

**“PIRATERÍA MARÍTIMA EMPRESARIAL,
¿UNA NUEVA AMENAZA DEL SIGLO XXI?”**

NUEVOS E INESPERADOS DESAFÍOS

*Comunicación del académico de número Enrique Molina Pico,
en la sesión privada de la Academia Nacional de Ciencias
Morales y Políticas, el 27 de mayo de 2015*

Las ideas que se exponen en los ANALES son de exclusiva responsabilidad de los autores, y no reflejan necesariamente la opinión de dicha publicación, ni la de la Academia Nacional de Ciencias Morales y Políticas.

ISSN: 0325-4763

Hecho el depósito legal

© Academia Nacional de Ciencias Morales y Políticas

Avenida Alvear 1711, P.B. - Tel. y fax 4811-2049

(1014) Buenos Aires - República Argentina

www.ancmyp.org.ar

ancmyp@fibertel.com.ar

Se terminó de imprimir en Pablo Casamajor Ediciones (www.imagenimpresa.com.ar)
en el mes de agosto de 2016.

**ACADEMIA NACIONAL DE CIENCIAS
MORALES Y POLÍTICAS
JUNTA DIRECTIVA 2015 / 2016**

Presidente Académico Ing. MANUEL A. SOLANET
Vicepresidente . . Académico Dr. SANTIAGO KOVADLOFF
Secretario Académico Dr. LEONARDO MC LEAN
Tesorero Académico Dr. RODOLFO A. DÍAZ
Prosecretario . . . Académico Dr. JOSÉ CLAUDIO ESCRIBANO
Protesorero Académico Dr. ROSENDO FRAGA

ACADÉMICOS DE NÚMERO

Nómina	Fecha de nombramiento	Patrono
Dr. Horacio A. GARCÍA BELSUNCE	21-11-79	Rodolfo Rivarola
Dr. Alberto RODRÍGUEZ VARELA	28-07-82	Pedro E. Aramburu
Dr. Natalio R. BOTANA	11-07-84	Fray Mamerto Esquiú
Dr. Horacio SANGUINETTI	10-07-85	Julio A. Roca
Dr. Leonardo MC LEAN	22-04-87	Juan B. Justo
Dr. Gerardo ANCAROLA.....	18-12-92	José Manuel Estrada
Dr. Gregorio BADENI	18-12-92	Juan Bautista Alberdi
Dr. Eduardo MARTIRÉ	18-12-92	Vicente Fidel López
Dr. Isidoro J. RUIZ MORENO	18-12-92	Bernardino Rivadavia
Dr. Jorge R. VANOSSI.....	18-12-92	Juan M. Gutiérrez

Nómina	Fecha de nombramiento	Patrono
Dr. Alberto RODRÍGUEZ GALÁN	23-04-97	Manuel Belgrano
Dr. Juan R. AGUIRRE LANARI.....	27-11-02	Justo José de Urquiza
Dr. René BALESTRA.....	14-09-05	Esteban Echeverría
Dr. Alberto DALLA VÍA	14-09-05	Félix Frías
Dr. Rosendo FRAGA	14-09-05	Cornelio Saavedra
Dr. Mario Daniel SERRAFERO	14-09-05	José M. Paz
Dr. Juan Vicente SOLA.....	14-09-05	Deán Gregorio Funes
Dr. Carlos Pedro BLAQUIER.....	27-08-08	Nicolás Matienzo
Ing. Manuel SOLANET.....	27-08-08	Joaquín V. González
Dr. José Claudio ESCRIBANO	27-05-09	Domingo F. Sarmiento
Dr. Rodolfo Alejandro DÍAZ	14-04-10	Dalmacio Vélez Sarsfield
Dr. Santiago KOVADLOFF	14-04-10	Estanislao Zeballos
Dr. Vicente MASSOT	14-04-10	Fray Justo Santa María de Oro
Dr. Felipe DE LA BALZE	14-04-10	Bartolomé Mitre
Lic. María Teresa CARBALLO	26-10-11	Roque Sáenz Peña
Dr. Héctor A. MAIRAL	26-10-11	Carlos Pellegrini
Dr. Eduardo Martín QUINTANA.....	26-10-11	Vicente López y Planes
Dra. María Angélica GELLI	12-12-12	Antonio Bermejo
Dr. Adalberto RODRÍGUEZ GIAVARINI.	12-12-12	Adolfo Bioy
Almte. Enrique MOLINA PICO	12-12-12	José de San Martín
Monseñor Héctor AGUER	10-09-14	Ángel Gallardo
Dr. Horacio JAUNARENA.....	10-09-14	Mariano Moreno
Dr. Luis Alberto ROMERO	10-09-14	Nicolás Avellaneda

ACADÉMICOS EMÉRITOS

Dr. Carlos María BIDEGAIN

Dr. Hugo O. M. OBIGLIO

Monseñor Dr. Gustavo PONFERRADA

“PIRATERÍA MARÍTIMA EMPRESARIAL, ¿UNA NUEVA AMENAZA DEL SIGLO XXI?”

NUEVOS E INESPERADOS DESAFÍOS

Por el académico Alnte. ENRIQUE MOLINA PICO

El desafío al nuevo Presidente de los EEUU

Al poco tiempo de hacerse cargo de la presidencia de los EEUU, Barack Obama, tuvo que adoptar una decisión de importancia trascendental en lo militar, aunque para la mayoría del gran público haya pasado desapercibida.

Hollywood, a través del film “Captain Phillips”, puso en evidencia los signos exteriores de un gran problema moderno: lo que podríamos llamar: “la piratería empresarial”.

El film muestra con exactitud los hechos y las acciones de cada uno de los intervinientes, representando la captura por parte de piratas del buque “Maersk Alabama”, de la armadora danesa Maersk, que lo había puesto bajo pabellón norteamericano –que es muy poco usado por sus altos costos laborales– para poder ganar

un importante contrato de transporte entre USA y Kenya, por lo que de acuerdo a las leyes norteamericanas, toda la tripulación era de esa nacionalidad.

El desafío al nuevo presidente consistió en que uno de los pocos barcos que navegan con dotación y bandera de los EEUU había sido capturado por piratas.

La zona era lejana y bien conocida por su riesgo: el Índico en proximidades de la costa somalí se había vuelto área de una nueva empresa: capturar buques para exigir un rescate millonario. El ambiente era ideal, un país de los denominados “fallidos” en manos de señores de la guerra locales, mano de obra barata y audaz, dirección empresaria y profesional de alta calidad y soporte financiero, a la vez que desinterés internacional para solucionar el problema en los años iniciales.

¿Cómo recuperar con vida a los tripulantes del Maersk Alabama?

La distancia a cualquier base de apoyo hacía por demás difícil la operación, pero la arriesgada decisión de la que salieron airosos, tanto Barack Obama, como Presidente y Comandante en Jefe de las FFAA, como las fuerzas de EEUU, era de una complejidad tal que solamente la podía llevar a cabo una gran potencia, pero que tenía como faros de alarma varios fracasos: el rescate de los rehenes en Irán, la operación en Mogadiscio, la acción británica en la guerra de Malvinas contra las bases de Río Grande y Río Gallegos y, por otro lado el éxito israelí en Entebbe.

Sin entrar en detalles, marcaré como puntos importantes de esta operación los que, a mi criterio, trascienden, de una u otra manera, su aspecto operativo militar y que sin duda, caen en los campos de interés de los señores académicos:

- a. Aquélla muestra el empleo de una fuerza armada concebida e integrada para actuar en el siglo XXI, capaz de en-

frentar amenazas impensadas, de cualquier constitución, organización y consistencia. Este caso fue una demostración de la eficacia en acción de uno de los equipos que se conocen como “fuerzas especiales”, que constituyen hoy uno de los ejes de la orgánica militar moderna. Podemos definirlos como aptos para operar independientemente, con o sin apoyo, en operaciones abiertas o encubiertas, en territorio propio, ajeno o enemigo, dentro del cuerpo jurídico existente, o si fuere necesario, en uno concebido ad hoc.

- b. El gran peso de la opinión interna norteamericana en las decisiones de política internacional cuando se ven afectados intereses, o ciudadanos, especialmente militares, norteamericanos. En este caso, a través de un muestreo, mediante la lectura de unas 400 cartas a los lectores en el New York Time, el Wall Street Journal y el Washington Post, pude constatar que una aplastante mayoría del público, requería una acción drástica e inmediata, dejando de lado el derecho pues se suponía la lenidad de la justicia local para con los piratas. Las expresiones empleadas: “...si no saben qué hacer dénselos a los rusos, que ellos sí saben..., ...hay que colgarlos de los palos y entrar a puerto o pasearse frente a ellos con los cadáveres pudriéndose..., ...pidan instrucciones a los británicos... o directamente ...hay que desembarcar como en 1812 en Trípoli...”, no dejan ninguna duda sobre cual era el pensamiento local.
- c. En este tipo de operaciones el éxito militar es la medida de la corrección jurídica. El derecho internacional se cumple mientras sea posible, en caso necesario será dejado de lado, aunque públicamente se asegure que se está cumpliendo. La balanza se inclina hacia el derecho que da la fuerza en detrimento de la fuerza que da el derecho.

- d. El uso de aviones no tripulados en su fase inicial, como elemento de inteligencia y disuasión, que marca el inicio de una nueva era.
- e. El fuego directo y personal a cada uno de los enemigos identificados, o sea la selección de blancos personales y su eliminación.
- f. La dificultad de realizar una correcta evaluación de inteligencia cuando se trabaja con otras culturas.

La piratería, su esencia

En los últimos años nos han sorprendido las menciones crecientes a piratería, lo que nos lleva a preguntarnos: ¿existe la piratería hoy? y de ser así, ¿por qué?

Partiendo de la realidad que el comercio marítimo, es esencialmente una “empresa” con la 1ª. acepción que le da la RAE “*Acción o tarea que entraña dificultad y cuya ejecución requiere decisión y esfuerzo*”, y lo es porque se centra en la navegación, la que es una verdadera “aventura”, con la 3ª. acepción del diccionario: “*Empresa de resultado incierto o que presenta riesgos*” y ha sido así desde tiempos inmemoriales, pues la operación naviera no consistió ni consiste solamente en un desafío a los elementos de la naturaleza, sino que también tenía y tiene que enfrentar voluntades humanas fuera del control de quienes ejercen la autoridad política en cada zona. Había por entonces piratas y filibusteros, que en muchos lugares se constituyeron en señores de los mares.

Hoy en día, el desarrollo de las ciencias y las técnicas nos han puesto a cubierto, dentro de rangos aceptables, de los riesgos de la naturaleza. Por otra parte, el desarrollo político a partir de mediados del siglo XIX y el subsiguiente establecimiento del control del mar desplazaron la piratería a los libros de historia o

las novelas. Los mares podían ser navegados con tranquilidad y a salvo, sin temor ni a la naturaleza ni a las palabras del Capitán de Espronceda cuando se vanagloriaba de que “...veinte presas hemos hecho a despecho del inglés...”, o al menos eso pensábamos.

En los últimos años, no puedo precisar una fecha determinada, pero a principios de los 80 sonaron las alarmas pues comenzó a notarse un marcado incremento de violencia contra los buques, que podemos calificar como piratería propiamente dicha –o sea, la que cae dentro de la configuración del derecho del mar y que es la más preocupante– y también de actos de violencia perpetrados en puertos o fondeaderos bajo la jurisdicción de un Estado; estos últimos, que no considero en este trabajo, no dejan de ser hechos policiales que no requieren más que una acción local.

Importa sí analizar aquellos comprendidos en la definición de piratería: *el ejercicio de actos de violencia con fines privados ejecutados contra buques, aeronaves, personas o propiedades en alta mar o fuera de la jurisdicción de un Estado.*

En la zona que nos interesa primordialmente, las aguas próximas a Somalía, vieron aparecer de la nada hasta casi medio millar las cifras de los ataques. ¿Por qué esta aparición y luego el incremento que parece haberse salido de cualquier control posible?

La piratería, requisitos para su existencia

En la antigüedad, la piratería podía existir por cuatro razones principales:

1. Se conocía la existencia de ciertas rutas por las que se transportaban bienes de valor;
2. Se disponía de mercados para el botín, limitados la mayor parte de las veces, pero siempre suficientes;

3. Las rutas podían ser atacadas con poca o ninguna protección por parte de un Estado; y
4. Los medios técnicos permitían que los piratas igualaran en velocidad y poder de fuego a sus blancos.

O sea que había cierta inteligencia sobre los tráficos; se podía actuar y comerciar libremente, y los piratas podían acceder a medios ofensivos eficaces para su tarea.

El desarrollo político de los estados modernos, en especial, con el comienzo del siglo XIX y el dominio de la Royal Navy en los mares, impidió el libre accionar de los piratas en el mar, así como su posibilidad de comerciar sus botines en escala significativa, mientras que el desarrollo técnico puso en manos del transporte mundial buques tales que no podían ser alcanzados y atacados por eventuales piratas, ya que éstos no lograban acceder a medios aptos para atacar a la navegación comercial de altura.

Puede decirse que a mediados de dicho siglo, la piratería había desaparecido como flagelo del comercio mundial.

La Segunda Guerra Mundial confirmó la finalización del orden político vigente hasta entonces y con el control real de los mares que de él se derivaba. Ese orden fue substituido por la formación de estados independientes, parte de los cuales, ya sea por carecer de los medios necesarios o por falta de voluntad política, dejaron de ejercer aquel control.

Es cierto que la Marina de los EEUU reemplazó a la Royal Navy en el dominio de los mares y que lo hizo con un poder superior al que ésta tenía, pero la USN estaba totalmente orientada a su confrontación con la Unión Soviética, para ella éstos eran problemas menores, quedando de hecho una vacancia real de poder.

Vale decir que en ciertas zonas, desapareció así el orden, el poder del Estado y el control efectivo del mar.

De la misma manera, las distintas formas en las que están organizadas algunas sociedades, así como sus tradiciones, aseguran la existencia de los mercados necesarios para absorber el producto de la piratería, debiendo especialmente ponerse de manifiesto que una parte importante de las poblaciones costeras de los países ribereños del sudeste asiático ven con simpatía la piratería y colaboran en la comercialización de sus botines. Esto es especialmente cierto en muchas de las islas que integran el archipiélago Indonesio. En algunas ocasiones, por razones políticas, los piratas reciben el apoyo o la benevolencia de algunos gobiernos.

Hoy en día, los piratas pueden disponer, con buenos beneficios, del producto de sus delitos.

Por su parte, el desarrollo de la técnica de embarcaciones menores ha permitido que éstas puedan obtenerse a precios relativamente bajos, con prestaciones de velocidad y capacidad de navegación suficientes para poder atacar a prácticamente todo tipo de blancos. Mientras que como contrapartida los buques mercantes navegan como algo normal velocidades reducidas, 12 a 14 nudos, para disminuir el gasto en combustible. Como complemento, para conseguir las armas no hay problemas.

El desarrollo de la técnica ha favorecido adicionalmente a los atacantes, pues hoy las tripulaciones mercantes se componen de pocas personas, lo que las hace más vulnerables, al no haber levantados y cubriendo guardia no más de 4 ó 5 personas por turno.

O sea, hoy hay medios que permiten atacar y es más fácil hacerlo debido a la relación de las velocidades y a la reducidas tripulaciones.

Finalmente, la inteligencia sobre el tráfico sigue disponible, facilitando a ello sin duda el incremento de la navegación, de sus agentes y de los medios de difusión, especialmente vía Internet. La información dada libremente en distintas páginas web y aplicaciones derivadas ayudan especialmente a ello.

Hoy es más fácil conocer qué cargas se mueven, en qué buques, cuándo y por dónde.

Resumiendo: Estados débiles –en el aspecto de control marítimo– mercados accesibles, sociedades favorables, medios aptos para el ataque disponibles para los delincuentes e información sobre los tráfico, marcan el renacimiento de la piratería.

En la práctica la piratería volvió por sus fueros en las zonas que inmortalizó Salgari, lo hizo prácticamente con los mismos procedimientos, que podríamos llamar “de pequeña escala”, que recurre al abordaje del buque, al ataque o aun al asesinato de la tripulación para requisar los bienes que puedan encontrar a bordo, abandonando el buque –a veces sin dotación y en piloto automático– con el producto del ataque; en muchas menos oportunidades se realizan actos de piratería que siguiendo el esquema, podríamos llamar “de gran escala”, llevados a cabo por bandas que cuentan con una buena organización de apoyo, en cuyo caso la operación consiste en apoderarse del buque, adecuarlo en algún fondeadero o puerto y reinscribirlo con un nuevo nombre por medio de una red de corrupción adecuada, en un registro internacional sin demasiadas exigencias.

Aparece aquí un factor adicional para favorecer esta piratería, que es la gran difusión de las banderas de conveniencia y de los registros complacientes que permiten un verdadero anonimato en el mar. Valga como ejemplo el caso del petrolero “Erika”, que luego de su siniestro en aguas francesas, el tribunal especializado que intervino en el hecho no pudo, después de un año de investigación, establecer quién era el propietario del buque y responsable civil del accidente.

No entraré en el análisis de las medidas necesarias para enfrentar la piratería en la zona del sudeste asiático, simplemente marcaré los puntos importantes pues inciden enormemente en el resultado, que es nada menos que la libertad de navegación y con ella la libertad de comercio.

Para ello es imprescindible que se restablezca el poder de policía por parte del Estado con jurisdicción en la zona, requiere prevención y control preciso de las aguas de interés; pues debemos recordar que la piratería existe allí donde hay navegación, es decir, en estrechos y pasos obligados. O sea, que las aguas a proteger son amplias y a la vez, relativamente reducidas. Resumiendo, se requiere ejercer el control del mar.

Una nueva piratería

Hasta aquí tenemos una visión de la piratería tradicional, modernizada con los elementos técnicos actuales pero invariable en su concepción y métodos, conocidos a través de la historia, o en el filme Capitán Blood interpretado por Errol Flynn. La llamaré “Piratería artesanal” para diferenciarla de la evolución que hoy conocemos en el Índico en la zona centrada en Somalía, a la que llamaré “Piratería empresarial” en función de su distinta concepción, de sus distintos métodos y de sus resultados.

Los diarios nos alimentan en forma continua con las noticias de nuevos ataques en dicha zona, en ellos se nota una profesionalización en su planeamiento, pues si al principio se realizaban cerca de la costa y en proximidades de Somalía, hoy al alejar los armadores sus rutas de navegación, los piratas atacan partiendo de un buque madre, que opera mimetizado de pesquero a distancias increíbles de la costa y en posiciones geográficas no relacionadas con Somalía.

También han cambiado los métodos y el objetivo; se desprecian los botines menores, mutándose hacia lo que podríamos llamar un “**secuestro express marítimo**”, dejando de ser el dinero y la carga el botín deseado, para pasar a ser, el buque, su tripulación y su carga, una prenda de negociación para obtener el pago de un cuantioso rescate a cambio de la liberación.

La actividad pirática requiere como condiciones la existencia de rutas de navegación y la información sobre el tráfico y los bienes transportados, el no control del mar, la disponibilidad de medios capaces de realizar el ataque, así como un mercado. Se cumplen todas ellas. Merece una especial mención la existencia de un mercado. Somalía se ha transformado en un estado fallido, sin otra ley que la de los señores de la guerra.

Podemos decir que con la existencia real de un estado fallido cuyo territorio, en función del derecho internacional, que lo pone a resguardo, o al menos ilegítima, cualquier intervención extranjera y la poca vocación política de las naciones involucradas para intervenir, se ha convertido en un “santuario pirata”, una edición moderna de la famosa Isla de la Tortuga, centro de la piratería en el Caribe en el siglo XVII.

Los piratas somalíes han cambiado su valoración ética y consideran la piratería una “actividad económica normal”, sus jefes la han organizado con criterio empresarial moderno, integrando los cuadros con profesionales graduados en las mejores academias y universidades del mundo. Debemos aceptar que el mismo tratamiento recibió, hasta hace poco, por parte de los armadores y fletadores y de las autoridades internacionales, pues en forma casi unánime, habían adoptado por omisión la decisión de no enfrentar la amenaza y pagar los rescates, sobreentendiendo que luego de efectuado el pago se recuperan la carga, el buque y la tripulación, lo que hasta ahora ha sucedido.

Defensa inicial: un escape y sus resultados

La solución fue alejar las rutas de las costas y contratar un buen seguro. Las primas de seguro oscilan en los u\$s 30.000 para enfrentar lo correspondiente a la tripulación y al buque cubriendo hasta una responsabilidad de u\$s 5.000.000, este valor correspon-

de por cada día de permanencia en la zona de peligro, mientras que la póliza de daños normal del buque se incrementa en u\$s 60.000 para un buque valuado en u\$s 30.000.000; lógicamente armadores que operan varios buques negocian paquetes de primas más convenientes. Por su parte los seguros a la carga quedan a cuenta de los cargadores.

Nos encontramos, de hecho, ante un sistema que en la práctica no condenaba la “piratería empresarial” como un delito y un flagelo impensable en el mundo moderno, sino como una actividad económica cuyos costos pueden transferirse a los fletes y a la sociedad en general. A la vez que el pago de rescates millonarios en dólares fortalecía y fortalece las organizaciones y les permite armarse y equiparse con los materiales más modernos

Esto ha sido posible en un período de auge económico mundial y con cierto grado de cinismo, en lo que hace al desentendimiento de la persona humana, pues no están en general afectadas tripulaciones de naciones del mundo desarrollado, que son las que tienen capacidad de actuación naval, ya que el 55% de la totalidad de los tripulantes de las flotas mundiales son filipinos, a los que se agregan otros orientales y europeos del este.

A las medidas como el cambio de derrota y la contratación de un adecuado seguro se agregaron medidas de protección pasiva, como ser alambres de púa en la borda rodeando el buque, circuito de chorros de agua a alta presión para apuntar a los botes de los atacantes y la construcción de una ciudadela blindada que permitiera acoger a la tripulación y desde allí gobernar el buque. Se establecieron detalladas normas y procedimientos para actuar ya sea en la zona de riesgo o cuando se estaba bajo ataque.

Las cifras que incluyo agregan los datos de todas las regiones, pero las indicadas como rehenes, buques capturados y buques faltantes corresponden a la zona de Somalía. Los valores indican la magnitud del problema.

Año	N° de ataques	Fallecidos	Heridos	Desaparecidos	Rehenes	Tripulación asaltada	Buques capturados	Buques faltantes
2006	254	17	23	0	224	225	10	0
2007	310	22	75	57	223	39	18	0
2008	330	6	22	38	773	21	47	1
2009	406	8	57	9	746	2	56	2
2010	489	1	27	0	1.027	30	57	12
2011	544	0	3	0	569	3	50	0

Mientras que durante el año 2010 las compañías de navegación afrontaron costos por u\$ 12.000.000.000, (doce mil millones), entre los que se incluían, 8.700 millones por prolongación de rutas, seguros especiales y equipamiento de seguridad, ese año se pagaron u\$ 150.000.000 como rescate de tripulaciones y buques capturados.

Pasando a una defensa activa

Ante la realidad que la zona de riesgo se expandía permanentemente con la aparición de los buques madres, finalmente se autorizó el embarco de “Personal Privado para Protección Armada”, los que fueron autorizados por España en 2009, por el Reino Unido en 2011 y por Alemania, Bélgica e Italia en 2012, aunque Italia enviaba a embarcarse en sus buques mercantes que lo requiriesen personal militar para su defensa.

El embarco de este personal (personal armado a bordo de un buque mercante no incluido en el registro de buques de guerra) se

encuentra en una zona gris en cuanto a su legitimidad, sobre todo, ante un incidente, surgiendo en ese caso el cuestionamiento de quién es la autoridad con jurisdicción en el tratamiento del tema, la del pabellón del buque, la del guardia armado o la del presunto pirata.

Un triste ejemplo de ésta lo constituyó el ataque, presuntamente pirata, que sufrió en aguas internacionales el petrolero de bandera italiana “Enrica Lexie”, en viaje de Singapur a Egipto. El buque que llevaba a su bordo un pelotón de infantes de marina italianos, dos de ellos los suboficiales Latorre y Girone de guardia en el momento, cumpliendo la planificación abrieron fuego sobre los presuntos piratas en aproximación quienes finalmente invirtieron su marcha y se retiraron.

Las autoridades portuarias de Kerala puerto en el sudoeste de la India, el más próximo al lugar del incidente, y caracterizado por ser opositor al gobierno central y de fuertes tendencias e historia política comunista, pidieron al Capitán del Lexie que entre a puerto para informar sobre el hecho. El buque no tenía que entrar pues estaba en aguas internacionales fuera de la jurisdicción india y aplicando protocolos de “medidas antipiráticas” aprobados entre otros por propia India que como veremos ya operaba con buques de guerra en la zona, pese a lo cual el Capitán, previa consulta a Italia, tomó puerto, oportunidad en la cual fueron apresados y acusados de homicidio los dos suboficiales, quienes permanecen presos desde febrero del 2012. La conducta del gobierno italiano fue permanentemente errática, estando aún el problema sin resolver.

Las posiciones oficiales sobre este tema han variado totalmente, desde una oposición abierta por parte de las distintas instituciones intervinientes, como la Organización Marítima Internacional, máximo organismo relacionado con la navegación mercante así como de su seguridad, hasta una tibia aprobación llegando finalmente al firme apoyo tanto de la Unión Europea con las NNUU, que piden su desarrollo y perfeccionamiento. El costo de embarcar un equipo de 4 hombres asciende en media a u\$ 5.000

por día, lo que hace que cruzar la zona de riesgo caracterizada por el Golfo de Adén implique una suma de unos u\$ 60.000.

El aumento de la eficacia de los ataques piratas llevó a que finalmente se constituyeran varias fuerzas militares, pero sin el debido acompañamiento político, pues el compromiso variaba de país a país.

El desarrollo de las fuerzas no fue inicialmente coordinado, lo que motivó que actuasen simultáneamente fuerzas navales de la Unión Europea y de la NATO sin coordinación entre ellas, a la vez que comenzaron a hacer su aparición buques de guerra de potencias no occidentales.

En la actualidad se trabaja coordinadamente, aunque los diferentes objetivos políticos llevaron a que la Unión Europea constituyera la EUNAVFOR para cumplir la operación Atalanta en 2008, la NATO la TF508 para cumplir la operación Ocean Shield en 2009 y los EEUU las TF 150 y 151, que integra con sus buques y a veces coordinadamente con los de, Nueva Zelandia, Rusia, China, Japón, Corea, Irán e India.

En determinadas ocasiones las operaciones requerían que los buques persiguiesen a los piratas dentro de las aguas territoriales somalíes, por lo que el Consejo de Seguridad de las NNUU emitió sucesivas resoluciones autorizando las operaciones, incluyendo las aguas territoriales somalíes. A medida que el problema se agravaba, el Consejo de Seguridad profundizaba, presionado por el mundo marítimo, el estudio del problema, es así que las resoluciones del Consejo de Seguridad, 1814, 1816, 1838, 1844, 1846 y 1851 de 2008, comienzan el estudio del problema, análisis que fue mejorando en las sucesivas, 1897 de 2009; 1918 y 1950 de 2010; 1976, 2015 y 2020 de 2011; 2077 de 2012; 2125 de 2013, hasta la actualmente vigente 2184 de 2014 que prorroga las autorizaciones para operar y a la vez presenta los problemas a encarar luego del éxito.

El Secretario General, con toda razón, lo considera un éxito pues los ataques bajaron de los indicados de 489 en 2010, 544 en 2011, año en el que dijo que la situación era inaceptable, a 297 en 2012, 264 en 2013 y 72 en 2014, importa también tener presente el orden de las cifras: el costo de las operaciones antipiratería en 2011 fue de 6.600 millones de u\$, integrados por:

2.710	Aumento velocidad
1.270	Operaciones militares
1.064	Equipamiento seguridad y guardias
635	Seguros
486	Desvíos
195	Trabajos especiales
21,3	Organización antipiratería
16,4	Juicios y encarcelamiento
6.600	Costo total acciones antipiratería Costa Somalí

En cuanto a la acción propiamente militar sirve saber que solamente de la Unión Europea operaban 14 buques de guerra y 6 aeronaves y que podemos encontrarnos con 2 ó 3 de Japón y China, cifras variables de Rusia, Corea, Irán y la India, mientras que las naves de los EEUU tienen una presencia permanente en toda la zona.

La presencia de unidades militares, que es imprescindible para asegurar el éxito en la acción contra la piratería, se acuerda voluntariamente entre los distintos países de la Unión Europea y de la NATO, pero por diversas razones, ya sean políticas internas, económicas o de alistamiento de sus unidades, los países tratan de disminuir al máximo su participación efectiva, lo que ha llevado en ocasiones a restringir el apoyo brindado a la navegación mercante.

Las operaciones montadas tienen que ser persistentes en el tiempo, continuas y permanentes, lo que a veces es difícil para ciertos países, es en este punto donde, a mi juicio, ha aparecido la oferta de una solución para los armadores que, a mi nivel de conocimientos, es totalmente inédita en el campo marítimo: la creación de una fuerza naval de fortuna que actuaría por contrato, siguiendo lo acordado con un amator o un grupo de ellos. Sencillamente una fuerza naval mercenaria puesta a disposición de quien quiera sus servicios. En la actualidad los soldados de fortuna han intervenido en gran número en las guerras de Irak y Afganistán donde fueron un porcentaje elevado de las tropas comandadas por el Ejército de los EEUU.

Los problemas de cómo introducir esta irrupción de la “guerra privada” o de una “marina de guerra privada” en el derecho internacional, no han sido aún analizados con profundidad, pero sus buques seguramente emplearán algún pabellón de conveniencia a la vez que acordarán compromisos para uso de armas y de la violencia. Una de ellas, “Typhon”, creada en Londres incluye entre sus directores al Almirante Henry Ulrich, ex Comandante de las Fuerzas Navales de los EEUU en Europa, el General Sir Jack Deverell, ex Comandante en Jefe de la Fuerzas Aliadas en el Norte de Europa y Lord Dannatt ex Jefe del Estado Mayor General del Reino Unido y se compone de oficiales y personal de la Royal Navy y de la Marina de los EEUU, lo que nos hace pensar que es una propuesta seria. También han desarrollado un camino similar otras compañías integradas por ex oficiales rusos o ucranianos, con la originalidad que emplearían bandera de Mongolia, estado asiático característico por su mediterraneidad.

El esfuerzo debió ser complementado con una difícil integración del tráfico mercante, coordinando sus derrotas y tiempos, el más afectado por la acción de los piratas, pero también el primero en requerir libertad de navegación y no subordinación a las rutas y tiempos que requeriría un convoyado semejante a los aplicados en la Segunda Guerra Mundial.

Los problemas pendientes: el derecho y la persecución de organizadores y de la red financiera

Un aspecto no previsto inicialmente y aún no totalmente resuelto se refiere al tratamiento y juzgamiento de los piratas, pues si bien la Convención del Mar define claramente la piratería, los códigos penales de varios países no lo contemplan, o si lo hacen es difícil aplicar los principios generales del derecho de occidente. En varias oportunidades, aun cuando los piratas hayan sido capturados en plena acción, han sido liberados por carencia de datos, lo que motivó los pedidos populares al Presidente Obama de entregarlos a los rusos o chinos quienes han demostrado ser más expeditivos. En la actualidad cuando las capturas son efectuadas por la mayoría de los buques de la Comunidad Europea, los piratas se transfieren a países que como Kenia, Mauricio, Seychelles y Tanzania, han firmado acuerdos de juzgamiento a los piratas para lo cual reciben colaboración y ayuda occidental.

Los éxitos obtenidos, lo han sido mediante el ataque a los ejecutores, pero aún no se ha actuado contra los organizadores y directores de lo que es una verdadera muestra de una de las mentadas nuevas amenazas: el crimen internacional organizado y la red de lavado de dinero relacionada, las cifras mencionadas en este trabajo nos ubican en los u\$a 150.000.000 en 2010, sabiendo además que en promedio los rescates oscilan entre 3,5 y 5,5 millones de dólares, habiéndose en ciertos casos pagado mucho más, como cuando se produjo la captura de un petrolero saudí cargado con 300.000 toneladas de petróleo y por cuya liberación se pidieron inicialmente u\$a 70.000.000.

Las NNUU en su última resolución, 2184 de noviembre de 2014, así como el Parlamento Europeo en la propia del 10 de mayo de 2012, actualizada el 12 de noviembre de 2013 consideran que el problema de fondo es la recuperación del orden en Somalía, siendo uno de los impedimentos la piratería, pero que para ven-

cerla hay que perseguir local e internacionalmente a los circuitos del dinero.

En junio de 2014 la Universidad de Denver y la Fundación “One Earth Future” publicaron el estudio: “The Systematic Prosecution of Somali Pirate Leadership and the Primacy of Multi-Level Cooperation” que enfatiza los pedidos del Secretario de las NNUU y del Parlamento Europeo que se investigue y persiga el camino del dinero, pues de lo contrario se habrá obtenido un éxito temporario al que habrá que sostener permanentemente.

Conclusiones y alguna alerta

¿Qué podemos concluir del análisis de la situación en Somalía?

Marcaré como conceptos que creo centrales:

1. Que ante el vacío de poder, cuando hay intereses importantes en juego, la plaza es cubierta por quien tiene intereses en el lugar y medios para usufructuarlos. Este ha sido el caso de la piratería en el sudeste asiático, en aguas de Indonesia, estrecho de Malaca, etc. La falta de control del mar abrió la puerta a la reaparición de la piratería.
2. Que las realidades política, social y económica han logrado revivir un mundo que parecía desaparecido y limitado a los libros de historia; renació la piratería. Pero en esta oportunidad, en Somalía, combinando los viejos modos de acción de la piratería y la existencia de un estado soberano fallido, las redes financieras internacionales, los adelantos técnicos en todas las ramas y la disponibilidad de personal altamente capacitado como dirigentes, quienes emplean como atacantes personas que consideran

descartables, han conformado una nueva forma de piratería, que en este trabajo se ha denominado “Piratería empresarial”, que por las sumas que pone en juego debería considerarse como una nueva amenaza integrando el delito transnacional organizado.

3. Que la solución militar se ha demostrado eficaz, pero que en el mediano y largo plazo no será suficiente, pues se requiere el ataque a las partes quizás más importantes de las organizaciones de piratas: los organizadores y dirigentes y el circuito financiero que controla el flujo del dinero y con él la razón de ser, y el éxito, de la organización criminal.
4. Que en el caso de Somalia, no habrá solución definitiva hasta tanto mejore su situación interna en forma que pueda dejar de ser encuadrado como “estado fallido”.
5. Que en el campo del derecho, aun entre países de culturas similares como es la Unión Europea, no hay una legislación coherente en lo relacionado con la piratería y delitos conexos, ello ha motivado que como solución inicial y no totalmente oficial se entregaran los piratas prisioneros a países cuya legislación penal permite una aplicación más flexible y posteriormente a países africanos con quienes se han firmado los acuerdos correspondientes.

Lo indicado en la 1^a. conclusión coincide, como alerta, con lo expresado por el Académico Jaunarena en su mensaje de incorporación a esta Academia, advirtiendo sobre la pérdida de control del mar por parte de la República Argentina en sus áreas de interés, donde hoy se piratea libremente al menos nuestras riquezas pesqueras.

OBSERVACIONES Y COMENTARIOS

presentados por los señores académicos:

Académico Santiago Kovadloff

Especialmente agradecerle la originalidad de su ponencia. Creo que esta Academia se ve enriquecida por ella de manera muy evidente. Solo deseo subrayar el auge actual de primitivismo, es decir la forma en que nuestra cultura contemporánea se ve enfrentada a dos expresiones que son concepciones claramente primitivas: el Estado Islámico y la piratería marítima. Ambas están emparentadas por un mismo desprecio de la vida y del prójimo. Son expresiones extremas del pensamiento y la conducta terroristas que no queda otro remedio que combatir por la vía de las armas ya que ambas están fuera del campo político en el cual la negociación es siempre posible.

Académico Jorge Reinaldo Vanossi

Me asocio a las felicitaciones tan merecidas que recibe el académico Molina Pico. Hizo una exposición exhaustiva, profunda, detallada de un tema que desgraciadamente no es muy analizado en nuestro país, no es muy conocido y que tiene implicancias que obligan realmente a conocerlo por lo que dicen las palabras

finales del almirante respecto de cómo se practica la piratería en perjuicio de nuestra riqueza ictícola en el largo tramo de nuestro mar continental. El caso de Somalia y del cuerno de África es muy interesante porque presenta la ausencia del Estado. Lo que ocurre es que ha habido una extinción de un Estado que nunca llegó a ser enteramente tal, si los elementos del Estado son la población, el territorio y el poder; y el poder tiene que engendrar y aplicar el Derecho y cumplir los fines: obviamente faltan algunas cosas en el caso de Somalia. Sí hay un territorio, si uno mira un atlas ve que hay fronteras y hay acceso marítimo. Poder no hay desde ya, y la población son tribus; es decir que no hay una ciudadanía, un pueblo somalí: hay tribus. Esto se traduce evidentemente en una situación muy anómala desde el punto de vista internacional. Qué responsabilidad se puede hacer efectiva ante un Estado que no es Estado. Conocemos casos donde no hay gobierno pero sigue la sociedad, sigue el pueblo; no hay gobierno provisionalmente pero sigue el país: por ejemplo Bélgica estuvo un año y medio sin gobierno pero seguía todo funcionando normalmente hasta que al final se pusieron de acuerdo flamencos y valones y se constituyó un gobierno que tuvo apoyo parlamentario y a partir de allí gobierna. Pero el caso de Somalia es realmente la extinción del Estado, que si hubo alguna vez algo de Estado eso está muy difuso, muy borroneado. La circunstancia de la “tercerización” a la cual aludió en varias oportunidades el disertante es la que resulta realmente como una consecuencia inevitable a fin de poner coto a una situación que es intolerable en pleno siglo XXI, como estamos actualmente. Pero hay un dato más que es peculiar porque algunas empresas comerciales y marítimas han hecho otro tipo de “tercerización”. Hay una tribu en el norte de Somalia que está enfrentada con las otras, y se ha prestado y ha aceptado (supongo que forma parte de la cadena financiera a la cual alude el almirante) para proceder desde la costa tratando de disminuir, no extinguir pero acotar la presencia de los Somalíes que participan de la piratería. Esto revela una disgregación total, es decir revela también que hay

una guerra civil, hay una guerra intestina dentro de Somalia, pero nadie le pone coto a ninguna de esas situaciones. O sea que tengo entendido que sigue habiendo piratería, tengo entendido que todas esas fuerzas armadas tienen que seguir operando porque no queda más remedio, y tengo entendido que las tribus del Norte cooperan en el sentido de tratar de cercar o de limitar el poderío de los que practican la piratería desde el resto de Somalia.

Académico Enrique Molina Pico

Sí, la situación es tal cual, es un retroceso permanente, había antes una cierta organización interna en Somalia, posteriormente se produjo una guerra civil, en la que vencieron varios señores de la guerra, pero sin existir un Estado, o algo someramente parecido, que ejerciese los poderes del Estado. Las tropas de los EEUU, bajo mandato de las NNUU, fueron con la intención de pacificar, no obstante, a raíz de un ataque que sufrieron a los pocos días de haber asumido su cargo el presidente Clinton, en el que fueron abatidos dos grandes helicópteros (modelo Black Hawk), pero posteriormente el hecho que los somalíes ataran los cadáveres de los pilotos a un vehículo terrestre y los arrastraran por toda la ciudad, transmitiendo en directo a las redes norteamericanas, lo que motivó que las fuerzas americanas se retiraran de inmediato dejando ahí sí un vacío total de poder a partir del año 92. Desde ese momento desapareció toda autoridad y se establecieron sólidamente los señores de la guerra, con quienes colaboran para la organización de la piratería repatriados de las comunidades somalí y etíope emigradas especialmente en Suecia y en los EEUU, doctorados en economía, o en administración, regresando a Somalia para actuar desde un punto de vista profesional organizando esta nueva empresa, la piratería.

