

LA PIRATERÍA MARÍTIMA EN EL GOLFO DE GUINEA AUMENTA DÍA A DÍA

Henrique PEYROTEO PORTELA GUEDES
Capitán de fragata de la Marina portuguesa



L número de actos de piratería marítima a nivel mundial viene decreciendo desde 2011, principalmente debido a que la situación en Somalia está más controlada. De hecho el número de ataques en la fachada marítima de Somalia y en el golfo de Adén pasó de 236 en 2011 a 15 en 2013. Este acentuado descenso está directamente relacionado con la permanente presencia de fuerzas navales en la región y con la mayor utilización de protección armada a bordo de los buques civiles, ya sea seguridad privada o por medio de destacamentos de personal militar para la protección a bordo. A pesar de la tendencia decreciente del número de actos de pirate-

ría a nivel global, existe una región, situada a miles de kilómetros de Somalia, donde está creciendo paulatinamente; me refiero al golfo de Guinea. Allí este fenómeno se ha visto agravado desde el comienzo de este siglo, aunque no se le haya atribuido una importancia tan acentuada como la dada al Cuerno de África, donde la comunidad internacional ha hecho un esfuerzo permanente para controlar este tipo de actos delictivos.

El golfo de Guinea abarca el espacio marítimo situado (1) entre Costa de Marfil y Gabón, e incluye además aguas de Ghana, Togo, Benín, Nigeria, Camerún y Guinea Ecuatorial. Geográficamente contiene el cruce de la línea del Ecuador con el meridiano de Greenwich. También hay quien considera que se extiende desde Senegal hasta Angola, o sea, que se encuentra situado entre los paralelos 15° 0' 0" N y 15° 0' 0" S.

Esta región de la costa oeste africana ha experimentado un incremento notable de la navegación comercial entre Europa y Estados Unidos con África

(1) De acuerdo con la International Hydrographic Organization.

TEMAS GENERALES



Países del golfo da Guinea. (Fuente: *Google Maps*).

occidental, central y austral, directamente relacionado con el aumento de la producción de petróleo y gas natural en este Golfo, así como con su localización geográfica (proximidad con Europa y con los Estados Unidos). Los recientes descubrimientos de nuevas reservas de hidrocarburos han incrementado aún más el interés geoestratégico de esta región, ya sea por parte de algunas potencias occidentales (Estados Unidos, Reino Unido, Francia) como por otras emergentes (Sudáfrica, Brasil, China e India).

Se admite que en 2020 la producción de petróleo originada en esta región de la costa africana podría sobrepasar la de la totalidad de los países del golfo Pérsico. Solo Nigeria está produciendo diariamente cerca de 2,5 millones (2) de barriles de petróleo, lo que corresponde a cerca del 13,4 por 100 de lo que Estados Unidos gastaba al día en 2011, y aproximadamente al 18,5 por 100 del consumo diario de todos los países de la Unión Europea ese mismo año. Los Estados Unidos importan actualmente de la costa oeste africana cerca del 15 por

(2) Nigerian National Petroleum Corporations. <http://www.nnpcgroup.com/NNPCBusiness/UpstreamVentures/OilProduction.aspx>. 13 de marzo de 2013.

100 de su crudo, previéndose que este valor pueda pasar al 25 por 100 en los próximos cinco años.

A pesar de toda esta prosperidad, este Golfo es en la actualidad la zona marítima más peligrosa del mundo, teniendo en cuenta la gran inseguridad regional que se ha hecho sentir, en su mayor parte debido al recrudecimiento de la piratería marítima y de los asaltos a mano armada contra los buques, lo que comienza a afectar de una forma permanente a la navegación del tráfico mercante.

Teniendo en cuenta la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, solo podemos considerar como actos de piratería marítima a los actos delictivos cometidos fuera del mar territorial (3), ya que, de acuerdo con la Resolución de la IMO A.1025 (26) (4), otros de la misma índole cometidos dentro de él o en aguas interiores son calificados como *asaltos a mano armada contra buques*. No obstante, en este artículo vamos a utilizar genéricamente la expresión *piratería marítima* para ambas situaciones.

El crecimiento del número de actos de piratería en la región del golfo de Guinea está influyendo negativamente tanto en el comercio marítimo como en la inversión en los países de la región. Como consecuencia del aumento de la peligrosidad de estas aguas, que actualmente empiezan a ser comparadas con las de Somalia, los seguros de los buques están aumentando sustancialmente. Esta inseguridad está también propiciando que los propios marinos opten por no navegar por la región o que pidan salarios muy superiores a los que normalmente se dispensan, así como indemnizaciones bastante elevadas en caso de incapacidad o muerte. La situación actual ha tenido un gran impacto en la economía local, ya que hay menos armadores que quieran utilizar los puertos de la región y, consecuentemente, el costo de las mercancías en tierra ha subido. En Nigeria, por ejemplo, la pesca local se ha visto muy afectada por toda esta situación, llegando a escasear hasta el pescado, ya que la empresa Trawler Owners Association, con más de 200 buques de pesca en la costa de este país, ha suspendido las salidas a la mar a causa de la piratería. Este hecho está conduciendo a poner en serio riesgo los cerca de 5.000 puestos de trabajo directos y los 300.000 indirectos, y ha hecho que los precios del pescado aumenten más del 100 por 100 en los mercados locales.

Los Estados de la región carecen en la actualidad de cualquier tipo de política marítima, ya que hace décadas que luchan para conseguir su soberanía y el control de sus territorios en el continente, dedicando poca atención a su

(3) El mar territorial consiste en una zona marítima, bajo soberanía nacional, que llega hasta las 12 millas náuticas, contadas a partir de la línea de costa (línea de base recta o normal) de un Estado. Una milla náutica equivale a 1.852 metros.

(4) La Resolución A.1025 (26), «Código práctico para la investigación de los crímenes de piratería y asaltos a mano armada contra buques», fue adoptada por la Asamblea de la IMO el día 2 de diciembre de 2009.

TEMAS GENERALES

mar. Como resultado, sus fuerzas navales están mal equipadas, poco entrenadas y mal financiadas para poder asegurar en sus aguas la autoridad del Estado. Estas situaciones, entre otras muchas, han contribuido decisivamente a la proliferación de un gran número de redes criminales, las cuales comenzaron a dedicarse también a la piratería marítima. En los últimos años, han operado esencialmente en la costa de Nigeria, aunque están gradualmente extendiendo su área de actuación a las costas de Benín, Costa de Marfil, Togo, Camerún, Guinea Ecuatorial y Santo Tomé y Príncipe.

La situación en el golfo de Guinea ha llegado a preocupar a la ONU y a las organizaciones locales

El aumento de la piratería en el golfo de Guinea propició que la ONU pasase a efectuar regularmente, y con gran preocupación, un seguimiento de la situación. Prueba de ello es la aprobación por el Consejo de Seguridad (CSNU) de dos resoluciones relacionadas con este tema, la Resolución 2018 (2011), de 31 de octubre, y la 2039 (2012), de 29 de febrero, en las cuales dejó bien presente la necesidad de una acción concertada de los países de la región para hacer frente a la piratería por medio de una estrategia regional integrada y estructurada, que incluía el intercambio de informaciones y el desarrollo de mecanismos de coordinación operacional.

A nivel local la preocupación también existe, tanto por parte de los Estados como de las organizaciones allí existentes. Esa preocupación por la inseguridad en la región condujo a la realización de una Conferencia Ministerial, en Benín, el 19 de marzo de 2013, con el apoyo de la ONU. Contó con la presencia de representantes de tres organizaciones subregionales, la Comunidad Económica de los Estados de África Central (CEEAC), la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental (CEDEAO) y la Comisión del Golfo de Guinea (CGG), que en su conjunto representan a 25 Estados africanos. De la conferencia resultaron tres documentos, que tendrán que ser sometidos a la aprobación de los jefes de Estado y de Gobierno de los países de África Central y Occidental, y cuyo principal objetivo es el combate contra la piratería y el crimen organizado en este Golfo.

Más recientemente, el 24 y 25 de junio de 2013, se realizó en Yaoundé, Camerún, la Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno de la CEEAC, CEDEAO y de la CGG sobre seguridad marítima en el golfo de Guinea. En ella se adoptó un Código de Conducta para la prevención y represión de actos ilícitos, tales como: la piratería, los asaltos a mano armada contra buques, el crimen organizado transnacional marítimo, el terrorismo marítimo y la pesca ilegal, entre otros, ya sean llevados a cabo en África Central u Occidental. Este código, que incorporó elementos del Código de Conducta de Djibuti, está ya en vigor en los 22 países signatarios, y fue redactado de conformidad con

las resoluciones 2018 (2011) y 2039 (2012) del CSNU. Asimismo, durante la mencionada cumbre se firmó también un Memorando de Entendimiento en el que está prevista la creación de un Centro de Coordinación Interregional de Seguridad Marítima para África Central y Occidental, que tendrá su sede en Yaoundé. Los Estados representados se comprometieron a elaborar e implementar la legislación nacional necesaria para hacer frente a estas nuevas amenazas, así como a crear políticas nacionales de lucha contra ellas.

Por otro lado, varias organizaciones subregionales se han mostrado muy dispuestas a ayudar a combatir, de una u otra forma, contra los diversos tipos de actividades ilegales que se desarrollan en la región.

Algunas de las potencias occidentales con intereses en la zona también se han mostrado dispuestas a apoyar las iniciativas que contribuyan al aumento de la seguridad, ya financieramente o mediante el intercambio de conocimientos en el área de la seguridad. Todas las políticas de cooperación adoptadas están aún en una fase muy embrionaria y no pasarán de meras acciones simbólicas si no van acompañadas pronto de una presencia continua en la mar.

Nigeria ha sido el país más afectado por la piratería marítima

Este país, en la actualidad el mayor gigante económico del África Subsahariana, después de África del Sur, es el más poblado del continente africano, con 152 millones de habitantes. Su población es bastante joven, rondando la media de edad los 19 años. Nigeria ha desempeñado un papel vital en el mantenimiento de la seguridad regional, debido a su poder militar y al empleo de sus fuerzas en la cooperación regional y global. En este momento es el mayor productor de petróleo de África y el décimo tercero a nivel mundial, siendo también el vigésimo noveno productor de gas natural del planeta.

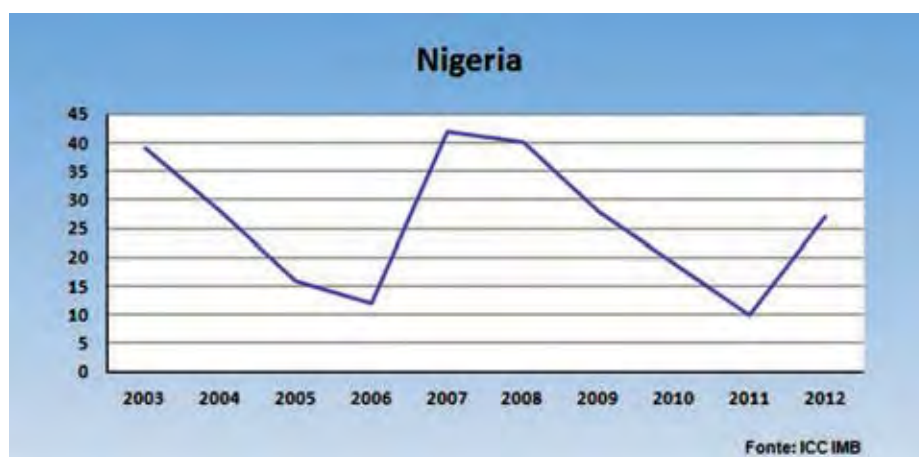
La explotación de petróleo en este país comenzó a mediados de la década de los 50 del siglo pasado, cuando la multinacional Shell descubrió yacimientos en Oloibiri, en el delta del río Níger. Este descubrimiento convirtió desde entonces a Nigeria en uno de los mayores productores de petróleo del mundo. Paradójicamente, el oro negro, que ha permitido ingresar al país muchos millones de dólares, ha sido también el principal responsable de la gran pobreza que existe entre sus gentes. El petróleo representa actualmente cerca del 80 por 100 de sus ingresos, si bien debido a la corrupción existente y a la precaria gestión de sus gobernantes apenas una pequeña minoría de la población ha podido sacar partido de la ganancia. Esta situación ha hecho aumentar las tensiones sociales a lo largo de los últimos años y ha contribuido al aumento de las actividades ilícitas, entre ellas la piratería marítima, el robo de petróleo de las tuberías de suministro, la creación de un mercado paralelo de venta de combustible robado y de refinado clandestino y la pesca depredadora, que ha traído graves consecuencias para los pescadores artesanales de la región y

TEMAS GENERALES

para los *stocks* de peces. La mala administración, que ha dado origen a altas tasas de desempleo y mucha pobreza, asociada a un conjunto de tensiones étnicas —existen más de 250 grupos étnicos diferentes— y religiosas que se vienen produciendo desde hace décadas, han contribuido significativamente en la frecuencia e intensidad de los conflictos en este país.

Solo en la región del delta del río Níger viven cerca de 30 millones de personas, de las cuales el 30 por 100 están desempleadas, en su inmensa mayoría jóvenes, lo que asociado con la gran proliferación de armas ilegales en el país, propician que la opción por el crimen organizado sea una realidad muy apetecible y de fácil reclutamiento. En agosto de 2009, con la idea de reducir y controlar mejor la actividad de los grupos rebeldes, el Gobierno les concedió una amnistía. Esta iniciativa hizo que cerca de 15.000 militantes depusieran las armas, municiones y todo tipo de material bélico. Fueron así entregadas cerca de 2.760 armas y 287.445 municiones de diferentes calibres. A pesar de que estas cifras puedan ser considerables, son muy pequeñas si tenemos en cuenta que podrían existir entre ocho y diez millones de armas ilegales en la región del golfo de Guinea, admitiéndose que solo en territorio nigeriano existen entre 5,6 y 7 millones de armas en circulación.

La presencia de tantos factores de desestabilización en Nigeria contribuyó de forma significativa al crecimiento de la piratería marítima en sus aguas, principalmente en la región del delta del río Níger, que ha venido a registrar desde el inicio de este siglo un considerable número de actos de piratería. El año 2007, con 42 actuaciones ilícitas, fue el peor de las últimas dos décadas. Entre 2009 y 2011 hubo un decrecimiento de este tipo de actividades, debido al proceso de amnistía entonces en desarrollo. El aumento del número de



Nigeria. Ataques o tentativa de estos en la última década.

ataques en 2012 puede estar bastante relacionado con la renuncia a la amnistía en 2011 por parte de una facción del Movimiento para la Emancipación del delta del Níger (MEND), el mayor y más peligroso grupo rebelde que opera en el país. Entre 2003 y 2013 se registraron 292 actos de piratería marítima en aguas de Nigeria, de los cuales 136 se llevaron a cabo en buques fondeados, 127 en buques en navegación y 29 en buques atracados. Los piratas nigerianos acostumbran a atacar a las embarcaciones donde quiera que estén, o sea, junto a la costa, en los ríos, en los fondeaderos o en los puertos; y roban esencialmente dinero, objetos de valor del buque y de los tripulantes, teléfonos móviles, carga, combustible, comida, ropa, llegando a veces a secuestrar a integrantes de la tripulación para después obtener buenos rescates. A pesar de que la cantidad de estos actos ilícitos es significativa, se puede acreditar que más del 50 por 100 de los ataques no son informados a las autoridades competentes, ya sea porque los armadores no quieren mostrar la fragilidad de la seguridad de sus buques o bien para no estar sujetos a aumentos de las primas de los seguros o para no sufrir represalias en futuros desplazamientos a esta región.

Los piratas nigerianos utilizan diversos *modus operandi*, que van desde ataques de oportunidad, perpetrados por un solo elemento o pequeños grupos, en los que emplean normalmente barcos de madera, cuchillos y bastones y cuya táctica consiste en robar y huir; a ataques mejor organizados, que duran entre 30 y 40 minutos, efectuados por elementos ya equipados con embarcaciones o lanchas rápidas, con armas de asalto y con *rocket-propelled grenade* (RPG). Los ataques acostumbran a ser muy violentos y frecuentemente acaban con muertos y heridos. Existen diversos grupos rebeldes que operan en estas aguas, los cuales no se dedican en exclusividad a la piratería marítima. De ellos, el MEND es el que se ha mantenido más activo. Comenzó por hacer sus ataques cerca de tierra, en la región del delta del Níger, después extendió su radio de acción; existe un registro de un ataque, el día 19 de julio de 2008, a una plataforma holandesa de la Shell, en el campo petrolífero de Bonga, situado a 75 millas de costa, que produjo la interrupción momentánea de la producción.

Esta proliferación de la criminalidad marítima ha obligado al Gobierno nigeriano a tomar diversas medidas para combatir este brote. Se destaca entre ellas la sustitución, en enero de 2012, de la Operación RESTAURAR LA ESPERANZA (RESTORE HOPE) —cuyo objetivo principal era combatir la actividad del delta del río Níger— por la Operación PULO SHIELD. Esta última, más allá de contar con la participación de una fuerza conjunta, que integra a militares de la Marina, del Ejército y de la Fuerza Aérea e incluso con elementos de la Policía, tiene un área de actuación más vasta y un propósito diferente de la primera. Está destinada a proteger las instalaciones de petróleo y gas, combatir el vandalismo de los gaseoductos, el robo de petróleo y la piratería marítima, así como todas las otras formas de crimen en el mar dentro de su área de responsabilidad.

TEMAS GENERALES

Con el objetivo de aumentar la capacidad de respuesta a la piratería o a cualquier otro tipo de crimen marítimo por parte de las marinas del golfo de Guinea, a través de la mejora de la interoperabilidad de las comunicaciones y de la distribución de información, se realizó en febrero de 2013 el ejercicio anual OBANGAME EXPRESS. Fue organizado por Camerún, y tuvo como participantes a fuerzas navales africanas, europeas y de los Estados Unidos, con un total de 15 países: Nigeria, Camerún, Gabón, Guinea Ecuatorial, Santo Tomé y Príncipe, Benín, Togo, Congo, Costa de Marfil, Francia, España, Bélgica, Brasil, Holanda y Estados Unidos.

En los últimos años, los Estados Unidos han estado muy atentos a los problemas de esta región, habiendo empleado ya más de 35 millones de dólares en el adiestramiento de personal perteneciente a las armadas de los países del Golfo, en especial de Nigeria. También ha participado con sus fuerzas navales en ejercicios conjuntos con las marinas de la región.

Benín y Togo también comenzaron a registrar ataques piratas

La criminalidad marítima en la región del golfo de Guinea estuvo muchos años confinada a las aguas de Nigeria; sin embargo, últimamente se ha extendido a las aguas de los países vecinos, concretamente Togo y Benín. Este último, situado entre Nigeria y Togo, y con una costa de apenas 120 km, registró 20 actos de piratería en 2011, de los cuales 19 ocurrieron en las proximidades de la ciudad costera de Cotonú, la mayor del país, lo que representó el 5 por 100 de la totalidad de los actos registrados a nivel mundial. Existen indicios de que los piratas que actuaron en las aguas de Benín en 2011 podrían no haber sido de origen beninés, sino nigeriano. Con independencia de su nacionalidad, estos piratas secuestraron a lo largo del año 2011 un número considerable de tripulantes, exactamente 140, lo que representó el 17,5 por 100 del total de individuos secuestrados en todo el mundo. En lo que se refiere a los años 2012 y 2013, hubo una reducción drástica del número de actos ilícitos de piratería en las aguas de este país, apenas se registraron dos actos en 2012 y ninguno en 2013, lo que denota una cierta moderación en este tipo de crímenes. A esa disminución podría haber contribuido el sistema de patrullas marítimas conjuntas creado en octubre de 2011 entre Nigeria y Benín con la denominación de Operación PROSPERIDAD (PROSPERITY). Esta cooperación bilateral fue la primera del género en la región y se espera que en el futuro, como continuación de esta, las marinas de Togo y Ghana también se puedan incorporar a estas patrullas, teniendo en cuenta el aumento de la vigilancia y de la seguridad que proporciona en sus costas.

En lo que se refiere a la piratería en las aguas de Togo, país con apenas 56 km de costa, situado entre Ghana y Benín, hay registro de seis ataques o tentativas durante el año 2011, de quince en 2012 y siete en 2013. En los últi-

mos dos años, el puerto y los fondeaderos de la ciudad de Lomé, la capital del país, fueron los más afectados, con 18 actos ilícitos de este género. En Togo fueron también secuestrados cuatro buques y 79 tripulantes durante el año 2012.

Es preciso actuar de forma rápida en el golfo de Guinea

A pesar de la expresión preocupante que nos transmite el número de ataques, la situación en este Golfo está aún lejos de ser considerada crítica, aunque es necesario actuar cuanto antes para que esta no se llegue a descontrolar. En primera instancia, sin duda, compete a los gobiernos de la región la definición e implementación de las medidas conducentes a la reducción de las actividades ilícitas que vienen ocurriendo en sus aguas. Esas medidas, entre otras posibles, pasan por la aplicación de reformas en su modo de ejercer el gobierno para que sus políticas sociales sean de hecho efectivas y permitan reducir el desempleo y, consecuentemente, la pobreza, dificultando así la captación y el reclutamiento de jóvenes por los grupos ilícitos. Es necesario que los países del Golfo asuman que la lucha contra la piratería marítima tiene que ser una prioridad de sus gobiernos. Para ello, tienen que desarrollar e implementar estrategias marítimas que permitan, por lo menos a corto plazo, minimizar la acción de los grupos criminales que actúan en la mar. Para combatir a estos grupos de malhechores tienen que estructurar o mejorar sus fuerzas navales y sus autoridades portuarias, equipándolas con los medios que permitan disuadir y combatir el tipo de actividad ilícita en las aguas de esta región.

Para tener controlada la criminalidad marítima es indispensable la existencia de un patrullaje naval diario, con el posible apoyo de un componente aéreo, ya sea con aeronaves tripuladas o no, a semejanza de lo que se viene haciendo en el Cuerno de África. Esta vigilancia difícilmente sería efectiva si no hubiera presencia permanente de medios navales de la comunidad internacional.

Respecto al aspecto de orden público y judicial, es también necesario comenzar a detener y juzgar, a la luz de los instrumentos jurídicos internacionales, a todos los piratas que fueran sorprendidos en flagrante, para lo que es conveniente la existencia de acuerdos interestatales que permitan agilizar los procesos.

Para disuadir de las actividades ilegales en la región es también indispensable que se asegure una buena cooperación en el ámbito de la seguridad marítima regional entre las tres organizaciones subregionales existentes, ya sea a través de la definición de estrategias marítimas, con la organización de patrullas conjuntas o con la programación de ejercicios navales conjuntos.

TEMAS GENERALES

La Marina portuguesa estuvo en el Cuerno de África por sexta vez

El combate a la piratería marítima en el Cuerno de África continúa siendo una preocupación de la Marina portuguesa. La sexta presencia en esta región estuvo proporcionada por la fragata NRP *Álvares Cabral*, que desatraco el 21 de marzo de 2013 de la Base Naval de Lisboa, para participar en la Operación ATALANTA de la Unión Europea. La ceremonia de transferencia de mando de la fuerza naval europea (EUNAVFOR), que asumió el comodoro portugués Novo Palma durante cuatro meses, embarcado en la mencionada fragata, se realizó el 6 de abril en Djibouti. La *Álvares Cabral* pasó a ser buque insignia de la Operación desde ese instante. Esta es la tercera participación de la Marina portuguesa en esta operación, habiendo cooperado también en tres oportunidades en operaciones NATO en esta misma región del globo.



BIBLIOGRAFÍA

- Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report 2011*. United Kingdom: ICC International Maritime Bureau (2012).
- Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report 2012*. United Kingdom: ICC International Maritime Bureau (2013).
- Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report 2013*. United Kingdom: ICC International Maritime Bureau (2014).
- International Maritime Bureau. Disponible en : <http://www.icc-ccs.org>. Acceso en: 10 de marzo de 2013.