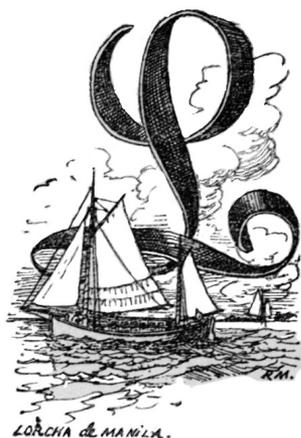


LA PIRATERÍA OLVIDADA

Carlos DELGADO FERNÁNDEZ
Ingeniero técnico industrial

Con un empleo honrado, lo usual es trabajar mucho y ganar poco; en cambio la vida del pirata es plenitud y saciedad, placer y fortuna. Libertad y también poder (1).



EJOS queda la visión romántica del pirata; de la estética corsaria, de historias de abordajes y mapas del tesoro; de isla Tortuga o aquella otra isla de aventuras que Stevenson hizo famosa; Port Royal o el cabo San Lucas; Cavendish, Morgan, Barbarroja y Barbanegra; el *Golden Hind* de Drake o nuestro Benito Soto y su bergantín, cuyo nombre de origen era *El Defensor de Pedro*, *Burla negra* cuando de pirata robaba.

El capitán Blood, Willy el Tuerto, el pirata Rogers o el capitán Garfio. De aquellos cinéfilos piratas olvidados permanecen entre nosotros el inagotable Jack Sparrow o el emergente capitán Flint de la serie *Black Sails* que, salvo algún error notorio, mantiene el tipo, aunque solo sea por arrastrar la carga del recuerdo de éxitos en la gran pantalla... el de aquellos piratas olvidados.

Filibusteros, corsarios y bucaneros; sus diferencias de ayer no lo son hoy en un mundo globalizado: piratas, o sea, ladrones, secuestradores o incluso terroristas, perdiendo el favor romántico del siglo XIX; no queda ningún Espronceda que, aun con viento en popa a toda vela, escriba a favor de la vida pirata, una vida mejor, que no fue tal ni antes ni después.

La piratería en nuestros días engloba a todos aquellos «actos ilegales de violencia cometidos en alta mar con un propósito de lucro personal, aunque hoy en día incorporan además actos de violencia, detención o depredación en

(1) Cita del pirata Bartholomew Roberts, conocido como *El Negro* a principios del siglo XVIII. Del artículo: «Ladrones y asesinos muy reales», de José Pardina. Revista *Muy Historia*, número 12/2007.

aguas territoriales y/o por motivos políticos o por razones en los que el *animus ferendi* y el objetivo político se funden estrechamente» (2).

La complejidad de un mundo globalizado, la proliferación de estados fallidos, guerras y conflictos interminables; la corrupción como eje de vida en el mundo del hampa; el tráfico ilegal de personas, de armas y de drogas... Todo esto y más ha hecho que la piratería, en su simpleza definitoria de actos criminales acaecidos en el mar, conforme ahora una amalgama de acciones que son parte de una criminalidad organizada que recluta entre sus filas a mercenarios y excombatientes, sin importar aguas territoriales o internacionales, ejerciendo la piratería y otros actos criminales allí donde la ley o el estado no llegan.

El alarmante aumento de la piratería en el Índico hizo que la UE idease una intervención militar para la protección de nuestros intereses en aguas de Somalia. El 8 de diciembre de 2008 se desplegó la Operación ATALANTA contra la piratería y el robo a mano armada, con el propósito de asegurar y dar protección a barcos del Programa Mundial de Alimentos (WFP), a los destinados a proporcionar apoyo logístico a la misión de la Unión Africana (AMISON) y al tráfico marítimo vulnerable, entre otros cometidos.

No solo la Operación ATALANTA, también la ESCUDO OCEÁNICO (OCEAN SHIELD) de la OTAN contribuyó al éxito de que hoy prácticamente no prosperen los actos de piratería en esas aguas, si bien en 2017 han aumentado los incidentes.

Sin embargo este éxito se logró gracias a un gran esfuerzo. La aportación española ha sido de 35 buques hasta la fecha, que operaron en una agrupación naval, ostentando la Armada española el mando hasta en seis ocasiones. La última, de febrero a julio de 2017, correspondió al contralmirante Rafael Fernández-Pintado Muñoz-Rojas, que asumió el mando embarcado en el buque de asalto anfibio *Galicia* junto con su Estado Mayor.

Gracias al éxito que está teniendo la Operación ATALANTA la piratería en Somalia empieza a ser olvidada. Ya lo está mediáticamente hablando, pero no es conveniente bajar la guardia. Lo cierto es que la piratería sigue siendo en nuestros días un motivo de preocupación que amenaza permanentemente la seguridad en el mar. La globalización ha hecho que los piratas ligen sus intereses a diferentes grupos criminales, incluyendo grupos terroristas.

Los objetivos preferidos por los piratas son los barcos lentos y de carga valiosa, entrando en este grupo desde remolcadores, buques de transporte o portacontenedores hasta petroleros o transatlánticos.

(2) SOBRINO HEREDIA, José Manuel: *Piratería y terrorismo en el mar*, catedrático de Derecho Internacional Público de la Universidad de La Coruña.

La amenaza olvidada

La amenaza olvidada está en la costa occidental de África y, especialmente, el golfo de Guinea, formado por una veintena de países tan dispares como: Senegal, Gambia, Guinea Bissau, Sierra Leona, Liberia, Costa de Marfil, Ghana, Togo, Benín, Nigeria, Camerún, Guinea Ecuatorial, Congo, Gabón, Angola, Santo Tomé y Príncipe...

La proliferación de la piratería es debida al debilitamiento o la desaparición de los poderes centrales en los estados africanos, a la difícil situación económica en estos países o al incremento del tráfico de drogas y armas, sin olvidar la acelerada independencia, y el modo de conseguirla, de lo que fueron colonias europeas.

Nigeria, con una población de 186 millones de habitantes, es sin duda uno de los países más importantes de la zona. Desde su independencia, su devenir político ha sido turbulento, con sucesivos golpes de estados y corruptelas. Las últimas noticias que llegan del país siguen sin ser buenas. En materia terrorista no se libra de las atrocidades de grupos como Boko Haram o el autoproclamado Estado Islámico. En julio de 2017 se produjeron más de 50 muertos tras un ataque de Boko Haram contra una instalación petrolífera. El mismo grupo secuestró a 200 niñas de un colegio de Nigeria en 2014, y en la actualidad, tanto este como el Daesh han causado miles de muertos y decenas de miles de desplazados, especialmente entre las minorías cristianas.

El conflicto con la región de Biafra, lejos de la crueldad de décadas pasadas, sigue siendo una constante lejos de resolverse en un futuro inmediato.

Nigeria se ha transformado en un petroestado destinado casi en exclusiva a la extracción de petróleo y materias energéticas. Basta recordar que aproximadamente el 20 por 100 del GNL que consume España proviene de este país.

Lo mismo ha ocurrido con Guinea Ecuatorial, ligada a España históricamente hasta que en 1968 obtuvo su independencia. Desde la implantación de la petrolera estadounidense Mobil en el país, Guinea Ecuatorial se ha convertido en el tercer productor de petróleo de la región.

Angola lleva el mismo recorrido. Fue el primer productor de petróleo de África, rivalizando con Nigeria, pero su industria petrolera no es sólida y no parece que tenga otros horizontes donde fijar la mirada más allá del oro negro.

Senegal es uno de los países ribereños del golfo de Guinea más estables. Aunque mantiene latente un conflicto de más de 35 años de trágicas vivencias y uno de los más antiguos del África occidental: el de la región de Casamanza, que aunque hoy está aletargado con un alto el fuego, ningún dirigente del país ha conseguido resolverlo hasta el momento. Pese a ello, la zona se está recuperando lentamente gracias a la apuesta por el desarrollo de infraestructuras y el turismo y a la falta de apoyo a los guerrilleros que la dictadura de Gambia suministraba.



Golfo de Guinea (Fuente: www.wikipedia.org).

Para España, Senegal es de una importancia vital. La inversión puesta en marcha en Senegal y Mauritania, tanto económica como de medios y efectivos para luchar contra la inmigración ilegal en origen ha resultado un éxito tal que ha sido tomada como referente en la UE. España mantiene en este país de manera permanente un destacamento de la Guardia Civil, con dos patrulleras, a las que de manera periódica se unen un buque oceánico y un avión del tipo CN-235. Además, el destacamento de la Guardia Civil se encarga de labores de instrucción y enseñanza a los gendarmes senegaleses. Lo mismo ocurre en Mauritania.

Las cifras hablan por sí solas: 36.678 inmigrantes irregulares llegados a las costas canarias en patera en 2006; en 2016 fueron 671, y en 2017 la cifra se redujo a 423.

Más de lo mismo se podría decir de los demás países ribereños del golfo de Guinea, aderezados además de una corrupción sistémica, de un mal plan de desarrollo en muchos casos y de un crecimiento desordenado en todos los aspectos, apurando al máximo el principio del fin de una era enemiga del petróleo que parecen desoír.

La inseguridad en aguas territoriales o aguas interiores de estos países también representa una amenaza patente, incluso en puertos y apostaderos. Harcourt, cerca del delta del río Níger; Lagos, también en Nigeria; Lomé, en Togo; Acra, en Ghana; Monrovia, en Liberia; Freetown, en Sierra Leona, o Dakar, en Senegal, son lugares donde la probabilidad de ser abordados por piratas es muy alta.

El año 2017 acaba con un ascenso en el número de acciones violentas en el golfo de Guinea con respecto a 2016, al pasar de 61 a 76. Nigeria es el país que experimenta una mayor subida, con 56 incidentes al finalizar 2017 superando incluso a Indonesia; casi todos mientras los buques navegaban. Sierra Leona, Costa de Marfil y Ghana también han sido testigos de estos incidentes, pero en una proporción mucho más baja.

La proliferación de estos actos en esas aguas hay que buscarla también en la escisión y ramificación de movimientos de carácter emancipatorio, como el MEDN (Movimiento de Emancipación del Delta del Níger), que fue muy activo en 2010.

Este y otros factores hacen que la piratería afecte a aguas territoriales e interiores de los propios países, donde la seguridad compete a sus fuerzas armadas; pero, como en todo, siempre hay posibilidades de acuerdo y cooperación para integrar una fuerza internacional, acuerdos multilaterales o todo tipo de convenios capaces de aumentar la seguridad.

El secuestro del *Kalamos* fue el primer punto de inflexión desoído por Europa. El 4 de febrero de 2014 tuvo lugar en Qua Iboe, al sur de Nigeria, el secuestro de dicho petrolero con bandera maltesa mientras esperaba recibir su carga destinada a la empresa india de refinados petrolíferos Bharat Petroleum Corporation Limited (BPCL). El trágico balance de los

FECHA	TIPO DE BUQUE	ACCIÓN	LUGAR
06/06/2017	Buque de carga a granel	Abordado	Free Town, Sierra Leona
17/05/2017	Buque de carga a granel	Abordado	Port Harcourt, Nigeria
02/05/2017	Buque sin especificar	Intento de abordaje	Tema, Ghana
06/05/2017	Buque portacontenedores	Abordado	Abidjan, Costa de Marfil
19/04/2017	Buque de aprovisionamiento	Atacado, abordado, secuestrado	Bayelsa, Nigeria
19/04/2017	Buque de transporte de petróleo	Atacado	Bayelsa, Nigeria
07/04/2017	Buque de carga a granel	Abordado, robado	Boma, Congo
30/03/2017	Buque de transporte de petróleo	Incidente sin especificar	Port Harcourt, Nigeria
29/03/2017	Buque de transporte de petróleo	Incidente sin especificar	Bayelsa, Nigeria
08/03/2017	Buque de carga a granel	Atacado	Bayelsa, Nigeria
02/03/2017	Buque de carga a granel	Intento de abordaje	Lagos, Nigeria
19/02/2017	Buque de transporte de productos bituminosos	Abordado, atacado, robado	Forcados, Nigeria
08/02/2017	Buque de transporte de gas	Secuestrado	Isla de Bonny, Nigeria
08/02/2017	Buque de transporte de petróleo	Abordado, secuestrado	Quoa Iboe, Nigeria
05/02/2017	Buque de carga a granel	Atacado	Bayelsa, Nigeria
30/01/2017	Buque portacontenedores	Abordado	Free Town, Sierra Leona

Actividad de la piratería en el golfo de Guinea en el primer semestre del año 2017.
(<http://orientacionesproteccionbuques.com>).

hechos se alza con el asesinato del segundo de a bordo y tres rehenes secuestrados.

No hay movimientos que indiquen una intención o iniciativa por parte de las autoridades europeas para desarrollar una operación permanente destinada a garantizar la seguridad del tráfico marítimo en esas aguas, y no parece que haya que esperarla hasta que el ataque a los mercantes europeos sea sistemático. España podría asumir un mayor liderazgo y ser vanguardia del buen hacer acreditado sobradamente por las misiones en Senegal y Mauritania y en los despliegues cooperativos africanos de la Armada.

Liderazgo español

La Unión Europea en el año 2013, en una comunicación conjunta al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, plantea como respuesta a los retos y amenazas procedentes del golfo de Guinea los siguientes puntos (3):

- Desarrollar una interpretación uniforme entre los países de la región y la comunidad internacional sobre la gravedad de la amenaza en el golfo de Guinea y la necesidad de atajarla.
- Ayudar a los gobiernos de la región a crear instituciones, administraciones marítimas y capacidades sólidas para fomentar la sensibilización sobre las cuestiones marítimas y garantizar la seguridad y la primacía del derecho a lo largo de la costa.
- Apoyar unas economías prósperas en esa región, en consonancia con las estrategias nacionales y regionales de desarrollo, para crear empleo y ayudar a las comunidades vulnerables a aumentar su capacidad de resistencia y hacer frente a las actividades delictivas o violentas.
- Reforzar las estructuras de cooperación entre los países de la región y las organizaciones regionales para adoptar las medidas que permitan mitigar las amenazas en el mar y en la superficie terrestre.

El 17 de marzo de 2014, el Consejo de la Unión Europea publicó su *Estrategia sobre el golfo de Guinea*, que describe «la escala de las amenazas y los riesgos presentes y las acciones potenciales que la UE, en el marco del enfoque global, en apoyo de los estados de la región y en coordinación con las organizaciones internacionales, puede llevar a cabo para ayudar a resolver el problema» (4). El 16 de

(3) <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A52013JC0031>.

(4) http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/EN/foraff/-141582.pdf.

marzo de 2015, el Consejo de la UE adoptó el *Plan de Acción sobre el golfo de Guinea 2015-2020*, que determina «el apoyo de la UE a los esfuerzos de los estados de la región frente a los desafíos de seguridad marítima y la delincuencia organizada que deben afrontar» (5). En junio de 2017, la UE puso en marcha «un programa con una duración de cuatro años y destinado a incrementar la seguridad marítima en los mares de África Occidental. El proyecto responde al nombre de Red Interregional para el golfo de Guinea, COGIN en sus siglas en inglés» (6).

Ante esto, España podría acentuar sus iniciativas en el ámbito europeo y profundizar en las que está llevando a cabo en la región, apelando a la experiencia de la Operación ATALANTA, fomentando los vínculos históricos y el desarrollo de acuerdos locales de estabilidad, nacionales e internacionales, y garantizando una mayor permanencia de buques en esas aguas capaces de disuadir a cualquier organización criminal de llevar a cabo actos piratas.

La realidad es que el golfo de Guinea es una región de gran interés para España. De acuerdo con la *Estrategia de Seguridad Nacional 2017*: «El golfo de Guinea es importante para la seguridad de España pues presenta amenazas que incluyen actos de robo a mano armada en la mar y piratería, pesca ilegal no declarada y no reglamentada y el tráfico ilícito de personas, sustancias estupefacientes y armas. Es además fuente de importantes recursos energéticos para España y objeto de inversión en infraestructuras e intereses agrícolas, industriales y pesqueros» (7).



BAM *Meteoro* durante su despliegue en África. (Foto: www.flickr.com/photos/armadamde).

(5) <http://www.consilium.europa.eu/media/21521/st07168en15.pdf>.

(6) <http://www.lavanguardia.com/politica/20170608/423266287105/echa-a-andar-iniciativa-de-la-ue-para-seguridad-maritima-en-africa-occidental.html>.

(7) Presidencia del Gobierno de España. *Estrategia de Seguridad Nacional 2017*, p. 49. http://www.dsn.gob.es/sites/dsn/files/Estrategia_Seguriad_Nacional_2017.pdf (sic).

La proximidad al archipiélago canario y las rutas marítimas hacia el Estrecho, la Corriente del Golfo y la climatología benévola fomentan las mafias que trafican con inmigrantes ilegales. La permanencia de efectivos españoles en la zona frenó bruscamente toda esta actividad ilegal. Aprovecharse de estas misiones, aumentarlas y fomentar el patrullaje constante en esas aguas con buques de la Armada sería importante para la seguridad en la costa occidental del golfo de Guinea, así como potenciar las misiones marítimas del AFRICA PARTNER-SHIP STATION y los ejercicios de interdicción marítima; incrementar las misiones de seguridad cooperativa y desarrollar las capacidades propias de los países ribereños en la seguridad y estabilidad de sus propias aguas territoriales.

Desde hace años los buques de la Armada operan anualmente en aguas de África Occidental y la previsión para este año es que la colaboración siga en la misma línea. El Despliegue Africano de la Armada en el marco de la Diplomacia de Defensa y la acción exterior del Estado, las actividades de Seguridad Cooperativa en Mauritania, Senegal y Cabo Verde y otros países ribereños y la colaboración con otras marinas aliadas en la zona son solo algunos ejemplos de lo que hace la Armada en aguas del golfo de Guinea en apoyo a estos países y muestran la senda que Europa ha de tomar.

Los buques de acción marítima (BAM), integrados en la Fuerza de Acción Marítima (FAM) parecen ideales para este tipo de misiones; de nuevo un éxito español. Son capaces de llevar a cabo misiones de acción marítima de carácter militar relativas al control del mar y de amenazas asimétricas o convencionales en escenarios de baja intensidad. La experiencia ganada en Somalia garantiza su funcionalidad en acciones de protección del tráfico mercante o el apoyo a otras unidades, y no por casualidad tienen su base en el archipiélago canario.

Liderazgo en la acción. Lo que la Armada bien sabe hacer, lo que Europa demanda sin demasiada energía y lo que España necesita para garantizar buena parte de sus intereses nacionales: materias primas, energía y aseguramiento de las vías de comunicación.

BIBLIOGRAFÍA

- TRIGO CHACÓN, Manuel: «El golfo de Guinea y su problemática para la navegación internacional», REVISTA GENERAL DE MARINA, octubre, 2015.
- SOBRINO HEREDIA, José Manuel: *Piratería y terrorismo en el mar*, ponencia, consultado en www.ehu.es/cursosderechointernacionalvitoria/ponencias/pdf/2008/2008_2.pdf.
- DELGADO FERNÁNDEZ, Carlos: *El camino de los héroes*. Madrid, 1 de febrero de 2016, <http://elcaminodehéroes.com>, consulta 15 de agosto de 2017.
- http://www.emad.mde.es/MOPS/060-Yibuti-ATALANTA/#sub_2, consulta 1 de febrero de 2018.
- <http://www.elpais.com.uy/mundo/piratas-secuestraron-petrolero-kalamos-nigeria.html>, consulta 17 de agosto de 2017.
- <http://eur-lex.europa.eu>, consulta 17 de agosto de 2017.
- <http://piratasabordo.blogspot.com.es/2015/02/el-segundo-de-abordo-del-petrolero.html>, 6 de febrero de 2015, consulta 17 de agosto de 2017.
- <http://www.armada.mde.es>, consulta 17 de agosto de 2017.