

Crime waves. The Gulf of Guinea is now the world's worst piracy hotspot. The tricks that baffled buccaneers off Somalia and South-East Asia may not help in west Africa

Enviado por Ahmed Gonzaga en Mar, 08/13/2019 - 13:25

Cita:

The Economist [2019], "Crime waves. The Gulf of Guinea is now the world's worst piracy hotspot. The tricks that baffled buccaneers off Somalia and South-East Asia may not help in west Africa", *The Economist*, London, 29 de junio, <https://www.economist.com/international/2019/06/29/the-gulf-of-guinea-is...> [1]

Fuente:

The Economist

Fecha de publicación:

Sábado, Junio 29, 2019

Revista descriptores:

Competencia mundial. Disputa hegemónica [2]

Formas de la guerra [3]

Relación economía y guerra [4]

Sujetos de la guerra [5]

Tema:

La piratería en África occidental y sus consecuencias

Idea principal:

El Golfo de Guinea, en la costa sur de África occidental, es el mar más infestado de piratas del mundo. La Oficina Marítima Internacional (IMB, por sus siglas en inglés) informó 72 ataques durante 2018 contra embarcaciones en el mar entre Costa de Marfil y Camerún, a diferencia de los 28 ataques perpetrados en 2014. Max Williams, de Africa Risk Compliance (ARC), una consultora de seguridad, afirma que "la piratería sigue crónicamente sub-registrada". ARC estima que el número real de ataques perpetrados en 2018 fue el doble que afirma IMB. No obstante, en otros lugares la piratería está en declive. Entre 2014 y 2018, el número de incidentes cada año en Sudáfrica disminuyó de 141 a 60 y solo a tres en Somalia, que en 2007-2012 se enfrentó a la peor crisis de piratería de este siglo. Cyrus Mody, miembro de IM, dijo que las fuerzas navales del sureste asiático cooperaron para reducir la piratería.

Durante su apogeo, los piratas somalíes secuestraron barcos enteros con su tripulación para obtener rescates onerosos. Pero las fuerzas navales extranjeras permanecen tripulando, y muchos armadores han contratado a guardias armados privados para proteger sus embarcaciones. Las compañías navieras temen que los piratas en el Golfo de Guinea se parezcan más a los de Somalia. En efecto, los piratas somalíes se apoderaron de tripulaciones y en ocasiones de los barcos, transportándolos de regreso a la costa no gobernada de sus

Estados sin ley. Por su parte los bucaneros en el Golfo de Guinea sólo roban el cargamento.

Una quinta parte de los envíos comerciales del mundo pasan por el Golfo de Adén, un cuerpo de agua rodeado por los Estados fallidos de Somalia y Yemen. En 2011, se informaron 236 intentos de ataques. Según One Earth Future, una ONG, en esta región, los piratas estaban ganando un promedio de casi 5 millones de dólares en rescate por barco.

El gobierno somalí no pudo solucionar el problema, por lo que fuerzas navales internacionales comenzaron a patrullar el Golfo. Algunos países comenzaron a enjuiciar a los piratas somalíes arrestados por sus marinas. Comenzaron a surgir empresas a menudo dirigidas por ex soldados para satisfacer la demanda de guardias armados. Los arsenales flotantes entregan armas a los barcos en lanchas rápidas en aguas internacionales, para evitar los controles de armas en la tierra. OBP estima que en 2012 la presencia naval extranjera costó mil millones de dólares y los guardias armados privados y equipos de seguridad 2 mil millones de dólares. Los esfuerzos funcionaron. Para 2013, el número de ataques se había reducido a 15.

Sin embargo, las aguas del sudeste asiático se convirtieron en las más peligrosas ante el retroceso somalí. Los ataques aumentaron en 2014 y 2015, los piratas secuestraron 28 barcos, en su mayoría petroleros, para robar su carga. Un tercio de los envíos mundiales pasan por el Estrecho de Malaca y el mar del sur de China. Después del aumento de ataques en 2014, Malasia e Indonesia enviaron un equipo conjunto de respuesta rápida al Estrecho de Malaca. En 2015, Indonesia atrapó a un líder de un grupo de separatistas filipinos que habían incursionado en la piratería, en el mar de Sulu.

De igual forma, los piratas africanos occidentales, se limitaban a atacar embarcaciones petroleras para vender su cargamento en el mercado negro. Cuando el precio del petróleo cayó en 2015, se concentraron en el secuestro de tripulaciones, al igual que los piratas somalíes. Por el contrario, los piratas de África occidental no conservan las embarcaciones, ya que no tienen dónde esconderlas. Su método consiste en el asalto al navío, rodear a algunos tripulantes y regresar a tierra, donde esconden a sus rehenes y operan principalmente en Nigeria. La piratería se entrelaza con la infinidad de otros problemas del delta rico en petróleo. El desempleo es de al menos 20 por ciento, y el bandidaje y el robo de petróleo en tierra están muy extendidos.

Cormac McGarry, de Control Risk, una consultora, afirma que muchos piratas han adquirido experiencia "luchando por grupos separatistas. Por lo general, estos grupos resienten cuánto dinero de petróleo roban los políticos en la lejana capital y les gustaría robarlo para su propio grupo étnico o para ellos mismos". Incluso, la piratería se incrementa durante periodos electorales. Se dice que los políticos locales pagan y arman a pandillas para atacar a sus rivales. No obstante, los gobiernos africanos están luchando para detener la piratería. Varios gobiernos intercambian información sobre este problema. No obstante, dado que la piratería en África occidental proviene de un solo país (Nigeria) que es también donde ocurren la mayoría de los ataques, es probable que la coordinación regional sea mínima.

Así mismo, las empresas navieras se quejan de que el gobierno nigeriano no mantiene sus aguas seguras. La marina en ocasiones intercepta un ataque, pero está mal equipado y se extiende demasiado en el mar para evitar a los piratas. Algunos especulan que los piratas están en alianza con los militares, evitando incidentes o el conocimiento exacto de los miembros tripulantes que están a bordo de un barco que los va a atacar. Nigeria aún no ha convertido la

piratería en una actividad criminal específica. Bimco, la asociación internacional encargada de representar los navieros, emitió un comunicado solicitando a la Unión Europea, Estados Unidos y a China desplegar fuerzas en el Golfo de Guinea. Así mismo, el despliegue de fuerzas armadas privadas por parte de los navieros para resguardar sus embarcaciones.

El Golfo de Guinea, a diferencia del Estrecho de Malaca o el Golfo de Adén, no es un punto de estrangulamiento para el comercio internacional. Williams señala otras restricciones sobre el gobierno nigeriano. Sus fuerzas armadas tienen sus manos llenas de una insurgencia yihadista en el noreste, el bandolerismo en el noroeste y los enfrentamientos entre agricultores y pastores en el "cinturón central", todos los cuales son mucho más mortales que la piratería. También argumenta que las empresas deberían ser las encargadas de proteger a sus embarcaciones. Por su parte, las organizaciones navieras internacionales han elaborado sugerencias basadas en lo que funcionó en Somalia. Estas incluyen envolver la cubierta con alambre de púas y construir una "ciudadela" a bordo donde la tripulación puede hacer barricadas y pedir ayuda. Esto no podría representar un éxito sobre todo para las tripulaciones que no están entrenadas en caso de ser atacadas.

Estos errores podrían ser la proyección de la carencia de un incentivo financiero para tomar la seguridad sea tomada en África occidental, por parte de las empresas. Las compañías de seguros ofrecen primas más bajas para los buques que se protegen. Pero el costo combinado de asegurar el barco, la carga y la tripulación (por secuestro y rescate) para un viaje a Nigeria generalmente no es más que el costo del combustible de medio día. Las primas son tan reducidas en parte porque los piratas nigerianos, a diferencia de los somalíes, han valuado sus rescates a la perfección que, para muchas empresas pueden ser pagados como un costo de hacer negocios. Las compañías dicen que su creciente crítica al gobierno nigeriano es una prueba de que les importa el bienestar de sus tripulaciones. Esto significa que la mayor parte del costo recae en los equipos, la mayoría de los cuales son de países pobres como India y Filipinas.

Incluso si las empresas navieras hicieran más, no terminaría con la piratería. En Somalia, los piratas todavía recorren los océanos en busca de barcos desprotegidos, por lo que se necesitarán las fragatas y los guardias privados mientras exista el caos en tierra. Los analistas observan nerviosamente a Venezuela, cuyo colapso económico se cree que causó un aumento de atracos en alta mar. La piratería está lejana de extinguirse, pero es un intento que los gobiernos y cargadores no deben abandonar para su seguridad.

Datos cruciales:

Mapa 1. A partir de tres descriptores (Secuestro, Abordaje, Disparos) ilustra los ataques perpetrados por piratas durante 2019 en África occidental. Según IMB

Nexo con el tema que estudiamos:

La piratería contemporánea dista de ser una imagen creada por la literatura y el cine y se ha convertido en un problema vigente que aqueja a gobiernos y empresas navieras que temen por la seguridad de sus embarcaciones. En el caso de África, la piratería es un asunto que cuestiona las capacidades de gobernabilidad de los Estados para resguardar sus costas y en algunos otros se ha convertido en un espacio propenso al desarrollo de esta actividad criminal. La implicación de empresas de seguridad se presenta como una opción factible para proteger los

navíos y sus tripulaciones. Es decir, la falta de legitimidad de los Estados africanos, propició dos fenómenos: el primero, la aparición de actores criminales y el segundo, la contención a través de cuerpos de seguridad privada. Una vez más la aparición de empresas como un sustituto de las responsabilidades del Estado externa la falta de legitimidad de la unidad política.

Source URL (modified on 6 Septiembre 2019 - 12:19pm): <http://let.iiec.unam.mx/node/2349>

Links

[1] <https://www.economist.com/international/2019/06/29/the-gulf-of-guinea-is-now-the-worlds-worst-piracy-hotspot>

[2] <http://let.iiec.unam.mx/taxonomy/term/12>

[3] <http://let.iiec.unam.mx/descriptores-let/formas-de-la-guerra>

[4] <http://let.iiec.unam.mx/descriptores-let/relaci%C3%B3n-econom%C3%ADa-y-guerra>

[5] <http://let.iiec.unam.mx/descriptores-let/sujetos-de-la-guerra>