Con diez cañones por banda, viento en popa a toda vela, no corta el mar, sino vuela un velero bergantín.

Bajel pirata que llaman por su bravura el Temido, en todo el mar conocido del uno al otro confín.

EL MODUS OPERANDI

La **"Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar"**, aprobada en 1982, contempla claramente este tipo de delito en su artículo 101, al decir:

"Constituye piratería cualquiera de los actos siguientes:

a) Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada, y dirigidos:

1) Contra buque o aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;

2) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;

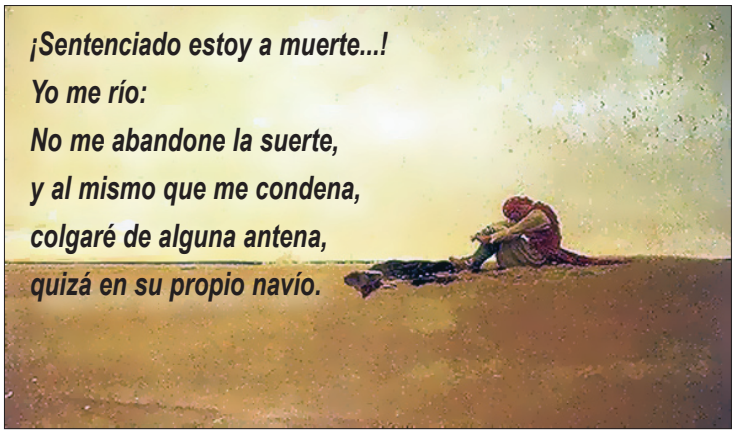
b) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga el conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata.

c) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o en el apartado b) o facilitarlos intencionalmente."

En nuestros días los piratas no emplean ni barcos de gran porte ni atacan ciudades costeras pero son tan peligrosos y letales como en el pasado. Los piratas de hoy suelen emplear embarcaciones de pequeño porte muy rápidas y maniobrables para perseguir a su presas. En especial prefieren las lanchas deportivas y los botes tipo **"zodiac"**.

Su metodología a pesar del tiempo no ha cambiado mucho. Suelen enganchar palos de bambú a las embarcaciones para abordarlas, o utilizan cuerdas para encerrar la nave entre dos botes. Si antes amenazaban a los tripulantes con espadas y cañones, hoy su armamento comprende desde primitivos machetes hasta sofisticadas armas antitanque. Pero la crueldad con que actúan es la misma. En ocasiones, tras lanzar a los tripulantes y pasajeros al mar, conducen la embarcación hasta algún **"puerto amigo"**. Allí es repintada, **"maquillada"** y dotada de nueva documentación. Entonces la nave pirateada inicia una nueva vida. Tal fue la suerte seguida, en 1998, por el petrolero Petro Ranger, en el mar de China. En países pobres, la documentación marítima es posible ser adquirida por poco dinero a los funcionarios portuarios.

Aunque en la mayoría de los casos los piratas se retiran después de saquear el buque y robar a sus tripulantes y pasajeros. En otros casos secuestran a los tripulantes para solicitar un rescate por parte de los familiares y las empresas navieras. Sus blancos preferenciales suelen ser los remolcadores, los buques tanques, por ser lentos y fáciles de abordar, y los transportes de contenedores.

Los buques mercantes no llevan armamento ni personal de seguridad. En consecuencia, poseen pocos instrumentos para repeler los ataques. Dependen en su mayoría de medios acústicos, la instalación de cercas electrificadas en la cubierta y de cañones de agua para derribar los botes. Pero, en la mayoría de los casos los tripulantes temen ofrecer demasiada resistencia por temor a las represalias en caso de fracasar su defensa y terminar en manos de los piratas.

Si algo ha quedado demostrado por la historia es que las cargas de alto valor transportadas por vía marítima representan un imán que atrae con fuerza a los piratas. Así que... Piratas y demás bandidos del mar, junto con tesoros enterrados, galeones, mapas secretos y antiguos pergaminos han sido y son, indudablemente, una importante fuente de inspiración a lo largo de la historia. Y, a pesar que no siempre se ajusten a la realidad, lo seguirán siendo.