



PIRATERIA

REALIDADES E HIPÓTESIS

Alberto Gianola Otamendi¹

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 en una creciente preocupación para los capitanes, las empresas navieras y todos los rubros afines. Como Capitán de Ultramar, Oficial de Seguridad y asesor embarcado, pretendo poner el tema en análisis ante la comunidad marítima y fluvial nacional.

Idealizamos la piratería bajo la influencia de las descripciones épicas de Salgari, o la imaginaria glamorosa de Hollywood. La realidad está lejos de las ficciones literarias y filmicas. Y 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, entendemos la piratería como un acto privado cometido en alta mar o fuera de las aguas de jurisdicción nacional², esa es al menos una disquisición teórica legal.

Los profesionales de la diplomacia, la geopolítica y la defensa, pueden relacionar la piratería moderna como una modalidad relacionada a las guerras de cuarta generación, a un uso discrecional o acotado de la fuerza por grupos relativamente débiles, con fines eventualmente superiores, contra la economía de grandes potencias enemigas o poderosos gobiernos tiránicos. Por ese lado podemos aproximarnos a un enfoque parcial. Pareciera que así se plantean algunas estrategias paliativas, con comandos militares, fragatas y fuerzas especiales helitransportadas.

Abogados y politólogos más pragmáticos, encuentran en los modernos bucaneros, un revival (si es que alguna vez desapareció) de una antigua práctica delictiva, tipificada en el plexo legal. Ese enfoque vale para el tratamiento de los aspectos jurídicos. Seguramente harán hincapié en las jurisdicciones marítimas (alta mar y mar territorial), las implicancias y 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 procesos represivos, etc.



Un estudio más generalista, demostraría que la piratería presenta en cada región, y aún dentro de áreas particulares, diferencias sustantivas en cuanto a causales, organización, operación y violencia. Y terminará afirmando que 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 descubriremos fácilmente que la inspiración prioritariamente económica de los asaltantes que operan en los pasajes y estrechos del sudeste asiático, poco tiene que ver con las demandas de los tigres tamiles de Sri Lanka, la antigua Ceylan. En Malasia e Indonesia los objetivos difieren respec-

¹ Capitán de Fragata (RE) ARA. 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.

to al Golfo de Adén. Vemos que desde el cuerno africano se exporta know-how al Golfo de Guinea en el África Occidental, pero con diferentes objetivos y grados de violencia. No se procede igual en Somalia que en Nigeria. Incluso en el inmenso delta del Níger, no actúan igual Boko Haram (movimiento fundamentalista islámico) que su contraparte en el otro extremo del arco, el MEDN (Movimiento para la Emancipación del Delta Nigeriano), o las bandas particulares de Bayelsa o Escravos. Que desde la Ensenada de Benin se expande hacia el sur y el oeste, pero tampoco se equiparan completamente los delincuentes de Costa de Marfil a Camerún. Y es completamente distinta la versión centroamericana con 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. Las fuerzas de seguridad de Nigeria difieren en adiestramiento, medios y procedimientos de su par de Costa de Marfil. Somalia carece de una estructura estatal real, contrariamente a lo que sucede con Camerún. En el Golfo de Guinea conviven fuerzas nacionales (a veces embarcadas en naves provistas por compañías multinacionales) en un pacto subregional, complementadas con empresas de seguridad privadas y asesores particulares.

Si tratáramos de entender los factores contribuyentes, será más fácil apreciar la problemática con una perspectiva local. Más allá de las estadísticas que se llevan meticulosamente en la OMI, busquemos los denominadores comunes.³

Apreciamos que las condiciones para el desarrollo de la piratería (ni exhaustivas ni priorizadas), son

- Corrupción estatal amplia y diversificada (política, judicial y policial),
- fuerzas armadas debilitadas o con divisiones internas,
- fuerzas de seguridad incapaces y anarquizadas, o retenidas,
- mercado negro de combustible y mercancías robadas o falsificadas,
- antecedentes de violencia (células terroristas, grupos revolucionarios, bandas delictivas organizadas),
- conflictividad social de base, activa o potencial (étnica, religiosa, de “clase”, partidaria),
- pobreza, desocupación, anarquía o violencia radicalizada,

³ Fácilmente se obtienen de la página oficial de la IMO/OMI, o de las Empresas de Seguridad Marítima como Risk Control o Risk & Co., por mero ejemplo.

- geografía que facilita el rápido despliegue y el posterior ocultamiento de rehenes y/o buques. Sea por su acceso difícil o por no estar bajo control gubernamental, como junglas, manglares, deltas boscosos, marismas, archipiélagos,
- alto tráfico marítimo o fluvial,
- existencia de facilidades marítimas costeras (muelles, puertos, embarcaderos, fondeaderos, varaderos, caletas).
- vías de salida comercial rápida por mar, ríos, aire o tierra.



Como se advierte, este tipo de marco situacional no sólo existe en lugares remotos del planeta, sino que podría asimilarse a vastas áreas de nuestro propio continente, con sus imponentes cuencas fluviales centrales (Orinoco, Amazonas, Paraguay-Paraná).

Accesoriamente, se ha comprobado la asociación entre las bandas ilegales y los grupos clandestinos, incluso orientadas a actividades específicas, que luego amplían el espectro de su operatoria delictiva. El narco-terrorismo, el secuestro de menores-con la prostitución, el robo de autos-los desarmaderos, el contrabando, el tráfico de personas-con el de estupefacientes, etc. Algunos de las estadísticas de esos géneros ya son 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 AK'47 que abordan las grandes embarcaciones desde esquifes y botes rápidos, son meros operadores en el frente de batalla o mejor dicho, los agentes del mostrador. A su retaguardia se mueven intereses y estructuras con enormes ramificaciones. Ni los secuestros de tripulantes, ni el robo de naves y su carga, ni el degüello mediático son conducidos desde las endeble tartanas piratas. Detrás de los pagos extorsivos, las expresiones de fundamentalistas religiosos, las declamaciones anticolonialistas o independentistas, hay organizaciones complejas. Esa es la cara negra.

Hay una segunda faz, normalmente no considerada, por su carácter legítimo, la cara blanca. Grandes empresas aseguradoras (con casas centrales en ciudades europeas), compañías de negociación con los secuestradores (también con sede en capitales de reconocidas potencias, eventualmente con mediadores regionales), inmensas estructuras de seguridad (asesores, managers, gerentes, especialistas, instructores, vigilantes, etc.), ejércitos privados que proveen desde guardias armados hasta lanchas de patrulla artilladas, plataformas, destilerías y puertos (usualmente ex fuerzas especiales, comandos o agentes de inteligencia), agencias de reclutamiento y capacitación, proveedores de equipamiento IT (sensores, alarmas, SSAS, AIS, LRIT) y talleres de producción e instalación de

hardware (alambres de púas y concertinas, rejas, barreras, eyectores de vapor y agua, cercos electricificados, blindajes...). Miles de expatriados se enlistan entre los beneficiarios de la inseguridad marítima asiática y africana. Sus salarios a veces superan a los de los capitanes de barco y gerentes de plantas de procesamiento de hidrocarburos. Algunas empresas llevan porcentajes nada deleznable de los rescates o del valor de naves y fletes. Incluso las compañías de exploración y explotación hacen aportes significativos al equipamiento policial y militar de las fuerzas nacionales costeras, refuerzos a su presupuesto, pagos de horas extras a su personal (adicionales diríamos en estas latitudes). Todo legal.

Podemos continuar pensando en la piratería como un problema peculiar de zonas remotas que conocemos gracias a National Geographic. Podemos suponer que afecta a grandes multinacionales codiciosas. Podemos asumir que, a los sumo, llevará de los pelos a algunos marinos extranjeros. Podemos; pero los Capitanes ya tenemos otra preocupación en mente. Alguien debe imponerse pensar estratégicamente, al menos para tomar las debidas precauciones.

En las escuelas de estrategia se comienza analizando la situación. Nos ubicamos en una enorme hidrovía, que une la cuenca del río Amazonas con la del Paraguay-Paraná-Plata y la del Uruguay. Un área que concentra los centros productivos y el tráfico comercial de todo el Mercosur y está enmarcada en selvas, pantanales, esteros, humedales y bañados, infinidad de islas, un gran delta y áreas rurales extensas.

Esa vía fluvial ramificada con afluentes y canales:

- concentra los puertos más activos de Sudamérica, ciudades de millones de habitantes, las áreas suburbanas más violentas de Argentina (GBA, Gran Rosario).
- Une también fronteras extensas y permeables que han mostrado la intensa actividad de contrabandistas desde épocas coloniales.
- En la región se ha denunciado la operación de células de terrorismo internacional (triple frontera),
- Hay un ingente crecimiento del narcotráfico y las narcobandas.
- Todos los países de la región tienen un historial de guerrillas de derechas e izquierdas.
- También de levantamientos, asonadas y desavenencias militares.
- Todas las naciones atlánticas del cono sur tienen índices de corrupción, economías en crisis, desocupación.
- Hay altos registros de secuestros, asaltos a camiones blindados, robos de bancos, juego ilegal, prostitución, tráfico de personas, armas y drogas.
- Existen grandes asentamientos marginales o precarios.

También vemos un notable crecimiento de las industrias relacionadas a la seguridad. Batallones de watchmen, vigiladores y custodios (cuyo número ya supera a los efectivos policiales bonaerenses), instaladores de alarmas, agencias aseguradoras, estudios legales, y hasta diplomaturas universitarias.

No todas las condiciones se dan plenamente. Afortunadamente, las vías hídricas regionales tienen nodos o confluencias que facilitan cierto control. Y sin pormenorizar en la discusión de la articulación entre la defensa y la seguridad, o respecto a la capacidad operacional de las fuerzas armadas y de seguridad, o de los medios federales y los provinciales, de sus ramas operativas y su inteligencia, puede afirmarse que existen estados organizados. En Argentina, la Prefectura Naval, como policía

marítima, cuenta con un Control de Tráfico y Seguridad (CONTRASE) que lleva el registro del tránsito de las embarcaciones de porte, complementado con controles radar (VTSS) en nuestros puertos y rías principales, Port State Controls (PSC) y patrullaje con guardacostas.



La piratería no es un quiste encapsulado. El cáncer se expande mundialmente. ¿Somos inmunes? Yo mantendría la atención en la hipótesis...

Es un negocio con una cara ilegal y otra legítima. No requiere justificaciones altruistas, ni explicaciones socio-económicas, o divergencias políticas o raciales. Necesita condiciones de desarrollo, una oferta y una demanda. Suena capitalista. Lo es. Demanda de productos comercializables (contenedores con mercancía, vehículos, hidrocarburos, rehenes). Oferta de mano dispuesta a saltar sobre la borda de un barco mercante con escasa tripulación desarmada por un puñado de billetes.

Los militares pueden apelar formalmente el tema, aludiendo que se trata de un problema esencialmente de seguridad y por tanto policial. Mi experiencia indica que el mundo piensa y actúa de otra manera, que esa división legal concebida en Argentina es artificial y debilita al estado. Las fuerzas de seguridad carecen de jurisdicción policial fuera de las 12 millas náuticas, y dentro de ese límite los delitos reciben otra denominación.

Finalmente, alguno podrá preasumir que el ISPS, la radarización y los controles, algunas alarmas y patrullajes resolverán el problema desde la disuasión. Eso baja las probabilidades, cierto, pero no las anula. Hace 20 años, el narcotráfico era cosa de las películas, un problema centroamericano; de la trata de mujeres se hablaba en bestsellers y dramas cinematográficos. Hoy son parte de nuestra agenda.

Cuando se denuncie un caso de piratería, la estadística (incluso con un ejemplo solitario), habrá cambiado la tendencia, y consecuentemente se habrán incrementado los riesgos operacionales, los costos operativos, las pólizas de seguros, los cargos extraordinarios de equipamiento, etc. No importará entonces si fue en la milla 13, en Faro Recalada o en el Paraná Guazú. Todos los que integran el mercado pagarán el precio. Empresarios navieros, exportadores- importadores, bolsas de comercio y sindicatos. El virus se habrá inoculado.

Establecemos cuarentena para el ébola... supongo que también debemos pensar y actuar preventivamente con otras amenazas virales.