

Jornadas de Seguridad #ÁfricaEsNoticia:
CICLO DE 4 WEBINARIOS SOBRE EL SAHEL Y ÁFRICA OCCIDENTAL
6, 13, 20 y 27/5/21, Casa África/online



LA PIRATERÍA MARÍTIMA EN EL GOLFO DE GUINEA: SITUACIÓN ACTUAL

6/5/21, Casa África/online

Fernando Ibáñez Gómez. Doctor en Conflictos, Seguridad y Solidaridad y experto en Seguridad Marítima

La piratería se configura en este siglo XXI como una de las amenazas más persistentes en el ámbito de la seguridad marítima. A pesar de tratarse de una antigua actividad delictiva, no deja de sorprender su permanencia y su vigencia con el paso de los siglos. Si observamos el mapa de incidentes de piratería y robo a mano armada en el mar publicado por el Centro de Información sobre Piratería de la Oficina Marítima Internacional correspondiente al año 2020, podemos visualizar rápidamente cuáles son los principales focos de esta actividad.



Figura 1. Incidentes de piratería y robo a mano armada en el mar en 2020. Fuente: IMB



El golfo de Guinea, región que analizaremos en este artículo, representa aproximadamente la mitad de todos los asaltos ocurridos en el año 2020. Otra área de inseguridad marítima la constituye el Sudeste asiático, una zona de tradición pirática desde hace siglos. El hecho de que albergue a Indonesia, con sus más de 17.000 islas, así como algunos de los estrechos de mayor tráfico marítimo (Singapur, Malaca) favorece un escenario propicio para las emboscadas en estas aguas. Estos estrechos son atravesados por más de 60.000 barcos cada año y un tercio del total del crudo que navega por los mares. Es, pues, un área crítica para las economías china, japonesa o australiana. La mayoría de los asaltos que ocurren en esta región son incidentes relacionados con el robo de provisiones y dinero.

También se puede visualizar en el mapa el tercer foco de la piratería marítima en el momento actual, que se encuentra en el continente americano. En este caso, los tres puntos críticos son Perú (donde suelen producirse robos nocturnos en puertos como Lima), México (con ataques a plataformas petrolíferas) y Venezuela (donde el deterioro de la situación política y socioeconómica interna ha derivado en un aumento de la inseguridad marítima en la región).

En este artículo vamos a analizar por qué el golfo de Guinea se considera un área estratégica. Posteriormente, identificaremos cuáles son los objetivos y el *modus operandi* de los piratas de la región. Asimismo, explicaremos las razones por las cuales la información que tenemos sobre este fenómeno no es completa. Y, por último, evaluaremos la situación actual e intentaremos vislumbrar hacia dónde nos dirigimos.

Un área estratégica

Con más de 6.000 kilómetros de costa, el golfo de Guinea abarca a una veintena de países desde Senegal hasta Angola. Se trata de un área estratégica para el transporte marítimo. En primer lugar, porque más del 90% de las importaciones y exportaciones africanas se mueven por mar. Por lo tanto, los países de la región son los primeros interesados en que el tráfico de buques sea seguro. De hecho, parte de los mercantes que navegan en estas aguas tienen una presencia permanente en las mismas. Y el golfo de Guinea alberga a los dos principales productores de petróleo del continente: Nigeria, que es, además, la principal economía africana, y Angola.

Asimismo, esta región resulta crítica para la Unión Europea, dado que se provee en la misma del 10% del crudo y del 4% del gas natural que necesita. En el caso de España dicha dependencia energética es aún superior. La región nos abastece del 26% del petróleo y del 16% del gas



natural que consumimos. Especialmente significativo es el caso de Nigeria, nuestro principal proveedor de petróleo: en 2020 nos suministró el 20% del importado por España. Y además esta tendencia va en aumento, dado que en 2019 nos había aportado el 16%. Por lo tanto, nuestros intereses nacionales también se encuentran en juego en el golfo de Guinea.

Robos a mano armada en puertos y fondeaderos

Los incidentes más numerosos en esta región, que suman entre el 30 y el 40% de todos los reportados, consisten en asaltos a barcos con el fin de robar las pertenencias de la tripulación. Este tipo de ataques los suelen protagonizar pocas personas que se aproximan desde una lancha a un mercante que se encuentra atracado en un puerto o fondeado en las proximidades del mismo. Se trata de asaltos que se suceden por la noche y los ladrones suelen ir provistos de armas blancas.

En realidad, se trata de actos que ocurren dentro de las aguas territoriales de los países, es decir, hasta las 12 millas desde la costa. Por ello tienen la consideración legal de robos a mano armada, mientras que los incidentes que ocurren más allá de las 12 millas se consideran actos de piratería.

Este tipo de incidentes son propios de la inseguridad que afecta a diversos puertos de la región. Por ejemplo, entre los años 2017 y 2020 los puertos que más robos a mano armada sufrieron en esta zona fueron los nigerianos de Lagos y Brass, que acumulan 63 incidentes entre ambos. Cotonú (Benín) suma 19 incidentes, Takoradi (Ghana) 17 casos y Conakry (Guinea) otros 12. Sin embargo, este *modus operandi* no es específico del golfo de Guinea, dado que otros muchos puertos a lo largo del planeta sufren estos asaltos.

Secuestros de personas

Los incidentes de piratería que realmente preocupan en la región son aquellos que tienen como objetivo el secuestro de miembros de la tripulación de los buques. En este caso, los asaltos son tanto diurnos como nocturnos (prácticamente, al 50%). Los piratas se aproximan a sus víctimas desde pequeños mercantes y pesqueros. Habitualmente, lanzan un par de lanchas con motores fueraborda que, a gran velocidad, consiguen aproximarse a su objetivo. Es frecuente que los piratas de una de las embarcaciones intenten abordar el barco, mientras que desde la otra lancha vigilan el área para confirmar que no hay ningún obstáculo que pueda interponerse en su acción o avisar rápidamente a sus compinches para que aborten la misión si se aproxima



alguna patrullera o navío en auxilio del buque atacado. Por lo tanto, en estos incidentes el número de delincuentes suele ser mayor que en los robos a mano armada y suelen ir provistos de armas automáticas y lanzagranadas.

Los barcos atacados suelen ser cargueros y petroleros que frecuentan la región, en especial, cuando se encuentran en una situación vulnerable (por ejemplo, navegando a una velocidad baja o transfiriendo la carga). También hemos detectado en los últimos meses un mayor número de ataques a pesqueros, probablemente por dos razones: porque se trata de barcos más vulnerables y porque pueden ser posteriormente utilizados como buques nodrizas, es decir, embarcaciones desde las que se pueden lanzar nuevos ataques con sus lanchas. No se trata de ataques oportunistas en el sentido de que los piratas no salen al mar a ver qué se encuentran. En realidad, son ataques muy planificados y, de hecho, hay casos de asaltos simultáneos o que se repiten en una misma área con pocos días de diferencia.

La falta de comunicación de ataques

Si bien hay consenso entre los analistas e investigadores a la hora de considerar al golfo de Guinea como el principal punto caliente de la piratería marítima en la actualidad, lo cierto es que conocer la realidad de lo que ocurre en la región no es tarea fácil. De hecho, es interesante constatar que las fuentes que habitualmente reportan incidentes de piratería y robo a mano armada en el mar discrepan respecto al número de actos que suceden.

En este artículo vamos a hacer uso de cinco fuentes distintas. En primer lugar, el Centro de Información sobre Piratería de la Oficina Marítima Internacional (IMB, por sus siglas en inglés), que es el organismo que desde la Cámara de Comercio Internacional monitoriza ataques piratas a nivel global desde 1992; la Oficina de Inteligencia Naval norteamericana (ONI) que dispone de una base de datos de incidentes de piratería desde 1978; los informes sobre piratería proporcionados por la Organización Marítima Internacional (IMO), la agencia de Naciones Unidas especializada en el ámbito marítimo; en cuarto lugar, el *Maritime Domain Awareness for Trade-GoG* (MDAT-GOG), centro regional creado por las marinas británica y francesa en 2016, y que es al que deben reportar su posición y pedir auxilio, en caso de ataque, los buques que navegan por la región; y, por último, los informes publicados por *Stable Seas*, que es un programa de la fundación *One Earth Future* apoyado por la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, y que recopila incidentes de seguridad marítima a través de distintas fuentes públicas y privadas.



Es interesante constatar, como se puede apreciar en la figura 2, que no hay acuerdo respecto a las cifras que reportan las distintas fuentes. Es más, ni siquiera se observa que las tendencias sean similares. Así, por ejemplo, para la Oficina de Inteligencia Naval norteamericana nos encontramos ante un notable descenso del número de ataques desde 2018, mientras que el MDAT-GOG nos muestra un incremento evidente para el mismo periodo.

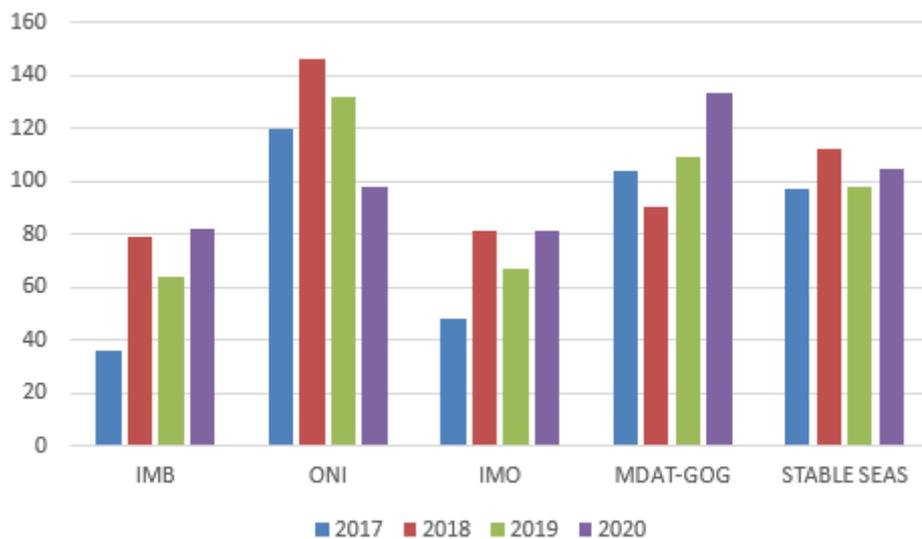


Figura 2. Incidentes de robo a mano armada y piratería reportados en el golfo de Guinea (2017-2020), según fuente. Elaboración propia.

Por lo tanto, nos encontramos ante tendencias desiguales que se explican, en buena medida, por el hecho de que no se reportan todos los ataques que se producen. Según *Stable Seas*, así ocurre con un tercio de todos los incidentes, mientras que el IMB considera que no se reportan entre la mitad y dos tercios de todos los asaltos que se producen en el golfo de Guinea. ¿A qué se debe esta ocultación? Lo cierto es que ha existido una falta crónica de confianza por parte de los capitanes de los mercantes que navegan en la zona, debido a que en ocasiones las llamadas de auxilio realizadas ni siquiera eran contestadas desde tierra. Asimismo, en los últimos años han sido abundantes las noticias sobre la existencia de vínculos entre las redes de piratas y algunas autoridades portuarias y militares de países como Nigeria, que es el auténtico foco de la inseguridad marítima en la región. Asimismo, no es infrecuente que los capitanes decidan no denunciar un incidente, dado que suele derivar en la apertura de una investigación policial que, con frecuencia, quedará en nada. Pero durante dicha investigación el mercante

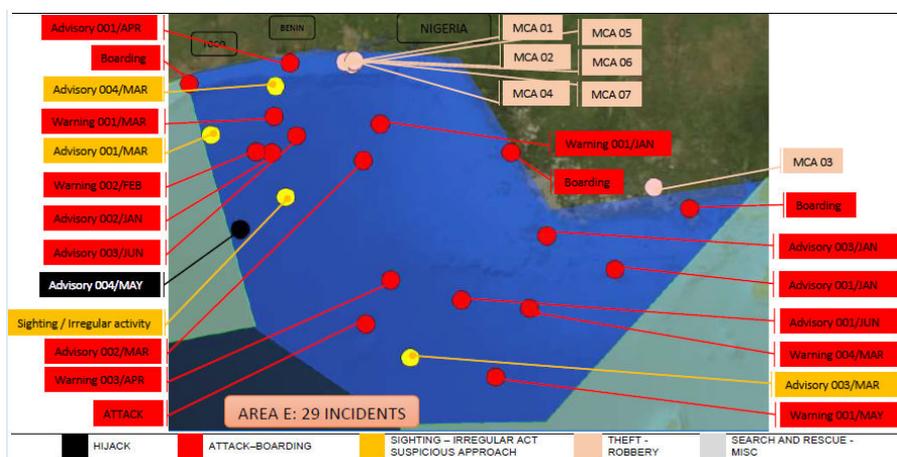
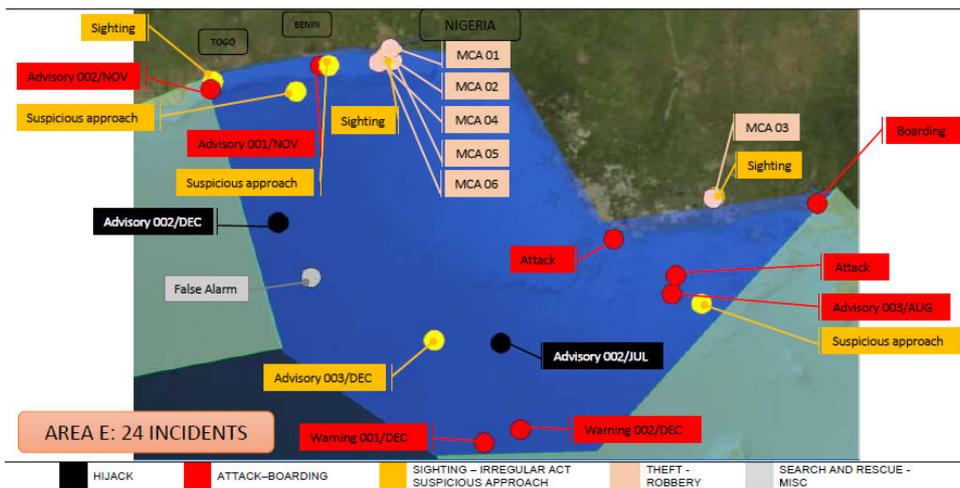
Jornadas de Seguridad #ÁfricaEsNoticia: CICLO DE 4 WEBINARIOS SOBRE EL SAHEL Y ÁFRICA OCCIDENTAL 6, 13, 20 y 27/5/21, Casa África/online

permanecerá parado en puerto con las pérdidas que eso genera en forma de retrasos de la entrega de la mercancía que transporta. Como dice el refrán *Barco en varadero no gana dinero*.

Situación actual

Por todo lo expuesto, debemos ser conscientes de que no disponemos del cuadro completo de lo que ocurre en la región, lo que afecta, lógicamente, al menos en parte, a la evaluación de riesgos o a las características del *modus operandi* de los piratas que podamos realizar los analistas.

Con todo, es cierto que algunas tendencias sí que podemos identificar en la evolución reciente de los incidentes de piratería en el golfo de Guinea. La principal es que se ha producido un desplazamiento del área de operaciones de los piratas.



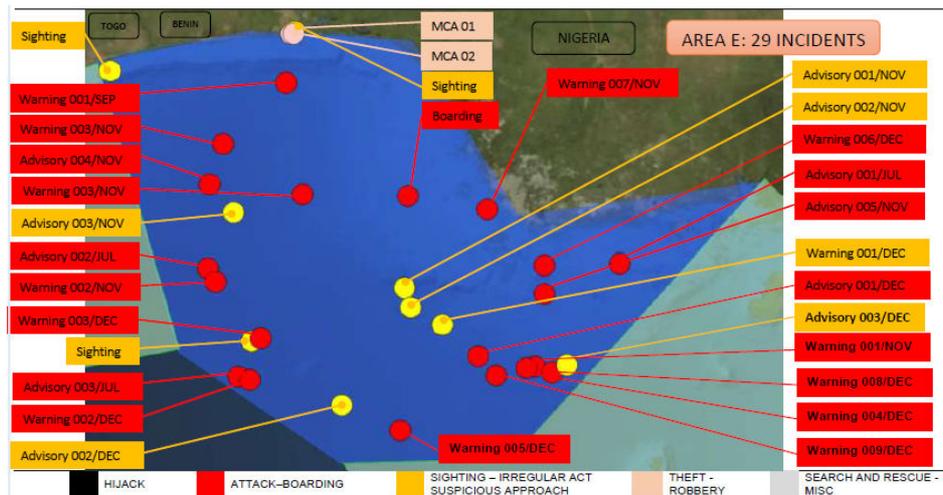


Figura 3. Incidentes de robo a mano armada y piratería reportados en el golfo de Guinea ocurridos en el segundo semestre de 2019 (imagen superior), el primer semestre de 2020 (imagen central) y segundo semestre de 2020 (imagen inferior), según el MDAT-GOG.

Como se puede observar en la figura 3, en el segundo semestre del año 2019 (primera imagen) buena parte de los incidentes reportados ocurrían en los puertos o en sus proximidades (aparecen en color crudo en la imagen). Sin embargo, ya en el primer semestre del año 2000 (segunda imagen) se observa un cierto desplazamiento de los ataques que, poco a poco, parecen alejarse de la costa. Para el segundo semestre de ese mismo año (última imagen) la evolución es aún más notoria hasta el punto de que el número de asaltos cerca de la costa se ha reducido clarísimamente en beneficio de ataques e intentos de abordaje (marcados en color rojo), así como de aproximaciones sospechosas de embarcaciones (en amarillo) que, cada vez, se producen más lejos de la costa. Se trata de una tendencia que se mantiene en los primeros meses de 2021.

¿Cuál es el motivo de este desplazamiento de la actividad pirática en el golfo de Guinea? En mi opinión, la razón principal es la mayor capacidad demostrada por las fuerzas navales nigerianas a la hora de dar protección a los buques que son atacados cerca de sus costas. Como podemos



observar en la siguiente figura, en el año 2012 apenas un 5% de los barcos atacados en el área de Nigeria que pedían auxilio a los efectivos militares de dicho país, recibían algún tipo de asistencia de los mismos. Sin embargo, en 2020 casi la mitad de los mercantes y pesqueros que solicitaron ayuda la recibieron.



Figura 4. Barcos que, ante un ataque, recibieron o no asistencia de las fuerzas navales nigerianas en 2012 y 2020. Elaboración propia a partir de los informes anuales del IMB.

Se trata de un paso adelante para la seguridad marítima de la región. De hecho, se constata cómo en los últimos tiempos barcos que son atacados mientras se encuentran fondeados cerca de los puertos reciben dicho auxilio, algo impensable apenas unos años atrás. Resulta también significativo que la mayor parte de los buques que pidieron auxilio pero no recibieron ayuda sufrieron sus asaltos en el último trimestre del año 2020 y a una distancia de entre 70 y 200 millas de la costa. De hecho, si en el año 2012 la distancia media a la que ocurría un intento de ataque en la región era de unas 30 millas de la costa, en 2019 fue de 62 millas. Pero en 2020 la distancia media se ha disparado hasta las 150 millas de la costa. Estos datos parecen confirmar que los piratas están desplazando su actividad cada vez más lejos de tierra firme como único método para incrementar sus posibilidades de éxito, dado que los efectivos militares nigerianos están logrando alejar la piratería del área más próxima a la costa. Así, los



piratas estarían aprovechando las dificultades que, en estos momentos, tienen las fuerzas locales para dar protección a buques lejos de la costa.

Un ejemplo práctico se pudo constatar con el secuestro del portacontenedores *Mozart*, ocurrido el 23 de enero de este año 2021. El asalto se produjo a unas cien millas al noroeste de Santo Tomé. Los piratas demostraron ser especialmente violentos, dado que utilizaron explosivos para conseguir acceder a la habitación del pánico o ciudadela en la que se había refugiado la tripulación. Estas ciudadelas son estructuras especialmente preparadas para evitar que los piratas accedan a ellas. En cuanto los piratas abordan el buque, todas las personas a bordo se encierran en la misma. Desde estas habitaciones del pánico la tripulación puede manejar el buque y contactar con el exterior. También suelen estar provistas de alimentos y bebida para unos días. Es habitual que los piratas intenten acceder a la ciudadela, incluso durante horas. Y si no consiguen su objetivo, acaban abandonando el buque. Si en el año 2019, las tripulaciones de ocho buques evitaron el secuestro gracias a la ciudadela, en 2020 la cifra ascendió a 14 mercantes y en los primeros tres meses de 2021 ya son ocho las tripulaciones de otros tantos buques que se han librado del secuestro encerrándose en un espacio seguro.

Sin embargo, en el caso del *Mozart*, y fruto de la explosión provocada por los piratas, falleció uno de los marineros y otros resultaron heridos por la metralla. Los piratas secuestraron a quince miembros de la tripulación. Este uso de explosivos, de confirmarse en futuros asaltos, podría suponer un cambio en el modo de actuación de los piratas que, frustrados ante repetidos intentos fallidos de secuestros, habrían decidido incrementar la violencia utilizada contra las tripulaciones.

Otro cambio significativo que se está produciendo en los últimos meses en el ámbito de la seguridad marítima en el golfo de Guinea viene provocado porque hasta hace unos años, lo habitual era que los piratas secuestraran al capitán del mercante y a algún oficial. Sin embargo, en estos momentos se producen más secuestros masivos, de 8, 10 ó 15 personas, como hemos visto con el portacontenedores *Mozart*.

Conclusiones

A la hora de establecer tendencias sobre el incremento o la disminución de los incidentes de piratería y robo a mano armada en el mar en el golfo de Guinea debemos ser prudentes. La realidad es que no sabemos todo lo que ocurre, si bien es cierto que cada vez conocemos más piezas del complejo puzzle de la región.



Se ha constatado un aumento de las capacidades de las fuerzas navales locales, sobre todo, nigerianas para auxiliar a los buques que sufren ataques. Esto parece confirmarse tanto para los incidentes que ocurren en fondeaderos próximos a los puertos como en asaltos que se producen hasta una distancia de unas 60 millas de la costa.

Este hecho explicaría el desplazamiento de la actividad pirática cada vez más lejos de la costa. Los piratas son conscientes de las dificultades que están experimentando para secuestrar tripulaciones a unas decenas de millas de tierra firme. De ahí que sus últimas acciones se produzcan a distancias cada vez mayores, incluso superiores a las 200 millas. También parece haber un incremento en la violencia utilizada, por ejemplo, para hacer frente a las ciudadelas de las que se dotan cada vez más buques. Aunque para saber si se trata de un incidente aislado o no, deberemos esperar a ver la evolución de la situación en los próximos meses.

Cabe prever que en los futuros informes que publiquen las distintas fuentes analizadas en este artículo se perciba un incremento en el número de incidentes reportados. Sin embargo, en nuestra opinión esto no implica necesariamente que haya más ataques. El hecho de que las autoridades locales se muestren más capaces de ofrecer asistencia a los buques asaltados puede derivar en un aumento de la confianza en las mismas por parte de los capitanes. Este hecho podría provocar, a su vez, un aumento de los asaltos reportados desde los mercantes y pesqueros. De confirmarse esta evolución, nuestro conocimiento sobre la realidad de la seguridad marítima en el golfo de Guinea también sería mayor.



Fernando Ibáñez es Doctor en Conflictos, Seguridad y Solidaridad por la Universidad de Zaragoza y licenciado en Ciencias Políticas por la UNED. También posee el Certificate in Terrorism Studies de la Universidad de St. Andrews (Reino Unido). Entre 2008 y 2010 trabajó como analista de inteligencia en la Unidad de Inteligencia de la empresa Eulen Seguridad. Desde 2012 es profesor de la Universidad a Distancia de Madrid (Máster Universitario en Seguridad, Defensa y Geoestrategia así como del Grado de Criminología) y docente en el Campus Internacional para la Seguridad y la Defensa de Sevilla (CISDE) donde es profesor del Máster de operaciones de inteligencia y contrainteligencia y dirige sendos cursos de Experto y Técnico Avanzado en Seguridad

Marítima. Durante 2014 trabajó como consultor del programa de la Unión Europea Critical Maritime Routes. Asimismo, forma parte del Grupo de investigación de Estudios Internacionales de la Universidad de Santiago de Compostela.