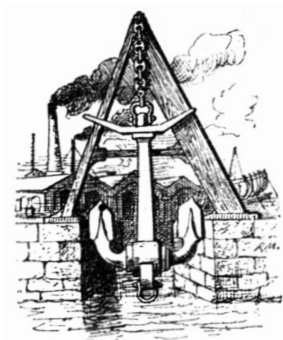


EL GOLFO DE GUINEA Y LA SEGURIDAD MARÍTIMA NACIONAL. DESPLIEGUES DE SEGURIDAD COOPERATIVA DE LA ARMADA

Gabriel PITA DA VEIGA SUBIRATS



A la dotación del Serviola con mi reconocimiento por la labor de cooperación en la Seguridad Marítima de estos mares, puerta de nuestro futuro.



Sí reza el texto que el exministro de Defensa, Pedro Morenés Eulate, dejó escrito en el Libro de Honor a bordo en su visita al *Serviola* en Dakar (Senegal), donde el patrullero se encontraba desempeñando su misión de Seguridad Cooperativa el 17 de octubre de 2016.

Y es que realmente las aguas de África Occidental, y más concretamente las del golfo de Guinea, están tomando una importancia creciente para España en los últimos años y parece que esta tendencia se mantendrá en adelante.

El golfo de Guinea en la Seguridad Marítima de España

Se estima que un 10 por 100 del petróleo y un 20 por 100 del gas que se importa en España proviene del golfo de Guinea, lo que supone una dependencia energética considerable y un tráfico marítimo continuo en una zona en la que los incidentes de piratería y asalto a mano armada en la mar, lejos de reducirse, se están incrementando. Además, se están agravando la violencia en los ataques y los perjuicios al sector petrolífero, con Nigeria como foco principal de la inestabilidad.

Asimismo, en el área FAO 34, que cubre el Atlántico Centro-Este o Centro-Oriental, faenan diariamente multitud de buques españoles o de dotación parcialmente española, que constituyen también una importante actividad económica. Concretamente, esta zona es la tercera área FAO en orden de importancia por el valor de capturas españolas a nivel mundial, con un valor de negocio que ronda anualmente los 270 millones de euros (1).

Con estos importantes intereses energéticos y económicos en juego, la amenaza que supone la piratería y el asalto a mano armada en la mar está obligando a la Comunidad Internacional a reaccionar.

Piratería en el golfo de Guinea

Hoy en día, los ataques piratas se suceden en Nigeria con una periodicidad preocupante, manteniéndose el número de casos en las distintas estadísticas. El fenómeno está sufriendo ciertas variaciones en los objetivos de los piratas en los últimos años y aumenta desgraciadamente el nivel de violencia en las distintas agresiones.

La piratería es consecuencia de la enorme desigualdad entre los estados (regiones) existente en el país. Mientras la riqueza procedente del petróleo se acumula en los estados del sur, que reciben poco retorno de la misma, la zona del sudoeste domina la economía del país y en el norte subsisten con una renta agraria y con las aportaciones del gobierno central.

De acuerdo al informe de *Oceans Beyond Piracy*, en 2016 de los 95 incidentes registrados en el golfo de Guinea, 55 ocurrieron en aguas internacionales y por tanto estarían categorizados como piratería bajo la Convención de Naciones Unidas para el Derecho del Mar (UNCLOS), pero todos se produjeron en la ZEE de algún país ribereño, fundamentalmente Nigeria (2).

Los incidentes más frecuentes se cometen con tres objetivos principales: el robo de dinero y enseres de las tripulaciones, el secuestro del buque para hacerse con su carga y el secuestro de personas para el cobro de rescates. Este último está concentrado en la región próxima al delta del Níger, particularmente en áreas con alta densidad de plataformas petrolíferas *offshore*.

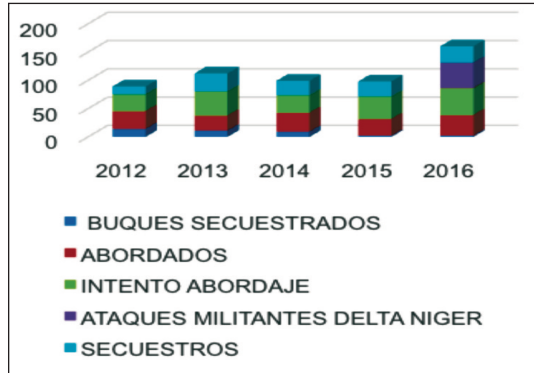
En los últimos años, los pagos de rescates han llegado hasta los 400.000 dólares, de acuerdo al mencionado informe y como puede verse en la estadística reflejada en el cuadro siguiente, y el número de secuestros de buques disminuye conforme está mejorando la seguridad en el área. Sin embargo, se

(1) El valor de estas capturas supera anualmente los 275 millones de euros. CÁNOVAS, Diego: *TFM: La seguridad marítima en el golfo de Guinea: ¿qué tipo de estrategia debe adoptar España?*

(2) *The State of Maritime Piracy 2016 (Assessing the Economic and Human Cost) Oceans Beyond Piracy*.

diversifica el tipo de buque objetivo, pasando de ser estos petroleros y gaseros en un 50 por 100 a un 18 por 100 entre 2014 y 2015.

El número de personas secuestradas cada año se está incrementando. En el cuadro siguiente puede verse un resumen de los incidentes registrados durante el despliegue del *Serviola* en el último trimestre de 2016.



Estadísticas de incidentes violentos de Seguridad Marítima en el golfo de Guinea.

TIPO DE INCIDENTE	SEPT.-DIC 2016
Buques secuestrados	3
Abordados	6
Intento de abordaje	4
Ataques militantes Delta Níger	2
Secuestro de personas	6
No clasificados en los anteriores	8
TOTAL	39

Nigeria es por tanto el principal origen de la inseguridad y, aunque desde el propio gobierno federal se han efectuado distintas iniciativas para mejorar la Seguridad Marítima, los resultados hasta la fecha no son suficientes. No se ha conseguido reducir o limitar los ataques próximos a la costa y a las instalaciones petrolíferas en tierra y grupos armados como el Movimiento de Emancipación del Delta del Níger (MEND) todavía gozan de impunidad en amplias regiones del país.

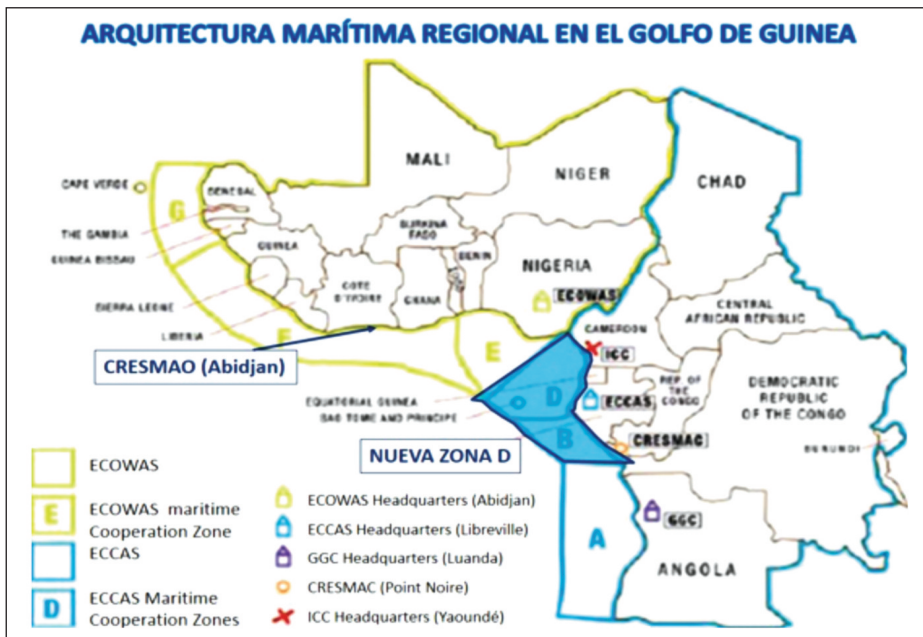
Un agravante de la situación es que el marco legal nigeriano todavía está en el proceso de la definición de los delitos de piratería, motivo por el que muchos ataques quedan impunes por la imposibilidad del procesamiento de los piratas o asaltantes de acuerdo al ordenamiento jurídico actual. La UNODC (United Nations Office on Drugs and Crime) está asesorando al Gobierno nigeriano para que efectúe las modificaciones necesarias en sus

leyes que permitan el encarcelamiento de los delincuentes detenidos, como pudimos saber en la reunión del G7++ Amigos del Golfo de Guinea, que tuvo lugar en Praia coincidiendo con la escala del patrullero *Serviola* el pasado 2 de diciembre.

El proceso de Yaundé

Como reacción a la deteriorada situación de la Seguridad Marítima en el golfo de Guinea, en el año 2013 se inició en Yaundé (Camerún) el proceso para establecer a nivel regional una arquitectura de Seguridad Marítima que permitiera contrarrestar las crecientes amenazas que atentan contra el propio desarrollo regional.

Bajo el amparo de la Unión Africana y las dos organizaciones económicas más importantes de África, la Economic Community of Western African States (ECOWAS) y la Economic Community of Central African States (ECCAS), los países ribereños se han comprometido a desarrollar una estructura de Centros de Operaciones Marítimas (MOC), Centros Multinacionales de Coordinación (CMC) y Centros Regionales de Seguridad Marítima (CRESMO y CRESMAC).

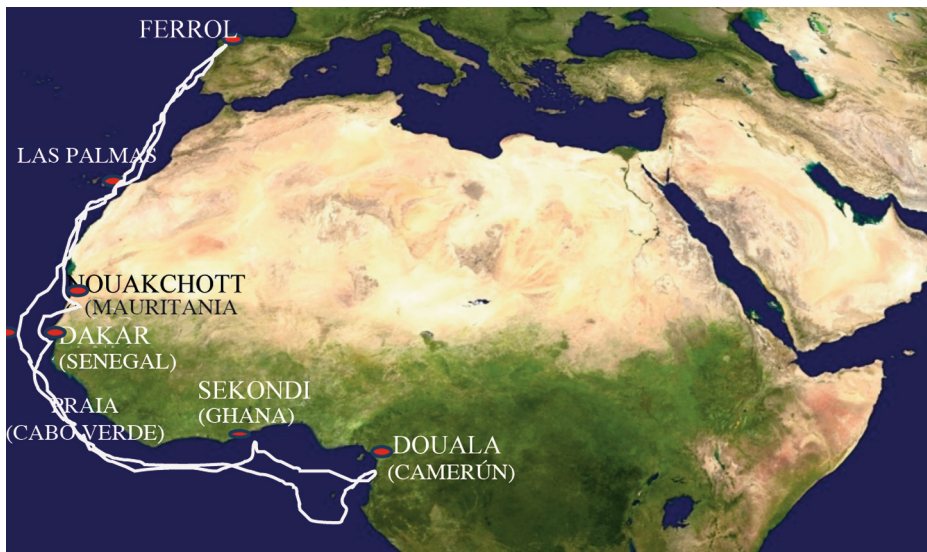


Arquitectura de Seguridad Marítima en el golfo de Guinea.

Esta arquitectura de Seguridad se va implantando poco a poco. Fue modificada recientemente en la cumbre de Lomé (octubre de 2016) y los países ribereños se han comprometido a que todos los centros de coordinación a los distintos niveles alcancen su plena capacidad operativa antes del final de 2017.

En este contexto, la Armada viene desarrollando en los últimos años sus actividades de Seguridad Cooperativa y Vigilancia Marítima en el marco del Plan de Diplomacia de Defensa. Aunque desde sus inicios los patrulleros de altura de la Armada han participado en ejercicios de la iniciativa Africa Partnership Station bajo liderazgo norteamericano, no es hasta finales de 2014 cuando el despliegue se está llevando a cabo de manera ininterrumpida cada semestre. Desde esa fecha, los patrulleros de altura *Infanta Elena*, *Vencedora*, *Centinel*, *Atalaya* y *Serviola*, de manera consecutiva, han ido aumentando paulatinamente el período de permanencia en zona y el abanico de países con los que se ha efectuado la cooperación.

En este momento España tiene firmados acuerdos de cooperación bilateral que incluyen la patrulla combinada en sus aguas jurisdiccionales con Mauritania, Cabo Verde y Senegal, que permiten el diseño de operaciones combinadas en las que se contribuye directamente a la Seguridad Marítima de esos países, aportando la experiencia y los medios de la Armada española. Probablemente, este tipo de actividades sean las más fructíferas en el desarrollo de las capacidades locales, ya que mediante el ejemplo y la intervención directa se consiguen los objetivos a más largo plazo.



Derrota del *Serviola* en su despliegue africano en 2016.

El despliegue del segundo semestre de 2016 se desarrolló entre los días 16 de septiembre y el 16 de diciembre, con escalas en los puertos de Nuakchot (Mauritania), Dakar (Senegal), Sekondi-Takoradi (Ghana), Duala (Camerún), Praia (Cabo Verde) y Las Palmas de Gran Canaria.

El *Serviola* operó bajo la cadena operativa de las Fuerzas Armadas a través del comandante del Mando de Vigilancia y Seguridad Marítima en las actividades en la mar y bajo dependencia directa del comandante del Mando de Operaciones del EMAD en las actividades de Seguridad Cooperativa con países con acuerdo bilateral. A bordo, la misión tiene tres grandes áreas de actuación:

- Vigilancia Marítima.
- Seguridad Cooperativa y Cooperación Militar.
- Apoyo a la Diplomacia de Defensa.

Las tres están evidentemente muy relacionadas y exigen de la dotación y de la fuerza embarcada una dedicación plena, tanto en puerto como en la mar, en condiciones de trabajo muy exigentes, con temperaturas extremas.

Para el desarrollo de estas misiones, el buque pasó por un proceso de certificación en el Órgano de Valoración y Certificación de Cartagena (EVACART) del Centro de Evaluación para el Combate (CEVACO) y sus capacidades fueron reforzadas con un Equipo Operativo de Seguridad de Infantería de Marina, compuesto por siete hombres, personal instructor de buceo procedente del Centro de Buceo de la Armada (CBA) y un lingüista.

Vigilancia Marítima

En la mar, el buque desplegado contribuye al conocimiento del entorno marítimo en estas aguas de interés. Hay que recordar que la Estrategia de Seguridad Nacional de 2013 ya señala el golfo de Guinea como «una de las



El trozo de visita y registro del *Serviola* a bordo del petrolero *Toledo Spirit*.

tres áreas en las que España debe involucrarse más para, junto a sus socios y aliados, fomentar la seguridad futura» (3) (4).

Para poder efectuar ese trabajo, la base, lo primero, es el conocimiento adecuado del área de interés. Conocer en profundidad los flujos de tráfico marítimo y las actividades desarrolladas en la mar se hace fundamental en previsión de que puedan ser necesarias otro tipo de operaciones militares en el futuro.

Para la flota pesquera nacional y los buques de bandera española en las rutas comerciales con el golfo de Guinea, es tranquilizador contar con el despliegue de un patrullero de la Armada. La unidad puede proporcionar apoyo de diversa índole, desde el asesoramiento en el diseño de las medidas de seguridad al navegar en zonas de riesgo de piratería, pasando por la asistencia médica o incluso el apoyo de buceadores, que pueden sacar de más de un atolladero a los buques, sobre todo a aquellos dedicados a la pesca.

Por último, no hay que olvidar que un buque de guerra en alta mar siempre estará obligado a la intervención en caso de delitos flagrantes como la piratería, la inmigración ilegal o los tráfico ilícitos. Aunque lógicamente, por el tamaño de la zona amenazada, la defensa de los buques españoles no queda cubierta por un único patrullero desplegado, siempre es positivo transmitir el mensaje de que la Armada está allá donde estén los intereses de España y está dispuesta a defenderlos amparada en el marco de la legalidad internacional, fundamentalmente en la Convención de Naciones Unidas para el Derecho del Mar (UNCLOS).

En esa línea, el *Serviola* prestó su apoyo a la flota pesquera en la zona y a los mercantes de bandera española adheridos al programa de apoyo del Centro de Operaciones y Vigilancia Marítima de la Armada (COVAM) para el área de África Occidental (5). Así, buques como el petrolero *Toledo Spirit* fueron visitados para proporcionarles asesoramiento en las medidas de protección recomendadas en la zona (6) y, en este caso concreto, acompañados en su derrota de entrada y salida de la terminal petrolífera Serpentina en las proximidades de la isla de Bioko (Guinea Ecuatorial).

El ejercicio NEMO 16.4, organizado por la Marina Nacional francesa a través del Elemento Francés en Senegal (EFS), supuso también una gran oportunidad para mejorar la interacción con los MOC de los distintos países ribe-

(3) *Estrategia de Seguridad Nacional*, p. 18.

(4) *Estrategia de Seguridad Marítima*, p. 23.

(5) El COVAM presta asesoramiento y monitoriza a los buques de interés nacional que se adhieren a su programa FORMAT A. Estos informan de su posición e intenciones mediante ese mensaje y son monitorizados e informados de cualquier incidente de seguridad que pueda ser de su interés.

(6) BIMCO-ICS. *Guidelines for Owners, Operators and Masters for protection against piracy in the Gulf of Guinea*.



Formación de buques participantes en el Ejercicio NEMO. (Foto: www.armada.mde.es).

reños. Desde Togo hasta Senegal, el *Serviola* enlazó con todos los centros nacionales, intercambiando información sobre distintos buques de interés simulados para este ejercicio. Asimismo, se efectuaron adiestramientos con patrulleros de las marinas de Benín, Nigeria y Togo, con la participación de la fragata francesa *Ventoux* de la clase *Floreal* y el buque belga *Godetia*.

Seguridad Cooperativa y Cooperación Militar

Las actividades de Seguridad Cooperativa buscan contribuir a la generación de capacidades militares en el ámbito marítimo en los países de interés. En concreto, en el despliegue africano del *Serviola* se cubrieron las áreas de seguridad interior con ejercicios de lucha contra incendios e inundaciones, visita y registro, protección de la Fuerza, buceo, primeros auxilios y gestión del conocimiento del entorno marítimo.

Estas colaboraciones incluyen adiestramiento tanto en puerto como en la mar, con sesiones teóricas y prácticas, en las que los mentores, la dotación y fuerza embarcada deben adaptarse al grado de conocimientos, muy diverso en función de los países que reciben el adiestramiento. El nivel de implicación y empatía de todo el personal desplegado, con las particularidades de las distintas marinas, fue satisfactorio por parte de todos los países, siempre muy agradecidos por la labor desarrollada y por la implicación española.

En Mauritania, por ejemplo, se desarrolló una patrulla combinada de vigilancia de pesca con sus patrulleros de la clase *Timbedra* y un avión de patrulla marítima *DC-3* en apoyo. Es esta actividad, el control de la pesca, la mayor preocupación para la Marina mauritana en el ámbito de la Seguridad Marítima. Lejos todavía del golfo de Guinea, los intereses mauritanos se centran en una protección eficaz de sus recursos naturales frente a la pesca ilegal, no regulada o no informada (IUUF).

El terrorismo yihadista es también una preocupación en la zona, aunque no se han registrado recientemente atentados en Mauritania, pero sí se han detectado y detenido células terroristas con la intención de iniciar operaciones en el país.

Dakar, en Senegal, fue la nación a la que se dedicó un mayor esfuerzo, con una presencia de 14 días consecutivos entre adiestramiento en puerto y en la mar. Allí se encuentra desplegado también el Destacamento Marfil (Misión Apoyo a Malí) y una misión de Seguridad Cooperativa del Escuadrón de Zapadores Paracaidistas del Ejército del Aire (EZAPAC), buena prueba del interés prioritario de las misiones españolas en el exterior en África, donde se desarrollan actualmente 11 de las 17 operaciones activas.

El control de la pesca ilegal y el conflicto existente en el sur del país, en la región de Casamance, son probablemente las actividades que requieren de



Inmersión en buque semihundido en la dársena del puerto de Dakar (Senegal).

más esfuerzo de la Armada de Senegal. Con una fuerza basada en patrulleros ligeros y pequeñas unidades de transporte, se trata de una Marina en desarrollo, muy amparada por la de Francia. En el país vecino se ha construido su última adquisición, el *Fouladou*, un patrullero de altura multipropósito entregado el pasado noviembre que será el nuevo buque insignia.

Curiosamente, junto con las actividades de visita y registro y contrapiratería, el adiestramiento más demandado es el buceo, porque permite afrontar acciones de mantenimiento a flote, búsqueda de objetos sumergidos e incluso el reflotamiento de pecios en zonas de interés para la navegación. El equipo del *Serviola*, compuesto por un suboficial instructor del CBA, los buceadores orgánicos y un nadador de rescate procedente de la Unidad de Buceo de Ferrol, asistió a la unidad de buceadores de Dakar en la exploración de uno de ellos para evaluar sus posibilidades de recuperación.

Ghana, país de eminente tradición británica (de hecho la bandera de su Marina es la de Inglaterra, en la que se ha incluido la de Ghana en su cuadrante superior izquierdo, al modo en que la Union Jack lo está en la de la Royal Navy), es el primero de los visitados en este despliegue del *Serviola* en el que la piratería ya es una preocupación estratégica. La protección del gaseoducto que discurre frente a sus costas y el hecho de que piratas nigerianos hayan llegado a ser detenidos en aguas de Ghana convierten a esta Marina en una de las más involucradas en el proceso de Yaundé. Muestran una gran profesionalidad, especialmente en lo concerniente a la gestión del conocimiento del entorno marítimo. El Centro de Operaciones Marítimas (MOC) de Sekondi-

Takoradi, aunque con medios limitados, efectúa un seguimiento permanente del tráfico en las aguas territoriales del sector occidental del país. El capitán de corbeta Diego Cánovas Cánovas, nuestro oficial de enlace del Mando de Vigilancia y Seguridad Marítima, efectuó adiestramiento en esta área en el MOC en colaboración con el *Serviola*. Una prueba de esta implicación en la Seguridad Marítima es que Ghana alojó el MTISC-GoG (Maritime Trade Information Support Center) en Acra durante algo más de un año. El proyecto se cerró finalmente y sus funciones han sido asumi-



Ejercicios de control de personal en la visita y registro en Sekondi (Ghana). (Foto: www.armada.mde.es).

das por el MDAT (Maritime Domain Awareness for Trade), bajo liderazgo franco-británico y con base en Brest y Portsmouth.

En Camerún se efectuaron adiestramientos en las mismas áreas anteriormente mencionadas, tanto en puerto como en la mar. Vecino de Nigeria, el país ayuda a combatir a Boko Haram en la frontera noroeste y está orgulloso de que desde 2012 no se producen ataques piratas en aguas de su soberanía. En Duala se ubica el Centro Multinacional de Coordinación para el Área D de Seguridad Marítima, y en Yaundé está el Centro Interregional de Coordinación. La Unión Europea apoya estas iniciativas y ha financiado parcialmente el nuevo MSCCS (Maritime Surveillance Communications and Coordination Center), construido por la empresa española Elecnor, que permite la gestión de los espacios marítimos de Camerún desde un único centro. Dispone de estaciones remotas de radar, AIS, vídeo y comunicaciones con cobertura sobre toda la costa del país. Junto con Nigeria, Camerún es la nación llamada a jugar el papel más importante en el futuro de la Seguridad Marítima regional. Conscientes de su importancia como puerta al mar de otros países de África Central, como Chad o República Centroafricana, la Marina camerunesa quiere contribuir a garantizar la seguridad en beneficio del propio desarrollo económico regional.

Por último, en Cabo Verde se realizaron tareas de adiestramiento en puerto, pero sobre todo una patrulla combinada con personal de la Guardia Costera y la Policía Marítima, en colaboración con un avión *D-4* del Ejército del Aire. Asimismo, el *Serviola* participó en el adiestramiento que nuestra Fuerza de Guerra Naval Especial estaba efectuando en las mismas fechas en Praia, como refresco para la Unidad de Operaciones Especiales caboverdiana de reciente creación. Este país, ya fuera del golfo de Guinea, tiene en los tráfico ilícitos (de drogas fundamentalmente, pero también de armas) su principal vulnerabilidad en materia de Seguridad Marítima, seguida del control de los caladeros de pesca. Dividido en dos archipiélagos (Barlovento y Sotavento), Cabo Verde se enfrenta a unas aguas de soberanía de una amplitud muy importante, sin contar apenas con medios para un control eficaz de los espacios marítimos. Las relaciones con España son excelentes y en materia de turismo son numerosas las inversiones españolas, fundamentalmente de agentes canarios.

Apoyo a la Diplomacia de Defensa

En todos los países visitados, el *Serviola* se puso a disposición de las representaciones diplomáticas españolas, sirviendo como punto de encuentro mediante almuerzos protocolarios o recepciones a bordo para el establecimiento y mejora de las relaciones bilaterales y el fomento de la cooperación mutua en beneficio del desarrollo en África.

Las representaciones diplomáticas en la mayor parte de los casos no cuentan con una agregaduría militar (Mauritania, Senegal y Cabo Verde comparten agregado y no existe en el resto), lo que limita la capacidad de las embajadas de mantener el vínculo con las autoridades militares y generar la confianza necesaria para incrementar el nivel de colaboración bilateral. Escalas como la del *Serviola* favorecen esta confianza, que al ser sostenida en el tiempo en los últimos años demuestra el compromiso de España con la seguridad y el desarrollo regional.

El futuro de la misión

La necesidad de dotar a los despliegues en el golfo de Guinea de mayor permanencia en zona, como es el caso actual del patrullero de altura *Vigía*, que estará cuatro meses en el área de operaciones, está permitiendo abrir el abanico de la oferta de cooperación a nuevos países como Gabón, Costa de Marfil, Angola y Santo Tomé y Príncipe, así como una mayor aportación al Conocimiento del Entorno Marítimo en las zonas de riesgo de piratería.

En el horizonte quedan mayores desafíos, como conseguir avanzar en la consolidación de capacidades más avanzadas en los distintos países ribereños, por ejemplo la gestión de sus Centros de Operaciones Marítimas y la Cooperación con el Tráfico Mercante (NCAGS). Para que este avance se produzca, inevitablemente será necesario contar con oficiales de enlace o agregados desplegados en las principales embajadas y la «identificación de un país de referencia en el área desde el que apoyar el esfuerzo de Diplomacia de Defensa en la región» (7), que es la primera línea de acción prioritaria que establece el Plan de Diplomacia de Defensa y que a día de hoy sería sin duda Senegal.

La piratería en el golfo de Guinea, no obstante, seguirá siendo un problema mientras Nigeria, el Estado soberano desde el que se produce la mayor parte de los ataques, no acabe con los problemas de desigualdad y corrupción interna. Los medios de vigilancia con los que cuenta, tanto en sus fuerzas armadas como en compañías de seguridad privada, deberían ser suficientes para mejorar su seguridad marítima y permitir el desarrollo económico del país.

(7) *Plan de Diplomacia de Defensa. Líneas de Acción prioritarias área geográfica África-golfo de Guinea/Sahel*, p. 79.