



PIRATERIA MARÍTIMA

Alberto Gianola Otamendi¹

En el mar, la piratería se ha convertido en una noticia frecuente en los Avisos a los Navegantes y en las gacetillas náuticas. Fuera de toda ficción es una muestra más de la capacidad de violencia y horror humanos. Es un flagelo que preocupa a los capitanes, las empresas navieras y a todos los rubros afines, alterando sustancialmente la operatoria marítima.

Si bien la piratería es definida en la III^o Convención del Mar, como un acto privado e ilegal, cometido en alta mar o fuera de las aguas de jurisdicción nacional². Está penada y debe ser perseguida por todos los estados.

Pese a la descripción teórica legal, la piratería actúa tanto dentro como fuera de las 12 millas de las líneas de base, ignorando los límites abstractos de las jurisdicciones de la Ley del Mar, con procedimientos similares. Diríamos incluso, que es mucho más frecuente en zonas cercanas a la costa.

Cada región presenta enfoques peculiares para estas prácticas, y aún dentro de áreas particulares, hay diferencias sustantivas en cuanto a motivos, organización, operación y grado de violencia. Descubriríamos que la inspiración prioritariamente económica de los asaltantes marítimos que operan en los pasajes y estrechos del sudeste asiático, poco tiene que ver con las demandas políticas de los Tigres Tameses de Sri Lanka, la antigua Ceylan. En Malasia e Indonesia los objetivos difieren respecto al Golfo de Adén. Veríamos también que desde el cuerno africano se exporta know-how al África Occidental, pero no proceden igual en Somalía que en Nigeria. Allí en el inmenso delta del Níger, el MEND (Movimiento para la Emancipación del Delta Nigeriano) difiere sustancialmente de su contraparte en el otro extremo del arco ideológico, y geográfico: Boko Haram (movimiento fundamentalista islámico y esencialmente terrestre), y de las bandas de Bayelsa o Escravos. Pero estas versiones son diferentes a la centroamericana y caribeña, orientada a la rapiña de blancos menores, yates deportivos y turistas.



Las estadísticas muestran que nuestro Atlántico, en su orilla oriental, en particular el Golfo de Guinea es una de las áreas más peligrosas de la actualidad. También se aprecia que desde la Enseñada de Benín se expande hacia el sur y el oeste de la costa africana.

¹ Capitán de Fragata A.R.A. (RE), Capitán de Ultramar. Licenciado en Sistemas Navales y Perito Naval. Security Advisor en el Golfo de Guinea.

² Es decir, fuera de las 12 millas náuticas de los estados ribereños.



Registros de hechos de piratería en 2013

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. Obviamente se basarán en la importancia de las vías marítimas afectadas y en el comercio que soportan, tanto como en la funcionalidad del estado ribereño. Hay naciones con fuerzas de seguridad eficientes, mientras otros son “*estados fallidos*” con una estructura oficial absolutamente ineficaz. En el Golfo de Guinea, por caso, conviven las fuerzas militares de cada nación con un pacto regional, complementado con empresas de seguridad privadas.

Analizando someramente las estadísticas de la OMI³, podemos inferir algunos denominadores comunes para el desarrollo de la piratería. Eso nos permitirá luego evaluar la problemática desde una perspectiva regional, sudatlántica occidental.

Una lista no exhaustiva de las condiciones contribuyentes a la piratería incluirá:

- Corrupción estatal amplia y diversificada (política, judicial y militar-policial) de uno o más países litorales,
- fuerzas armadas debilitadas o con divisiones internas,
- fuerzas de seguridad incapaces, desarticuladas o de accionar restringido,
- alto nivel delictivo en tierra (movimientos terroristas o bandas violentas),
- conflictividad social de base (étnica, religiosa, política partidaria o social),
- amplia base de insatisfacción (pobreza y desocupación),
- geografía propicia para el despliegue y accionar de embarcaciones pequeñas,
- alto tráfico marítimo o fluvial comercial,
- vías de salida comercial para el mercado negro.

³ Fácilmente se obtienen de la página oficial de la IMO/OMI, o de las Empresas de Seguridad Marítima.



Advertimos que estas condiciones geográficas podrían asimilarse a vastas áreas de nuestro propio continente, con sus imponentes cuencas fluviales centrales (Orinoco, Amazonas, Paraguay-Paraná- Uruguay, Río de la Plata) y sus respectivos deltas.

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, el contrabando se amplía a un mercado negro, el juego clandestino auspicia otros nichos ilegales, etc.. Algunas de las estadísticas de estas prácticas mencionadas ya son elevadas en Latinoamérica, donde también hay índices elevados de pobreza y desocupación.

Sin embargo, la piratería excede la acción violenta de los piratas que podemos imaginar; es un negocio millonario que no termina con los rescates. Detrás de los pagos extorsivos, las expresiones de fundamentalismos o las banderas independentistas, hay organizaciones complejas que las sostienen con apoyatura logística y legal, informaciones privilegiadas y zonas liberadas.

Por otro lado, las acciones de seguridad preventivas, también mueven significativos esfuerzos y movilizan una amplia gama de industrias: aseguradoras, agencias de seguridad, proveedores de equipamiento IT (sensores, alarmas, SSAS⁴, AIS⁵, LRIT⁶) y su logística. Variados rubros y miles de personas en trabajos legales se benefician de la inseguridad marítima. Incluso muchas empresas, hacen aportes significativos al presupuesto y equipamiento de las fuerzas militares y fuerzas policiales costeras.



Quienes argumentan que las condiciones de nuestra litoral son distintas y que el problema se anula con la aplicación de la normativa del ISPS⁷ (aún si se complementa con medios tecnológicos como alarmas, la radarización de las vías navegables con los VTSS⁸ y los sistemas de control del tránsito marítimo⁹), o con la disuasión a través de los patrullajes de las guardias costeras, asumen un enorme riesgo. Todo eso baja las probabilidades, pero no las elimina.

⁴ Ship Security Alert System.

⁵ Automatic Identification System.

⁶ Long Range Identification System.

⁷ ISPS Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias.

⁸ VTSS Sistemas radarizados de control de tráfico.

⁹ Como el CONTRASE de Argentina.

Basta con pensar el crecimiento exponencial del narcotráfico para tener una referencia.

Podemos pensar en la piratería como un problema ajeno, propio de zonas remotas y suponer que sólo afecta a grandes barcos que transitan rutas lejanas. Podemos; pero los Capitanes ya tenemos otra preocupación en mente.



Si se produjera aunque sea un caso de piratería, cambiaría la tendencia y las estadísticas regionales. No importaría si el hecho ocurrió costas argentinas, paraguayas, brasileñas o del Uruguay, si fuera en un muelle, a trece millas de la orilla, o en un brazo del Río Paraná o del Amazonas. El hecho sería reportado internacionalmente en los Avisos a los Navegantes de todos los servicios, y difundido por Inmarsat, Navtex, Fleet-net y en las planillas de la OMI.

Además del fuerte descrédito para las Armadas locales y las Fuerzas de Seguridad marítima, se incrementarían los riesgos operacionales y los costos asociados: el nivel de riesgo del ISPS, las pólizas de seguros, los cargos extraordinarios de equipamiento, los medios de vigilancia portuaria y costera, los servicios de consultoras y asesores, etc.

Todos los que integran el mercado marítimo y su cadena de clientes pagarán el precio: empresarios navieros, exportadores- importadores, bolsas de comercio y sindicatos navales.

Los países establecen cuarentenas para cuestiones sanitarias... supongo que también es saludable pensar y actuar preventivamente en otras amenazas virales.