



LA PIRATERÍA DOS AÑOS DESPUÉS

D. Fernando del Pozo

Almirante (Ret) – Wise Pen Team (EDA)

Hace poco más de dos años los crecientes incidentes de piratería en las costas de Somalia – Le Ponant y Playa de Bakio entre los más notorios - propiciaron la Resolución 1851 de 16 de Diciembre de 2008 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, y con ella las operaciones Atalanta de la Unión Europea y Ocean Shield de la OTAN, así como el despliegue de la Task Force 150, internacional pero liderada por los Estados Unidos, y otras fuerzas estrictamente nacionales, del Japón, la India, etc.

Parece este espacio de tiempo suficiente para poder comparar la seguridad marítima en esa zona anterior a la Resolución 1851 con la actual, y tratar de extraer consecuencias respecto a la eficacia de las medidas adoptadas.

Sin necesidad de citar cifras detalladas, siempre dudosas cuando se trata de pequeños números que no se someten fácilmente a la tiranía de las pruebas de normalidad estadística, parece claro que se han producido dos efectos principales: el centro de gravedad de la actividad pirática se ha desplazado del muy transitado Golfo de Aden a las comparativamente desoladas extensiones del Océano Índico; y la proporción de intentos de abordaje que terminan en secuestro efectivo ha disminuido considerablemente, todo ello mientras el número total de secuestros permanece más o menos constante (alrededor de treinta barcos secuestrados en un momento determinado) y el número de intentos crece.

Una disección cuidadosa de los datos acumulados estos dos años, como ataques según las horas del día y factores estacionales como los monzones, incidencia de acciones desde botes independientes, en pareja o apoyados en nodrizas, distancia a la costa, etc., probablemente proporcionaría otros resultados útiles para refinar las tácticas de la lucha contra la piratería, pero sólo los citados antes dan suficiente material para una reflexión a nivel estratégico sobre las decisiones tomadas y las que se deberían tomar.

Los piratas aprenden por experiencia, de la que han acumulado ya una cantidad considerable, y de manera similar a las tácticas de caza de los depredadores en las sabanas africanas, ante la abundancia de presas potenciales limitan el gasto de energía en un particular intento. Si la presa logra por uno u otro procedimiento evitar el abordaje en la primera media hora, el pirata habitualmente desiste.

Es sabido que la presencia naval, a pesar de la primera impresión producida por la cita de las numerosas fuerzas en la zona, es muy poco densa. Piénsese ahora que un buque de guerra en media hora recorre unas doce millas a buena velocidad. Quiere ello decir que para intervenir antes de que el riesgo para la seguridad de los rehenes lo haga imposible, el barco de guerra debería estar a la vista al comenzar el ataque, con lo que obviamente no

habría ataque. Naturalmente la visibilidad, la disponibilidad de helicóptero y otros factores cualifican esto un tanto, pero sigue siendo válida la idea general de que la intervención armada como reacción a una alarma y antes de que es secuestro esté consumado es muy improbable.

¿Por qué, pues, se ha reducido la proporción de ataques con éxito, si no ha sido por la presencia naval? Probablemente el factor que más ha contribuido ha sido la creciente adherencia de los barcos que transitan el Golfo de Aden al código de buenas prácticas Best Management Practice 3 (BMP3) compilado y promulgado por un conjunto de organizaciones y asociaciones comerciales, de seguridad, nacionales e internacionales, como BIMCO, ICS, IGP&I, IMB, INTERCARGO, INTERTANKO,... y apoyada por UKMTO, las fuerzas de Ocean Shield, TF 150 y EU NAVFOR, la fuerza de la Unión Europea que lleva a cabo la operación Atalanta, que además mantiene un website (www.mschoa.org) que permite a los barcos que pasan el estrecho de Bab-el Mandeb planear el momento del paso para maximizar la protección de buques de guerra y minimizar las horas de riesgo en las “zonas fértiles” del Golfo de Aden asociándose a un transit group, que proporciona algunas de las ventajas de los tradicionales convoyes sin su rigidez. Esta “buenas prácticas” recomendadas incluyen máxima velocidad en las zonas peligrosas, maniobras agresivas durante las fases iniciales del ataque, uso de alambre de espinos o electrificado en la borda para dificultar los abordajes, vigilancia reforzada –incluso fingida con monigotes - uso de mangueras de agua a presión, control de accesos al interior del barco, y otras.

Como se ve, parte de estas recomendaciones son de aplicación al tránsito por el Golfo de Aden, donde el corredor recomendado facilita el planeamiento y la concentración de la protección. Esto podría explicar la creciente afición de los piratas por el ancho Índico (el número de acciones durante este período en el Índico se ha multiplicado por cuatro, mientras en Aden ha permanecido constante), donde los únicos inconvenientes que presenta normalmente el acecho son el aburrido ejercicio de la paciencia y el riesgo que las grandes distancias presentan a unas precarias embarcaciones y medios de navegación.

El añadido de las medidas de autodefensa, que son de aplicación en ambas zonas, a las ya mencionadas explica a su vez la considerable reducción de ataques con éxito, aproximadamente uno de cada seis o siete, frente a uno de cada tres en 2008.

Entonces, ¿es que la presencia naval no es necesaria? Nada más lejos de la realidad. Con independencia de la formidable capacidad de exploración de los aviones de patrulla marítima, que permite a los mercantes evadir contactos peligrosos y a los buques de guerra llevar a cabo intervenciones preventivas arrestando individuos provistos de kalashnikovs AK-47, lanzagranadas y escalas a pesar de sus protestas de que son meramente medios defensivos para proteger sus honradas actividades pesqueras de otros depredadores, del efecto generalmente disuasorio de su mera presencia y de las acciones posteriores a un ataque fallido, ha sido la existencia de las operaciones navales anti-piratería lo que ha galvanizado la adherencia de los mercantes a las BMP3, que de otro modo hay que sospechar hubiera sido escasa. No es fácil persuadir a las navieras, a menudo escasamente preocupadas por la seguridad de sus tripulaciones filipinas, marfileñas, senegalesas, malgaches o de cualquier otro exótico país

donde la pobre economía obliga a su gente a aceptar el duro trabajo de marinero en pésimas condiciones económicas, de adoptar medidas que invariablemente requieren un desembolso, si no ven al mismo tiempo al Estado – o la organización internacional, UE u OTAN – hacer un esfuerzo conmensurable.

Así pues, la actividad naval y el instinto de conservación mercante han conseguido limitar el riesgo pirático en la zona, especialmente en la del norte correspondiente a las costas de las regiones de Somaliland y Puntland. Pero reducirlo, no digamos eliminarlo, es una tarea diferente y mucho más ardua, pues requiere la implicación de las hoy prácticamente inexistentes autoridades locales. Una intervención en tierra, aunque permitida por la Resolución 1851, no ha sido considerada seriamente por la OTAN ni por la UE, entre otras razones porque estas cosas se sabe cómo empiezan pero raramente cuándo acaban.

Sólo queda, por lo tanto, como herramienta para incrementar la eficacia de la lucha anti-piratería, capacitar a esas autoridades locales que hoy brillan por su ausencia. Esto es una actividad a dos niveles: primero, a nivel de gran política, habrá que determinar si es deseable apuntalar al Gobierno Federal de Transición, cuya jurisdicción hoy a duras penas alcanza más allá de los límites de la capital Mogadiscio, o como algunos abogan, propiciar la independencia formal de la ya semi-independiente Somaliland, e incluso de Puntland, mejores candidatos para el imperio de la ley y el orden que las convulsas regiones del sur. Soluciones intermedias también son posibles.

En un segundo pero crucial nivel, el proceso conocido como Security Sector Reform (SSR), necesario en todos los casos de naciones fallidas que es preciso poner en pie, debería tener un capítulo específico para el ámbito de lo marítimo, pues la variedad de actividades específicamente marítimas que afectan y son afectadas por la seguridad es inmensa, desde pesca y protección de medio ambiente hasta tráfico de drogas y armas y otras muchas. Este Maritime Security Sector Reform requerirá una metodología diferenciada del SSR general, con sus propias herramientas de diagnóstico, patrones de referencia, reglas para gestión de los legados, identificación de las fuentes de conflicto, todo ello necesario para crear ex novo una estructura de seguridad local que permita establecer el imperio de la ley en el ámbito marítimo, con la desaparición de la piratería como una de sus muchas beneficiosas consecuencias.