

MEDIDAS ANTIPIRATERÍA

Alberto Gianola Otamendi¹



Sabemos que la piratería marítima y el accionar terrorista en el ámbito marítimo alteran notablemente las condiciones de los mercados, del tráfico y la operatoria marítima. Afectan directamente a las empresas navieras e indirectamente al comercio internacional.

Presentan en cada región, y aún 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 varía, cambiarán las medidas preventivas e incluso las opciones de rechazo.

Pueden apuntar al secuestro de tripulantes extranjeros (con especial interés en europeos o americanos) con fines de recompensas, al robo de naves y/o carga por el pago de rescate, a la obtención de combustibles o mercancías para la re-venta, 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.

Cuando la piratería tiene por meta réditos económicos por pagos extorsivos sobre 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 acciones de rescate. También incidirán en el tipo de medidas preventivas y 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 grado inicial de gran violencia, tanto para intimidar como para bloquear mentalmente las reacciones del comando del buque víctima. Con ello, aunque sean demostraciones sin causar víctimas, pretenden dominar la voluntad y espíritu del capitán y su tripulación.

Accesoriamente, se ha comprobado que las dotaciones piratas actúan normalmente bajo efectos de estupefacientes y 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, o consideraciones de cortesía.

¹ Capitán de Fragata (RE) ARA. Capitán de Ultramar. Licenciado en Sistemas Navales y Perito Naval. Security Advisor embarcado en el Golfo de Guinea (GoG).

Desde la guerra del Golfo y particularmente desde los atentados del 11 de septiembre de 2001 y posteriores, se ha establecido el código ISPS², orientado tanto a la seguridad portuaria como de las naves, apuntado a evitar actos terroristas, robos, ingreso de polizones e intrusos. Sus normativas, constantemente actualizadas, contribuyen y complementan otras iniciativas más específicas para el caso que tratamos.

Cuando analizamos las prevenciones contra la piratería, recordamos muchas veces las medidas anti-submarinas. Podemos hacer una serie de clasificaciones típicas: pasivas o activas, de sistemas (software) o de equipos (hardware), externas (portuarias, empresarias, policiales) e internas respecto al 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.)³ y alarma automática (SSAS)⁴. Pero 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 son justamente de ese tipo las naves más empleadas por la piratería. 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 GMDSS⁵ (VHF DSC, MF/HF DSC, Inmarsat) y se envían reportes 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, portales, pasillos y escaleras, dispositivos de blindaje y bloqueo de ojos de buey y 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 room” de los edificios; o adaptan espacios a ese fin.

Aparte de las medidas materiales, tratándose de los esfuerzos humanos, se incrementan las guardias con vigías, alertas radar, visores nocturnos y asesores de seguridad (Security Advisors), o custodios armados embarcados (PSSC⁶). Empresas privadas ofrecen costosos servicios con personal veterano, retirados de las filas militares, ex miembros de fuerzas especiales, tropas de asalto y servicios de inteligencia. Normalmente se agrupan en las compañías, en función de su nacionalidad y fuerza de origen.

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

² International Ship and Port Facilities Security Code. Código Internacional para la protección de Buques e Instalaciones Portuarias. Organización Marítima Internacional.

³ 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.

⁴ SSAS: Ship Security Alert System.

⁵ GMDSS: Global Maritime Distress and Security System.

⁶ PSSC: Private Security Services Company.

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 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, globalmente, la propia OMI⁷ y las autoridades marítimas europeas, determinan zonas de mayor peligrosidad, las HRA's⁸, en función de un mapa de riesgo basado en las estadísticas de ataques. Las autoridades de cada Navareas, emiten regularmente alertas e informes de piratería y establecen los niveles seguridad ISPS, por Navtex y Avisos a los Navegantes.

Como parte del empeño activo, se han conformado comandos internacionales de alarma y despliegue de medios de rescate para. 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 Atalanta o Atalante, para proteger el tránsito marítimo en el Golfo de Adén y cuerno de África. En el sur de Asia opera desde Singapore el ReCAAP⁹ Information Sharing Centre. A nivel subregional, algunos estados ribereños han establecido acuerdos de intercambio de información y cooperación de sus armadas, como en África Occidental con la MOWCA¹⁰.

Naciones aisladas empeñan sus propios medios. EEUU, dispone de una Fuerza de Tareas antipiratería en el Índico Oriental coordinada por el MARLO¹¹, oficina que además emite semanalmente un reporte 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 bandera. Rusia también destaca unidades de superficie para escoltar las naves de bandera y proteger los tripulantes de su nacionalidad, con procedimientos muy peculiares. Incluso la 31ava Flota de la Armada de Irán opera en el Golfo de Adén con periódicos éxitos. Nigeria despliega la Joint Task Force "Pulo Shield"¹².

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's. De la OMI depende también el International Maritime Bureau, que asesora todo tiempo a los capitanes de barcos y produce reportes 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 Responce to Piracy Centre). El Nautical Institute se ha sumado a la ola y editado una guía: Coping with Piracy, Maritime Security Handbook.

⁷ OIM/IOM: Organización Marítima Internacional.

⁸ High Risk Areas, Áreas de Alto Riesgo de piratería.

⁹ ReCAAP: Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia.

¹⁰ MOWCA: Maritime Organisation for West and Central Africa, integrada a la OIM y compuesta por 25 estados.

¹¹ Maritime Liasson Office, Oficina de Enlace Marítima de la US Navy, en Bahrein, integrante del U.S. Naval Forces Central Command.

¹² Sólo en 2013, en el delta del río Níger, la JTF Operation "Pulo Shield" destruyó más de 1950 depósitos de combustible robado y refinерías ilegales, y capturó más de 1850 ladrones, traficantes y piratas. Sigue operando.

Las “buenas prácticas” antipiratería se complementan con otras que surgen como si se desempolvaban los viejos procedimientos antisubmarinos desarrollados en las guerras mundiales. Resucitan la doctrina de la Batalla del Atlántico, las acciones como el ruteo del tráfico marítimo y fluvial (Passage Plans y derrotas seguras), el convoyado de los buques vulnerables, el 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 extraídas 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-Fi¹³, capaces de tumbar un esquife o derribar 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´s 47 y RPG´s.

Otras prevenciones deben adoptarse, 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.

¹³ Fire Fighter equipments (120 mts. de alcance, 1200 m3/h).