

**ARMADA DEL ECUADOR
ACADEMIA DE GUERRA NAVAL
Guayaquil**

-0-



LECTURAS RECOMENDADAS

**EL INCIDENTE DEL BT 'ENRICA LEXIE' A LA LUZ
DEL DERECHO INTERNACIONAL
FRANCISCO ROMERO, REVISTA DE MARINA (CHILE)**

Lectura Recomendada por:

VALM Luis Jaramillo Arias
Asesor de la Academia de Guerra Naval

2020

**“El incidente del BT ‘Enrica Lexie’ a la luz del derecho internacional”, de
Francisco Romero Iraguen**

Luis Jaramillo Arias

Vicealmirante

Asesor de la Academia de Guerra Naval

Este artículo fue abordado por el Señor Capitán de Fragata de la Armada de Chile, Francisco Romero Iraguen y publicado en la Revista de Marina Edición No. 4 /2014, considero de importancia para el lector por cuanto los actores que provocaron este evento son naves de dos países signatarios de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que no escalaron el problema al nivel diplomático y que se trató de hacer justicia en los respectivos países en apego al marco legal vigente que corresponde a cada una de sus jurisdicciones. Sin embargo este hecho que ocurrió en la Zona Contigua de la India resulta muy interesante analizarlo desde la óptica de la Convemar en los artículos pertinentes, pues es interesante establecer conclusiones sobre el impacto de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en problemas en que hay pérdida de vidas humanas y en qué medida se deben establecer las responsabilidades.

Sin lugar a dudas esta lectura recomendada resultará amena e invitará al lector a emitir sus propias conclusiones sobre la importancia de adecuar la legislación nacional de los países signatarios de la Convemar a lo dispuesto en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar; en la resolución de los problemas Legales Internacionales que se provocan en los océanos.

Bibliografía

Romero Iraguen, F. (2014). El incidente del BT ‘Enrica Lexie’ a la luz del derecho internacional. *Revista de Marina*, 131(941).
<https://revistamarina.cl/revistas/2014/4/romero.pdf>

Nota de Descargo: Las opiniones expresadas en este documento son de exclusiva responsabilidad de sus autores y no necesariamente representan la opinión de la Academia de Guerra Naval o la Armada del Ecuador.

EL INCIDENTE DEL BT “ENRICA LEXIE” A LA LUZ DEL DERECHO INTERNACIONAL

Francisco Romero Iragüen*

El incidente en el cual se vio involucrado el buque tanque italiano “Enrica Lexie” frente a las costas de India el 15 de febrero de 2012, se ha transformado con el tiempo y después de variadas acciones legales de ambas partes, en un litigio por la jurisdicción para juzgar a quienes sean responsables por la muerte de dos personas.



El presente texto tiene como objetivo analizar el incidente protagonizado por el buque tanque italiano “*Enrica Lexie*” frente a las costas de India, el 15 de febrero de 2012, en el cual resultaron muertos dos pescadores de ese país, Valentine (45) y Ajesh Binki (25).

El análisis correspondiente se ha desarrollado a la luz del Derecho Internacional, con apoyo de investigación desde fuentes abiertas, que dan cuenta del gran revuelo que este caso ha

producido en ambos países, Italia e India, haciendo del mismo un problema con alcances no tan sólo judiciales, sino también diplomáticos.

Antecedentes¹

El 15 de febrero de 2012, el buque tanque de bandera italiana “*Enrica Lexie*” (104.250 Toneladas DW) navegaba desde Singapur a Egipto, a una distancia de 20,5 mn frente a las costas de India

* Capitán de Corbeta.

1. La referencia elegida para exponer los hechos, es el informe emitido por la Comisión investigadora italiana presidida por el CA Alessandro Piroli, elevado al Gobierno de Italia el 11 de mayo de 2012 y filtrado a la prensa el 6 de abril de 2013, por contener el más alto grado de objetividad hallado en la investigación. http://en.wikipedia.org/wiki/2012_Italian_shooting_in_the_Laccadive_Sea

(distrito de Kerala, en el mar de Laccadive) con rumbo 345° y 14 nudos de velocidad, cuando a las 16:25 horas (Hora Local de India), detectaron en el radar un contacto a una distancia de 2,8 mn por su amura de estribor, el cual mantenía rumbo de colisión.

La dotación del buque tanque italiano la conformaban 34 personas, 19 de los cuales eran indios, más seis Infantes de

Marina italianos, pertenecientes al 2^{do} Regimiento de San Marco, quienes cumplían labores de "Destacamento de Protección de la Nave" (VPD por sus siglas en inglés), contra el ataque de piratas, situación habitual en la ruta que seguía el buque.

Este contacto no estaba en visual al momento de su detección por radar, por lo que dos Infantes de Marina de guardia (el Suboficial Massimiliano Latorre y el Sargento 2° Salvatore Girone) salieron al alerón de estribor para corroborar la situación. Una vez la tuvieron a la vista y a una distancia de 800 metros, comenzaron con las primeras señales luminosas y movimientos de fusil sobre sus cabezas, buscando advertir a la embarcación que aproximaba, acerca de la defensa con la cual contaba el buque tanque.

Al seguir acercándose, a una distancia de 500 metros, el capitán de la nave presumió un ataque pirata inminente sobre la misma, activando la alarma general del buque y las sirenas de niebla, alertando a la dotación por el sistema de intercomunicaciones del ataque. En este punto, Latorre y Girone dispararon las primeras dos ráfagas de advertencia al agua en cercanías de la embarcación. El bote siguió aproximando y a los 300 metros, desde el buque tanque fue posible apreciar a hombres armados a bordo del pesquero, por lo que Latorre efectuó la tercera ráfaga (4 tiros) de advertencia.

El pesquero siguió su curso hasta una distancia de 100 metros del mercante italiano, aproximándose al centro de la nave, disparando



■ Pesquero indio "St. Antony".

ambos guardias nuevamente al agua la cuarta ráfaga de advertencia, cuando la distancia que los separaba era de 50 metros.

Finalmente, el pesquero involucrado, cuyo nombre era "St. Antony" y cuyo patrón y dueño era el indio Freddie Bosco, con puerto base en Neendakara (Kerala, India) y una dotación de once personas, se alejó del buque tanque, el cual durante todo momento se mantuvo dando avance sin reducir su andar, finalizando de esta manera la compleja situación.

A las 18:20 horas, el "Enrica Lexie" recibió un mensaje del Servicio de Guardacostas de India, el cual informaba la recepción de un aviso de ataque y (suponiendo que el mercante italiano pudiese haber estado envuelto en ese incidente), el arresto de dos pescadores con armas en su bote, instando a la tripulación del buque tanque a entregar sus declaraciones contra los pescadores-piratas. Fue así como "invitaron" al buque italiano a retromarchar hacia el puerto de Kochi, lo cual se llevó a cabo después de asesorarse por el Ministerio de RR.EE. y de Defensa de Italia, siendo escoltados por dos unidades del Servicio de Guardacostas y una aeronave de exploración aeromarítima de India.

Posiciones de ambos países

La situación expuesta en el punto anterior se ha transformado con el tiempo y después

de variadas acciones legales de ambas partes, presentadas tanto en India como en Italia y otros países, en un litigio por la jurisdicción en el caso, para juzgar a quienes sean responsables por la muerte de dos pescadores indios.

Es interesante mencionar el hecho de que uno de los defensores de los Infantes de Marina italianos, el Sr. Luigi di Stefano, presentó el año 2012 en su sitio web, una tesis² en la cual defiende el hecho de que todo el caso está viciado debido a la falta de acuciosidad de las autoridades indias para llevar la investigación, en atención a que:

- Eran cinco los posibles buques tanques circulando en el área a esa misma hora el día del incidente y con características similares (casco negro y rojo), siendo un buque griego (el "*Olympic Flair*") el único que no contestó los llamados de la autoridad marítima india, pero que sí reportó un ataque pirata.
- Las declaraciones contradictorias del patrón del pesquero, en atención a la posición de la embarcación al momento del ataque (que según sus palabras, "fue efectuado sin mediar previo aviso y tuvo una duración de dos minutos"), dejando claro que la distancia entre ambas naves involucradas era de 27 mn. Queda la duda de si efectivamente se enfrentaron, o tal vez el pesquero fue atacado por otro mercante y el "*Enrica Lexie*" fue amenazado por otra embarcación y no por el "*St. Antony*".
- La cinemática de lo ocurrido con el pesquero "*St. Antony*", cuya máxima velocidad era de ocho nudos y el buque tanque "*Enrica Lexie*", cuyo andar no fue reducido de los catorce nudos en ningún momento, no permite la existencia de alguna maniobra de aproximación hasta los 50 metros de distancia, a menos que la velocidad del pesquero hubiese sido mayor.
- Lo extraño del mensaje de la autoridad marítima india al buque italiano para prestar declaraciones en Kochi, contra dos posibles piratas, resultando en un arraigo del buque y un cuestionamiento a su tripulación, una vez recalaron a puerto indio.

Según esto, claramente hay una negligencia (involuntaria o intencional) de las autoridades indias al inicio de la investigación, lo que deja en tela de juicio lo realizado hasta ahora por el sistema judicial de ese país.

Posición de India

- Reclama su derecho a juzgar a los dos Infantes de Marina italianos en su propio territorio y sistema judicial, invocando los principios de "Territorialidad" y "Nacionalidad Pasiva", usando como jurisprudencia el "Acta de Refuerzo de la Ley Marítima Anti-Drogas" de U.S.A. y el artículo 13 de la "Ley de Mar Territorial y Zona Contigua"(1992) de la República Popular de China, además del artículo 113 del Código Penal de Francia, en el cual indica que el Estado francés posee jurisdicción general sobre cualquier crimen cometido por o en contra de sus nacionales, sin importar donde éstos hayan ocurrido.
- Reclama jurisdicción amparándose en el artículo 6.2.a) de la SUA (Convención para la supresión de actos ilegales contra la seguridad de la navegación), el cual indica que un Estado puede establecer su jurisdicción sobre un ilícito, si es que en el desarrollo del mismo un nacional de ese Estado resultase violentado, amenazado, herido o muerto.
- Con respecto al tránsito de buques mercantes con guardias armados, sean éstos civiles o militares, el Ministerio de Tráfico Marítimo promulgó una instrucción específica de fecha 29 de agosto de 2011, en la cual exige que todo buque mercante que navegue con personal contratado de seguridad privada armada (*PCASP, Private Contracted Armed Security Personnel*) o con un destacamento de protección de la nave (*VPD, Vessel Protection Detachment*), debe informarlo a la autoridad marítima india a través de un mensaje de arribo de seguridad (*PANS, Pre-Arrival Notification for Security*), el cual NO fue enviado por el "*Enrica Lexie*",

2. <http://www.seenininside.net/piracy/en-index.htm>

quedando inhabilitado para el tránsito por la Zona Económica Exclusiva de India (Artículo 298 de la CONVEMAR, al ser los guardias miembros de las FF.AA. italianas).

del Estado italiano" y gozan de absoluta inmunidad soberana.³

Posición de Italia

- Defiende el hecho de que el destacamento embarcado en el "Enrica Lexie" está protegido por inmunidad funcional por sus acciones y que sólo pueden ser juzgados en el Estado de la bandera del buque mercante, pues el incidente ocurrió en aguas internacionales aun cuando haya sido dentro de la Zona Contigua de India.
- Defiende a través de provisiones extraterritoriales de sus leyes, que la presencia de miembros de las FF.AA. a bordo de naves mercantes está regulada por una Ley de la República, en conformidad a las resoluciones anti-piratería de Naciones Unidas, por lo que los dos Infantes de Marina son "elementos

Lección aprendida

Sin haber ahondado en la arista diplomática del caso, que escaló al nivel de crisis en ambos países, incluso con la llamada del Embajador de Italia en India a su país y la retención de ambos acusados en Italia después de un permiso concedido para asistir a votar, es pertinente establecer algunas conclusiones que permitan orientar el posible desenlace de este caso.

■ ¿Dónde se produjo el Incidente?: Zona Marítima y su juricidad

El hecho ocurrió en la Zona Contigua de India (20,5 mn de sus costas), una zona funcional, la cual es tratada como Alta Mar para efectos que no sean "aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios" (CONVEMAR Art. 33, 1.a). El buque podría haber continuado su tránsito hasta Egipto y posteriormente hasta Italia, desembarcando a los acusados en su propio país, habiendo dado



Autoridad italiana e involucrados.

3. http://en.wikipedia.org/wiki/2012_Italian_Navy_Marines_shooting_incident_in_the_Laccadive_Sea



■ **Actividades de piratería en el Mar Árabe, febrero de 2012.**

paso a la justicia italiana para conocer el caso y, de haber sido solicitado por la justicia india, proceder con la extradición si es que se hubiese demostrado su participación en los hechos. En este caso, la acusación de homicidio sobre ambos uniformados italianos corresponde a la justicia penal y las indemnizaciones exigidas por las familias de los pescadores fallecidos, a la justicia civil, independiente el país en el cual se juzgue. En cuanto al “paso en tránsito” fallido que reclama India, éste está concebido según el artículo 37 de CONVEMAR, para los estrechos y en el caso del artículo 298 1.b), claramente se refiere a “actividades militares de buques dedicados a servicios no comerciales”, lo cual no es el caso.

■ **Principio de la Legítima Defensa**

El capitán y el destacamento embarcado en el buque italiano reaccionaron en forma correcta al ir graduando sus acciones en torno a la embarcación desconocida que aproximaba hacia ellos. Al momento de apreciar que los tripulantes poseían

armas y no cambiaban de actitud, habiendo hecho lo necesario para advertir a la embarcación de su presencia, lo lógico fue asumir un intento de abordaje, por lo que abrieron el fuego de forma preventiva, disparando al mar en cuatro oportunidades. Según el principio de la legítima defensa (Artículo 51 de la Carta de las Naciones Unidas), este derecho es innegable, aunque debe ser acorde al grado de amenaza inminente que se cierne sobre el bien jurídico a proteger (en este caso, la tripulación y el buque mismo). Lo sorprendente fue el hecho de que el buque sólo avisó a la autoridad italiana y no al MRCC que correspondía en India, faltando a la totalidad del procedimiento exigido para todas las naves que sufren ataques piratas.

■ **Jurisdicción del Estado de bandera del buque**

En este caso, según el artículo 27 de CONVEMAR, “la jurisdicción penal del estado ribereño no debería ejercerse a bordo de un buque extranjero que pase por el mar territorial para detener a ninguna persona o realizar alguna investigación en relación con un

delito cometido a bordo de dicho buque durante su paso, salvo que el delito sea de tal naturaleza que pueda perturbar la paz del país o el buen orden en el mar territorial" (entre otras razones). Este acápite de la convención es interpretativo, pues tanto Italia puede alegar su jurisdicción como India, la cual podría interpretar los problemas suscitados en su país debido a la muerte de los dos pescadores como "perturbación de la paz y del buen orden en el mar territorial". La llave de este problema era el haber efectuado una exhaustiva investigación inicial para haber determinado con una total claridad los participantes y cronología de los hechos, lo que claramente no fue así.

■ Presencia de guardias armados a bordo de naves mercantes

Esta situación ha sido definida por la IMO (*International Maritime Organization*), en términos de regular su empleo, estableciendo como regla permanente que el capitán de la nave sigue con el control total del buque y su tripulación, y que el accionar de los guardias debe ser sólo

para evitar abordajes usando el mínimo de fuerza posible.

De acuerdo a lo anteriormente expuesto y a la gran cantidad de información recabada de Internet acerca de esta situación, el autor estima que el caso judicial se ha visto afectado negativamente por los ribetes diplomáticos que ha tomado el mismo, siendo complejo el augurar un resultado definitivo debido a esta razón. Lo último informado ha sido la intención de ambos países de, efectivamente, juzgar a los Infantes de Marina en India (por lo tanto Italia asume que tienen algún grado de responsabilidad), pero que, de recibir una condena, la cumplan en una cárcel italiana.

En todo caso, el autor estima que en Derecho, ambos italianos debiesen haber sido extraditados, para enfrentar un juicio acusados por el Estado de India. Sólo sería posible lograr lo anterior, si Italia pudiese demostrar el engaño con el cual el buque recaló en el puerto de Kochi el 15 de febrero de 2012.

BIBLIOGRAFÍA

1. <http://www.seeninside.net/piracy/en-index.htm>
2. http://en.wikipedia.org/wiki/2012_Italian_Navy_Marines_shooting_incident_in_the_Laccadive_Sea
3. <http://www.thehindu.com/news/resources/timeline-the-italian-marines-case/article4538162.ece>
4. <http://en.wikipedia.org/wiki/UNCLOS>
5. *Paper de Clase "Los Espacios Marítimos", Pág.3-70, Talcahuano 2013.*
6. *Paper de Clase "Los Espacios Marítimos", Pág.71-131, Talcahuano 2013.*
7. *Paper de Clase "El Concepto de Derecho Internacional Público", Talcahuano 2013.*
8. *"Best Management Practices for Protection against Somali based piracy" (Version 4 – August 2011).*
9. *Youtube: "Reportaje de NewsClick.in" (Periodista Rishab Bailey).*
10. *Youtube: "The versión of Captain Noviello" (Maurizio Ajeje Braszo).*
11. *Youtube: "Search of italian vessel completed; 4 boxes of materials seized" (Reporter on Live).*