

PIRATERÍA. REALIDADES E HIPÓTESIS

Alberto E. Gianola Otamendi

Las imágenes pertenecen al libro *Los Piratas de Somalia* de Jay Bahadur, y se reproducen por gentileza de su autor, el fotógrafo Mohamed Dahir. Nuestro agradecimiento a ambos.



Registros de hechos de piratería en 2013



La piratería marítima se ha convertido en una noticia frecuente y reiterada en los avisos a los navegantes y en las gacetillas especializadas del ambiente marítimo. Es un flagelo que preocupa a los capitanes, las empresas navieras y todos los rubros afines, y que altera sustancialmente la operatoria marítima.

Idealizamos la piratería por la influencia de las descripciones épicas de Salgari⁽¹⁾ o la imaginería glamorosa de Hollywood⁽²⁾. La realidad está lejos de las ficciones literarias y fílmicas. Sabemos, de antemano, distinguir piratas de corsarios, porque el corso es una acción de guerra bajo bandera de un Estado beligerante contra el tráfico mercante enemigo. Por definición, en la misma Convención del Mar, la piratería es un acto privado cometido en alta mar o fuera de las aguas de jurisdicción nacional⁽³⁾; esa es, al menos, una disquisición teórica legal.

Los politólogos y estrategas militares pueden asociar la piratería moderna a una modalidad de las guerras de cuarta generación, a un uso acotado de la fuerza por grupos relativamente débiles, con diversos fines, contra la economía de grandes potencias imperiales o de poderosos gobiernos centralistas. Por ese lado, podemos aproximarnos a un enfoque parcial y a algunas estrategias paliativas coordinadas por comandos operacionales, con fragatas y fuerzas especiales.

Abogados y politólogos, pragmáticos, encuentran en los modernos bucaneros una antigua práctica delictiva, tipificada legalmente. Ese enfoque vale para el tratamiento de los aspectos jurídicos. Con seguridad, harán hincapié en las jurisdicciones marítimas (alta mar y mar territorial), las implicancias y los derechos en las aguas internacionales o jurisdiccionales, las responsabilidades de las banderas de tratamiento y de los Estados litorales, los medios legítimos de protección y los procedimientos represivos, etc.

Sin embargo, la piratería presenta, en cada región y aun dentro de áreas particulares, diferencias sustantivas en cuanto a causales, organización, operación y grado de violencia, aunque claramente actúa con procedimientos similares dentro y fuera de las 12 millas de las líneas de base costeras, ignorando los límites abstractos de las jurisdicciones de la Ley del Mar.

Así descubrimos que la inspiración prioritariamente económica de los asaltantes que operan en los pasajes y los estrechos del sudeste asiático poco tiene que ver con las demandas políticas de los Tigres Tameses de Sri Lanka, la antigua Ceylán. En Malasia e Indonesia, los objetivos difieren respecto del Golfo de Adén. Vemos que, desde el cuerno africano, se exporta *know-how* al África Occidental, y no se procede igual en Somalia que en Nigeria. Incluso en el inmenso delta del Níger, difieren Boko Haram (movimiento fundamentalista islámico) de su contraparte en el otro extremo del arco ideológico, el MEND (Movimiento para la Emancipación del Delta Nigeriano), o las bandas particulares de Bayelsa o Escravos. Desde la Ensenada de Benín, la acción de los piratas se expande hacia el sur y el oeste, pero tampoco se equipara completamente

Alberto E. Gianola Otamendi es Capitán de Fragata (R) de la Armada Argentina, Capitán de Ultramar y Capitán Fluvial. Licenciado en Sistemas Navales y Perito Naval. Security Advisor en el Golfo de Guinea.

La disquisición entre Piratería y Delito Común es meramente jurisdiccional.



(1) Autor de *Sandokán, el célebre pirata de Malasia, y Los Tigres de Mompracem*.

(2) Más por la serie *Piratas del Caribe* que por la reciente *Capitán Phillips* (basada en un hecho real).

(3) Es decir, fuera de las 12 millas náuticas de los Estados ribereños.



Un esquema de seguridad debe ser integral y abarcativo, sin distinciones artificiosas.



los delincuentes de la Costa de Marfil con los de Camerún. Y es totalmente distinta la versión centroamericana con su modalidad de piratería caribeña, orientada a blancos menores, yates deportivos y turistas.

De manera equivalente, podríamos establecer notorias diferencias entre las capacidades que se instrumentan para combatir la piratería desde los Estados costeros y por parte de organismos internacionales u organizaciones no gubernamentales. Camerún posee fuerzas de seguridad eficientes, mientras Somalía es un “estado fallido” con una estructura estatal ineficaz. En el Golfo de Guinea conviven fuerzas de un pacto regional, con medios estatales, complementados con empresas de seguridad privadas.

Si se incursiona en las estadísticas que lleva la OMI ⁽⁴⁾, los denominadores comunes para el desarrollo de la piratería nos permiten apreciar la problemática con una perspectiva local.

Una lista no exhaustiva ni priorizada incluye:

- Corrupción estatal amplia y diversificada (política, judicial y policial);
- fuerzas armadas debilitadas o con divisiones internas;
- fuerzas de seguridad incapaces, anarquizadas o retenidas;
- alto nivel de violencia delictiva (movimientos revolucionarios o bandas organizadas);
- conflictividad social de base (étnica, religiosa, de “clase”, partidaria);
- pobreza y desocupación;
- geografía propicia para el despliegue y el posterior ocultamiento de rehenes o buques;
- facilidades costeras (muelles, embarcaderos, fondeaderos, varaderos);
- alto tráfico marítimo o fluvial;
- vías de salida comercial, o
- mercado negro.

(4) Fácilmente se obtienen de la página web oficial de la OMI (IMO, por su sigla en inglés) o de las páginas web de empresas de seguridad marítima, como Risk Control o Risk & Co.

Como se advierte, estas condiciones no sólo existen en lugares remotos, sino que podrían asimilarse a vastas áreas de nuestro propio continente, con sus imponentes cuencas fluviales centrales (Orinoco, Amazonas, Paraguay-Paraná, Uruguay).



Accesoriamente, se ha comprobado que los grupos clandestinos, incluso los orientados a actividades específicas, luego amplían el espectro de su operatoria delictiva. Los grupos revolucionarios mutan al narcoterrorismo, la prostitución se expande a la trata de mujeres y al secuestro de menores, el robo de autos requiere de desarmaderos, mercado negro y contrabando, el juego clandestino auspicia otros vicios y nichos ilegales, etc. Algunas de estas estadísticas ya son muy elevadas en Latinoamérica, incluso en nuestro patio fluvial. Sin embargo, la piratería excede a los piratas que se ven: es un negocio millonario que no termina con los rescates.



Los encapuchados con AK47 que abordan los buques desde botes rápidos son meros operadores o, mejor dicho, los agentes del mostrador. Detrás de los pagos extorsivos, las expresiones de fundamentalismos religiosos, las declamaciones anticolonialistas o las banderas independentistas, hay organizaciones complejas.

Una segunda línea, de carácter legítimo, normalmente no es considerada: grandes aseguradoras, empresas de seguridad, ejércitos privados que proveen desde guardias armados hasta lanchas de patrulla artilladas, agencias de reclutamiento y capacitación, proveedores de equipamiento IT (sensores, alarmas, SSAS, AIS, LRIT) y talleres de producción e instalación de hardware. Miles de personas en trabajos legales se benefician de la inseguridad marítima. Sus salarios a veces superan los de los capitanes de barco. Existen, incluso, compañías de negociación con los secuestradores, que llevan porcentajes de los rescates o del valor de naves y fletes. Aun las mineras y las petroleras hacen aportes significativos al presupuesto y al equipamiento de las fuerzas militares y de seguridad costeras. Todo eso es legal.

Las fuerzas de seguridad y las fuerzas armadas deben actuar complementadas.



Podemos continuar pensando en la piratería como un problema de zonas que conocemos gracias a *National Geographic* o que afecta a grandes multinacionales. Podemos. No obstante, los capitanes ya tenemos otra preocupación en mente.

Finalmente, alguno podrá asumir que el ISPS⁽⁵⁾, la radarización y los controles del tránsito marítimo⁽⁶⁾, algunas alarmas (tal es el caso específico del SSAS⁽⁷⁾) y los patrullajes de guardias costeras resolverán el problema desde la disuasión. Ello reduce las probabilidades, cierto, pero no las anula.

Hace 20 años, el narcotráfico era cosa de las películas y las series de Miami; la trata de blancas era trama de *best sellers* o de dramas cinematográficos. Hoy, son parte de nuestra agenda.

Cuando se denuncie aunque sea un caso de piratería en nuestras costas, habrá cambiado la tendencia. No importará si el hecho ocurrió en un muelle, a trece millas de la costa, en Rada la Plata o en el Paraná Guazú. Estará en los avisos del Navtex, del Fleet-net y en las estadísticas de la OMI. Consecuentemente, se habrán incrementado los riesgos operacionales y los costos asociados: las pólizas de seguros, los cargos extraordinarios de equipamiento, los medios de vigilancia y de seguridad portuarias y costeras, las dotaciones específicas, los servicios de consultoras y asesores, etc. Todos los que integran el mercado marítimo pagarán el precio: empresarios navieros, exportadores- importadores, bolsas de comercio y sindicatos navales.

(5) ISPS: Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias.

(6) Como el CONTRASE.

(7) SSAS: Ship Security Alert System.

Los países establecen cuarentenas para el ébola, supongo que también deben pensar y actuar preventivamente con otras amenazas virales.

Las medidas antipiratería

La piratería y el accionar terrorista en el ámbito marítimo alteran, en forma notoria, las condiciones de los mercados, del tráfico y de la operatoria en el mar. Afectan directamente a las empresas navieras e indirectamente al comercio internacional. Presentan, en cada región y aun dentro de áreas particulares, diferencias sustantivas en cuanto a sus móviles, su organización y su operación. Dado que los objetivos y, por tanto, la violencia que aplican y el *modus operandi* varían, cambiarán las medidas preventivas e, incluso, las opciones de rechazo.

Pueden apuntar al secuestro de tripulantes extranjeros (con especial interés en europeos o en americanos) con fines de pedir recompensa, al robo de naves o a la carga por el pago de rescate, a la obtención de combustibles o de mercancías para la reventa, o a lograr un efecto mediático o político para grupos terroristas, facciones separatistas, sectores insurgentes, partidos independentistas o fundamentalistas religiosos. En cada caso, se deben elaborar los planes particulares y desarrollar las medidas paliativas específicas.

Una autoridad marítima eficaz debe disponer la suma de las herramientas de información y de acción.



Cuando la piratería tiene por meta réditos económicos por pagos extorsivos a cambio de la devolución de tripulantes raptados, hay una preocupación de todas las partes involucradas por mantener a los marinos secuestrados con vida y en buenas condiciones. La recuperación de las personas es esencial en la negociación. Si, en cambio, sólo interesa la carga o el buque, la vida humana de la dotación capturada pierde valor y puede ser, eventualmente, sacrificada. En los casos de propender al logro de actos simbólicos, presentaciones mediáticas de determinación, difusión publicitaria o golpes de efecto en la política o la opinión pública, los rehenes también tienen menos probabilidades de supervivencia o su cautiverio será más prolongado y tortuoso. Esas opciones condicionan las mediaciones o las acciones de rescate. También incidirán en el tipo de medidas preventivas y en las opciones que cada empresa, capitán y tripulación adopten para disminuir los riesgos de caer en las garras piratas.

Es válido aclarar que los piratas utilizan un gran grado de violencia inicial, tanto para intimidar como para bloquear mentalmente las reacciones del comando del buque víctima. Con ello, aunque sean demostraciones que no causen víctimas, pretenden dominar la voluntad y el espíritu del capitán y su tripulación.

Accesoriamente, se ha comprobado que las dotaciones piratas actúan, por lo general, bajo efectos de estupefacientes y de alcohol, lo que altera su lucidez. De poco vale aclarar que su aversión al riesgo es tan baja como su aprecio por la vida ajena. Viven en ambientes marginales, sociedades donde impera la violencia extrema, sobreviven en condiciones intrínsecamente duras y hasta crueles. No es de esperar sutilezas de trato ni consideraciones de cortesía.

Desde la guerra del Golfo y, particularmente, desde los atentados del 11 de septiembre de 2001 y posteriores se ha establecido el código ISPS⁽⁸⁾, orientado tanto a la seguridad portuaria como a la de las naves, en vistas a evitar actos terroristas, robos, e ingreso de polizones e intrusos. Sus normativas, constantemente actualizadas, contribuyen y complementan otras iniciativas más específicas para el caso que tratamos.

Cuando analizamos las medidas específicas contra la piratería, podemos hacer una serie de clasificaciones típicas: pasivas o activas, de sistemas (software) o de equipos

(8) International Ship and Port Facilities Security Code. Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias. Organización Marítima Internacional.

(hardware), externas (portuarias, empresariales, policiales) o internas respecto del buque. Sólo valen para manuales y, en todo caso, para ordenar ideas.

Así, cuando se trata de los desarrollos tecnológicos, enumeramos los medios de identificación de las naves (AIS, LRIT, etc.)⁽⁹⁾ y la alarma automática (SSAS)⁽¹⁰⁾. Sin embargo, este progreso no alcanza a todas las embarcaciones. Pesqueros costeros, naves deportivas, yates de recreo, lanchones de pequeño porte, veleros, canoas, botes y lanchas no disponen de esta tecnología. Y las naves más empleadas por la piratería son justamente de ese tipo. Por otra parte, por lo mismo que esos sistemas sirven para identificar los buques, establecer su carga y destino, y determinar su cinemática, muchos capitanes deciden mantenerlos apagados como medida de discreción. Se han codificado señales especiales de auxilio para el sistema integrado de comunicaciones GMDSS⁽¹¹⁾ (VHF DSC, MF/HF DSC, Inmarsat) y se envían informes periódicos y alertas por Inmarsat y Navtex.

Al considerar las prevenciones estructurales, notamos que los buques se fortifican como las antiguas murallas, con alambradas electrificadas o de púas (*barbed wires*) y concertinas filosas (*razor wires*), sensores, rejas en accesos, portalones, pasillos y escaleras, dispositivos de blindaje y de bloqueo de ojos de buey y de portas, barreras antiescalamiento, trabas y candados blindados, líneas de vapor y chorros de agua. Más aún, se construyen “ciudadelas” acorazadas con comunicaciones exteriores, reservas de agua, botiquines y sanitarios, como las *panic rooms* de los edificios, o se adaptan espacios para ese fin.

Aparte de las medidas materiales, cuando se trata de los esfuerzos humanos, se incrementan las guardias con vigías, alertas radar, visores nocturnos, asesores de seguridad (*Security Advisors*) o custodios armados embarcados (PSSC⁽¹²⁾). Empresas privadas ofrecen costosos servicios con personal veterano de fuerzas especiales, tropas de asalto y servicios de inteligencia, retirados de las filas militares; por ejemplo, de los cuerpos de comando marino de Francia, el SAS/SBS británicos, infantes de marina y navy seals (buzos tácticos) de los EE. UU. o exagentes de la célebre Mossad. Normalmente, se agrupan en las compañías, en función de su nacionalidad y de su fuerza de origen.

(9) AIS: *Automatic Identification System*, transmisión automática de datos identificatorios propios de las naves, por un canal específico de VHF, asociado a posicionamiento GPS. LRIT: *Long Range Identification and Tracking*.

(10) SSAS: *Ship Security Alert System*.

(11) GMDSS: *Global Maritime Distress and Security System*.

(12) PSSC: *Private Security Services Company*.

Las amenazas existen aunque sean ignoradas. La piratería es una de ellas.





Por la Convención del mar los buques de las Armadas tienen responsabilidad directa en la lucha contra la piratería y otros delitos internacionales.



(13) OMI: Organización Marítima Internacional.

(14) *High Risk Areas*: Áreas de Alto Riesgo de piratería.

(15) ReCAAP: *Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia*.

(16) MOWCA: *Maritime Organization for West and Central Africa*, integrada a la OMI y compuesta por 25 Estados.

(17) *Maritime Liaison Office*, Oficina de Enlace Marítima de la US Navy, en Bahrein, integrante del U.S. Naval Forces Central Command.

En las gerencias operativas de tierra de las empresas navieras, como en sus bases logísticas, campamentos petroleros y plataformas de exploración/explotación, se establecen estructuras específicas de seguridad (*Security Management Departments*) para establecer contactos y mediar con las comunidades costeras, las autoridades portuarias, los efectivos policiales y las marinas locales, además de coordinar esfuerzos con otras compañías que operan en la zona y con los barcos propios. Integran actividades de inteligencia de todas las fuentes disponibles, coordinan esfuerzos estatales, regionales y privados, además de asesorar a la propia flota.

Entre las principales medidas pasivas, la propia OMI⁽¹³⁾ y las autoridades marítimas europeas, globalmente, determinan zonas de mayor peligrosidad, las HRA⁽¹⁴⁾, en función de un mapa de riesgo basado en las estadísticas de ataques. Las autoridades de cada Navarea emiten regularmente alertas e informes de piratería, y establecen los niveles de seguridad ISPS por Navtex y Avisos a los Navegantes.

Como parte del empeño activo, se han conformado comandos internacionales de alarma y de despliegue de medios de rescate. El más conocido es el que Gran Bretaña ha montado en Dubai, el *United Kingdom Maritime Trade Operations Centre* (UKMTOC). Incluso se han conformado fuerzas de tareas internacionales, como la EU NAVFOR europea, que lleva adelante la Operación Atlanta o Atalante para proteger el tránsito marítimo en el golfo de Adén y el cuerno de África. En el sur de Asia, opera desde Singapur el ReCAAP⁽¹⁵⁾ *Information Sharing Centre*. En el ámbito subregional, algunos Estados ribereños han establecido acuerdos de intercambio de información y de cooperación de sus armadas, como en África Occidental con la MOWCA⁽¹⁶⁾.

Naciones aisladas empeñan sus propios medios. Los EE. UU. disponen de una fuerza de tareas antipiratería en el Índico oriental coordinada por el MARLO⁽¹⁷⁾, oficina que, además, emite semanalmente un informe denominado *Piracy and Threat Summary* (PATS).

Patrulleros oceánicos de la Marina de Francia suelen navegar en cercanías de las costas de sus antiguas colonias africanas, donde operan empresas petroleras de su bandera. Rusia también destaca unidades de superficie para escoltar las naves mercantes y proteger a los tripulantes de su nacionalidad, con procedimientos muy peculiares. Incluso la 31.ª Flota de la Armada de Irán opera en el golfo de Adén con periódicos éxitos. Nigeria despliega la *Joint Task Force "Pulo Shield"* ⁽¹⁸⁾.

La OMI, a través del *Maritime Safety Committee*, ha elaborado su manual práctico de *Best Management Practice Guidelines*, con un compendio de consejos elementales de precauciones, equipamiento y accionar de los buques en tránsito por las HRA. De la OMI depende, también, el *International Maritime Bureau*, que asesora todo el tiempo a los capitanes de barcos y produce informes periódicos de piratería a través del PRC (*Piracy Reporting Centre*), y ayuda a marinos víctimas de actos de piratería por medio del MPHRPC (*Maritime Piracy - Humanitarian Response to Piracy Centre*). El *Nautical Institute* se ha sumado a la ola y editado una guía, *Coping with Piracy, Maritime Security Handbook*.

Las "buenas prácticas" antipiratería se complementan con otras que surgen como si se desempolvaban los viejos procedimientos antisubmarinos desarrollados en las guerras mundiales. Resucitan de la doctrina de la Batalla del Atlántico, acciones como el ruteo del tráfico marítimo y fluvial (*Passage Plans* y derrotas seguras), convoyado de los buques vulnerables, cortinado de los convoyes, canales de comunicaciones de emergencia, códigos de identificación ("santo y seña"), de alerta y socorro, establecimiento de redes de vigilancia en estaciones costeras y plataformas marítimas. A bordo, probablemente extraídos de las mismas fuentes, se aplica el oscurecimiento de luces de navegación, de cubierta y de superestructura, la evasión mediante zig-zag de piernas largas y, ante ataques, el ondeo/bordeo para evitar el abordaje. A falta de artillería, se repele con los monitores Fi-Fi ⁽¹⁹⁾, capaces de tumbar un esquife o de derribar a una persona de una tartana a más de 100 metros de distancia.

Todos esos enormes recursos, costosos en equipamiento, salarios y honorarios, sólo contrarrestan una parte del problema de la piratería. Neutralizan parcialmente el golpe de puño de la mano negra pirata, la de los que llegan a bordo en frágiles embarcaciones rápidas con sus AK 47 y RPG.

Deben adoptarse otras prevenciones para contener y remediar las condiciones sociales y políticas que dan pie a la piratería, relacionada directamente con la acción de grupos sediciosos, terroristas y delictivos. La lucha contra la corrupción y, fundamentalmente, el fortalecimiento de las instituciones judiciales, policiales, navales y militares, seguramente encabezarán esa segunda lista. ■

Las organizaciones delictivas mutan y se reacomodan a las vulnerabilidades de cada sociedad.



(18) Sólo en 2013, en el delta del río Níger, la JTF *Operation "Pulo Shield"* destruyó más de 1950 depósitos de combustible robado y de refineras ilegales, y capturó más de 1850 ladrones, traficantes y piratas. Sigue operando.

(19) Fire Fighter equipments (120 m de alcance, 1200 m³/h).