

Piratería en el Golfo de Guinea

Junio 2021

Desde hace varios años la piratería en África occidental ha estado aumentando. En 2016, tenía un [costo](#) de alrededor de 793.7 millones de dólares. En los primeros nueve meses del 2020, se [reportaron](#) los secuestros de ochenta y cinco miembros de la tripulación. Ochenta fueron tomados en el Golfo de Guinea en ataques en las afueras de Nigeria, Benín, Gabón, Guinea Ecuatorial y Ghana.

El Secretario General de la Organización Marítima Internacional, Kitack Lim, ha [enfaticado](#) la escalada en la cantidad y gravedad de los ataques en el Golfo de Guinea. El funcionario insta al trabajo conjunto de todas las partes interesadas para restaurar la seguridad en el área. Un evento inquietante reciente es el ataque a la embarcación de carga turca Mozart en enero de 2021: quince tripulantes fueron secuestrados y a uno lo mataron.

Puntos clave

- En los últimos cuatro años la piratería en el Golfo de Guinea ha incrementado significativamente. Los piratas son principalmente de origen nigeriano.
- Entre las dificultades para asegurar esta área se encuentran el bajo patrullaje, la porosidad de las fronteras marítimas y la falta de coordinación entre los estados concernientes.
- La Unión Europea (UE) ha invertido en reforzar las capacidades militares, los programas y la infraestructura de los estados de la zona, e incentiva el intercambio de información con las embarcaciones y entre agencias de seguridad africanas.
- La rentabilidad del crudo, la pobreza y la inestabilidad sociopolítica ha mantenido la piratería como un negocio viable en el Golfo.
- Existen otras soluciones posibles aparte de la vigilancia por parte de militares europeos.

Contexto

El Golfo de Guinea es el área más azotada del mundo por la piratería. Es una zona que [cubre](#) 11.000 kilómetros cuadrados, y se extiende desde Angola hasta Senegal. Esta área facilita el comercio entre el sur y el occidente africano, y es una ruta clave del crudo proveniente del delta del Níger, en Nigeria, y Angola. También es relevante para el comercio de bienes de consumo dirigidos hacia y provenientes de África occidental y central.

Es difícil [enfrentar](#) el crimen en alta mar por las vastas áreas y la facilidad con la que los piratas pueden escapar, y el bajo patrullaje, particularmente en las aguas nigerianas, los cuales se consideran más peligrosos que la costa somalí. De [acuerdo](#) con la Oficina Marítima Internacional (IMB, por sus siglas en inglés), 130 de los 135 secuestros durante el 2020 ocurrieron en este Golfo; es decir, el 96.3%.

Los piratas de África occidental pueden ser más [violentos](#) que los que operan en el Cuerno de África. Aun así, hay ciertas similitudes en el método de secuestro: acercarse a barcos

grandes en embarcaciones pequeñas. La mayoría de los distintos tipos de barcos son objetivos: portacontenedores, graneleros, petroleros y barcos de apoyo en alta mar.

En años anteriores, los [ataques](#) en África occidental ocurrieron en aguas territoriales. Ahora, las interceptaciones y embarques se dan bien afuera de los límites territoriales. Actualmente, alrededor de dos tercios de las embarcaciones son atacadas entre las 20 y 130 millas náuticas fuera de la costa del Golfo de Guinea. De acuerdo con el derecho internacional, estos actos [califican](#) como robo a mano armada y serían responsabilidad individual de los estados. La lentitud de los países de la región para adherirse a acuerdos de defensa común ha influido en que el negocio de los piratas continúe siendo viable. Al mismo tiempo, no hay un [control](#) adecuado de las pesquerías y las zonas económicas exclusivas de cada país.

El fenómeno es preocupante para compañías de envíos como Maersk, dados los altos costos y riesgos que implica navegar por las rutas comerciales en este punto del continente africano. Aslak Ross, jefe de normas marinas de la multinacional danesa, [dice](#) que es una situación inaceptable para estos tiempos y defiende la idea de desplegar una capacidad militar efectiva. Las compañías [deben](#) tener en cuenta un seguro adicional, contratistas de seguridad y en ocasiones dinero para pagar los secuestros. Se ha abogado por una intervención conjunta de la Unión Europea. Incluso la IMB [aconseja](#) a los capitanes de las embarcaciones que se mantengan alejados 250 millas náuticas de la costa hasta iniciar las operaciones de carga en un sitio seguro.

Existen algunas leves señales de actividad por parte de los estados. Nigeria ha invertido 165 millones de dólares en aviones, barcos y mejores sistemas de vigilancia. Francia también ha mostrado voluntad de ser un socio activo del país africano. Nicolas Rambaud, agregado francés de defensa en Nigeria ha [resaltado](#) que la amistad entre ambas naciones y una cooperación bilateral más robusta contribuirá a mejorar la seguridad en la región. Para esto se destacan la adquisición de 17 buques de guerra de compañías francesas por la armada nigeriana y la pronta entrega de un barco de investigación y prospección hidrográfica de última generación.

Del mismo modo, otras [medidas](#) que ya están en curso como la adopción del Código de Conducta de Yaoundé, la creación del centro regional de coordinación del Comando de Estados Unidos en África (AFRICOM) y las operaciones antipiratería de la Comunidad de Países de Lengua Portuguesa (CPLP, por sus siglas en inglés) reflejan un esfuerzo por formalizar y legalizar la lucha contra la piratería en esta zona africana.

Análisis

La [actividad](#) de la piratería se origina en un contexto más amplio. Muchos piratas reclutados provienen del delta del Níger, al sur de Nigeria. La extracción de crudo ha contaminado el agua y la tierra, destruyendo los dos sectores económicos más importantes (agricultura y pesca) y obligando a que las personas rebusquen ingresos. Adicionalmente, Nigeria ha sido [exportador](#) de crudo en las últimas dos décadas, pero los ingresos resultantes no han llegado a la población local. Otros factores que impulsan la piratería son la pobreza (alrededor de dos tercios de la población se encuentra bajo la línea de pobreza), el desempleo juvenil, la falta de educación, la inestabilidad política y los

conflictos sociales. En otras palabras, “la piratería no se detiene en el mar, se detiene en la tierra”, como [afirma](#) John Caddock, comandante general de la OTAN.

De la misma manera, esta actividad criminal ha desincentivado las inversiones de empresas privadas y de otros países. Por ejemplo, en 2013 [Shell](#) cerró cuatro oleoductos costa adentro en el delta del Níger por la amenaza de grupos militantes. La piratería en el Golfo de Guinea esta asociada al mercado negro de crudo. La venta del hidrocarburo contribuye a la financiación de grupos criminales. Se estima que pueden extraerse tres millones de barriles al día. Los piratas siguen motivados por el aumento de las actividades de exploración *offshore* y los envíos de petróleo y gas.

El [caso somalí](#) se asemeja a la situación de los piratas nigerianos y su combate ofrece algunas lecciones. Hay piratas somalíes que eran ex milicianos que lucharon contra los señores de la guerra y otros que previamente se dedicaban a la pesca. Había barcos de jabaguero (*trawlers*) ilegales que destruían las redes y el equipo de pesca de los pescadores. A medida que los somalíes ya no podían dedicarse a su negocio, acudieron a la piratería y al secuestro de embarcaciones. Ellos aterrorizaban a la comunidad e ingresaban capital excesivo en la economía, encareciendo el costo de vida. Ahora bien, existieron condiciones contextuales que facilitaron la proliferación de la piratería, contrabando y otras actividades ilegales: la ausencia de un gobierno central desde la caída de Siad Barre en 1991 y el desmantelamiento de la armada somalí. A pesar de que hoy en día hay mayor vigilancia por parte de la fuerza naval de la Unión Europea, la capacidad material de las autoridades locales, como la Fuerza Policial Marítima de Puntlandia, es limitada.

Sin embargo, no es posible replicar un curso de acción similar al de Somalia pues, en el caso particular de Nigeria, este no es un Estado fallido. Desde 2014, la UE ha invertido 66.7 millones de dólares en la lucha contra la piratería. Incluye mejoras de seguridad para los puertos y programas para fomentar la cooperación entre agencias de seguridad. También se ha [establecido](#) el servicio de [notificación MDAT-GOG](#) (por sus siglas en inglés), gestionado por las armadas de Francia y Reino Unido, el cual incentiva a los barcos mercantiles a informar su posición dentro del área conocida como Área de Notificación Voluntaria. Esta sigue siendo una inquietud [vigente](#) a nivel internacional, pues la región suministra el 20% del gas y crudo europeos.

Kamal- Deen Ali, director ejecutivo del Centro para la Seguridad y el Derecho Marítimo en África, [considera](#) que el despliegue de buques de marina europeos no es una solución viable a largo plazo. Más bien, afirma que los países vecinos que rodean el Golfo deben recibir más asistencia en entrenamiento a oficiales navales y sistemas de radares funcionales, por mencionar algunos ejemplos. Varios países tienen vehículos apropiados, pero no hay financiación suficiente para volverlos operativos en el mar.

Del mismo modo, el mayor general Francis Ofori del Centro Internacional de Formación en Mantenimiento de la Paz Kofi Annan (KAPITC, por sus siglas en inglés) [señala](#) que esta situación solo puede resolverse mediante la producción de más información de inteligencia compartida y la coordinación entre naves y entre agencias de reportaje y respuesta. Además, señala que se debe adoptar una cultura de seguridad marítima, lo que implica que los actores marítimos entiendan las dinámicas de inseguridad y, a la vez, trabajen para reducir la criminalidad en el mar.

La solución militar debería ser temporal y pensarse como parte de una estrategia integral multidimensional. A pesar de la eficacia que se pudo ver en la intervención europea en la costa somalí, el verdadero problema es la falta de oportunidades para el crecimiento económico y social en los países de origen de los piratas, como Nigeria.

Otras [medidas](#) que pueden mejorar la situación son la identificación, el rastreo y detención preventiva de los piratas, la judicialización en sus países de origen¹, el rastreo y monitoreo exhaustivo de las embarcaciones (incluyendo detalles de las tripulación, la carga y el historial del barco) y la cooperación cercana entre la policía marítima/armada y los pescadores.

Autor: Juan David Guzmán Domínguez

¹ Hoy en día, el [lugar](#) de su juicio depende de quién los capturó o la proveniencia del barco que fue asaltado. Las Organización de las Naciones Unidas y la UE abogan por mejorar los sistemas judiciales cercanos a donde ocurre la piratería.