que se encuentre en el mar o en ríos navegables.

Finalmente, es dable distinguir que muchos países, las Naciones Unidas y otras organizaciones están trabajando activamente en el tema, pues se considera que la cooperación internacional es la clave en la lucha contra la piratería.

Para hacer frente a este flagelo, se deben emplear todos los medios necesarios y, naturalmente, los principales corresponden a aquellos que componen las Fuerzas Armadas y, en particular, la Armada, que tiene como una de sus tareas principales la de contribuir a la acción del Estado en el mar. Por ello, resulta imprescindible aprobar las reglas de empeñamiento necesarias a fin de que nuestras fuerzas navales sepan de forma precisa y sin ambigüedades cómo y en qué circunstancias se puede hacer uso de la fuerza como medio para combatir la piratería. ■

La cooperación internacional es la clave en la lucha contra la piratería.

BIBLIOGRAFÍA

- Angelotti, Nélida B., «La piratería marítima», en *Revista Ateneo del Transporte*, Número 56, página 9, del 10 de agosto de 2011.
- Asociación Peruana de Agentes Marítimos, «América Latina registró 29 casos de piratería y robo a mano armada en contra de buques en 2019», 21 de enero de 2020, <https://www.apam-peru.com/web/america-latina-registro-29-casos-de-pirateria-y-robo-a-mano-armada-en-contra-de-buques-en-2019/#>
- Berges Bergadà, Oriol, «Las empresas de seguridad en el transporte marítimo», Universidad Politécnica de Catalunya, Facultad de Náutica de Barcelona, mayo de 2014, <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099.1/22226/LAS%20EMPRESAS%20DE%20SEGURIDAD%20EN%20EL%20TRANSPORTE%20MARITIMO.pdf>
- Burnett, John S., *Aguas Peligrasas*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2004.
- Consigli, José Alejandro y otros, *Piratería en el Siglo XXI. Nuevos Escenarios para el Derecho Internacional*, Buenos Aires, Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales (CARI), 2011.
- Diario *La Nación*, «Piratas del Caribe: abordaron un buque tanque con marinos argentinos frente a las costas de Haití», 20 de mayo de 2020, <https://www.lanacion.com.ar/seguridad/piratas-del-caribe-abordaron-buque-tanque-marinos-nid2367587>
- Ehueltche, Ana Belén, «Los piratas del siglo XXI se roban US\$1000 millones por año del mar argentino», *La Nación*, 22 de mayo de 2020, <https://www.lanacion.com.ar/economia/los-piratas-del-siglo-xxi-se-roban-nid2368409>
- Feal Vázquez, Javier, Capitán de Navío, «La amenaza del terrorismo en el ámbito marítimo», Dialnet, 2864596.
- Fernández Sanz, Juan Carlos, «Piratería marítima: una amenaza actual», *Revista Política y Estrategia*, N.º 122, julio-diciembre de 2013, Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos, Chile.
- *Infobae*, «Ataque a un barco petrolero griego en Camerún: piratas secuestraron al capitán y a siete tripulantes», 2 de enero de 2020, <https://www.infobae.com/america/mundo/2020/01/02/ataque-a-un-barco-petrolero-griego-en-camerun-piratas-secuestraron-al-capitan-y-a-siete-tripulantes/>
- *La Nación*, «Piratas contemporáneos», 11 de enero de 2020, <https://www.lanacion.com.ar/editoriales/piratas-contemporaneos-nid2323025#:~:text=La%20pirater%C3%ADa%20>
- Laje Anaya, Justo, Profesor de Derecho Penal, Piratería y piratas... 8 de octubre de 2013, Leyes y Comentarios, <https://comercioyjusticia.info/blog/leyes-y-comentarios/pirateria-y-piratas/>
- Ley N.º 11.179, *Código Penal de la Nación Argentina* (T.O. 1984 actualizado), Capítulo III, Piratería, <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/15000-19999/16546/textact.htm>
- Ley N.º 20.094, *Ley de la Navegación*, 15 de enero de 1973.
- Martínez Alcañiz, Abraham, Teniente auditor, «Cuestiones jurídicas sobre piratería en la mar», *Revista General de Marina*, ISSN 0034-9569, Vol. 256, MES 3 (Marzo), 2009, págs. 229-250, <https://armada.defensa.gob.es/archivo/rgm/2009/03/cap03.pdf>
- McLaughlin, John, «Buque portacontenedores repele dos ataques de piratas en 24 horas», adaptado al español por *Nuestromar*, 5 de mayo de 2009, Fuente: Lloyds List (1 de mayo de 2009), <https://www.nuestromar.org/antiguas/buque-portacontenedores-repele-dos-ataques-de-piratas-en-24-horas/>
- Molina Pico, Enrique, Almirante, «Nuevas Amenazas en el Ámbito Marítimo, Piratería y Terrorismo en el Mar», *Boletín del Centro Naval* N.º 808, Mayo/Agosto 2004.
- Ocampo, Juan, «La guerra invisible: crece el hackeo a barcos mercantes en el mundo», *Juventud Marítima*, La Vanguardia, 4 de junio de 2020, <https://juventudmaritimasom.com/2020/06/04/la-guerra-invisible-crece-el-hackeo-a-barcos-mercantes-en-el-mundo/>
- ONU, *Carta de las Naciones Unidas*, San Francisco, 1945. La República Argentina la ratificó por Ley 21.195 el 8 de septiembre de 1945.
- ONU, *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)*, Montego Bay, 1982.
- Organización de las Naciones Unidas (ONU), «La ONU y el Estado de Derecho - Piratería», <https://www.un.org/ruleoflaw/es/thematic-areas/transnational-threats/piracy/>
- Organización Marítima Internacional (OMI), *Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima*, suscrito en Roma en 1988, aprobado por Ley N.º 24.209.
- OMI, «Directrices sobre la gestión de los riesgos cibernéticos marítimos», MC-FAL.1/Cir.3, 5 de julio de 2017, [https://www.wcdn.imo.org/localresources/es/OurWork/Security/Documents/MS-C-FAL.1-Circ.3%20-%20Directrices%20Sobre%20el%20Gest%20de%20los%20Riesgos%20Cibern%C3%A9ticos%20Mar%C3%ADtimos%20\(Secretar%C3%ADa\)%20\(1\).pdf](https://www.wcdn.imo.org/localresources/es/OurWork/Security/Documents/MS-C-FAL.1-Circ.3%20-%20Directrices%20Sobre%20el%20Gest%20de%20los%20Riesgos%20Cibern%C3%A9ticos%20Mar%C3%ADtimos%20(Secretar%C3%ADa)%20(1).pdf)
- OMI, «Piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques», 4 de julio de 2020, <http://www.imo.org/es/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Paginas/Default.aspx>
- OMI, «Protección marítima», documentos de orientación adoptados por la OMI que son relevantes para la seguridad marítima, <https://www.imo.org/es/OurWork/Security/Paginas/Default.aspx>
- Orms, Erick Alejandro y Federico Marotta, «La piratería en el mar. Un peligro actual en la navegación» de mayo de 2009, Id SAJ: DACF090026, www.saj.jus.gov.ar, http://www.saj.jus.gov.ar/doctrina/dacf090026-oms-pirateria_en_mar_un.htm
- Rodríguez-Rata, Alexis, «Un negocio millonario: Los barcos "zombies", un peligro creciente para el comercio internacional», *Clarín*, 4 de junio de 2020, https://www.clarin.com/mundo/barcos-zombies-peligro-creciente-comercio-internacional_0_Zm9pTcHc1.html
- Rve, «El propietario del Ariana desmiente que haya sido liberado por los piratas somalíes», 26 de noviembre de 2009, <https://www.rve.es/noticias/20091126/propietario-del-ariana-desmiente-haya-sido-liberado-piratas-somalies/302976.shtml>
- Sobrino Heredia, José Manuel, «El uso de la fuerza en la prevención y persecución de la piratería marítima frente a las costas de Somalia», Universidad da Coruña, Aprobado por el Consejo de Redacción, 15 de julio de 2011, <http://hdl.handle.net/2183/10341>.

Para combatir eficazmente la piratería, se deberán emplear todos los medios necesarios y resultará imprescindible aprobar reglas de empeñamiento adecuadas para que las unidades navales sepan en forma precisa cómo y en qué circunstancias se puede hacer uso de la fuerza.