



Seguridad marítima en el GOLFO DE GUINEA

Vicealmirante Juan Luis Sobrino Pérez-Crespo
Comandante del Mando Operativo Marítimo

LA Armada comenzó su actividad en África Occidental y Golfo de Guinea en el año 2010, en apoyo del Plan África 2009–2012 del Gobierno, desplegando patrulleros oceánicos en la región, por ser el tipo de unidad que mejor se adapta a la misión encomendada y a los cometidos de Seguridad Marítima. Desde 2013, este despliegue se desarrolla en el ámbito de la estructura operativa, encuadrado en el marco de las actividades que las Fuerzas Armadas realizan en la costa occidental africana y Golfo de Guinea, en lo que se viene denominando «Despliegue africano».

Dichas actividades se basan en el concepto de que no es una zona de operaciones, sino un área de cooperación. Esta aproximación a la región es totalmente respetuosa con los países soberanos de la zona, está basada en las relaciones bilaterales y orientada a estimular que los países ribereños ejerzan las responsabilidades en sus espacios marítimos de soberanía e influencia y den respuesta a los retos de seguridad en esos espacios. La presencia de unidades de la Armada puede ayudar a crear esa dinámica, no solo mediante actividades de vigilancia u operativas, sino también mediante intercambios de información y actividades bilaterales o multilaterales, a demanda de los países del área, y orientadas a la creación de sus capacidades marítimas.

FOCO DE INSEGURIDAD CRECIENTE

El Golfo de Guinea se ha convertido en uno de los mayores focos de inseguridad marítima a nivel global, motivo de preocupación para las navieras y el sector pesquero español que operan en esas aguas. En la última década los incidentes de piratería han aumentado de manera incesante, justo al contrario de lo sucedido en las costas del Cuerno de África, zona de actuación de la operación *Atalanta*. El 90 por 100 de los secuestros que tuvieron lugar en la mar en 2020, se produjeron en aguas del Golfo.

Al comienzo, los actos de piratería se producían cerca de costa, principalmente en el delta del Níger, y consistían normalmente en robos de combustible o de los bienes y equipamientos de los propios barcos. Sin embargo, en los últimos años, y particularmente en 2020, se observan nuevas tendencias. En primer lugar, los ataques se producen en la actualidad a mayor distancia, pasando de distancias inferiores a las 40 millas náuticas de costa a superar las 150. Ello responde a una mayor «profesionalización» de los piratas que, de este modo, escapan de la vigilancia que establecen agencias de seguridad contratadas o las propias Marinas de los países costeros y consiguen aumentar el factor sorpresa.

Otra tendencia creciente es la dispersión de los ataques. Si bien al principio se concentraban en el delta del Níger, en 2020 se produjeron ataques frente a las costas de hasta nueve países: Costa de Marfil, Ghana, Togo, Benín, Camerún, Guinea Ecuatorial, Gabón, Santo Tomé y Príncipe y República Democrática del Congo. Ello podría indicar que la actividad de la Marina de Nigeria, la más potente del área, ha provocado la búsqueda de escenarios menos vigilados.

Otra característica a destacar es el cambio observado en las técnicas piratas. Hace años, los ataques se concentraban principalmente en petroleros y barcos de gran porte, a los que asaltaban y robaban; la tendencia reciente más habitual es el «secuestro para rescate» (*Kidnapping For Ransom*, KFR), pero de una manera diferente a lo que se vivió en la piratería del Índico. Allí los barcos secuestrados eran conducidos a fondeaderos próximos a los poblados piratas hasta el pago del rescate. En el Golfo de Guinea los asaltantes secuestran a algunos miembros de la tripulación (preferiblemente no africanos) y son conducidos a lugares indeterminados de la costa solicitando un rescate. El resto de la tripulación y el barco quedan liberados.



Esta nueva manera de actuar ha motivado que los objetivos también se hayan diversificado, siendo paulatinamente abordados barcos más sencillos para los piratas, como pueden ser buques de menor porte y pesqueros. Además, han mejorado sus tácticas, siendo más rápidos en sus ataques, abandonando con rapidez el buque abordado para evitar dejar pistas y ser perseguidos, lo que da pie a sospechar que han comenzado a emplear buques nodriza desde los que lanzar sus ataques.

VIGILANCIA PERMANENTE

Para los intereses de España es fundamental que el Golfo de Guinea sea un área de estabilidad con una economía sostenible y un adecuado desarrollo social, donde los países ribereños puedan asumir sus propias responsabilidades para garantizar la gobernanza y, mediante la cooperación regional, puedan dar respuesta a los importantes desafíos que tienen planteados en el ámbito marítimo.

La Armada ha establecido una célula NCAGS (Cooperación y Guía del Tráfico Marítimo) en su Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima (COVAM), en Cartagena, desde donde se vigila de forma permanente la actividad pirata en el área y se coordina e intercambia información con organismos internacionales, Centros Operativos Marítimos (MOCs) y otras marinas aliadas.

El COVAM proporciona información de seguridad a los buques de vinculación nacional que voluntariamente se incorporen al sistema de cooperación citado; seguirá sus movimientos y, en su caso, les hará llegar alertas cada vez que tenga conocimiento de cualquier incidente que pueda suponer una amenaza para su seguridad o requerir de su auxilio. Por otra parte, el Instituto Hidrográfico de la Marina ha publicado una carta de seguridad marítima en el Golfo de Guinea que está disponible gratuitamente en su página web.

DESPLIEGUE AFRICANO

La actividad de la Armada en el «Despliegue africano» se desarrolla en tres líneas de actuación: vigilancia y seguridad marítima en el ámbito de las operaciones permanentes en la estructura operativa de las Fuerzas Armadas; actividades de Capacitación Regional Marítima, que incluyen las de formación y adiestramiento que se realizan de forma bilateral con los países ribereños y, en tercer lugar, apoyo a las actividades de influencia, entre las que se incluyen las de apoyo a la diplomacia, reuniones con personal clave, apoyo a la industria de defensa, etcétera. Adicionalmente, las unidades de la Armada realizan otras actividades en cooperación con las Marinas



FOTOS: ENVIAD

de los países ribereños para alcanzar un adecuado conocimiento del entorno marítimo del área, tales como vigilancia de las líneas de comunicación marítima, operaciones focalizadas (*Focus Operations*) en determinadas zonas de interés, patrullas combinadas con las Marinas regionales y adiestramientos tácticos en el ámbito de los ejercicios *Obangame Express* y *Nemo*.

PRESENCIAS MARÍTIMAS COORDINADAS

El interés estratégico del Golfo de Guinea junto con el incremento de las acciones de piratería, ha obligado a la Unión Europea a intensificar su atención sobre ese espacio marítimo. De este modo, se ha puesto en marcha el proyecto piloto de Presencias Marítimas Coordinadas (PMC), que tiene por objeto aumentar la capacidad de la UE como socio de confianza garante de la seguridad, a fin de brindar una mayor intervención europea, asegurar una presencia y disponibilidad marítima permanente y fomentar la cooperación marítima internacional.

El proyecto pretende generar sinergias mediante una actuación coordinada entre los diversos Estados miembros con buques desplegados en el área pero sin llegar a «operacionalizar» la zona, al estar las unidades desplegadas bajo el control de cada nación. España desplegará en 2021 dos buques en periodos de cuatro meses. El Buque de Acción Marítima (BAM) *Furor* (P-46), está desplegado desde marzo visitando los principales puertos de Ghana, Nigeria, Camerún, Gabón, Santo Tomé y Príncipe, Costa de Marfil, Mauritania y Senegal. El *Furor* apoya, además, el citado proyecto piloto de Presencias Marítimas Coordinadas.

CONCLUSIONES

El enfoque de este despliegue es sensible y constructivo, muy respetuoso con las idiosincrasias y soberanías de los Estados ribereños. España lo considera como una gran área de cooperación más que una zona de operaciones, y la participación en estas actividades realmente puede ayudar a mejorar el conocimiento del entorno marítimo y de esta manera, también mejorar la seguridad marítima global, algo primordial en todos los aspectos.

La presencia de un buque de la Armada en la zona pone de manifiesto el interés de España en poder llegar a garantizar la seguridad de la navegación en una zona crucial para las líneas de comunicación y el comercio marítimo. La puesta en marcha del proyecto piloto de PMC de la Unión Europea puede constituir un ámbito de coordinación muy adecuado para los barcos que operan en el Golfo de Guinea. ■