



Jornadas de Seguridad
#ÁfricaEsNoticia:

LA PIRATERÍA MARÍTIMA
EN EL GOLFO DE GUINEA

Piratas del siglo XXI

La del Golfo de Guinea es la zona marítima más peligrosa del mundo. En Casa África hemos conocido los porqués, quiénes son esos piratas y cómo están actuando la Armada española y nuestros diplomáticos para paliarlo

José Segura Clavell
Director general de Casa África
Viernes 7 de mayo de 2021

La del Golfo de Guinea es, en estos momentos, la zona marítima más peligrosa del mundo. El 90% de los ataques de piratas a embarcaciones que ocurrieron en el planeta en el año pasado fueron en esa lámina de agua frente a las costas de países como Gabón, Guinea Ecuatorial, Camerún, Nigeria (sin duda el país más afectado), Benín y Togo. Es un área en la que España tiene un interés estratégico enorme. No olvidemos que esa zona tiene una importancia vital para el comercio mundial (para muestra, un dato: el 90% de las exportaciones e importaciones africanas se mueven por mar) y para las rutas de transporte de las materias primas. Y son buques que en su ruta hacia Europa pasan por Canarias, por el llamado Dispositivo de Separación de Tráfico, establecido por la Organización Marítima Internacional (OMI), entre Tenerife y Gran Canaria.

Es una zona esencial para España: uno de cada cuatro litros de gasolina que consumimos tiene su origen en Nigeria (el 26% de nuestro petróleo), al igual que el 16% del gas natural. Por ello es lógico que ya desde hace cerca de 10 años la presencia de la Armada española en aguas africanas sea constante y habitual. Se han dado casos de buques españoles que han intervenido para salvar a la tripulación de barcos mercantes del asedio de los piratas.

El de la piratería marítima es un tema al que Casa África le ha prestado atención desde sus inicios. Este pasado jueves arrancamos con el [ciclo de webinarios #ÁfricaEsNoticia de seguridad en África](#) que tendremos durante todo este mes de mayo, y este fue el tema elegido para el primero de ellos.

Este asunto, tanto a raíz del bloqueo del Canal de Suez hace unas semanas como del propio ritmo creciente en los ataques de piratas en la región, ha vuelto a la actualidad.

Para el estreno, tuvimos el honor de contar con la presencia en Casa África del Vicealmirante de la Armada Española, Juan L. Sobrino Pérez-Crespo, que como Mando Operativo Marítimo es el máximo responsable de los barcos de nuestra Armada en el exterior, y que recordó la "importante labor" que juegan las Fuerzas Armadas en la zona desde el año 2010. El Vicealmirante puso de manifiesto que la aproximación de España en el Golfo de Guinea se basa en "el concepto de que no es una zona de operaciones, si no un área de cooperación".

De hecho, actualmente, se encuentra surcando estas aguas, y las del resto del litoral occidental africano, el Buque de Acción Marítima (BAM) *Furor*. Estará durante los próximos cuatro meses combinando las tareas de vigilancia marítima, cooperación con los países ribereños y apoyo a la diplomacia de defensa. Visitará puertos de Ghana, Nigeria, Camerún, Gabón, Mauritania, Senegal, Costa de Marfil y Santo Tomé y Príncipe.

Además, y fruto de los intereses estratégicos de la zona para España y resto de actores internacionales, la Armada española ha establecido una célula de cooperación y guía de tráfico marítimo que se conoce como NCAGS (Cooperación y Guía del Tráfico Marítimo) en su Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima (COVAM) en Cartagena (España). Con el fin de recabar toda la información disponible sobre la actividad de los grupos piratas en la zona, emitiendo alertas y proporcionando advertencias de seguridad a los buques españoles que voluntariamente se incorporen al sistema de cooperación.

El Vicealmirante Sobrino (como le dije, un canario más, puesto que fue Almirante del Mando Naval de Canarias durante varios años) recordó el proyecto piloto lanzado por la Unión Europea, que comenzó su andadura el pasado junio de 2020 y fue presentado oficialmente en enero de este año. Este cuenta con el objeto de aumentar la capacidad de la Unión Europea en el ámbito de la Seguridad Marítima en zonas consideradas de alto interés estratégico, como es el caso del Golfo de Guinea. Logrando, de esta manera, consolidarse como un socio permanente y generar sinergias mediante la actuación coordinada con los estados ribereños.

La analista sudafricana Lydelle Joubert, de la organización Stable Seas, y el profesor de la Universidad de Zaragoza y especialista en Seguridad Marítima Fernando Ibáñez, nos ayudaron a poner cifras al incremento de la piratería en la región. En el año pasado, y pese al parón en el comercio internacional a causa de la pandemia, los ataques crecieron del orden de un 24% (195 asaltos, con un impacto económico que se calcula en una cifra

cercana a los 700 millones de euros).

Ibáñez detalló que la mayor capacidad de Nigeria de vigilar sus costas (los tramos más próximos al mar) han hecho que los ataques piratas se produzcan cada vez más lejos de la costa (de media, los ataques en 2012 se producían a unas 25 millas de la costa y en 2020 a cerca de 150 millas). Ello provoca, además, que los ataques sean más desesperados y violentos, con el objeto no solo de robar sino de secuestrar a la tripulación para poder solicitar un rescate. El ejemplo del ataque a un portacontenedores (el MV Mozart, fletado por la Hapag-Lloyd) en enero de este año hizo saltar todas las alarmas, puesto que el ataque a 100 millas de la costa continental se saldó con un marinero muerto y 15 secuestrados.

Si bien estos grandes buques cuentan con ciudadelas (habitaciones del pánico), que permiten que la tripulación esté segura y los piratas no consigan acceder a ellas por más de cinco o seis horas (tiempo en el que teóricamente puede llegar un buque de vigilancia que patrulle por la región), los medios y el armamento con que cuentan los delincuentes son cada vez más avanzados. Ya hay casos documentados de uso de explosivos para penetrar esas ciudadelas.

El webinar contó también con la presencia del Embajador en Misión Especial para la Seguridad Marítima del Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación, Ramón Abaroa, que hizo hincapié en el papel de la diplomacia como complemento a todo el trabajo que están desarrollando las Armadas de diversos países europeos en ese espíritu de "colaboración" que explicaba el Vicealmirante. Abaroa consideró clave, para el completo desarrollo de esta operación, el despliegue de una estructura de expertos a lo largo de los centros de seguridad marítima que se encuentran en Yaoundé (Camerún).

La diplomacia, expuso, está empleándose a fondo, trabajando la confianza con estos países para mostrar que la colaboración tendrá efectos beneficiosos para todos, y para conseguir avances como el permiso por parte de algunos países a que los buques puedan llevar seguridad privada armada a bordo, algo que ahora no está ocurriendo. La memoria del Alakrana (barco español atacado en Somalia en 2009) sigue presente.

Para acabar, y desde Nigeria, el académico Tarila Marclint Ebiede nos aportó una visión muy necesaria y fundamental: para poder comprender quiénes son los piratas, esas personas que atacan en alta mar, hay que conocer qué está pasando en tierra. Porque la mayor parte de los ataques están produciéndose desde el Delta del Níger, una parte de Nigeria que siempre ha sufrido, en cierta manera, de esa llamada 'maldición de los recursos'. Profundamente rica en petróleo, es paradójicamente una de las

zonas más pobres y desiguales de Nigeria.

¿Cuál es el perfil de un pirata en el Delta del Níger? Pues es el de un joven con poca formación, que generalmente viene de otras formas de delincuencia a las que el Estado nigeriano ha ido poniendo coto. El trabajo de este académico apunta a que en las zonas en que se atacado la venta de petróleo ilegal, el refinado de crudo robado o cualquier negocio ilícito vinculado al petróleo, ahí es donde los jóvenes "han canalizado sus energías" hacia la piratería.

Por ello, insistía este profesor universitario, la gobernanza es la receta fundamental para acabar con la piratería, el desarrollo de las zonas del Delta del Níger para que estos jóvenes puedan aspirar a un empleo digno sin tener la necesidad de recurrir a la delincuencia. Es algo muy similar a lo que está ocurriendo con los yihadistas en el Sahel.

¿Cuántos yihadistas habrá que se han sumado a las filas de Al Qaeda o del Estado Islámico por simple conveniencia económica, como modo de vida, dada la falta de oportunidades? La solución, como siempre, pasa por el desarrollo y por no contemplar únicamente (y más desde fuera, desde los gobiernos extranjeros) las soluciones militares para atajar los problemas. De nuevo esa dualidad seguridad-desarrollo. Este próximo jueves, tenemos, en las redes de Casa África, una nueva cita con expertos africanos y españoles para hablar precisamente del terrorismo en el Sahel. No se lo pierdan.