



Fernando Ibáñez Gómez

Universidad de Zaragoza. Miembro de la Geostrategic Maritime Task Force (GMTF) y del Consejo científico del Observatory of the Black, Gulf and Mediterranean Seas (OBGMS).

Correo: ferigom@unizar.es

- Artículo recibido: Septiembre de 2014.

- Artículo aceptado: Octubre de 2014.

INSEGURIDAD MARÍTIMA EN EL GOLFO DE GUINEA: LECCIONES APRENDIDAS DE LA LUCHA CONTRA LA PIRATERÍA SOMALÍ

Resumen

El objetivo del artículo es analizar qué factores han contribuido de manera fundamental a la casi desaparición de la piratería somalí en los últimos dos años y descubrir qué lecciones aprendidas podemos obtener con el fin de comprobar si podrían aplicarse a la lucha contra la piratería en el golfo de Guinea. Para ello se estudian los cuatro elementos que se consideran críticos: la mayor efectividad de la presencia militar internacional, el papel de las medidas de autoprotección (en particular, el embarque de vigilantes armados), los cambios en la situación interna de Somalia y la implementación de programas de fortalecimiento de las capacidades de los países de la región puestos en marcha por distintos organismos multilaterales. Se concluye que algunas de las medidas resultan de difícil aplicación en el golfo de Guinea, en concreto, la posibilidad de un despliegue militar internacional o el embarque de equipos de seguridad privada. Sin embargo, en ámbitos como la cooperación regional, el fortalecimiento de las capacidades de los países del área o la mejora de la gobernanza queda mucho por hacer para propiciar un entorno marítimo más seguro.

Palabras clave

Piratería marítima, Seguridad marítima, Somalia, Nigeria Crimen organizado.

Abstract

The objective of this article is to analyse what were the principal contributory factors in bringing about the almost total disappearance of Somali piracy in the last two years and to discover the lessons we have learnt so as to ascertain whether these can be applied in the struggle against piracy in the Gulf of Guinea. In doing so, we shall study the four elements considered critical: the greater effectiveness of an international military presence, the role of protection measures (in particular, the boarding of armed security personnel), the changes in Somalia's domestic situation and the implementation of programmes put in place by various multilateral organisations designed to strengthen the capacities of the countries in the region. The conclusion reached is that some of the measures could be applied in the Gulf of Guinea but only with considerable difficulty, one example being the possibility of international military deployment or carrying private security teams on board. Nevertheless, in areas such as regional cooperation, strengthening the capacity of countries in the region or improving governance, much remains to be done in order to bring about a more secure maritime environment.

Keywords

Maritime piracy, maritime security, Somalia, Nigeria organised crime.

INSEGURIDAD MARÍTIMA EN EL GOLFO DE GUINEA: LECCIONES APRENDIDAS DE LA LUCHA CONTRA LA PIRATERÍA SOMALÍ

1. INTRODUCCIÓN

El 90% del comercio mundial transita por el mar. Nuestra economía depende, en buena medida, de que los buques puedan navegar sin problemas a través de las principales rutas marítimas. La piratería nos ha acompañado desde siempre, pero en este siglo XXI ha resurgido con fuerza en aguas de Somalia y del golfo de Guinea. Sin embargo, en el momento de escribir estas líneas el declive de la piratería somalí es ya un hecho. Hace dos años y medio que los piratas somalíes no consiguen secuestrar un buque gracias al cual obtener un rescate. La piratería en Somalia ya no es un negocio. Las cifras hablan por sí solas. 237 ataques reportados en 2011, 15 incidentes en 2013 y apenas una decena en los nueve primeros meses de 2014.¹ Sin embargo, en el caso del golfo de Guinea, la preocupación se mantiene alta. No tanto porque el número de ataques se incremente más o menos. En realidad, lo que preocupa es que los piratas nigerianos han demostrado una notable capacidad para ampliar estos últimos años su área de operaciones desde Costa de Marfil (por el oeste) hasta Angola (por el sur). Su actividad delictiva se centra en el asalto de buques petroleros, el robo y transferencia de su carga, y su posterior venta en el mercado negro. Asimismo, suelen secuestrar a oficiales de la tripulación, a quienes conducen a tierra para solicitar un rescate. En las próximas páginas analizaremos las causas que han propiciado esa notable reducción de la piratería en el Índico occidental. E intentaremos exponer qué lecciones podemos aprender² y pueden ser aplicables al caso del golfo de Guinea.

1 INTERNATIONAL MARITIME BUREAU. 'Piracy and armed robbery against ships. Quarterly and Annual reports' (London, 2005-2014).

2 Como señala NAVARRO BONILLA, "una lección aprendida es un tipo de conocimiento generado como resultado de una metodología basada en la observación sistemática de hechos retrospectivos con fines de mejora continua y de aprendizaje" en IEEE (2012), Revista del Instituto Español de Estudios Estratégicos, número 0, Madrid, p.82: <http://revista.ieee.es/index.php/ieee/issue/view/1/showToc> [Consultado: 14/10/2014].

2. FACTORES EXPLICATIVOS DE LA REDUCCIÓN DE LOS ATAQUES Y SECUESTROS POR PIRATAS SOMALÍES

Las causas que explican la práctica desaparición de los incidentes de piratería en el Índico occidental son múltiples. En este artículo nos centraremos en las cuatro que consideramos más notables.

2.1. Una mayor efectividad y contundencia de la presencia militar internacional

Desde el año 2008 se han desplegado tres misiones militares internacionales, lideradas por la Unión Europea (operación *EUNAVFOR-Atalanta*), la OTAN (en la actualidad la misión *Escudo oceánico*) y la fuerza multinacional *Combined Task Force 151*. En aquel momento, los ataques piratas se estaban desplegando de forma muy exitosa, particularmente en el golfo de Adén. Se calcula que unos 23.000 buques atraviesan cada año esta importante ruta marítima, que comunica el Índico con Europa y América gracias al canal de Suez. De ahí que se decidiese la puesta en marcha de un corredor de seguridad; una especie de carretera de doble sentido. En dicho pasillo, se encuentran estratégicamente desplegadas unidades militares, con el fin de proporcionar escolta a los convoyes de buques mercantes que atraviesan el golfo. Aviones de patrullas marítima, fragatas e, incluso, submarinos son algunas de las unidades enviadas por distintos países para proteger la navegación.

Sin embargo, esta presencia naval no ahuyentó a los piratas. En los años siguientes, los ataques y secuestros se siguieron produciendo; tanto en el golfo de Adén como en el propio corredor de seguridad.³

La existencia de varias misiones militares desplegadas para conseguir un mismo objetivo se manifestó, en un primer momento, en ciertos problemas de coordinación. Incluso, algunos países dispondrán de presencia militar en más de una misión. Razones políticas parecen estar detrás de estas decisiones, difíciles de explicar desde un punto de vista estrictamente operativo.

Habríamos de esperar más de tres años, hasta 2012, para que no se produzca ningún secuestro en el propio corredor de seguridad. En la siguiente figura pueden verse las

3 IBÁÑEZ, Fernando y ESTEBAN, Miguel Ángel. “Análisis de los ataques piratas somalíes en el océano Índico (2005-2011): evolución y modus operandi”, Ministerio de Defensa, Revista del Instituto Español de Estudios Estratégicos, nº 1, junio de 2013, p.15: <http://revista.ieee.es/index.php/ieee/article/download/36/33>.

localizaciones de los ataques ocurridos en el golfo de Adén en 2012 (en amarillo, se señalan los asaltos fallidos y en rojo los secuestros).

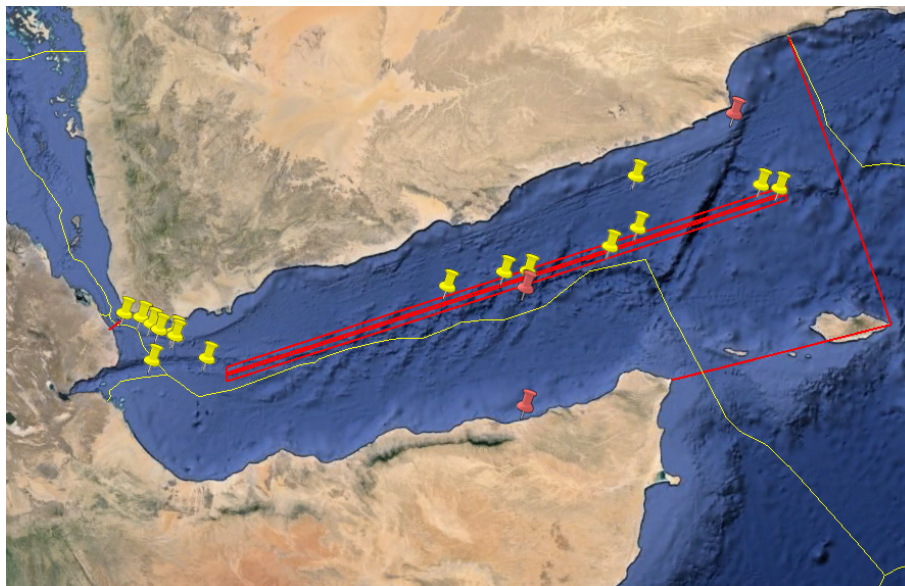


Figura 1: Ataques piratas en 2012 en el golfo de Adén, localización del corredor de seguridad y de los límites del área considerada como golfo de Adén por el autor

(Fuente: elaboración propia a partir de datos de IMB, IMO y NGA)

Los piratas somalíes solo fueron capaces de desplegar siete ataques en el propio corredor en 2012 (frente a 30 en 2011). Es significativo que se sucedieran más ataques en el resto del área del golfo de Adén (particularmente en las proximidades del estrecho de Bab el-Mandeb) que en el propio pasillo de seguridad. Este hecho parece confirmar que el sistema de convoyes y escoltas del corredor de seguridad resultaba, para entonces, mucho más eficaz.

Otro fenómeno que debe ser destacado hace referencia a la mayor contundencia de las acciones de los efectivos militares presentes en la zona de operaciones de los piratas somalíes. El 15 de mayo de 2012, la misión EUNAVFOR-Atalanta atacó por primera vez una base pirata somalí. Aunque la operación tuvo más un efecto psicológico que real, fue un salto cualitativo notable. Mayor efecto tuvieron las denominadas *disruptions*, que comenzaron a desarrollarse desde el año 2011. En estas operaciones de desbaratamiento de los grupos de acción pirata, los efectivos militares se aproximan a embarcaciones sospechosas, detienen a los piratas y decomisan o destruyen sus equipos, esquifes y, en ocasiones, sus buques nodriza. La OTAN y EUNAVFOR llevaron a cabo 127 *disruptions* en 2011 y otras 55 en 2012: casi una por cada dos ataques piratas. Estas acciones han afectado notablemente a la logística de los piratas somalíes.

En los dos únicos secuestros registrados en 2013 (un pesquero iraní y un *dhow* indio), la actuación de las fuerzas militares obligó a los piratas a abandonar ambos barcos en apenas unas horas. Asimismo, el 9 de noviembre de 2013 el centro de alertas

de la operación Atalanta (MSCHOA) reportó un ataque fallido contra un mercante, a unas 600 millas al este de Dar es Salam (Tanzania). Dos días más tarde, el grupo era arrestado. El 17 de enero de 2014 también informaba de otro ataque fallido, desplegado por un buque nodriza y dos esquifes. En menos de 24 horas, el propio MSCHOA reportaba igualmente su desbaratamiento. Se trata de hechos muy significativos, que contrastan notablemente con lo que venía ocurriendo años atrás.

En estos momentos, y dada la práctica ausencia de incidentes de piratería, los efectivos militares se centran, particularmente, en labores de inteligencia y en un estrecho conocimiento del entorno. Cabe destacar los denominados *friendly approaches*, mediante los cuales las fuerzas navales entran en contacto con embarcaciones locales, particularmente pesqueros y *dhow*s, a los que suministran asistencia y con los que comparten información de primera mano para hacer frente a la piratería.⁴

2.2. Medidas de autoprotección de los buques

La industria naviera ha promovido diversas medidas de autoprotección, con el fin de proveer a los buques mercantes de una guía de actuación en el caso de sufrir un ataque pirata.⁵ Se trata pues de evitar que los piratas secuestren el buque. Dos de las medidas que se han mostrado más eficaces son el uso de una zona segura o ciudadela y la contratación de vigilantes armados.

Se conoce como ciudadela la estrategia consistente en el encierro de toda la tripulación en un lugar seguro al que no pueden acceder los asaltantes. Dado que los piratas somalíes no son capaces de manejar un mercante, necesitan a los miembros de la tripulación para que conduzcan al buque hasta su base pirata. Desde allí, iniciarán las negociaciones para conseguir un rescate. El encierro de la tripulación en una ciudadela ha evitado el secuestro de decenas de buques en los últimos años. Se trata de la medida de seguridad no letal más efectiva de las que han sido desplegadas hasta ahora para luchar contra los piratas somalíes.

Sin embargo, en ocasiones los piratas han sido capaces de acceder a la ciudadela, o de obligar a la tripulación a abandonar su refugio. Por lo tanto, para que una ciudadela sea realmente efectiva debe cumplir con una serie de requisitos:

4 Por ejemplo, el Buque de Acción Marítima español “Meteoro” visitó 23 embarcaciones en sólo tres días: <http://eunavfor.eu/esps-meteoro-enhances-understanding-of-local-sea-area-with-23-friendly-approaches-in-3-days/> [Consultado: 08/09/2014].

5 Véanse las distintas versiones del documento *Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy*. La última de ellas fue publicada en septiembre de 2011: <http://www.imo.org/MediaCentre/HotTopics/piracy/Documents/1339.pdf> [Consultado: 03/09/2014].

- Haber sido construida con materiales que impidan el acceso de los piratas, garantizando la seguridad de toda la tripulación en el más breve plazo de tiempo.
- La tripulación del buque ha de conocer el funcionamiento de la ciudadela. Esto requiere de la realización de simulacros y ejercicios para que, si es necesario, todas las personas a bordo del barco sepan cómo actuar.
- Dentro del espacio de la ciudadela, la tripulación debe contar con provisiones suficientes: alimentos, agua, equipo de primeros auxilios....
- Desde la propia ciudadela, debería ser posible mantener el control del buque.
- Es imprescindible disponer de un sistema de comunicaciones con el exterior.

Sin embargo, la acción que ha demostrado una eficacia del 100% ha sido el despliegue de vigilantes de seguridad armados. A pesar de que la industria se mostró reacia durante años, finalmente ha pesado más la evidencia de que ningún buque con seguridad privada armada ha sido secuestrado por piratas somalíes. Esta realidad puede confirmarse con los siguientes datos. En el año 2011, uno de cada tres barcos atacados repelió el abordaje gracias a la presencia de un equipo armado de seguridad privada. En 2012 ocurrió lo mismo en casi dos de cada tres ataques; y desde 2013, en más del 90% de los casos. Tal y como muestra la figura 2, puede correlacionarse el dato de una mayor presencia de seguridad privada en los barcos atacados con la correspondiente disminución en el número de secuestros. No se ha producido un secuestro gracias al cual los piratas hayan obtenido un rescate desde mayo de 2012.

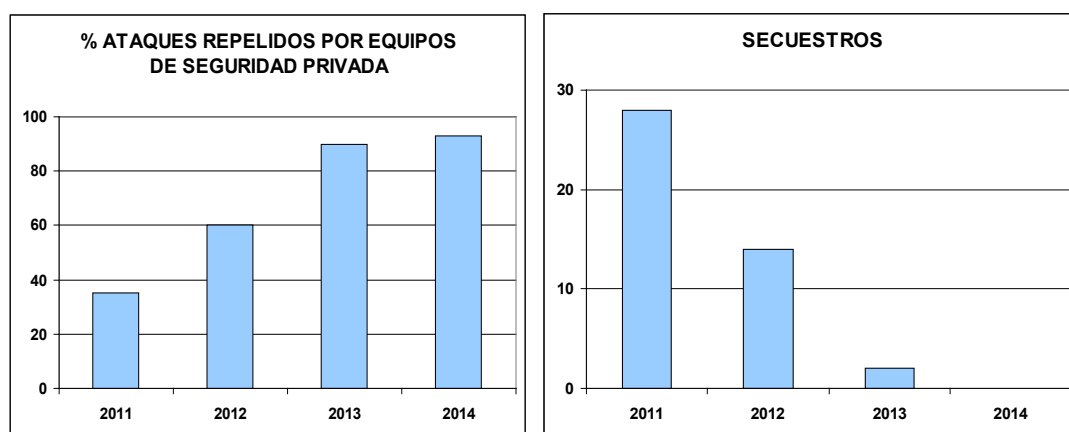


Figura 2. Ataques con presencia de guardias armados y número de secuestros (Fuente: elaboración propia a partir de datos de IMB, IMO y NGA)

2.3. Cambios en la situación interna de Somalia

En agosto de 2014, las autoridades somalíes anunciaron la detención en Mogadiscio de Mohamed Abdi Gafaje, segundo responsable de un grupo pirata. También fueron arrestadas otras quince personas, siendo decomisadas sus armas y vehículos.⁶ Poco después, se supo que había sido liberado.

Apenas dos años antes, el presidente somalí había concedido pasaporte diplomático (con su consiguiente inmunidad) a Mohamed Abdi Hassan, conocido como Afweyne (“boca grande”). Según el Grupo de Naciones para el Monitoreo en Somalia y Eritrea, Afweyne lo presentó en la frontera de Malasia en abril de 2012, al ser requerido por las autoridades de dicho país.

Del cambio drástico de la situación que estaba sufriendo el negocio de la piratería es un buen dato el hecho de que Afweyne anunciara, en enero de 2013, que se retiraba de dicha actividad. Según sus propias declaraciones, se iba a dedicar a rehabilitar piratas. Sin embargo, le sirvió de bien poco. Su participación en el secuestro del *Pompei*, un barco draga que navega bajo bandera de Bélgica, hizo que las autoridades belgas le tendieran una trampa. Le propusieron rodar una película sobre su vida y, en cuanto puso pie en el aeropuerto de Bruselas, fue arrestado. La vanidad pudo con el pirata, que sería condenado a 20 años de prisión.⁷

Otro caso sangrante fue el de Abshir Boyah, quien desde su base pirata en Puntlandia, se dedicó durante años a la piratería. A pesar de ser capturado por las autoridades somalíes, fue condenado solo a cinco años de prisión, una sentencia más bien benévola.

Por otra parte, los posibles contratos de explotación de petróleo pueden haber influido en las decisiones de algunas autoridades somalíes para actuar de un modo más contundente contra los piratas. Particularmente, en el caso de Puntlandia, donde, a principios del año 2012, se desarrollaron con éxito las primeras perforaciones de pozos petrolíferos.⁸ Las autoridades de esa región también parecen haber trabajado con

6 “Number two Somali pirate leader arrested in Mogadishu”, 18 de agosto de 2014: <http://www.somalicurrent.com/2014/08/18/number-two-somali-pirate-leader-arrested-in-mogadishu/> [Consultado: 18/08/2014].

7 “The Rise and Fall of Somalia’s Pirate King”, *Foreign Policy*, 4 de noviembre de 2013: http://www.foreignpolicy.com/articles/2013/11/04/the_rise_and_fall_of_somalia_s_pirate_king [Consultado: 18/08/2014].

8 “Crude Findings: the Forgotten Factor in the Fall and Fall of Somali Piracy”, *Think Africa Press*, 18 noviembre de 2013: <http://thinkafricapress.com/somalia/piracy-oil-decrease-puntland> [Consultado: 20/08/2014].

ancianos y líderes de los clanes, dado que los piratas habrían erosionado la autoridad tradicional de ambos grupos gracias a la corrupción.⁹

También merece ser destacada la creación, en 2010, de una fuerza policial marítima en la región semiautónoma de Puntlandia (*Puntland Maritime Police Force*, PMPF). Su puesta en marcha fue financiada por un grupo de donantes, liderados por Emiratos Árabes Unidos, y recomendada por Erik Prince, fundador de la conocida empresa de seguridad privada *Blackwater*, a través de su nueva firma *Sterling Corporate Services*. En un informe fechado en julio de 2012,¹⁰ Naciones Unidas denunciaba que las acciones de *Sterling Corporate Services* habrían supuesto la más descarada violación, por parte de una empresa de seguridad privada, del embargo de armas establecido sobre Somalia desde 1992. De hecho, la base establecida por la empresa cerca de la localidad de Bosaso se habría convertido en la más importante base militar en Somalia, después de la de la misión de la Unión Africana (AMISOM) en Mogadiscio.

Sin embargo, la PMPF pudo demostrar sus capacidades durante la liberación del carguero *Iceberg I*, propiedad de la firma emiratí *Azal Shipping*. El buque había sido secuestrado en marzo de 2010 por piratas somalíes. En diciembre de 2012 la PMPF, gracias al uso de varias embarcaciones, un helicóptero y un francotirador, logró liberar al carguero tras una batalla de varios días. Según algunas fuentes, el propietario habría pagado 1,5 millones de dólares al responsable de la PMPF, el hijo de Farole, el entonces presidente de Puntlandia.¹¹

A pesar del escepticismo de la comunidad internacional respecto al rol de la PMPF, parece que dicha fuerza policial ha sido capaz de desplegar importantes acciones contra la piratería. Cabe destacar el arresto, en abril de 2013, de cinco pesqueros de pabellón iraní por faenar ilegalmente: 78 iraníes (y 12 somalíes que los protegían) fueron igualmente detenidos.¹² La sentencia, conocida un mes más tarde, impuso multas de 100.000 dólares a los propietarios, de hasta 5.000 dólares a los capitanes y de hasta 2.000 dólares a los otros 73 ciudadanos iraníes. También fueron castigados

9 WELDEMICHAEL, A.T. (2014). Dalhouse Marine Piracy Project. When Elephants Fight, the Grass Suffers: A report on the Local Consequences of Piracy in Puntland. (Marine Affairs Program Technical Report 12): <http://www.dal.ca/faculty/science/marine-affairs-program/research/research-news/map-technical-series-reports.html> [Consultado: 19/08/2014].

10 Letter dated 11 July 2012 from the Chair of the Security Council Committee pursuant to resolutions 751 (1992) and 1907 (2009) concerning Somalia and Eritrea addressed to the President of the Security Council http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/2012/544 [Consultado: 13/10/2014].

11 “The Wild West in East Africa”, Foreign Policy, 30 de mayo de 2013: http://www.foreignpolicy.com/articles/2013/05/30/pirates_mercenaries_somalia_east_africa_executive_outcomes [Consultado: 13/10/2014].

12 “Somalia: Puntland Seizes Five Illegal Fishing Boats, 78 Iranians Arrested”, 24 de abril de 2013: <http://allafrica.com/stories/201304250101.html> [Consultado: 19/08/2014].

los somalíes implicados.¹³ De nuevo, en septiembre de 2013, la PMPF confiscó tres pesqueros yemeníes y arrestó a sus 25 ocupantes por pesca ilegal.¹⁴

En marzo de 2014, imágenes captadas por satélite permitieron saber que en la base de la PMPF existían tres aviones de segunda mano, del modelo *Ayres S2R Thrush*, dispuestos para desarrollar patrullas de vigilancia marítima contra la piratería. Al parecer, los aviones habrían pertenecido al Departamento de Estado norteamericano, y habían sido ya empleados para fumigar defoliantes en las operaciones antidroga en Latinoamérica. La PMPF también contaría con un avión de transporte *An-26*, de fabricación rusa, otro avión de transporte *CD-3* y tres *rhibs*. También se informó de la presencia de dos helicópteros *Mil Mi-17*, manejados por tripulación norteamericana, que podrían pertenecer a la CIA o a las fuerzas especiales estadounidenses desplegadas en la región.¹⁵

En abril de 2014 el nuevo presidente, Abdiweli Mohamed Ali Gaas, decidió despedir al hijo de Farole como director de la PMPF.¹⁶ En los últimos meses, los contactos entre la PMPF y algunos actores internacionales han sido más fluidos. A bordo de un navío de la OTAN, se produjo una reunión entre Gaas y varios miembros de su gabinete con representantes europeos en Somalia. A su término, se anunció que la Unión Europea daría formación a la PMPF en Yibuti, y que asignaría una contribución financiera directa a Puntlandia.¹⁷

Prácticamente suprimida la piratería somalí, la PMPF estaría planteándose iniciar acciones de lucha contra el terrorismo de Al Shabab, la filial de Al Qaeda en Somalia.¹⁸

13 “Somalia: Iranians Convicted of Illegal Fishing in Puntland State Waters”, 19 de mayo de 2013: <http://allafrica.com/stories/201305200146.html> [Consultado: 19/08/2014].

14 “Somalia: Puntland Forces Seize Illegal Fishing Vessels, Arrest 25 Yemenis”, 28 septiembre de 2013: <http://allafrica.com/stories/201309290442.html> [Consultado: 19/08/2014].

15 “Puntland Maritime Police Force operating three Thrush aircraft for maritime surveillance”, 19 de marzo de 2014: <http://www.defenceweb.co.za> [Consultado: 19/08/2014].

16 “Somalia: President Gaas Sacks Puntland Marine Forces Director”, 5 de abril de 2014: <http://allafrica.com/stories/201404060004.html> [Consultado: 19/08/2014].

17 “SOMALIA: EU to start training Puntland Marine Forces”, 27 de marzo de 2014: <http://www.raxanreeb.com/2014/03/somalia-eu-to-start-training-puntland-marine-forces/> [Consultado: 19/08/2014].

18 “The Wild West in East Africa”, *Foreign Policy*, 30 de mayo de 2013: http://www.foreignpolicy.com/articles/2013/05/30/pirates_mercenaries_somalia_east_africa_executive_outcomes [Consultado: 19/08/2014].

2.4. Programas internacionales de construcción de capacidades regionales

Son varios los programas y acciones que, financiadas por diversas organizaciones internacionales, se han puesto en marcha con el objetivo de fortalecer las capacidades de los países de la región para que puedan enfrentarse con éxito al fenómeno de la piratería somalí. Aquí citaremos algunos de los más destacados.

En enero de 2009, la *International Maritime Organization* (IMO), agencia de Naciones Unidas dedicada a la seguridad marítima, patrocinó una reunión en Yibuti con representantes de 16 gobiernos de la región del océano Índico occidental, golfo de Adén, mar Rojo y Francia, en la que se aprobó el Código de Conducta de Yibuti relativo a la represión de la piratería y el robo a mano armada contra buques en el océano Índico occidental y el golfo de Adén. En septiembre de 2009, Japón donó 14 millones de dólares para un fondo fiduciario destinado a apoyar la implementación del Código de Conducta de Yibuti. Dicho Código pretende mejorar la comunicación entre los Estados, fortalecer las capacidades de los países de la región para disuadir, detener y enjuiciar a los piratas, promover la concienciación sobre la situación marítima y reforzar el nivel de las guardias costeras locales. Los países firmantes también se comprometen a revisar sus legislaciones, con el fin de asegurar que el delito de piratería quede contemplado en su normativa, así como el ejercicio de sus jurisdicciones, la realización de investigaciones y el procesamiento de los presuntos piratas.

En realidad, el Código de Conducta de Yibuti parece haber seguido los pasos del conocido Acuerdo regional de cooperación para combatir la piratería y el robo armado contra barcos en Asia (ReCAAP, por sus siglas en inglés). Este acuerdo se puso en marcha en 2006 para coordinar las respuestas de Malasia, Indonesia y Singapur ante el auge experimentado por la piratería en el Estrecho de Malaca. La implementación de medidas concretas, como el desarrollo de patrullas conjuntas, propició un importante descenso de la piratería marítima en la región; este parece ser el modelo en el que se mira el Código de Conducta de Yibuti.

También es relevante la actividad desplegada por el Grupo de Contacto sobre la Piratería frente a las Costas de Somalia (*Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia*, GCPCS). Este Grupo fue creado en 2009, de conformidad con la resolución 1851 (2008) de las Naciones Unidas, para facilitar la discusión y coordinación de las acciones de los Estados y de las organizaciones que luchan contra la piratería somalí.

Sus actuaciones se desarrollan a través de cinco grupos de trabajo, abarcando aspectos como la coordinación de las operaciones navales, los marcos jurídicos, penales y marítimos de los Estados de la región o hacer frente al negocio pirata en tierra. Para desarrollar la actividad del GCPCS y de otros organismos, se ha creado un fondo fiduciario a partir de las donaciones de los Estados miembros. Para mayo de 2014 el

fondo había recibido casi 21 millones de dólares, de los cuales había ya comprometido y desembolsado el 90% en más de una treintena de proyectos.¹⁹

Cabe reseñar el programa contra la piratería, iniciado en 2009 por la Oficina de Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC), con el fin de ayudar a Kenia a enfrentarse a los piratas somalíes, y que, posteriormente, se ha ido ampliando a otros países de la región. Su objetivo es detener y procesar a los supuestos piratas bajo el imperio de la ley y el respeto a los derechos humanos, siguiendo estándares internacionales. Para ello, este programa se ha centrado en promover juicios justos y en que el encarcelamiento se produzca en centros regionales, construyendo en varios países prisiones y otras instalaciones.

También es necesario citar por su importancia el programa de Rutas Marítimas Críticas (*Critical Maritime Routes Programme*, CMR) puesto en marcha en 2011 por la Unión Europea con el objetivo de afrontar globalmente el problema de la seguridad marítima. Pretende suministrar asistencia legal y formación a nivel regional, al tiempo que fomentar el intercambio de información y la cooperación entre diversos países. De los cinco proyectos puestos en marcha por este programa, tres se centran en el área del Índico occidental. Uno de ellos (*Enhancing maritime security and safety through information sharing and capacity building*, MARSIC), busca poner en práctica las resoluciones adoptadas en el Código de Conducta de Yibuti, a través de la creación de una red de centros regionales en Kenia, Tanzania y Yemen. El objetivo es que los países compartan información. Asimismo, un centro en Yibuti se dedica a labores de formación.

El segundo proyecto del programa CMR (*Law enforcement capacity building in East Africa*, CRIMLEA) pretende fortalecer las capacidades de los organismos que deben hacer cumplir la ley, dotándoles de formación y de los equipos necesarios para ello. Este programa está siendo implementado en la práctica por INTERPOL. Se pretende que sirva de complemento a las actividades de la UNODC en la región. INTERPOL también ha puesto en marcha su propia *Maritime Piracy Task Force*, focalizada en mejorar la recogida de pruebas, facilitar el intercambio de información y fortalecer las capacidades a nivel regional. Asimismo, dispone de una base de datos para identificar y detener piratas, que recoge ya más de 4.000 registros, relativos a datos personales, números de cuenta usados en pagos de rescates, etc. También posee un álbum de fotografías con más de 300 sospechosos.

Un tercer proyecto del programa CMR (*Critical Maritime Routes in the Indian Ocean*, CRIMARIO) se encuentra ahora en fase de planificación; con la pretensión de ampliar la cooperación entre los países del océano Índico y del sur de Asia.

¹⁹ Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia. Sixteenth Plenary Session, United Nations Head Quarters, 14 May 2014, Communiqué: <http://www.thecgpcs.org/download.do?path=plenary/26/Communique%20-%20FINAL.doc> [Consultado: 21/08/2014].

Por otra parte, el Programa de Seguridad Marítima Regional de la Unión Europea (*European Union Regional Maritime Security Programme*, MASE) es el de mayor dotación de los financiados por Europa (casi 40 millones de euros). Entre sus objetivos, destacan el fortalecimiento de las capacidades de los países de la región para procesar y enjuiciar a los piratas, la lucha contra redes financieras de los líderes piratas y la mejora en el intercambio de información. Su característica principal es que el liderazgo en la implementación del programa corresponde a distintas organizaciones regionales (IGAD, COMESA, EAC e IOC²⁰).

Otro programa se está ejecutando a través de una misión civil apoyada por expertos militares, denominada EUCAP NESTOR. Su objetivo es fortalecer las capacidades de la guardia costera en países como Yibuti, Kenia, Tanzania y Seychelles, si bien también está suministrando formación y equipamiento a las fuerzas policiales marítimas de Somalilandia y Puntlandia.

3. LECCIONES APRENDIDAS PARA LA LUCHA CONTRA LA PIRATERÍA EN EL GOLFO DE GUINEA

Siguiendo con la estructura establecida previamente, nos centraremos ahora en plantear cuáles de las acciones desplegadas para luchar contra la piratería somalí podrían ser eficaces para hacer frente a las actividades de los piratas nigerianos.

3.1. ¿Una misión militar internacional contra la piratería en el golfo de Guinea?

La primera cuestión que puede plantearse es si sería factible establecer una misión militar internacional para luchar contra la piratería en el golfo de Guinea. El primer problema que surge es que una parte importante de los ataques de los piratas nigerianos se suceden en las aguas territoriales y los dominios marítimos de los países de la región. Por ello, algunos Estados muestran sus reticencias a la presencia de buques de guerra de otras naciones navegando en sus espacios marítimos.

20 La Autoridad Intergubernamental sobre el Desarrollo de África Oriental (IGAD), el Mercado Común de África Oriental y Austral (COMESA), la Comunidad de África Oriental (EAC) y la Comisión del Océano Índico (IOC) son organizaciones regionales dedicadas a la cooperación en materia de seguridad, unión económica y aduanera, asuntos comerciales, diplomáticos, medioambientales y culturales, entre otros.

Por otra parte, no nos encontramos actualmente en una situación similar a la que se da en Somalia. Nigeria tiene serios problemas internos, como está confirmando la lucha contra el grupo islamista radical *Boko Haram*; pero no es un Estado fallido, como Somalia. No sólo es la primera economía africana sino que es el país del área del golfo de Guinea con más recursos en materia de seguridad marítima. Sus fuerzas armadas han sido capaces de arrestar a decenas de piratas.²¹

Un elemento añadido, pero que no debe dejar de tenerse en cuenta, es el alto coste que implica una presencia militar permanente. Se calcula que el despliegue militar de buques de guerra para hacer frente a la piratería somalí cuesta unos 1.000 millones de dólares anuales.²² Además, el impacto económico que provoca la piratería nigeriana es cinco veces inferior a la afección que supone su homóloga somalí.²³ Por lo tanto, la comunidad internacional tampoco parece tener, desde un punto de vista estrictamente económico, incentivos para iniciar una operación militar.

Por todas estas razones, no resulta extraño que en diciembre de 2013 el comisario de Transporte de la UE, Siim Kallas, declarara que la propuesta realizada por la Asociación Europea de Armadores de establecer una misión naval europea en el golfo de Guinea no sería tenida en cuenta.²⁴

En el corto plazo, no cabe prever que navíos de distintos países patrullen dentro de una misión europea o internacional las aguas del golfo de Guinea. Quizá dicha posibilidad podría ser planteada una vez que concluya el mandato de la operación EUNAVFOR-Atalanta, previsto para diciembre de 2016. Si esta misión termina para entonces, como parece probable, y los países de la región aceptan la presencia de buques extranjeros en sus aguas, podría replantearse una posibilidad que, hoy por hoy, parece descartada.

21 Véase, por ejemplo, “2013: JTF killed 82 sea pirates, nabbed 1,857 crude oil thieves in N-Delta-Commander”, *Vanguard*, 27 de diciembre de 2013: <http://www.vanguardngr.com/2013/12/2013-jtf-killed-82-sea-pirates-nabbed-1857-crude-oil-thieves-n-delta-commander/> y “NIMASA Intercepts 244 Vessels over Piracy”, *This Day*, 16 de mayo de 2014: <http://www.thisdaylive.com/articles/nimasa-intercepts-244-vessels-over-piracy/178609/> [Consultado: 19/08/2014].

22 “The Economic Cost of Somali Piracy 2012”, *Oceans Beyond Piracy*: http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/View%20Full%20Report_1.pdf [Consultado: 19/08/2014].

23 “The State of Maritime Piracy 2013”, *Oceans Beyond Piracy*, 2014: http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/SoP2013-2PagerDigital_o.pdf [Consultado: 20/08/2014].

24 “No EU naval force to be sent to West Africa”, *Shippingwatch*, 6 de diciembre de 2013: <http://shippingwatch.com/carriers/article6314690.ece> [Consultado: 19/08/2014].

3.2. Medidas de autoprotección: el posible rol de las empresas de seguridad privada

Siguiendo el ejemplo del documento *Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy*, la industria, en colaboración con la OTAN, promovió en diciembre de 2012 la publicación de *Interim Guidelines for Owners, Operators and Masters for protection against piracy in the Gulf of Guinea region (To be read in conjunction with BMP4)*.²⁵ El documento adapta algunas de las recomendaciones expuestas para hacer frente a la piratería somalí a las circunstancias del golfo de Guinea.

En el ámbito de las medidas de autoprotección no letales, parece imprescindible equipar a los buques que navegan en el golfo de Guinea con una ciudadela. A diferencia de sus colegas somalíes, los piratas nigerianos son capaces de manejar barcos. Es imprescindible pues impedir su acceso al puente de mando del buque. Si no pueden acceder allí, no podrán robar la carga. En el golfo de Guinea, disponer de una buena ciudadela puede evitar el secuestro del barco, en más ocasiones incluso que en el Índico occidental, donde el mero avistamiento de guardias armados por parte de los piratas somalíes suele ser suficiente para que éstos busquen presas menos protegidas.

En el Índico occidental, los ataques suelen producirse mientras el barco se encuentra navegando en aguas internacionales. En este contexto el trabajo de los vigilantes armados es relativamente sencillo, dado que se centra fundamentalmente en la observación del radar, así como en una vigilancia permanente de las proximidades del buque. Sin embargo, las acciones de los piratas nigerianos suelen desarrollarse contra petroleros o buques de suministros mientras se encuentran fondeados u operando en aguas internas o territoriales. Las legislaciones de los países de la región no permiten la presencia de vigilantes armados extranjeros en sus aguas. Por ello, la única opción viable para la industria es la contratación de fuerzas policiales o militares de Nigeria, Togo o Benín con el fin de que proporcionen escolta a los mercantes mientras permanezcan en sus aguas.²⁶ Sin embargo, se ha llegado a producir algún caso de secuestro de un buque por parte de piratas nigerianos quienes incluso habrían matado a la escolta proporcionada por el gobierno. Por consiguiente, no parece evidente que la presencia de vigilantes armados pueda tener el mismo efecto disuasorio que en el caso de la piratería somalí.

25 Puede consultarse el citado documento en el siguiente enlace: https://www.bimco.org/-/media/Security/Piracy/Gulf_of_Guinea/2012-12-20_RT_agreed_GoG_anti-piracy_guidance.ashx [Consultado: 08/09/2014].

26 Esta opción también conlleva ciertos problemas. Véase, por ejemplo, "Troubled Waters? The Use of Nigerian Navy and Police in Private Maritime Security Roles", *Center for International Maritime Security*, 1 de julio de 2014: <http://cimsec.org/troubled-waters-use-nigerian-navy-police-private-maritime-security-roles> [Consultado: 21/08/2014].

Si se desea que los buques que navegan por el golfo de Guinea llevaran embarcados guardias armados, habría que cambiar la legislación de buena parte de los países de la región, con el fin de que se autorizase la presencia de armas en las aguas territoriales.

Esto, además, requeriría de la cooperación entre los Estados con el fin de armonizar dichas legislaciones para que los protocolos de actuación fueran similares y no hubiera que ir cambiando un equipo de seguridad por otro cada vez que se entra en las aguas territoriales de cada uno de ellos.

Dado que los países de la región están obteniendo ingresos gracias a la contratación de equipos policiales o militares por parte de los armadores, no parece que dispongan de incentivos para introducir cambios legales en esta materia.

3.3 Mayor compromiso de las autoridades locales y regionales

En junio de 2013, en la cumbre de Yaundé (Camerún), 22 Jefes de Estado y de Gobierno aprobaron un código de lucha contra la piratería que parece inspirarse en el firmado por los países del este de África en Yibuti, en enero de 2009. Es un primer paso, necesario, en el que los Estados de la región manifiestan su compromiso de hacer frente a las amenazas a la seguridad marítima en la zona. Sin embargo, no está resultando sencillo convertir las palabras en hechos.

El 22 de enero de 2014 se supo que un petrolero de bandera liberiana y de nombre *Kerala* había sido secuestrado por piratas nigerianos frente a Luanda, capital de Angola. El capitán Augusto Alfredo, portavoz de la Marina angoleña, declaró: “Fue todo falso. No ha habido actos de piratería en aguas angoleñas (...). La tripulación deshabilitó las comunicaciones a propósito”.²⁷ Sin embargo, el petrolero fue conducido hasta Nigeria, donde, como suele ser habitual, los piratas nigerianos transfirieron su carga a otro buque con el fin de venderla en el mercado negro. Además, un miembro de la tripulación del *Kerala* resultó herido. Una investigación posterior, liderada por INTERPOL, confirmó el secuestro y el robo de la carga. En julio de 2014, Nigeria entregó a los sospechosos a INTERPOL.²⁸

27 “Pirates hijacked tanker off Angola, stole cargo: owners”, *Reuters*, 26 de enero de 2014: <http://www.reuters.com/article/2014/01/26/us-angola-piracy-idUSBREAoPoQY20140126> [Consultado: 19/08/2014].

28 “Nigeria hands over suspected sea pirates to Interpol”, *Premium Times*, 10 de julio de 2014: <https://www.premiumtimesng.com/news/164688-nigeria-hands-over-suspected-sea-pirates-to-interpol.html#sthash.fPgQsmHm.dpbs> [Consultado: 21/08/2014].

Esta respuesta inicial de las autoridades angoleñas resultó muy preocupante y confirma que, en ocasiones, puede haber una falta de concienciación o un compromiso insuficiente para hacer frente a la inseguridad marítima en la región.

Con todo, el papel de Nigeria es crítico. Allí surgió la piratería que más preocupa en estos momentos: la dedicada al secuestro de petroleros para transferir su carga a barcos gobernados por piratas y venderla en el mercado negro. Los piratas nigerianos también se están dedicando a secuestrar oficiales de los buques, a quienes conducen a tierra firme. Suelen ser liberados al cabo de unos días, previo pago de un rescate. En 2006 surgió el Movimiento de Emancipación del delta del Níger (MEND) que desplegó acciones de sabotaje y piratería con el fin de reclamar una mayor participación de esta región nigeriana, rica en hidrocarburos, en los beneficios generados por la explotación de crudo. El 80% de los ingresos del gobierno nigeriano provienen de esta zona. Hasta el año 2011, estos piratas atacaban barcos en el dominio marítimo de Nigeria, así como en sus aguas interiores (en particular, en el delta del Níger). Desde entonces, han ido aumentando su radio de acción. En 2013 desplegaron sus ataques en lugares habituales, como el puerto de Lagos (en Nigeria) o la zona próxima al delta del Níger (Port Harcourt, Calabar). Pero, hacia el Oeste, se atrevieron a adentrarse en lugares tan alejados como Costa de Marfil (frente a Abiyán); y hasta Gabón por el Sur (Port Gentil).

Los ataques dañaron notablemente la economía de algunos de estos países. Las aguas de Togo y Benín fueron calificadas de alto riesgo por las aseguradoras, lo que disparó el coste de recalar en los puertos de ambos países. El tráfico de mercantes se redujo así notablemente, afectando particularmente a la economía de Benín. El 80% de los ingresos por impuestos al comercio de ese país provienen de la actividad del puerto de Cotonú, en torno al cual se produjeron la mayor parte de los ataques piratas.²⁹ Como ya hemos comentado, en enero de 2014 los piratas nigerianos llegaron desde el Sur hasta Angola. Este hecho disparó las alarmas no sólo porque se trataba del asalto más meridional llevado a cabo por los piratas nigerianos, sino porque la llamada “petropiratería” parecía implicar a los dos productores africanos de crudo más importantes. El salto cualitativo en las acciones de los piratas parece evidente. Estos hechos deberían bastar para que las autoridades de la región tomaran conciencia del problema de inseguridad marítima que sufren.

Por todo lo expuesto, la respuesta angoleña puede ser aquí un elemento clave. En agosto de 2014, el Vicepresidente angoleño manifestó en la cumbre Estados Unidos-África la necesidad de reforzar la cooperación internacional para hacer frente a la inseguridad de la navegación en el golfo de Guinea. También anunció que Angola organizaría, en colaboración con Estados Unidos, una cumbre dedicada a este asunto

29 UNODC: “Transnational Organized Crime in West Africa. A threat assessment”, febrero de 2013, p.51. http://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/tocta/West_Africa_TOCTA_2013_EN.pdf [Consultado: 19/08/2014].

antes de finalizar el presente año. De aquellas declaraciones parece desprenderse un cambio en la postura angoleña respecto al problema de la seguridad marítima en la región.³⁰

Dado que la posibilidad de establecer una misión internacional para patrullar un escenario tan amplio como el golfo de Guinea resulta poco viable, en particular, por su elevado coste, la cooperación regional aparece como el elemento más importante para poder afrontar esta amenaza. En este sentido, las lecciones aprendidas son abundantes, no sólo por lo acontecido en Somalia, sino en especial por la lucha contra la piratería que tuvo lugar en el Estrecho de Malaca. En el año 2004, Singapur y Malasia pusieron en marcha patrullas conjuntas mediante las que lograron reducir de forma significativa los incidentes piratas en el Sudeste asiático. En este punto, algunas medidas se han llevado ya a término, destacando las patrullas conjuntas desplegadas por Nigeria y Benín en 2011, que provocaron un descenso notable de los incidentes piratas en el área de Cotonú. Nigeria asumió entonces la mayor parte del coste. Sin embargo, no puede descartarse que el aumento de la presión sobre los piratas en Benín provoque el desplazamiento de su actividad hacia Togo. En este sentido, un aumento de la presión en aguas próximas a Nigeria podría provocar que se amplíe el área de operaciones de los piratas, como se ha visto en el caso del secuestro acaecido en Angola.

Otro elemento fundamental en la aproximación regional es incrementar la confianza entre los países de la región, con el fin de que compartan información e inteligencia. No es un asunto sencillo. Incluso entre países desarrollados y aliados resulta difícil generar los vínculos que permitan compartir información sensible. Pero lo consideramos un paso imprescindible si se quiere afrontar con éxito la inseguridad marítima en la región.

Por otra parte, la corrupción es uno de los puntos críticos a la hora de luchar contra la piratería en Nigeria. En 2006, quien fuera responsable de la policía contra la corrupción denunció que las élites nigerianas habían “robado o malgastado” 380.000 millones de dólares a lo largo de cuatro décadas.³¹ En 2005, responsables de alto nivel de la Marina fueron despedidos por su participación en el robo de crudo y en el comercio ilegal. En octubre de 2009, un antiguo director de la autoridad portuaria y varios responsables fueron condenados por cargos relacionados con el abuso de poder.³² Durante la década del 2000, diversos oficiales militares retirados, incluido un Vicealmirante, fueron arrestados bajo la sospecha de haber participado en el robo de petróleo. Todos ellos fueron liberados sin cargos. En 2006 un General de Brigada,

30 “Angola Defends Reinforcement of Security in Gulf of Guinea”, 7 de agosto de 2014: <http://allafrica.com/stories/201408080398.html> [Consultado: 19/08/2014].

31 BBC News, ‘Nigerian leaders “stole” \$380 billion’, 20 October 2006.

32 The Gulf Of Guinea: The New Danger Zone, *Africa Report* N°195 – 12 December 2012: <http://goo.gl/k44VtX> [Consultado: 19/08/2014].

entonces comandante de la *Joint Task Force*,³³ que patrulla partes del delta del Níger, fue relevado de su puesto por su participación en el robo y contrabando de petróleo.³⁴

También cabe reseñar que los ingresos petrolíferos obtenidos por Nigeria no han dejado de incrementarse estas últimas décadas, lo que ha convertido recientemente al país en la primera potencia económica de África, superando a Sudáfrica. Sin embargo, el nivel de pobreza no se reduce; incluso desde que el país recuperara la democracia en 1999. Según un estudio del Banco Mundial, Nigeria ingresaba en 1999 unos 15.000 millones de dólares gracias a las exportaciones de crudo, mientras casi el 70% de la población vivía con menos de 1,25 dólares diarios. En 2011, las exportaciones de crudo alcanzaban los 90.000 millones de dólares, manteniéndose no obstante el porcentaje de personas que vivían en la pobreza.³⁵

El problema de la piratería en el golfo de Guinea tiene su origen fundamentalmente en Nigeria. Por lo tanto, es este país quien debe protagonizar las acciones necesarias para acabar con la inseguridad marítima. La amnistía decretada por el presidente nigeriano, en 2009, consiguió que casi 30.000 excombatientes del MEND se acogieran a su amparo, a cambio de formación y puestos de trabajo.³⁶ Este hecho tuvo notables efectos positivos, tanto en la reducción del número de ataques como en la producción de crudo.³⁷ Empero, han aparecido nuevas bandas de piratas que quieren acogerse a dichos beneficios, mientras los problemas de corrupción y buena gobernanza siguen patentes. En febrero de 2014, el presidente destituyó a Lamido Sanusi, gobernador del Banco Central. Poco antes, éste había denunciado que, entre enero de 2012 y julio de 2013, habían desaparecido unos 20.000 millones de dólares procedentes de los ingresos del petróleo.³⁸

33 La *Joint Task Force* combina unidades de la Marina, el Ejército, la Fuerza aérea y la Policía, y fue puesta en marcha para hacer frente al terrorismo y otras amenazas en el delta del Níger.

34 KATSOURIS, Christina and SAYNE, Aaron: "Nigeria's Criminal Crude: International Options to Combat the Export of Stolen Oil", Chatham House, September 2013: http://www.chathamhouse.org/sites/files/chathamhouse/public/Research/Africa/0913pr_nigeriaoil.pdf [Consultado: 19/08/2014].

35 CAMPBELL, John et alia (2013). *Pathways to Freedom*. Ed. Isobel Coleman and Terra Lawson-Remer. New York: Council on Foreign Relations Press, 2013: <http://www.cfr.org/democratization/nigeria/p30819> [Consultado: 03/09/2014].

36 El presupuesto de 2014 del programa de amnistía asciende a casi 400 millones de dólares. Véase ABAZIE-HUMPHREY, I. "Margaret Engaging the Nigerian Niger Delta Ex-Agitators: The Impacts of the Presidential Amnesty Program to Economic Development". Office of the Special Adviser to the Nigeria President on Niger Delta. 14th EADI General Conference, 23-26 June 2014, Bonn: http://www.eadi.org/fileadmin/Documents/Events/General_Conference/2014/gc2014-abazie-humphrey-41.pdf [Consultado: 08/09/2014].

37 UNODC. "Transnational Organized Crime in West Africa. A threat assessment", febrero de 2013. p. 52.

38 "Nigeria central bank head Lamido Sanusi ousted", BBC, 20 de febrero de 2014: <http://www>.

Según algunas fuentes, el 80% de las llamadas de auxilio que realizan los capitanes de los barcos no son contestadas.³⁹ Este dato podría tener relación no sólo con los problemas de inseguridad en los puertos nigerianos, sino también con posibles vínculos entre funcionarios portuarios y los propios piratas.

Por consiguiente, desplegar patrullas conjuntas y compartir información e inteligencia son dos de los ejes sobre los que puede ponerse en marcha una auténtica estrategia regional de lucha contra la piratería en el golfo de Guinea. Las otras dos patas deberían centrarse, por un lado, en la lucha contra la corrupción y en la mejora de la gobernanza dentro de la propia Nigeria, y, por otra parte, en que los países dispongan de medios materiales y humanos para patrullar sus aguas, así como de una base legal que permita procesar y enjuiciar a los delincuentes.

3.4 Programas de fortalecimiento de las capacidades de los países de la región

El Código de conducta relativo a la represión de los actos de piratería, los robos a mano armada contra buques y la actividad marítima ilícita en África occidental y central fue aprobado por 22 países de la región en la cumbre de Yaundé de junio de 2013. El papel de Naciones Unidas, a través de la IMO, ha sido fundamental, y ha tenido en cuenta tanto las resoluciones 2018 (2011) y 2039 (2012) del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, que mostraban su preocupación por la situación de la piratería en la región del golfo de Guinea, como las distintas iniciativas y roles de la Comunidad Económica de Estados de África Occidental (ECOWAS), la Comunidad Económica de Estados de África Central (ECCAS), la Comisión del Golfo de Guinea (GGC) y la Organización Marítima de África Central y Occidental (MOWCA).

Los objetivos de estas iniciativas se centran, sobre todo, en el fortalecimiento de tres grandes capacidades: compartir y comunicar información entre los países; interceptar los buques sospechosos de participar en actos de piratería, terrorismo o pesca ilegal; y conseguir que los delincuentes sean detenidos y procesados.

Con el fin de implementar el citado Código de conducta en la primera de esas capacidades (compartir información), se ha creado en 2014 el MTISC-GoG (*Maritime Trade Information Sharing Centre for the Gulf of Guinea*). Este nuevo centro, probablemente el de mayor proyección de los existentes, sigue el modelo de la oficina de UKMTO (*United Kingdom Marine Trade Operations*), puesta en marcha en Dubai

bbc.com/news/world-africa-26270561 [Consultado: 19/08/2014]..

39 The Gulf Of Guinea: The New Danger Zone, *Africa Report* N°195 – 12 December 2012, p. 8: <http://goo.gl/k44VtX> [Consultado: 19/08/2014]..

como parte de la respuesta británica a los atentados contra Estados Unidos del 11 de septiembre de 2001. Desde 2007, la actividad de UKMTO se ha centrado en la piratería marítima, que sirve actualmente sirve de enlace de la industria con las fuerzas marítimas presentes para luchar contra la piratería somalí. Es este el organismo al que los capitanes de los buques que navegan en el Índico occidental reportan que están sufriendo un ataque pirata. También desarrolla un programa por el que barcos de cualquier bandera o propietario son invitados a enviar informes diarios a UKMTO sobre su posición, rumbo, velocidad y fecha prevista de llegada a su próximo puerto. Con esa información, UKMTO rastrea la situación de los buques y la envía a los cuarteles de las fuerzas navales desplegadas en la zona.

También el MTISC establece un área de alto riesgo, a partir de la cual se propone que los mercantes informen de manera voluntaria al centro de su posición. Se pretende también que, en caso de sufrir un ataque pirata, los oficiales de seguridad de los barcos informen inmediatamente al MTISC, que a su vez advertiría a los buques próximos mediante alertas. Aunque no dispondrá del control operativo de navíos, el MTISC podría suministrar información a los centros marítimos de los países de la región para que provean asistencia. De hecho, al momento de escribir estas líneas (noviembre de 2014), la página *web* del MTISC ya está comunicando incidentes de piratería específicos, de los cuales no informan las fuentes habituales (por ejemplo, el *International Maritime Bureau-Piracy Reporting Centre*). El MTISC, con sede en la Universidad Marítima Regional de Accra (Ghana), tiene el apoyo de distintos actores internacionales, organizaciones regionales y de la propia industria, a través del *Oil Companies International Marine Forum* (OCIMF). De hecho, el propio centro es operado por efectivos de las Marinas de la región y por personas pertenecientes a la industria.

Sin embargo, cabe preguntarse si la iniciativa del MTISC puede ser compatible con la propuesta realizada recientemente desde ECOWAS que persigue establecer distintas zonas marítimas en el golfo de Guinea con el fin de luchar contra la piratería. La primera de estas áreas -conocida como Zona E- incluiría las aguas de Nigeria, Togo, Benín y Níger. La denominada Zona F comprendería Ghana, Costa de Marfil, Liberia y Sierra Leona, mientras que la Zona G incluiría Gambia, Cabo Verde, Senegal y Guinea Bissau.⁴⁰ También se plantea la creación de un centro de coordinación regional. Otro centro de coordinación inter-regional fue inaugurado en septiembre de 2014, y tiene su sede en Camerún.

En cuanto a las capacidades para interceptar buques sospechosos de desarrollar acciones de delincuencia marítima, cabe destacar que varios Estados de la región están adquiriendo distintas unidades navales y aéreas para garantizar la vigilancia de

⁴⁰ ECOWAS sigue aquí la pauta iniciada por la otra gran organización regional, ECCAS, que también ha establecido tres zonas geográficas, denominadas A, B y D, que se prolongan desde Angola hasta Camerún.

sus aguas.⁴¹ Igualmente, diversos países han donado equipos y embarcaciones, o bien están realizando programas de adiestramiento dedicados a las Marinas de los países de la región. Por ejemplo, en julio de 2014, el Ministro de Defensa español anunció que España estaba preparando programas de asesoramiento y adiestramiento militar dirigidos a los países del golfo de Guinea que se muestren interesados.⁴²

Uno de los proyectos del programa *Critical Maritime Routes* de la Unión Europea se dedica específicamente a esta región: el proyecto *CMR Gulf of Guinea* (CRIMGO) pretende establecer un centro regional (*Gulf of Guinea Maritime Information Sharing*, GoGMIS) para compartir información y enlazar los diferentes centros nacionales ya existentes. CRIMGO también desarrolla labores de formación en el ámbito de la seguridad marítima. Están dirigidos a miembros de distintos cuerpos gubernamentales (Marina, Policía, Pesca, etc.) de siete países de la región: Benín, Camerún, Gabón, Guinea Ecuatorial, Nigeria, Togo y Santo Tomé y Príncipe. Los cursos se desarrollan en francés e inglés, aprovechando las instalaciones facilitadas por dos centros ya existentes: la *Académie Régionale des Sciences et Techniques de la Mer* (ARSTM), en Abiyán (Costa de Marfil) y la *Regional Maritime University* (RMU) en Accra (Ghana). El proyecto persigue también la implementación de ejercicios conjuntos para que los países desarrollen y coordinen sus capacidades operacionales.

Otros programas que se encuentran en fase de desarrollo pretenden asistir a los países de la región en materia legal con el fin de establecer una legislación antipiratería homogénea que permita fortalecer sus capacidades para perseguir y enjuiciar a los piratas. Esto requeriría una evaluación previa de la situación legal existente en cada país y el apoyo a los cambios legislativos necesarios con el fin de adaptar el derecho interno a las convenciones internacionales. Y, por último, obtener de las autoridades locales el compromiso de implementar las nuevas normativas. Este es un momento crucial, que requiere una decidida voluntad política por parte de los gobiernos implicados, al tiempo que disponer de medios suficientes para llevar a los delincuentes ante los tribunales de Justicia. La experiencia previa de la UNODC en el área del este de África puede ser determinante en este sentido.

Uno de los asuntos que más preocupaciones causa tiene relación con la existencia de programas y proyectos en marcha -o en fase de planificación- que parecen realizar

41 Véase, por ejemplo, "Nigeria: NIMASA Unveils Three Patrol Boats to Fight Piracy", *This Day*, 11 de octubre de 2013: <http://allafrica.com/stories/201310110593.html>, "China launches first Nigerian offshore patrol Wessel", *Defenceweb*, 30 de enero de 2014: http://www.defenceweb.co.za/index.php?option=com_content&task=view&id=33409&Itemid=106 y "Piracy: US to give Nigeria another vessel —Envoy", *Vanguard*, 4 de mayo de 2014: <http://www.vanguardngr.com/2014/05/piracy-us-give-nigeria-another-vessel-envoy/> [Consultados: 21/08/2014].

42 "Morenés informa sobre la situación y las misiones españolas en África", 9 de julio de 2014: <http://www.defensa.gob.es/gabinete/notasPrensa/2014/07/DGC-140709-morenes-comparecencia-congreso.html> [Consultado: 19/08/2014].

propuestas o tener fines similares con el riesgo de duplicación que ello conlleva.⁴³ En este sentido, la coordinación de los distintos esfuerzos se intenta llevar a cabo a través del Grupo de amigos del golfo de Guinea, puesto en marcha bajo iniciativa del G8. A partir de la aprobación, en marzo de 2014, de la Estrategia de la Unión Europea para el golfo de Guinea,⁴⁴ algunos autores han propuesto el nombramiento de un representante especial europeo para la región que permita garantizar la coordinación entre los diversos organismos y Estados con interés en la seguridad marítima en la región de África occidental.⁴⁵

43 Sólo en el ámbito de *information sharing* las distintas acciones existentes en el área del golfo de Guinea pueden consultarse en el mapa realizado por el proyecto *Oceans Beyond Piracy*: http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/WestAfricaInfoSharingMap_o.pdf [Consultado: 20/08/2014].

44 COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION. “EU Strategy on the Gulf of Guinea”, 17 de marzo de 2014: http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/EN/foraff/141582.pdf. [Consultado: 08/09/2014].

45 ANYIMADU, Adjoa. “Maritime Security in the Gulf of Guinea: Lessons Learned from the Indian Ocean”, Chatham House, julio de 2013, p. 16: http://www.chathamhouse.org/sites/files/chathamhouse/public/Research/Africa/0713pp_maritimesecurity_o.pdf [Consultado: 19/08/2014].

4. CONCLUSIONES

Si quisiéramos hacer un resumen de la situación actual, aplicando a la piratería en el golfo de Guinea la técnica del análisis DAFO (debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades), el resultado podría expresarse en la siguiente imagen.

Figura 3. Análisis DAFO de la piratería en el golfo de Guinea.

(Fuente: elaboración propia)

ANÁLISIS DAFO PIRATERÍA EN EL GOLFO DE GUINEA	
Debilidades	Fortalezas
• Pobre gobernanza. • Inseguridad portuaria. • Escasa transparencia de la industria. • Reticencias de algunos países a presencia militar. • Ausencia de convoyes. • Regulación seguridad privada. • Escasos ataques reportados. • Falta de respuesta ante ataques.	• Capacidades militares de Nigeria. • No Estado fallido como Somalia. • Acuerdo político regional. • Respuesta colectiva posible. • Apoyo internacional.
Amenazas	Oportunidades
• Extensión área de acciones piratas. • Alta tasa de éxito de los piratas. • Piratas saben manejar buques. • Generalización uso buques nodriza. • Ataques a pesqueros. • Riesgo alto cerca de puertos. • Corrupción. • Empeoramiento situación en Nigeria. • Degradación medioambiental.	• Cooperación regional. • Patrullas conjuntas. • Fuerza de respuesta inmediata. • Misión militar internacional. • Compartir información entre todos los actores. • Capacidades para enjuiciar piratas. • Seguridad privada.

La toma de conciencia por parte de los distintos Estados y actores regionales del golfo de Guinea es crítica para hacer frente al fenómeno de la inseguridad marítima. Dado que no nos encontramos en el contexto propio de Somalia y que algunos países (Nigeria) disponen de notables medios, la respuesta a la inseguridad marítima en el área debería ser, preferentemente, de carácter regional.

Los piratas nigerianos han mostrado una cierta capacidad de adaptación a la presión desarrollada por algunos países. Las patrullas conjuntas de Nigeria y Benín (2011) lograron reducir los ataques en el área de Cotonú pero los piratas parecieron moverse hacia Togo. El secuestro de un petrolero en aguas de Angola, en enero de 2014, confirma el riesgo de expansión de esta “petropiratería”.

Enfrentarse decididamente a la corrupción y propiciar la buena gobernanza en

Nigeria son elementos a tener en cuenta en la evolución del fenómeno de la piratería en el golfo de Guinea. Sin embargo, ni organizaciones internacionales ni gobiernos extranjeros tienen, en realidad, demasiada influencia sobre aquellos factores que se encuentran detrás del robo de crudo en Nigeria: la corrupción, la pobreza y el desempleo.

El importante papel que han tenido las empresas de seguridad privada en la lucha contra la piratería somalí no parece fácilmente aplicable sin embargo a las aguas del golfo de Guinea. El *modus operandi* de los piratas nigerianos es distinto, en concreto, en lo referente a la localización de los ataques (aguas interiores y territoriales, aunque cada vez realizan más asaltos en aguas internacionales). Ningún país desea la presencia en sus aguas de armas en manos de extranjeros. Y, por otra parte, Nigeria, Togo y Benín consiguen ingresos a través de la contratación de su propio personal policial y militar a las navieras que lo solicitan. Facilitar la presencia de guardias armados en los buques que navegan en la región requeriría cambios en las legislaciones nacionales, que, además, deberían armonizarse para facilitar la operatividad y el trabajo de los equipos de seguridad privada. En el ámbito de las medidas de autoprotección, parece aconsejable equipar a los buques que navegan en estas aguas con una ciudadela que permita garantizar la seguridad de las personas a bordo en el más breve plazo de tiempo posible ante la eventualidad de un ataque pirata.

No parece previsible, a corto plazo, el despliegue de una fuerza naval internacional para patrullar las aguas territoriales de los países afectados por los ataques piratas. Algunos países de la región tampoco apoyan esta medida.

La cooperación internacional se está canalizando, fundamentalmente, a través de programas de formación de las fuerzas armadas de la región, particularmente, de las Marinas y de las guardias costeras, así como en la asistencia legal para propiciar un marco que permita la persecución, procesamiento y encarcelamiento de los delincuentes. También se pretende favorecer que los países compartan información e inteligencia, lo que no siempre resulta sencillo. Tampoco es una tarea fácil promover la coordinación interna entre los distintos organismos gubernamentales de cada país (Ministerios, Marina, Guardia costera...). De igual forma, se corre el riesgo de que algunos países no se muestren dispuestos a cooperar con los proyectos que se proponen desde instancias supranacionales. Por otra parte, dada la existencia de diversos proyectos promovidos por distintas organizaciones, pero con fines similares, el riesgo de duplicación de esfuerzos y de provocar cierta fatiga en los países beneficiarios es evidente.

Por último, el brote del virus de Ébola, que ha estallado en 2014 en África occidental, puede poner en riesgo o ralentizar algunos de los programas previstos o en desarrollo en el área del golfo de Guinea.

BIBLIOGRAFÍA

- ABAZIE-HUMPHREY, I. "Margaret Engaging the Nigerian Niger Delta Ex-Agitators: The Impacts of the Presidential Amnesty Program to Economic Development". Office of the Special Adviser to the Nigeria President on Niger Delta. 14th EADI General Conference, 23-26 June 2014, Bonn: http://www.eadi.org/fileadmin/Documents/Events/General_Conference/2014/gc2014-abazie-humphrey-41.pdf. Consultado: 08/09/2014].
- ANYIMADU, Adjoa. "Maritime Security in the Gulf of Guinea: Lessons Learned from the Indian Ocean", Chatham House, julio de 2013: http://www.chathamhouse.org/sites/files/chathamhouse/public/Research/Africa/0713pp_maritimesecurity_o.pdf [Consultado: 19/08/2014].
- BIMCO et ALIA (2012). "Interim Guidelines for Owners, Operators and Masters for protection against piracy in the Gulf of Guinea region (To be read in conjunction with BMP4)", https://www.bimco.org/-/media/Security/Piracy/Gulf_of_Guinea/2012-12-20_RT_agreed_GoG_anti-piracy_guidance.ashx [Consultado: 08/09/2014].
- BMP4. Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy, Witherby Publishing Group Ltd, septiembre de 2011: <http://www.imo.org/MediaCentre/HotTopics/piracy/Documents/1339.pdf> [Consultado: 03/09/2014].
- CAMPBELL, John et alia (2013). Pathways to Freedom. Ed. Isobel Coleman and Terra Lawson-Remer. New York: Council on Foreign Relations Press, 2013: <http://www.cfr.org/democratization/nigeria/p30819> [Consultado: 03/09/2014].
- IBÁÑEZ, Fernando and ESTEBAN, Miguel Ángel. "Analysis of the Somali pirate attacks in the Indian Ocean (2005-2011): evolution and modus operandi". Ministry of Defence, Journal of the Spanish Institute of Strategic Studies, number 1, June 2013: <http://revista.ieee.es/index.php/ieee/article/download/36/75> [Consultado: 03/09/2014].
- INTERNATIONAL CRISIS GROUP (2012). "The Gulf Of Guinea: The New Danger Zone", Africa Report N°195, 12 de diciembre de 2012: <http://goo.gl/k44VtX> [Consultado: 19/08/2014].
- INTERNATIONAL MARITIME BUREAU. 'Piracy and armed robbery against ships. Annual reports' (London, 2005-2014).
- KATSOURIS, Christina and SAYNE, Aaron: "Nigeria's Criminal Crude: International Options to Combat the Export of Stolen Oil", Chatham House, septiembre de 2013: http://www.chathamhouse.org/sites/files/chathamhouse/public/Research/Africa/0913pr_nigeriaoil.pdf [Consultado: 19/08/2014].

- NAVARRO, Diego (2012). “Lecciones aprendidas (y por aprender): metodologías de aprendizaje y herramientas para el análisis de inteligencia” en IEEE, Revista del Instituto Español de Estudios Estratégicos, nº0, Madrid, pp. 61-86: <http://revista.ieee.es/index.php/ieee/issue/view/1/showToc> [Consultado: 14/10/2014].
- OCEANS BEYOND PIRACY (2013). “The Economic Cost of Somali Piracy 2012”, working paper: http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/View%20Full%20Report_1.pdf [Consultado: 19/08/2014].
- OCEANS BEYOND PIRACY (2014). “The State of Maritime Piracy 2013”, report: http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/SoP2013-2PagerDigital_o.pdf [Consultado: 20/08/2014].
- UNODC: “Transnational Organized Crime in West Africa. A threat assessment”, febrero de 2013. http://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/tocta/West_Africa_TOCTA_2013_EN.pdf [Consultado: 19/08/2014].
- WELDEMICHAEL, A.T. (2014). Dalhouse Marine Piracy Project. When Elephants Fight, the Grass Suffers: A report on the Local Consequences of Piracy in Puntland. (Marine Affairs Program Technical Report 12): <http://www.dal.ca/faculty/science/marine-affairs-program/research/research-news/map-technical-series-reports.html> [Consultado: 19/08/2014].

