BIBLIOTECA NUEVA

La financiación de la piratería

La piratería en África se ha convertido en un gran negocio, en una amenaza a la seguridad y el comercio y en un quebradero de cabeza que pone en evidencia **la falta de una estrategia internacional y de unas normas claras de enfrentamiento.** Es también un mundo opaco y desconocido en el que se adentra el autor para desvelarnos las claves del turbio nudo de intereses

Título: El próspero negocio de la piratería en África
Autor: Miguel Salvatierra
Editorial: Catarata
Páginas: 128
Precio: 16 euros

Los piratas somalíes suelen seguir de forma genérica unas pautas básicas. Pueden usar naves nodrizas, pero el asalto se lanza desde tres o cuatro lanchas rápidas. El armamento suele componerse de fusiles de asalto AK-47, ametralladoras y lanzagranadas RPG-7. En cuanto a la tecnología y medios técnicos, además de teléfonos móviles por satélite y GPS, se ha comprobado que pueden disponer de visores nocturnos y radares propios de embarcaciones pequeñas capaces de detectar sus objetivos de noche. En el momento de iniciar su ataque, las lanchas intentan abordar el buque desde varias posiciones con la utilización de escalas tras lanzar un ataque de intimidación con armas automáticas o granadas para inmovilizar la nave. En el caso de los pesqueros, uno de los momentos más delicados es cuando tienen echadas las redes y su capacidad de movimiento es muy limitada. La clave es que uno o varios piratas aborde el buque para imponer su control y dirigirlo a continuación hacia algún «santuario» de las costas próximas. También pueden hacer alguna escala para reabastecerse y partir hacia otro puerto seguro. Localidades como Eyl, Hobyo o Harardhere se han convertido en una especie de modernas «islas tortuga», donde corre el dinero y los piratas han creado una importante infraestructura logística para su abastecimiento y disfrute. Un habitante de Garowe, en la región de Puntlandia, Abdi Farah Juan, se hacía eco en declaraciones a la BBC del gran negocio que crece en torno al secuestro de barcos: «Los piratas tienen dinero, poder, y cada día son más fuertes [...] Logran las mujeres más guapas, están construyendo grandes casas, tienen coches nuevos y armas modernas».

Una vez ocupado el barco, se pasa a una de las fases más delicadas del proceso: el rescate. Con la documentación de la nave y los teléfonos por satélite en su poder, los piratas sólo tienen que hablar directamente con los propietarios o enviarles un mensaje con sus exigencias.

La riada de dinero que ha producido la piratería ha generado un floreciente negocio con una extensa red internacional de mediadores, abogados, guardaespaldas, funcionarios corruptos, etcétera. Aunque es casi imposible establecer una cifra exacta, la ONU y distintos organismos internacionales calculaban en 2008 que sobre el terreno operaban unos 1.500 piratas. Sin embargo, el éxito del negocio y el efecto llamada provocado pueden haber aumentado esa cifra considerablemente desde entonces. En cualquier caso, los piratas que abordan los barcos son sólo una parte del negocio. Existe toda una densa y extensa red de patrocinadores y beneficiarios en la que todos se llevan su parte del pastel.

Según datos del Grupo de Supervisión para Somalia (GSS) de la ONU, procedentes de algunos grupos que actúan en el norte de Somalia, un tipo de distribución del dinero obtenido suele ser el siguiente: un 30 por ciento o más para el organizador, otro 30 por ciento para la milicia marítima que se hace con el barco —sus miembros cobran a partes iguales, excepto el primer pirata que pone el pie en el buque y que recibe una recompensa en forma de sueldo doble, un coche todoterreno o un premio similar—, un 20 por ciento para el financiador de la operación, un 10 por ciento para la milicia terrestre y otro 10 por ciento para gastos varios entre la comunidad local (sobornos a funcionarios, comités de ancianos y diversas gestiones sobre el terreno). Las familias de los piratas muertos o capturados en el ataque suelen recibir una indemnización en función del rescate obtenido y la generosidad de la milicia.

Otros participantes en este lucrativo negocio son los intermediarios encargados de poner el precio y regatear para obtener la máxima cantidad. Son quienes entran en contacto con los delegados de los delincuentes, los armadores y el Gobierno del país afectado.

Miguel Salvatierra
Periodista

También pueden intervenir diplomáticos y agentes de los servicios de espionaje. Los escenarios de la negociación pueden ser múltiples y variados, desde los despachos de abogados de Londres hasta oscuras oficinas de países africanos o árabes del Golfo. Las cantidades a cobrar fluctúan en función de la importancia de la presa y su rescate, pero las tarifas de los mediadores suelen ser de unos 100.000 euros, y más de 300.000 para los abogados.

Toda esta etapa está también llena de riesgos y determinada por la necesidad de negociar con mediadores de fiar. Muchas de estas gestiones se tienen que realizar en territorios inseguros de países africanos o árabes. Se intenta ante todo que no se produzcan intromisiones que eleven el rescate o puedan ponerlo en riesgo. El pago se convierte en una cuestión muy delicada, ya que pasa a ser objetivo de otras bandas.

Las compañías aseguradoras también forman parte del conglomerado que gira en torno al secuestro. Obviamente, los elevados riesgos de la navegación han producido un aumento de las primas antipiratería. Con su puesta al día, las pólizas cubren los daños económicos producto del secuestro y posterior negociación, así como el pago del rescate e incluso la pérdida del dinero. A esta cobertura, que está en torno a los 30.000 euros, pueden acogerse algunos petroleros y mercantes que contratan el seguro por los días que dura la navegación por la zona. Para los pesqueros, en cambio, resulta prohibitivo, ya que se pasan semanas faenando en esas aguas.

El botín suele cobrarse directamente en los «santuarios» de los piratas o barcos secuestrados, aunque hay indicios de que parte del rescate se blanquea en cuentas de los emiratos árabes y otros enclaves de Oriente Próximo. Las cantidades acordadas con los secuestradores pueden oscilar entre los 200.000 euros de los pesqueros pequeños hasta los cuatro millones

Un 30 por 100 del dinero obtenido es para el organizador, otro 30 para la milicia marítima, un 20 para el financiador, un 10 para la milicia terrestre y un 10 por 100 para varios

El botín suele cobrarse directamente en los «santuarios» de los piratas. Aunque parte del rescate se blanquea en los Emiratos Árabes y otros enclaves de Oriente Próximo

Un pirata armado en la costa somalí contempla un buque griego secuestrado frente a la localidad de Hobyo AFP

que, según los piratas, se pagaron por el portacontenedores de bandera de Singapur Kota Wajar y sus 21 tripulantes, liberado el 28 de diciembre de 2009. Aunque escasos, también pueden producirse accidentes, como sucedió con el superpetrolero Sirius Star.

Los armadores saudíes propietarios del buque fletaron una avioneta que dejó caer en paracaídas un cilindro metálico rosa con el dinero del rescate cerca del barco. Los ocho piratas somalíes que controlaban el carguero contaron los billetes y partieron de vuelta a su base en su lancha rápida. Sin embargo, el mal estado de la mar hizo que las olas volcaran la embarcación. Como filmó de cerca la marina estadounidense, cinco piratas murieron ahogados con fajos de billetes envueltos en plástico, los 150.000 euros de su parte alícuota, mientras los tres supervivientes perdieron todo el dinero.

Fuentes independientes y de la ONU calculan que, sólo en 2009, los beneficios de los piratas podrían superar los 200 millones de euros. Todo ello sin contar con los perjuicios económicos provocados por el secuestro, que podría multiplicar hasta por 50 esa suma.

Los armadores y países afectados se resisten a dar datos exactos de las cantidades entregadas como botín, y aunque los propios piratas dan algunas cifras, éstas también pueden ser inexactas y, en algunos casos, infladas para aumentar el precio de la siguiente presa. Como en casi todos los casos de números en torno a este fenómeno,sólo pueden ser aproximativas, dada la propia actividad delictiva y la caótica situación y desorden sobre el suelo de Somalia.

La inmovilización de los barcos y tripulantes mientras duran las negociaciones, a veces durante meses, suponen también millones de euros de pérdidas para los armadores. Los tripulantes, a su vez, exigen mayores salarios que compensen la peligrosidad, y los gastos de comunicaciones desde los barcos durante el secuestro se disparan.

Otro efecto económico colateral de la piratería ha sido el del desvío de ruta de muchos buques que, por cuestiones de seguridad, prefieren rodear el cabo de Buena Esperanza en vez de cruzar el golfo de Adén y atravesar el canal de Suez. Hay distintas opiniones sobre las consecuencias que la situación en las aguas de Somalia ha tenido para la economía egipcia. El canal es una de las tres principales fuentes de divisas para el país de los faraones, junto al turismo y las remesas de divisas que envían sus nacionales desde el extranjero. Para algunos analistas las caídas de ingresos en 2009 se calculan en torno a un 20 por ciento y se deberían más a la disminución del comercio internacional, por efecto de la crisis económica mundial, que a la piratería. Sin embargo, lo cierto es que muchas navieras, entre ellas la mayor propietaria de portacontenedores europea, AP Moller-Maersk, y otras, como Odfjell SE, Pacific Carriers Limited o MSC, han optado por dar la vuelta por el cabo. Fuentes empresariales estiman que en cada viaje se pueden ahorrar 330.000 euros, aunque tarden unos días más y aumente el gasto de combustible. A cambio, evitan el alza de las primas del seguro y el pago del derecho de tránsito por el canal. Pero incluso esta ruta evasiva por el sur del continente africano no es totalmente segura: el Sirius Star fue atacado cuando navegaban hacía el cabo de Buena Esperanza para evitar el golfo de Adén.

La fuga de los secuestradores

En el caso Alakrana... que un moderno buque de guerra, con todos los medios técnicos, y dos helicópteros especialmente dotados para el combate en el mar no fueran capaces de detener a los dos esquifes que huían con los piratas desató la polémica(...). Cuando los piratas abandonaron el barco un primer helicóptero se colocó sobre el atunero para evitar cualquier operación de recaptura y el segundo se lanzó sobre los esquifes (...). El helicóptero disparó delante de la proa de una de las naves para que parase y desistiera en su huida, pero no lo hizo al estar muy cerca de la playa. La opción de disparar al motor se desechó ante la posibilidad de que la ametralladora pudiera causar daños mortales. Al mezclarse los piratas con la población en la zona, el aparato se retiró por el peligro de que pudieran efectuarse contra él algún disparo. La cuestión fue que la orden era apresar a los piratas sin utilizar una fuerza letal que pudiera causar bajas entre ellos. Legalmente, sólo se hubiera podido disparar a matar en caso de legítima defensa y si los perseguidos hubieran realizado disparos contra la aeronave.

El Alakrana, tras su liberación REUTERS