



Con cientos de embarcaciones:

La “flota en las sombras”, arma clave de Rusia para esquivar las sanciones de Occidente

Moscú cuenta con una red de buques antiguos que burlan los mecanismos de localización e identificación para transportar su petróleo a otros países.

JOSÉ TOMÁS TENORIO LABRA
Corresponsal en España

Buques que son difíciles de localizar, con propietarios prácticamente imposibles de determinar, y que forman parte de una red cuyo tamaño sigue siendo una incógnita, son hoy los principales activos de una “flota en las sombras” que actúa como una herramienta clave para Moscú. Pilar de sus mecanismos para burlar las sanciones internacionales contra sus hidrocarburos, esta flota genera cada vez más incomodidad para naciones en Occidente que ven no solo cómo Rusia obtiene beneficios económicos de ella, sino que también teme por los posibles desastres medioambientales y potenciales usos de estas embarcaciones para el espionaje.

Impulsada por Rusia luego que a fines de 2022 el G7, la Unión Europea (UE) y Australia impusieran límites a las exportaciones de petróleo ruso, como respuesta a la guerra en Ucrania, Moscú ha dado un rol cada vez mayor a esta flota compuesta principalmente por petroleros antiguos que pueden sobrepasar los 30 años —cuando usualmente su vida útil ronda los 15 años—, con tripulaciones poco preparadas, y que no cuentan con seguros internacionales para el transporte de sus cargas, los cuales en su mayoría están sujetos a las sanciones.



EL TANQUERO “Sun Arrows” carga gas licuado desde el proyecto Sakhalin-2, en el puerto ruso de Prigorodnoye, en una foto de archivo de 2021.

Y aunque el total de buques de esta “flota en las sombras” no es fácil de cuantificar, con estimaciones que van desde unas 300 embarcaciones hasta casi 1.400, las cifras de exportaciones rusas de petróleo de Rusia dan cuenta de su importancia para el Kremlin.

Según datos de la firma de análisis financiero S&P Global, actualmente sobre un 75% de las exportaciones de hidrocarburos rusos se realizan por medio de estos buques, que atracan principalmente en puertos de países que no se sumaron a las sanciones contra Rusia, como China, India o Turquía.

“Teniendo en cuenta que los precios de exportación del petróleo han estado por encima del umbral de 60 dólares por barril durante bastante tiempo, esto significa ingresos de exportación y de presupuesto adicional sustanciales” para Rusia, afirma a “El Mercurio” Benjamin Hilgenstock, economista sénior del Kyiv School

of Economics Institute y coautor de diversos reportes sobre la “flota en las sombras” de Rusia, quien señala que estimaciones apuntan a que Rusia podría haber gastado hasta US\$ 10.000 millones en su conformación.

Una problemática que va en aumento

A pesar de no ser un secreto para naciones de Occidente, con más de 40 países que han hecho un “llamado a la acción” ante la gran cantidad de buques rusos “oscuros”, y con sanciones en los últimos meses a embarcaciones específicas por parte de gobiernos como el de EE.UU., Reino Unido y la UE, aún resulta muy difícil detener a esta flota alternativa del Kremlin.

“Esta flota sigue creciendo y nadie sabe cómo lidiar con ella”, señala a este diario Elisabeth Braw, investigadora de la Iniciativa de Seguridad Transatlántica del At-

lantic Council. “Se trata de individuos opacos que compran y operan estos buques, y no sabemos quiénes son, porque la propiedad de estos buques y las compañías que hay detrás de ellos son muy oscuras”, afirma.

A su vez, hay diversos casos documentados de navíos de esta flota que utilizan un abanico de mecanismos para engañar a quienes están detrás de ellos, como la manipulación ilegal de sus sistemas de localización para “desaparecer” de los radares o mostrarse a kilómetros de distancia de donde realmente están, y cambios constantes de las banderas bajo las que operan para evitar su identificación.

Aun así, para Ian Ralby, fundador y CEO de I.R. Consilium, firma estadounidense especializada en derecho y seguridad marítima, la capacidad de esta flota para evitar las sanciones se debe también a una combinación entre falta de capacidad para hacer cumplir las

sanciones y la falta de atención a este tipo de hechos.

“Los actores que imponen las sanciones son raramente actores marítimos, y ven principalmente como blanco el comercio terrestre de petróleo y su flujo financiero, no reconociendo la cantidad del suministro energético global que se mueve por mar y cuántas oportunidades hay de evadir esas sanciones una vez que el petróleo está en el agua”, explica Ralby.

Riesgos ecológicos y hasta de posible espionaje

Pero, además de las alertas por su evasión de las sanciones, la flota alternativa del Kremlin también genera preocupaciones en varios países ante la posibilidad de incidentes catastróficos, dada la antigüedad y malas condiciones de muchos de estos barcos.

“El mayor riesgo que vemos

aquí es que pueda haber un gran derrame de petróleo cerca de las costas, y ese riesgo es altísimo”, afirma Jan Stockbruegger, experto del Grupo de Investigación de Infraestructura Oceánica de la Universidad de Copenhague, quien señala que la seguridad marítima internacional ha “retrocedido más de 20 años” producto del rápido crecimiento de la “flota en las sombras” rusa.

“Es un desastre ecológico esperando a ocurrir”, aseguró por su parte en marzo el enviado de la UE para las sanciones, David O’Sullivan, luego que el mismo mes un buque “oscuro” utilizado por Rusia colisionara con una embarcación legal frente a las costas de Dinamarca, ocasión en la que se evitó un desastre ambiental solo porque el petrolero que viajaba de retorno a Rusia estaba vacío.

A esto se suman también denuncias por posible espionaje desde los buques, luego que en abril la Armada de Suecia afirmara que en algunos de estos navíos, que circulan recurrentemente frente a sus costas en el Mar Báltico, se identificaron sofisticados equipos de comunicación y señales que no son propios de barcos petroleros, y que podrían ser utilizados para interceptar comunicaciones y para potenciales actos de sabotaje en la zona.

Además, una investigación periodística del medio belga De Tijd, publicada en junio, afirmó que Rusia estaría utilizando su “flota en las sombras” junto a otras embarcaciones civiles para acciones de espionaje e identificación de infraestructura crítica en el Mar del Norte con miras a eventuales sabotajes.

“Sabemos que Rusia ya ha usado esta técnica anteriormente. Y si esas embarcaciones van a pasar por esas rutas de todas formas, la pregunta para Rusia es por qué no hacerlo de nuevo. Y aunque no hay pruebas concretas (de espionaje), sí hay señales que indican o sugieren que eso es verdad”, dice Braw.

ASSOCIATED PRESS