

The background of the entire page is a deep blue with several large, bright yellow five-pointed stars scattered across it, reminiscent of the European Union flag. The stars are of varying sizes and are positioned at various angles, creating a dynamic and textured effect.

# EL FOCO

Enero, 2024. N°31  
ISSN 2697-0317

## AMPLIACIÓN DE LA UNIÓN EUROPEA

¿Una cuestión de valores?

## EL FENÓMENO DE LA PIRATERÍA MARÍTIMA EN EL GOLFO DE GUINEA

La situación en Guinea Ecuatorial

El FOCO (enero, 2024) 31

ISSN 2697-0317

**Directora de contenido:** Ivet Saiz

**Directora de análisis e investigación:** María Moreno

**Redacción:** Ivet Saiz y Alessandra Pereira

**Diseño de portada:** Belén García

**Maquetación:** Belén García, Marina Martínez Gil, Paula Martínez Carbonell e Iris Martínez Martínez.

**Directora de comunicación:** Natalia Sette

**Editor:** Alberto Muro

<b>Presentación El Foco N°31</b>	<b>4</b>
Actualidad   Ivet Costa	
<b>Ampliación de la Unión Europea:</b>	<b>5</b>
<b>¿Una cuestión de valores?</b>	
Reportaje   Paula Cano Rovira	
<b>El fenómeno de la piratería en el Golfo de Guinea:</b>	<b>8</b>
<b>La situación de Guinea Ecuatorial</b>	
Otros dicen   Alessandra Pereira	
<b>Otros dicen N°31</b>	<b>41</b>
<b>Bibliografía y Referencias</b>	<b>42</b>

## PRESENTACIÓN

Bienvenidos, queridos lectores, a EL FOCO un mes más. El equipo de FEI se complace de traerles otro número de su revista académica mensual. Este vigésimo noveno número está compuesto de:

Un artículo de actualidad de Ivet Saiz Costa, *Ampliación de la Unión Europea, ¿una cuestión de valores?*, en el que se analiza la decisión que ha tomado la Unión de expandirse hacia el Este desde diferentes perspectivas: política, económica y de seguridad.

El reportaje de Paula Cano Rovira: *El fenómeno de la piratería marítima en el Golfo de Guinea. La situación en Guinea Ecuatorial*, que tiene por objeto analizar cómo la República de Guinea Ecuatorial, que es un pequeño Estado, se verá significativamente afectada por la piratería debido a su extensa línea costera y su posición como el tercer productor de petróleo y segundo de gas en el continente. ¿Podrán solventar un problema que genera costes de cerca de 950 millones de dólares al año?

Por último, en la sección de Otros dicen, Alessandra Pereira Hermida realiza una recopilación de las publicaciones y medios de comunicación más relevantes relacionados con conflictos internacionales. En este caso, nos recomendará - entre otras cuestiones - dos maravillosos libros: *Los europeos* y *¿Una gran ilusión? Un ensayo sobre Europa*.

¡Esperamos que disfruten del primer número del año! Nos leemos el próximo mes.

Ivet Saiz Costa

# AMPLIACIÓN DE LA UNIÓN EUROPEA: ¿UNA CUESTIÓN DE VALORES?

IVET SAIZ COSTA

La sucesión de desafortunados incidentes de la historia reciente ha sacudido el equilibrio geopolítico, señalando un cambio en el orden mundial. La pandemia, la invasión de Ucrania, la influencia rusa y china en África, así como la expansión de los BRICS, evidencian una transformación en las dinámicas de poder y alianzas internacionales. Estas vicisitudes se suman, además, al aumento exponencial de los gobiernos populistas en el seno de la Unión Europea (UE) y a las voces que anuncian una profunda recesión económica en la región. La convergencia de todas estas cuestiones ha provocado que la UE, temerosa de sufrir el menoscabo de su importancia estratégica y de sucumbir ante Rusia, tome una decisión que muchos han considerado precipitada: expandirse hacia el Este.

Ampliar la UE hacia el Este implica una serie de cuestiones políticas, económicas y de seguridad. En términos políticos, esta expansión busca integrar a naciones que alguna vez formaron parte del espacio soviético, ofreciéndoles la perspectiva de una colaboración más estrecha y una participación más activa en la toma de decisiones europeas. Esta estrategia no solo es un desafío para Rusia, sino también una oportunidad para consolidar una Europa más unida y resiliente. Sin embargo, cabe destacar que esta es - sin duda - la ampliación más complicada hasta el momento. Y es que, además de actualizar y elevar la eficiencia de su sistema productivo, fortalecer sus

economías, incorporar legislación europea, democratizar las instituciones y luchar contra la corrupción; también se deberán enfrentar a inconvenientes adicionales. Entre ellos, destacan la confluencia de identidades en el territorio de los Balcanes o los conflictos en el Cáucaso (Bosch, 2024).

Además, no todos los miembros del club europeo están de acuerdo con la adhesión de ciertos Estados. Por ejemplo, el Gobierno español ya ha manifestado en diversas ocasiones su oposición más férrea a la solicitud de Kosovo para unirse a la Unión Europea, argumentando que no reconoce la independencia de ese territorio. Sin embargo, en otras disputas se están dando pasos hacia adelante que abogan por la integración, como es el caso de Macedonia del Norte. Otra de las cuestiones que no puede pasar desapercibida es que, en la actualidad, algunos de los países candidatos son de mayoría musulmana, entre los que destaca Albania. No obstante, sus valores no parecen divergir de los de Europa Occidental y, por ende, de la Unión Europea. Albania se caracteriza por ser un estado laico que respeta todas las creencias religiosas y promueve la participación de todos los individuos en la vida política del país, lo cual es notable dada la significativa diversidad religiosa que ha marcado la historia de Albania. Además, el Islam en Albania muestra notables diferencias respecto a otras regiones por la influencia europea en la zona. (Gallemí, s. f.).

A estas preocupaciones se les suma el hecho de que una Unión con más de 30 miembros de tan diversas características tendría dificultades en la toma de decisiones. Además, existe el riesgo de que las instituciones se vuelvan menos ágiles y más propensas a la parálisis debido a la complejidad y la cantidad de actores involucrados. Todo esto en una organización que lleva encadenando crisis internas durante más de quince años (Bosch, 2024).

Desde el punto de vista económico, la expansión hacia el Este puede generar un impulso en términos de crecimiento y desarrollo. La integración de economías emergentes puede abrir nuevos mercados, fomentar la inversión y fortalecer la competitividad europea en el escenario global. Sin embargo, también plantea desafíos en términos de convergencia económica y diferencias de desarrollo entre los estados miembros existentes y los nuevos. Estos retos se manifiestan en la necesidad de inversiones significativamente mayores que las realizadas en ampliaciones anteriores; agravada, además, por la disparidad económica entre estos países y los miembros actuales de la UE. Un ejemplo destacado es Ucrania, el país más grande que podría unirse, con una población cinco veces mayor que la de Bulgaria, el socio con el PIB per cápita más bajo. La magnitud de la población y las necesidades de desarrollo de Ucrania aumentan la presión financiera para la UE. Además, la situación de Ucrania, inmersa en un conflicto armado, introduce una complejidad adicional. Los costos de reconstrucción crecen diariamente, y la tarea de integrar un país en esta situación añade un nivel adicional de desafíos y responsabilidades (Barceló, 2024). De hecho, de acuerdo con los datos más recientes proporcionados por el Banco Mundial, la

suma total necesaria para la reconstrucción de Ucrania asciende a 430.000 millones de dólares.

Otro elemento fundamental radica en lo siguiente: naciones que en la actualidad son beneficiarias netas de los fondos de la UE se convertirían en contribuyentes netas, no a raíz de un aumento en su prosperidad, sino debido a la incorporación de países más empobrecidos. Esto representa una modificación en la dinámica financiera del bloque, ya que los estados miembros que actualmente contribuyen enfrentarían nuevas exigencias económicas sin un incremento proporcional en su bienestar económico.

En términos de seguridad, la ampliación de las fronteras hasta Rusia busca establecer un cordón sanitario que, desde la perspectiva de la UE, podría frenar la influencia de Vladimir Putin y garantizar la estabilidad en la región. Sin embargo, este movimiento no está exento de riesgos, ya que podría aumentar las tensiones con Rusia y generar un nuevo foco de conflictos geopolíticos.

A pesar de existir todo estos inconvenientes, la aceptación pública para la ampliación de la UE ha experimentado un aumento en prácticamente todos los Estados miembros desde el inicio del conflicto entre Rusia y Ucrania en noviembre de 2022. Un sondeo llevado a cabo por el Consejo Europeo de Relaciones Exteriores (ECFR) en el mes de noviembre de 2023., expresa que los niveles más altos de apoyo se registran en Lituania (77%), España (74%) y Croacia (71%).

En un contexto donde la cohesión interna se ve amenazada por desafíos como el auge de movimientos populistas y las divisiones políticas, se busca proyectar una visión de fortaleza. La Unión Europea es mucho

más que una comunidad política, se erige como una organización que representa los valores democráticos que constituyen el cimiento que garantiza nuestras libertades individuales promoviendo la prosperidad. La esencia de la identidad de la Unión Europea - como ya expresaron los ministros de asuntos exteriores de Alemania, Finlandia, Dinamarca y los Países Bajos - reside en la democracia y el Estado de Derecho, actuando como elementos cohesionadores que preservan su unidad. En consecuencia, el logro exitoso de la Unión Europea se encuentra intrínsecamente ligado a la capacidad de la misma para salvaguardar y garantizar la implementación cotidiana de estos principios fundamentales; tanto en los miembros de pleno derecho, como en aquellos Estados que ansían formar parte de este monumental proyecto.

PAULA CANO ROVIRA

# EL FENÓMENO DE LA PIRATERÍA MARÍTIMA EN EL GOLFO DE GUINEA

## LA SITUACIÓN EN GUINEA ECUATORIAL

**Resumen:** El fenómeno de la piratería en África ha trasladado su escenario a la zona del Golfo de Guinea, aspecto que ha generado que los países que conforman esta región se vean obligados a realizar estrategias conjuntas que ayuden a paliar esta problemática. Con la ayuda de la Sociedad Internacional, estos buscan solventar un problema que genera costes de cerca de 950 millones de dólares al año. En este enclave se encuentra la República de Guinea Ecuatorial, pequeño Estado que se verá ciertamente afectado por la piratería ante su amplia extensión de costa y su posicionamiento como tercer país productor de petróleo y segundo de gas en el continente.



**Palabras clave:** piratería, seguridad, Golfo de Guinea, África, buques, energía, petróleo, gas, Guinea Ecuatorial.

**Abstract:** The phenomenon of piracy in Africa has moved its scene to the Gulf of Guinea, an aspect that has caused the countries that make up this region to be forced to carry out joint strategies that help mitigate this problem. With the help of the International Society, they seek to solve a problem that generates costs of about 950 million dollars a year. The Republic of Equatorial Guinea is located in this settlement, a small State that will certainly be affected by piracy given its extensive coastline and its position as the third oil-producing country and the second-largest gas producer on the continent.

**Key words:** piracy, security, Gulf of Guinea, Africa, ships, energy, oil, gas, Equatorial Guinea.

## INTRODUCCIÓN

El fenómeno de la piratería cuenta con un largo recorrido histórico cuyo origen se remonta a tiempos inmemoriales. Sin embargo, se trata de un fenómeno presente en la actualidad, en enclaves tan concretos como el Golfo de Guinea.

De acuerdo con el Artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, la piratería es definida como “Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos” (CNUDM, 1994). Este puede ser ejecutado contra una aeronave o buque en alta mar o contra los tripulantes y bienes a bordo de estos o contra aeronaves o buques, además de tripulantes o bienes que se encuentren en un enclave que no esté bajo la jurisdicción de ningún Estado.

Así, y apelando a dicha Convención, la piratería es un fenómeno que ha azotado a diversas regiones como son el Estrecho de Malaca o el Cuerno de África y que, en la actualidad, continúa siendo un problema al que los actores de la Sociedad Internacional deben hacer frente.

En las últimas décadas, un nuevo escenario ha albergado dicha problemática, adquiriendo una notoriedad tan alarmante que desde la Organización de las Naciones Unidas se ha expresado la preocupación ante el aumento exacerbado de la cifra de crímenes de piratería marítima en la última década. Esta zona es el Golfo de Guinea.

El Golfo de Guinea supone un emplazamiento propicio para el desarrollo de esta actividad

ilícita. Los acontecimientos sociales, políticos, económicos e incluso, étnicos, han contribuido, junto con el descubrimiento y su posterior explotación de reservas petrolíferas y gasísticas, a que esta zona sea un polvorín para piratas que progresivamente se han caracterizado por su peligrosidad.

### Objetivos

Con el objetivo de tratar esa cuestión, se abordará en el presente Trabajo de Fin de Grado una visión amplia de este suceso. De esta manera, se estudiará por qué el Golfo de Guinea supone un área de interés para la piratería, a la par que se expondrá el origen y la motivación de la existencia de esta actividad delictiva en la región. Posteriormente, se presentará el perfil de los autores además de su método de actuación, junto con los objetivos de asalto de estos, es decir, qué es lo que pretenden obtener de ese asalto o acto violento contra los buques privados.

Para profundizar aún más en la cuestión, se desarrollarán las consecuencias que la piratería tiene para los Estados afectados, de tal manera que se plantearán los gastos a los que los diferentes países deben enfrentarse para poder lidiar con este problema.

Ante este problema, la Sociedad Internacional ha reaccionado elaborando mecanismos y herramientas que permitan eliminar todo tipo de acto violento marítimo, aspecto que también se ha tratado en el presente documento. Asimismo, se ha realizado una comparación con el enclave africano más afectado hasta el surgimiento de los actos piráticos en el Golfo: el Cuerno de África. Así, se han mencionado las principales diferencias entre un caso y otro, además de

las medidas adoptadas para ellos.

Para concluir, se exhibirá cómo este fenómeno ha incidido en uno de los Estados más perjudicados por la piratería: Guinea Ecuatorial. Se trata de un país que ha ido adquiriendo importancia con el transcurso de los años ante los numerosos hallazgos que se han producido en su territorio, de manera que es uno de los mayores productores de petróleo y gas del continente. Aquí se tratarán los diferentes casos de piratería producidos en las últimas décadas, así como las alianzas de las que forma parte y las medidas adoptadas junto con otros países para luchar contra la piratería de la región.

Con todo ello, el objetivo general de este estudio es conocer la magnitud que el fenómeno de la piratería ha adoptado en la región del Golfo de Guinea, y concretamente, cómo este incide en Guinea Ecuatorial. Mediante los objetivos específicos se pretende descubrir cuál es el origen de que la piratería esté teniendo tal auge en la zona y de qué manera los países se ven afectados

a nivel económico, político y social con esta problemática. A su vez, se busca descubrir de qué modo se han conformado estrategias y otro tipo de operaciones locales, regionales e internacionales para dar una solución a la piratería en el Golfo.

### Metodología

Para dar respuesta a todas esas preguntas, se ha precisado de la consulta de recursos bibliográficos tales como libros, artículos académicos y artículos procedentes de revistas científicas. También se han procedido a revisar las diferentes Convenciones Internacionales y Acuerdos Internacionales de las que son parte los Estados afectados, así como documentos oficiales de Organizaciones Internacionales y documentos oficiales de Estados. Asimismo, las notas de prensa estatales y las páginas web oficiales de las diferentes organizaciones y Estados han tenido cabida a la hora de poder obtener la información necesaria para poder abordar el tema en cuestión.

## EL GOLFO DE GUINEA: UN ÁREA DE INTERÉS PARA LA PIRATERÍA

El Golfo de Guinea es un enclave geográfico que comprende el espacio marítimo ubicado entre Costa de Marfil y Gabón, incluyendo las aguas de Camerún, Guinea Ecuatorial, Santo Tomé y Príncipe, Nigeria, Togo, Benín y Ghana. A pesar de ello, no existe unanimidad a la hora de delimitar su extensión, ya que otros autores defienden que existe una longitud de 6000 km de costa, que va desde Senegal hasta Angola y que alcanza los 2,3 millones de kilómetros cuadrados de superficie (García, 2021).

Esta amplia región ha experimentado cierto aumento de la navegación comercial de Occidente con África occidental, austral y central, aspecto enlazado con el incremento en la producción de petróleo y gas natural en esta región, además de su localización geográfica, positiva de cara a las transacciones comerciales con Estados Unidos y Europa. Así, y dados los hallazgos de reservas de hidrocarburos, la zona ha obtenido el interés de potencias occidentales y potencias emergentes alcanzando gran

importancia geoestratégica en el panorama internacional (Peyroteo, 2014).

La zona del Golfo es una de las regiones con mayores hallazgos petrolíferos del mundo postulándose como el segundo enclave mundial en el ámbito energético, por detrás de Oriente Medio.

Las ingentes cantidades de reservas y de producción de barriles han hecho que tome parte de manera considerable en el negocio energético, consolidándose como un centro de producción de petróleo, pues en el año 2012, el 43% de las reservas del continente se ubicaban en esta región, con Nigeria como principal país productor continental al disponer de las reservas más importantes de África (Suárez, 2014).

En términos de barriles, en el año 2014, la región contaba con una reserva de 24 mil millones y con una producción de 5 millones de barriles por día, sobre los 9 millones que produce en su totalidad el continente africano. Asimismo, el Golfo de Guinea contiene en sus aguas un 8% de las reservas mundiales de petróleo (Bassou, 2014).

A su vez, esta zona ocupa una posición relevante en materia de gas natural, teniendo, nuevamente, a Nigeria a la cabeza junto con Guinea Ecuatorial, siendo estos dos de los seis países exportadores más destacados de África (Suárez, 2014).

Con respecto a la posición geográfica del Golfo, esta región se encuentra entre dos subregiones africanas: la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental y la Comunidad Económica de los Estados de África Central. Por ello, esta zona supone un espacio crucial de integración, ya que se recogen multitud de valores y civilizaciones, así como diversas civilizaciones, pueblos

y etnias, entre los que se encuentran las poblaciones bantúes y saharauis. Estas conservan en su mayoría sus lenguas, las cuales utilizan en su entorno. Sin embargo, las lenguas que quedaron implantadas tras los procesos de colonización sirven de herramienta de comunicación entre las diferentes comunidades. De esta manera, convergen cuatro idiomas que tendrán su espacio a la hora de cualquier tipo de intercambio de información. Estos son el francés, el inglés, el español y el portugués. A todas estas cuestiones culturales, se une la presencia de distintas religiones como pueden ser el cristianismo, el islam (en sus dos vertientes, suní y chií) y el animismo. Todos estos aspectos hacen de la zona una verdadera síntesis humana (Bassou, 2014).



Ilustración 1. Golfo de Guinea. Fuente: Elaboración propia.

## REPORTAJE

A su vez, esta zona ocupa una posición relevante en materia de gas natural, teniendo, nuevamente, a Nigeria a la cabeza junto con Guinea Ecuatorial, siendo estos dos de los seis países exportadores más destacados de África (Suárez, 2014).

Con respecto a la posición geográfica del Golfo, esta región se encuentra entre dos subregiones africanas: la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental y la Comunidad Económica de los Estados de África Central. Por ello, esta zona supone un espacio crucial de integración, ya que se recogen multitud de valores y civilizaciones, así como diversas civilizaciones, pueblos y etnias, entre los que se encuentran las poblaciones bantúes y saharauis. Estas conservan en su mayoría sus lenguas, las cuales utilizan en su entorno. Sin embargo, las lenguas que quedaron implantadas tras los procesos de colonización sirven de herramienta de comunicación entre las diferentes comunidades. De esta manera, convergen cuatro idiomas que tendrán su espacio a la hora de cualquier tipo de intercambio de información. Estos son el francés, el inglés, el español y el portugués. A todas estas cuestiones culturales, se une la presencia de distintas religiones como pueden ser el cristianismo, el islam (en sus dos vertientes, suní y chií) y el animismo. Todos estos aspectos hacen de la zona una verdadera síntesis humana (Bassou, 2014).

Para hablar de la importancia del mar en la geopolítica del Golfo, cabe mencionar que, de los países que conforman el Golfo de Guinea, cinco de ellos cuentan con capital política con acceso al mar: Accra, Libreville, Lomé, Sao Tomé y Malabo. Asimismo, también son muchos los que cuentan con su capital económica con costa, como son: Abidjan, Lomé, Cotonou, Douala, Lagos, Accra, Pointe-Noire y Bata. Además, en esta

zona se encuentra una decena de los puertos más importantes de África: Accra, Abidjan, Lagos, Port Harcourt, Warri, Douala, Cotonou, Lomé, Port-Gentil y en cierto modo, Matadi y Pointe-Noire (Bassou, 2014). No obstante, considerando los 6000 kilómetros de los ocho Estados centrales del Golfo de Guinea es posible contabilizar 54 instalaciones portuarias (Suárez, 2014). De acuerdo con la morfología territorial del Golfo de Guinea, se producen esencialmente fronteras marítimas adyacentes, a excepción de las aguas territoriales de Guinea Ecuatorial y de Santo Tomé y Príncipe con las aguas territoriales de Camerún, Gabón y Nigeria. De este modo, son 35 las fronteras producidas en un sentido amplio (Suárez, 2014).

El Golfo de Guinea se caracteriza, junto con el resto de África, de un pasado colonial que hay que poner en valor para poder comprender el panorama político actual y el proceso de desarrollo. Precisamente, esta zona fue el punto álgido del comercio esclavista, ya que en sus costas abundaron imperios coloniales que más tarde fueron extendiéndose por todo el continente avanzado el siglo XIX. La esclavitud y el sistema colonial fueron los pilares sobre los que se desarticularon los reinos precoloniales africanos, además de los numerosos problemas para crear una organización política una vez desmontado el sistema colonialista.

Así, tras los procesos de independencia y la aprobación de la Organización para la Unidad Africana en 1963, se siguieron manteniendo las fronteras que se habían establecido en el reparto de la Conferencia de Berlín (1884-1885), con el objetivo de conseguir el equilibrio político en el continente. Por este motivo, y dado el reparto establecido, existe la mayor concentración de países sin acceso al mar en el mundo, pues los Estados de Burkina Faso, Níger, Chad, Mali y República

Centroafricana concentran los 4,5 millones de kilómetros cuadrados (Suárez, 2014).

Asimismo, es preciso indicar que el Golfo de Guinea es singular por la aglutinación de Estados fallidos, aspecto extendido en este contexto geográfico. Según el índice creado por Fund For Peace “Fragile States Index”, que considera a los países por encima de 80 puntos como Estados fallidos, la República Democrática del Congo presenta la situación más extrema de la zona con un 107,2. Posteriormente, se hallan Guinea, Nigeria, Camerún, y Guinea Bissau. Siguiendo a estas, pero en un tercer grado, se encuadran Liberia, Costa de Marfil, Togo, Guinea Ecuatorial, Sierra Leona y Angola. Por debajo del índice, nos encontramos con Ghana, Santo Tomé y Príncipe y Benín (Fund For Peace, 2023).

No obstante, los países con índices más bajos no se ven exentos de la existencia de piratería en sus costas. Benín y Ghana, países por debajo del índice de 80 puntos, cuentan con altas cifras de actos de piratería en sus costas.

La fragilidad de las instituciones políticas de África, especialmente en las zonas costeras, es trasladada al espacio marítimo sobre el que tienen soberanía y derechos jurisdiccionales, sin embargo, el control sobre el territorio es difícilmente ejercido en un espacio marítimo de dos millones de kilómetros cuadrados (Suárez, 2014).

Ese grado de debilidad, medido por FFP se compone de doce indicadores, dos de los cuales son el declive económico y la pobreza. Precisamente, la zona del golfo de Guinea supone una de las regiones más deprimidas mundialmente. Su PIB encarna el 2% global. Todo ello implica que existan altas dificultades para que se produzca una efectiva actuación de la soberanía, a

la par que imposibilita el progreso de una arquitectura institucional y la adquisición de medios técnicos que conlleven un control del territorio efectivo y un cumplimiento de las leyes internacionales (Suárez, 2014).

A todo ello, se le añaden otros aspectos que conforman las claves geopolíticas del Golfo, como son la existencia de uno de los diez conflictos más destacados mundialmente (República Democrática del Congo) y estar en pleno proceso de incorporación al concepto de áreas emergentes, aspecto que tiene difícil solución ante la irrelevancia global ante la que está sumido el continente africano (Suárez, 2014).

En 2014, y a pesar de tal auge y expansión del golfo, el occidente de África se constituía como la zona marítima más peligrosa del mundo, debido a la piratería y a los asaltos armados contra buques, afectando negativamente a la navegación mercantil (Peyroteo, 2014). Las cifras de la piratería en este enclave fueron ascendiendo paulatinamente, obteniendo 76 casos en 2017, siendo Nigeria el estado más perjudicado, al finalizar el año con 56 sucesos (Delgado, 2018).

La Oficina Marítima Internacional, agencia especializada de la Organización de las Naciones Unidas, considera el golfo de Guinea una de las aguas más peligrosas del mundo, añadiendo que el 78% de todas las capturas perpetradas por piratas se habían producido en el golfo, siendo Nigeria el país con más ataques piratas en el primer trimestre del 2018 (14 ataques).

Es tal la magnitud del problema que, países como India, han prohibido a sus ciudadanos realizar trabajos en aguas del golfo de Guinea. Además, muchos armadores solicitan que, estados dotados navalmente desplieguen medios en esta zona con el fin de disuadir y



## REPORTAJE

repetir la operación desarrollada en el golfo de Adén y Somalía desde 2008 hasta la actualidad (Echeverría, 2019).

Debemos destacar que en 2020 hubo un aumento del 40% en el número de ataques violentos a buques y tripulantes, dato recogido en el informe de la Oficina Marítima Internacional en octubre de ese mismo año. A su vez, el informe emitido en enero de 2021 por el Centro de Información sobre Piratería

del BMI con respecto al número de actos violentos marítimos indica un total de 192 actos violentos (ICC, 2021). De acuerdo con este Centro de Información sobre Piratería, el peligro en los sucesos alcanza su plenitud, ya que cerca del 80% de los comisores de tales delitos disponen de armamento (cuchillos y armas de fuego) y se encuentran bien estructuradas y organizadas, teniendo como objetivo el asalto a embarcaciones de todo tipo (Rueda, 2021).

### ORIGEN Y MOTIVOS DE LA PROBLEMÁTICA EN LA ZONA

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (1994) considera en su artículo 101 como actos de piratería marítima aquellos actos ilegales en los que se encuentra implícita la violencia o la detención, así como actos de depredación realizados con un propósito personal por la tripulación o los viajeros de una embarcación o aeronave privada y destinados contra un barco que se halla en alta mar o las personas y bienes a su bordo, o contra un buque y la tripulación y bienes de este que se sitúe en un lugar donde no se aplique la jurisdicción de ningún Estado. Asimismo, la Convención recoge como actos de piratería a aquellas actividades de participación voluntaria en las que se emplee un barco o aeronave, cuando la persona comisura tenga constancia de que los hechos otorguen a esa embarcación el carácter de buque pirata. También se considera como piratería a los actos que tengan como finalidad inducir a los sucesos descritos anteriormente o que ayuden a su producción de manera intencional.

Desde hace tres décadas, el Golfo de Guinea ha sido un enclave importante para la estrategia de seguridad internacional, al ser

considerado como una región fundamental en la seguridad mundial debido a ciertos sucesos políticos, sociales, económicos e, incluso, étnicos que generan cierta inestabilidad y extienden una sensación de alarma a nivel global (Morales, 2020).

Con un desempleo que rozaba entre el 80 y 90% de la población activa nigeriana, la insatisfacción de los ciudadanos fomentó que estos se alistasen en bandas criminales armadas con el fin de sobrevivir. Esto, unido a la ausencia de medidas de seguridad eficientes por parte del Gobierno de Nigeria produciría un sentimiento de abandono de la población que desencadenaría en la problemática actual.

La inestabilidad, lejos de afectar únicamente a la economía de la zona, también llegó a tener un impacto en factores políticos, sociales y medioambientales, lo cual también favoreció a la aparición de estas bandas.

Asimismo, la globalización ha coadyuvado a que la soberanía de los Estados sea una cuestión compleja a tratar y ciertamente difusa, especialmente en aquellos países

donde existen yacimientos de hidrocarburos. Es por esto que el territorio del Golfo de Guinea posee un gran interés geoestratégico a nivel mundial dado que la mayoría de los yacimientos petrolíferos del continente se encuentran distribuidos entre los diferentes Estados de dicha región.

Bassou (2014) señala tres elementos principales que afectan a la piratería en esta zona. En primer lugar, señala la pobreza endémica y el desarrollo de los flujos migratorios. El crimen se encuentra directamente relacionado con la pobreza endémica de las poblaciones de los países costeros del oeste de África, donde existe un aumento constante de las cifras de natalidad y de flujos migratorios constantes de ciudadanos que viven en el interior y emigran cerca de las costas donde esperan encontrar un estilo de vida mejor. De este modo, se conforman aglomeraciones incontrolables, e incluso, anárquicas, en las zonas costeras. Además, las desigualdades se ven especialmente plasmadas en la educación y en la situación sanitaria de estos Estados, la cual, ante situaciones de pandemia como la acaecida con el ébola en 2014 hacen ver la debilidad de estos Estados para asumir problemas de esta índole (Iriarte, 2018).

Sin recursos y con una ausencia de cualificación profesional, los jóvenes perciben la ineficacia de los Estados en cuestiones de seguridad marítima y, por ende, optan por encontrar en la piratería marítima una actividad remunerada y factible para desarrollarse (Bassou, 2014).

El segundo elemento es el vinculado a los problemas de gobernanza. Esta ha sido durante décadas agresiva y con un insuficiente desarrollo institucional, limitada a los intereses de pequeñas élites que subordinan los intereses colectivos a los

suyos propios. Junto con ello, los diferentes Estados han tenido que enfrentarse a legados de guerras finalizadas y conflictos violentos, entre otra serie de problemáticas. Así, son pocos los Estados que han conseguido sobreponerse a esos sucesos de manera exitosa (Iriarte, 2018).

La existencia de una mala gobernanza hace que no exista una distribución de los ingresos procedentes del petróleo. Los ciudadanos son conocedores de que las riquezas que emanan de la explotación de los hidrocarburos son realmente importantes, por lo cual, ellos, ante la inaccesibilidad a los bienes que esta actividad produce, se sienten ciertamente frustrados de no poder obtener ese beneficio de ningún modo. Así, a raíz de esta disparidad, la población desarrolla un resentimiento hacia los dirigentes políticos, que se traduce, principalmente de la mano de los jóvenes, en actos violentos con el objetivo de recuperar el bien sobre el cual ellos piensan que deben acceder por derecho. Asimismo, los pescadores les recriminan a las compañías petroleras el perjuicio de su actividad, debido a la contaminación que estas generan y que influyen directamente, además de interponer la prohibición de la actividad pesquera cerca de las plataformas extractoras (Bassou, 2014).

Por último, el tercer aspecto es la corrupción de los servicios encargados de la seguridad. El personal y las administraciones buscan paliar los escasos salarios que les son concedidos. De este modo, los grupos criminales, lejos de reclutar únicamente a poblaciones desfavorecidas, también consiguen tener en sus filas a funcionarios de seguridad que les proveen de las medidas necesarias para concederles la impunidad tras la comisión de los delitos (Bassou, 2014). A ello hay que añadirle la aparición de los hombres de la guerra, con una



capacidad política y económica notable, que se han hecho un espacio en las instituciones gubernamentales y en la política y negocios de los diferentes países afectados. Precisamente, con la finalización de las innumerables y cruentas guerras civiles que han azotado a la región, son muchos los líderes de guerra y excombatientes que se han reagrupado y han seguido colaborando con la explotación de las economías procedentes de negocios ilegales, además de chantajes criminales mediante los cuales han obtenido cuantiosos beneficios (Iriarte, 2018).

Otro matiz de relevancia es la influencia extranjera ejercida por estados vecinos, con situaciones de inestabilidad similares, que añaden una presión constante a esos Estados, teniendo influencia en sus dinámicas estatales. Además, existen factores externos de índole económica y política procedentes de organismos internacionales, países colindantes o países lejanos con intereses en los países perjudicados que inciden ciertamente en esta cuestión (Iriarte, 2018).

A su vez, Peyroteo (2014) señala la ausencia de políticas marítimas eficientes, dado que el principal objetivo de los Estados africanos es la búsqueda y consecución de la soberanía y el control de los territorios terrestres, sin prestar excesiva atención a las cuestiones marítimas. Ello ha conllevado a que existan unas fuerzas marítimas mal equipadas, poco financiadas y mal entrenadas, aspecto que ha sido clave para que se produzca un incremento de redes criminales que terminaron operando mediante la piratería marina (Peyroteo, 2014).

A todo ello hay que añadirle la escasa capacitación de las fuerzas de seguridad de los Estados, pues aunque en años previos se percibieron progresos y mejoras en las instituciones, aún se observa cierta fragilidad

(Morales, 2020).

Es preciso incluir el vínculo existente entre el terrorismo marítimo y la piratería, pues existe cierta vinculación de delincuentes de ambos delitos llegando incluso a presentar ciertas dificultades para distinguir ataques puramente de uno u otro tipo, dado que pueden llegar a confluír actos de piratería en lugares donde se producen actos terroristas marinos. El hecho de que grupos insurgentes hayan adoptado prácticas propias de los piratas del Golfo para obtener fondos de financiación, proponen cierta opacidad a la hora de vislumbrar la intención que adquiere el delito (Cao, 2017).

Al problema de la piratería hay que añadirle la existencia de otra serie de delitos producidos en la zona y de gran relevancia e interés a la hora de señalar la situación caótica experimentada en esta región. Podemos contabilizar hasta ocho actividades delictivas que también se dan en esta zona y que, sin duda, favorecen a la existencia de otra serie de problemas como la piratería (Morales, 2020). Estas son: la extracción ilegal del petróleo, el tráfico de seres humanos, el narcotráfico, la pesca ilegal, la presencia de residuos tóxicos, las redes de falsificación, las redes de contrabando y la corrupción.

En primer lugar, la extracción ilegal de petróleo es una de las prácticas más extendidas. Con el objetivo de vender el petróleo extraído en el mercado negro, esta actividad afecta ciertamente a la economía nacional, de tal manera que se pierden miles de millones de dólares que podrían haberse destinado a políticas públicas o programas que ayuden a realizar un cambio socioeconómico en las comunidades locales. Sin embargo, esto no solo trae pérdidas económicas, sino que va más allá, trayendo consigo cierta violación de los derechos laborales

de aquellos trabajadores que se encuentran realizando labores en las refinerías ilegales. Además, esta práctica genera altos costes medioambientales, generando daños irreparables al entorno en el que se instalan (Morales, 2020).

El tráfico de seres humanos es la segunda preocupación en la región, y es que Nigeria es un lugar de reclutamiento, circulación y destino para el tráfico de mujeres y niños. Es posible distinguir entre el tráfico interno y el externo. Mientras que el interno, los niños son enviados a trabajar a plantaciones o como vendedores ambulantes y asistentes domésticos, el tráfico externo se caracteriza por el envío de niños y mujeres a Europa y Oriente Medio para ser explotados sexualmente.

El narcotráfico también tiene lugar en esta zona, pues de acuerdo a la Oficina de Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, el oeste de África es la zona de paso de estupefacientes entre Latinoamérica, Nigeria y Europa. La venta de droga en la región se caracteriza principalmente por sustancias locales y cannabis, aunque la cocaína, las anfetaminas y la heroína están adquiriendo una mayor repercusión. Sin embargo, hay una potencia en este sentido que va más allá de las fronteras regionales y es Nigeria, con circuitos presentes en todo el mundo. Además, las agrupaciones armadas del Delta se han visto incluidos en el tránsito de la cocaína del continente africano a Europa. Cabe recalcar que el narcotráfico trae consigo el tráfico de armas, problema también presente en la región (Morales, 2020).

Se puede identificar la pesca ilegal como el cuarto problema añadido al Golfo de Guinea. La presencia de arrastreros extranjeros sin licencia da a parar a aguas territoriales

de países como Camerún, Santo Tomé y Gabón, siendo el azote para estos países al encontrarse fuera de control y generando daños a la economía local y al desarrollo sostenible del fondo marino (Morales, 2020). La existencia de residuos tóxicos es la siguiente preocupación de los países de la región. Estos residuos abundan en aquellos países con altos índices de pobreza que, a menudo, son empleados como vertederos de residuos tóxicos de gran peligrosidad. Estos residuos proceden de los productos elaborados en países desarrollados y que son vertidos en África con el fin de reducir costes en el momento de desecharlos o reciclarlos (Morales, 2020).

Las redes de falsificación se desarrollan principalmente en Nigeria, donde bienes como alimentos, ropa o piezas de respuesto entre otros, son falsificados. Estos objetos falsos son trasladados mediante vía marítima o terrestre, dependiendo de su destino (Morales, 2020).

El contrabando también se encuentra presente en el golfo, especialmente en embarcaciones pequeñas sin documentación portadoras de pasajeros sin identificación, las cuales pueden llevar cualquier tipo de mercancía evadiendo toda clase de obligaciones aduaneras. Así, son transportados bienes como marfil, madera, drogas, tabaco, armas, especies de animales amenazadas, petróleo robado y equipamientos electrónicos, entre otra serie de productos (Morales, 2020).

Por último, la corrupción es el último eslabón de esta cadena de situaciones problemáticas que acontecen en la región del Golfo de Guinea. No obstante, no podemos hablar de un modo concreto de corrupción, ya que se encuentra presente en diversos ámbitos y situaciones (Morales, 2020).

Por todo lo anterior, la piratería se presenta como un conflicto que se suma a una serie de actos delictivos preocupantes y situaciones a nivel nacional que precisan de

acciones políticas, económicas, sociales y de seguridad en ámbitos locales, regionales e internacionales urgentes (Suárez, 2014).

### PERFIL Y MODUS OPERANDI DE LAS BANDAS CRIMINALES MARÍTIMAS

Cuando se habla sobre la piratería, nos referimos a un fenómeno de gran complejidad en el cual la organización y la preparación de los diferentes asaltos es crucial para conseguir los objetivos que llevan a cometer estas acciones delictivas. Sin embargo, no solo la organización y la preparación deben tenerse en cuenta, sino también el perfil de los integrantes de este tipo de grupos criminales y su modo de operar.

Así, el modo de agrupación de los piratas son las bandas organizadas con un sistema jerárquico. Al frente de estas se encuentra un líder. Es preciso recalcar que, para formar parte de estas bandas organizadas, los nuevos reclutados deben contar, previamente a su ingreso en la agrupación, con armamento propio. Así, tanto la experiencia como la logística, hacen que estos piratas se caractericen por estar mejor preparados con respecto a aquellos que operan en la parte oriental. No obstante, debemos destacar que estos piratas actúan libremente y de manera solitaria, puesto que no se ven relacionados con holdings (Rueda, 2021).

La convulsa situación desarrollada en el Delta del Níger ha traído consigo la aparición de grupos violentos anti-petróleo, como es el Movimiento de Emancipación del Delta del Níger (en adelante MEND), que empezó a arremeter en 2006 contra las infraestructuras

productoras de las empresas petroleras extranjeras a través del secuestro de trabajadores y el sabotaje de oleoductos (Peyroteo, 2013). Este grupo armado tiene especial relevancia en la cuestión de la piratería en el Golfo, y tiene como principal objetivo hacerse con el control de los recursos y las concesiones. Así, este figura como el grupo donde radica el origen de la piratería en Nigeria, a lo cual se añadieron otro tipo de actos como sabotaje, asesinatos y acciones de guerrilla. Estos actuarían como una organización “paraguas”, es decir, que se encuentran formadas por una variedad de grupos o milicias ante las cuales es difícil conocer un número concreto de integrantes o determinar las actividades a las que se dedica cada grupo. De este modo, sus objetivos varían desde defender los derechos de las comunidades locales, hasta simplemente buscar un enriquecimiento (Rinkel, 2015).

Estas agrupaciones se conforman de individuos que, a pesar de que presentan diversos perfiles y son procedentes de los diferentes estados que forman la parte occidental de África, se caracterizan generalmente por ser jóvenes de 25 años de edad. Estos, a menudo, cuentan con experiencia en el manejo de armamento, ya que, habitualmente, los piratas se han visto involucrados en los conflictos de las regiones a las que pertenecen, como es el ejemplo de

los piratas nigerianos (Rueda, 2021).

En relación con su modo de operar, los piratas empleaban diversas formas de atacar: de manera individual o en grupos pequeños y utilizando barcos de madera equipados con armas, cuyo objetivo es efectuar el robo y huir, o ataques organizados elaborados por elementos equipados con lanchas y embarcaciones y con armas de asalto, además de emplear rocket-propelled grenade. Estos ataques solían incluir violencia, saldándose en su mayoría con heridos y fallecidos (Peyroteo, 2014). Es preciso mencionar la agresividad de los ataques perpetrados, especialmente en la región del delta del Níger. Lejos de su carácter reivindicativo inicial, en la que se produjo una lucha política para reclamar hidrocarburos, se tornó tal lucha por ataques a petroleros. De entre los grupos criminales, es el MEND el que ha estado más activo, comenzando sus ataques próximos al terreno ubicado en la región del delta del Níger, pero extendiéndose a otras zonas como es el caso del ataque perpetrado en julio de 2008 en el enclave petrolífero de Bonga, a 75 millas de la costa que impidió la producción momentánea de la plataforma holandesa de la empresa petrolera Shell (Peyroteo, 2013).

No obstante, en la actualidad, y tal y como indica el BMI (ICC-IMB, 2013), existen siete clases de actuaciones en las que fluctúa el grado de violencia empleada como son: rehenes, amenazas, asaltos, heridos, secuestrados, desaparecidos y muertos. Sin embargo, aquella que destaca en África Occidental es la toma de rehenes, principalmente en la última década, siendo esta zona la que alberga el 95% de los secuestros marinos mundialmente (Rueda, 2021).

Así, su modus operandi inicia con el

secuestro de la embarcación a una distancia promedio de 60 millas náuticas y se procede posteriormente a la captura de los tripulantes que viajan en ella, siendo esta detenida hasta que se produce un acuerdo sobre su liberación (Rueda, 2021).

Los piratas que operan en el Golfo conocen el potencial de negocio que el petróleo supone, de tal modo que son conscientes de la cantidad ingente de empleados que se necesitan en las plataformas, refinerías petrolíferas e infraestructuras portuarias, además de tener en cuenta la capacidad económica que las compañías petroleras tienen para poder pagar los rescates. Asimismo, los medios de comunicación ejercen una función esencial pues pueden emplearse para efectuar cierta presión a la hora del desembolso de los rescates y la posterior liberación de los rehenes (Cao, 2017).

La toma de rehenes supone el 63,4% de las víctimas que han sufrido algún tipo de ataque marítimo violento en la región, siendo el recurso más adoptado por los delincuentes marítimos actualmente por delante de otros tipos de actos violentos. El caso más destacable es el acontecido en Benín, donde 140 tripulantes fueron tomados como rehenes en 2011. La otra práctica violenta que más se plasma en el Golfo de Guinea es el secuestro de tripulantes para solicitar un rescate, lo cual se traduce en un 17,4% de las víctimas de violencia pirática en la región (Cao, 2017).

El secuestro de buques para la sustracción de su carga es otro de los modus operandi destacados pues se trata de una operación que conlleva un alto grado de planificación y organización en la que usualmente los piratas ejercen violencia, no solo para conseguir hacerse con la carga o dinero de

## REPORTAJE

la embarcación, sino que también emplean este como un “buque fantasma” con el que abordar otros ataques. No obstante, este no sería considerado un fin en sí mismo, sino que supone el medio para conseguir el cargamento del barco. Lejos de solicitar un rescate para devolver el barco, a menudo, son los propios piratas quienes lo dejan en libertad una vez que satisfacen su principal objetivo que se basa en obtener el cargamento para posteriormente venderlo en el mercado negro. Así, la duración de las capturas suele ser breve. En base al estudio realizado por Cao (2017), la media del secuestro alcanzaría los seis días de duración, siendo el más longevo el que perduró 44 días. Para ello, los secuestradores tienen un extenso conocimiento de cómo actuar en buques especializados, además de contar con la información exacta del tipo de cargamento que trasladan y la posición en la que se encuentran.

Para sustraer la carga almacenada en los buques, los piratas tienen un petrolero de lastre, que se encuentra preparado para recibir el combustible robado. Así, en el caso de que el buque esté llevando cargamento, es posible transferir este al buque pirata o capturar la nave al completo. El método habitual que emplean los delincuentes es obligar al capitán a trasladar el barco a un lugar de su interés y días después, liberar el buque una vez que se ha descargado parte de la carga. No obstante, en caso de encontrarse en lastre, a menudo abandonan la presa apresuradamente aunque buscan sustraer las pertenencias personales y los objetos de valor de la tripulación y la embarcación antes de abandonar el barco, acción que también realizan cuando consiguen llevarse el cargamento transportado por la nave. Una vez cometido este acto, a menudo, dañan o dejan inhabilitado el material de comunicación del barco (Cao, 2017).

Otro aspecto a tener en cuenta es la persistencia de los piratas de la región, motivo que ha favorecido a que existan varios ataques contra un mismo objetivo en un lapso estrecho de tiempo y en arribadas diferentes, además de acometidas contra diferentes dianas en un mismo contexto (Cao, 2017). Asimismo, es pertinente destacar la tenacidad de estos piratas, característica que se acentúa cuando encuentran resistencia. Sin embargo, estos continúan con insistencia en su intento por alcanzar sus objetivos, aspecto que se une a que los atacantes no se dejan atemorizar, independientemente de que se hallen a bordo personal de seguridad o miembros de las fuerzas de seguridad.

Estos piratas encarnan cierto mimetismo con el entorno, de manera que es complejo poder neutralizar sus acciones. Mediante campamentos ocultos situados cerca del delta, aprovechan la distribución de los pantanos y arroyos al mismo tiempo que elaboran sus arremetidas, refugiándose posteriormente en el laberinto de canales una vez concluida su operación.

Otra particularidad propia de los piratas del Golfo es su capacidad de mejora, desarrollando tácticas en base a los logros obtenidos y a los fracasos, cambiando su manera de elaborar procedimientos de huida, el encubrimiento de armamento o la elección de las víctimas.

La logística y el armamento empleados ha cambiado con el transcurso del tiempo y la instauración de las nuevas tecnologías. Así, la difusión de la telefonía móvil ha simplificado la organización de ataques, unido al despliegue de armas sofisticadas como el AK-47, que acompañan a armas tradicionales como cuchillos. Igualmente el empleo de lanchas motoras ha ido en aumento, ya que la evolución de este tipo



de embarcación ha fomentado u mayor desplazamiento a una gran velocidad, al contar con motores económicos y potentes (Cao, 2017).

Dentro de la logística, cabe destacar el uso de refugios seguros ubicados en los campamentos expuestos anteriormente. Estos son esenciales, pues sin ellos, la piratería no podría desarrollarse, ya que un crimen organizado requiere, incluso en un nivel más bajo, de grupos con conexiones de tierra.

Un elemento de relevante importancia para el desarrollo de la piratería en la zona es la existencia de una comunicación fluida, mediante la cual las recaladas o los movimientos de buques son avisados para su posterior ataque. Aquí tiene especial

importancia la existencia de una corrupción por la que las fuerzas de seguridad oficiales y los miembros de las empresas emiten información relativa a dichos movimientos colaborando así con el fenómeno de la piratería (Cao, 2017).

Cabe señalar que la magnitud de dichos ataques es progresivamente más grave, ya que se desarrollan colaboraciones entre grupos de terroristas que pretenden extender su actividad en la zona del Sahel hacia el oeste del continente, además de fomentar un ascenso en las asociaciones creadas mediante redes internacionales que han experimentado en ese ámbito un centro clave para operaciones relacionadas a la trata de seres humanos y al tráfico de estupefacientes hacia Occidente (Morales, 2020).

## OBJETIVOS DE ASALTO

El constante y abundante tráfico marítimo y la congestión crónica de muchos de los puertos ubicados en el Golfo hacen de este área un lugar idóneo para la piratería ante el amplio abanico de oportunidades existentes. Así, no solo abunda la variedad de presas sino la facilidad para capturarlas (Cao, 2017).

Los buques petroleros y la sustracción de gasoil de los barcos tanque es el principal objetivo de asalto, dado el valor que se puede obtener de capturas de esa índole. No obstante, existe una gama extensa de los tipos de barcos y de las mercancías que estos transportan que pasan a ser la diana de los asaltantes (ICC-IMB, 2016).

En opinión de Bolaños (2013), las embarcaciones con dirección al norte que trasladan materias primas cruciales para la

economía de la zona, como son el café y el cacao, cuya mayor parte de la producción mundial se sitúa en Ghana y Costa de Marfil, también son susceptibles de ser atacadas. Los barcos pesqueros tampoco quedan exentos de sufrir los embates de la piratería, siendo una parte vulnerable al convertirse en víctimas de esta amenaza tan extendida por la región (Cao, 2017).

Tal y como recoge Peyroteo (2014), el fin principal son los barcos ubicados en cualquier costa, puerto o fondeadero, teniendo como fin sustraer los bienes materiales encontrados dentro de estos, como pueden ser carga, combustible, dinero, objetos de valor de la embarcación y de los tripulantes, ropa, comida e incluso, tomando rehenes para recibir un rescate.

## REPORTAJE

En relación con el tipo de barco, los Offshore Supply se constituyen como el tipo de buque con el que los piratas aprovechan más su actividad, de acuerdo con los ataques recibidos frente a los intentos (Cao, 2017). No obstante, son los buques de carga, los petroleros y pesqueros los que son fácilmente abordables en tránsito, dado que se desplazan a una menor velocidad.

Cabe señalar que los delincuentes marinos también aprovechan las oportunidades a raíz de debilidades contrastadas, es decir, aquellos sin medidas de autoprotección contra los que no sea excesivamente arriesgado arremeter, de tal manera que buscan blancos indefensos o grandes embarcaciones con reducida tripulación (Cao, 2017).

Con respecto a las marinas mercantes objeto de los ataques y a la nacionalidad de las tripulaciones, los piratas no tienen especial preferencia por unas determinadas. El fenómeno de la globalización del transporte marítimo permite que varios países puedan

involucrarse en explotar un mismo barco o cuentan con la posibilidad de escoger un pabellón extranjero en el que matricular sus embarcaciones, dado que disponen de una mano de obra más económica y gozan de ventajas fiscales. Así, la nacionalidad de las embarcaciones y de sus propietarios, y de estas y su tripulación se desvanece. Ante esta apreciación, se puede comprobar cómo el propio transporte marítimo alcanza una dimensión internacional, dado que un mismo ataque puede perjudicar a nacionales de diversos Estados (Cao, 2017).

Así, y a pesar de las elevadas cifras de actos ilícitos marítimos, más de la mitad de la totalidad de los ataques cometidos no son informados a las autoridades con competencia, por dos motivos posibles: que los navieros eviten mostrar la debilidad en materia de seguridad de sus barcos o que, a raíz de dar a conocer el suceso, las aseguradoras aumenten primas o sufran represalias en desplazamientos próximos a esta zona (Peyroteo, 2014).

## CONSECUENCIAS DE LA PIRATERÍA EN LA REGIÓN

El aumento en la cifra de delitos de piratería ejecutados en el golfo de Guinea incide de manera negativa tanto en el comercio marítimo como en la financiación en los Estados de esta región (Peyroteo, 2014).

Para los Estados del Golfo de Guinea, las actividades contra la piratería suponen un coste económico de 950 millones de dólares (Bolaños, 2013), además de pérdidas económicas que corresponden a un incremento del 1% en costes comerciales,

fomentando que los navíos alteren sus rutas por otras vías alternativas obteniendo la pérdida de inversión extranjera, una disminución de los recursos para el desarrollo económico a causa de la ausencia de ingresos, y una incidencia directa en la producción e inversión del petróleo (Fondo Monetario Internacional, 2023).

El desarrollo de operaciones relativas a paliar el asunto de la piratería también se ha traducido en gastos gubernamentales, los

cuales han ido aumentando rápidamente según el documento “Pirates of the Gulf of Guinea: A costo analysis for coastal states” emitido por la UNODC en 2021. Este demuestra que los gastos han incrementado exponencialmente en el transcurso de la última década, ascendiendo a 272 millones de dólares anuales en gastos navales y cerca de más de 250 millones de dólares en gastos no navales, pero vinculados a la lucha contra la piratería. El país que más esfuerzos ha realizado plasmados en inversiones es Nigeria, a pesar de lo cual, todas las naciones han colaborado en la lucha destinando desde el año 2014 parte de sus ingresos a la adquisición de embarcaciones destinadas a la lucha contra la piratería, entre las que se incluyen lanchas y combatientes costeros (UNODC, 2021).

Es preciso recalcar, que desde 2011, los países del Golfo se han unido y han optado por combinar un gasto estimado de 82 billones de dólares a la defensa de sus Estados, siendo un monto que ha ido creciendo progresivamente, llegando al punto en 2021 de que países como Ghana y Togo alcanzaron el doble del gasto destinado en 2012, mientras que el resto de países también experimentó un aumento considerable (UNODC, 2021).

Asimismo, se han realizado sesiones de capacitación legal y enjuiciamientos que, aunque no han sido excesivamente costosos, han contado con partidas presupuestarias pequeñas (UNODC, 2021).

Los problemas existentes en la región, tales como la pobreza, la gobernanza ineficiente, el subdesarrollo y la corrupción, ya mencionados, han actuado en detrimento, exacerbando esos actos delictivos marítimos que han afectado y han causado costes directos e indirectos (Fondo Monetario

Internacional, 2023).

La existencia de esos costes directos fomenta que se produzcan costes indirectos significativos. Con respecto a los costes indirectos, cabe resaltar el hundimiento de inversiones extranjeras, el coste humano para los navieros, la minoración del comercio en las rutas afectadas por el fenómeno de la piratería, las suspensiones en la cadena de suministros y la pérdida de recursos en la lucha contra la piratería (Fondo Monetario Internacional, 2023).

Así, se alternan los patrones de envío y se desplaza el comercio a otra región. De esta manera, los transportistas se ven obligados a redirigir el tráfico que es realizado dentro de la región con la finalidad de evitar áreas de alta peligrosidad. Así sucedió en Togo, Nigeria y Benín entre 2010 y 2012, ya que la piratería fomentó el desplazamiento del tránsito portuario (UNODC, 2021).

A pesar de que existe un aumento raudo del tráfico marítimo en el Golfo de Guinea, este sería aún mayor si no existiese el fenómeno de la piratería, ya que las empresas navieras no tendrían que mostrar preocupación ante la presencia de sus barcos en una zona de riesgo. Así, numerosas compañías comenzarían a realizar operaciones o incrementarían su actividad en la zona si no se diesen casos de piratería. Esto supone un coste de 8,5 billones de dólares en aranceles perdidos y otros 1,7 billones de dólares en tasas portuarias sin recaudar durante la última década (UNODC, 2021).

Debido al incremento de amenaza en la zona, los seguros de los navíos aumentan de manera trascendental y son muchos los marineros los que deciden evitar la región o solicitar salarios altos e indemnizaciones en caso de incapacidad o muerte.



## REPORTAJE

Otros de los costes indirectos ha sido la repercusión que la piratería ha tenido en la economía local, ya que existen un menor número de navieros que decidan hacer uso de los puertos del golfo, lo cual genera, en consecuencia, que el valor de las mercancías en tierra haya crecido. Es el ejemplo de Nigeria, donde la pesca local se ha visto perjudicada y ha alcanzado la escasez de pescado, después de que Trawler Owners Association, una empresa con más de dos centenares de barcos de pesca en las costas de Nigeria, haya interrumpido su actividad a causa de la piratería. Todo ello ha desembocado en que alrededor de 5.000 puestos de trabajo directos y 300.000 indirectos estén en riesgo y que el precio del pescado haya subido un 100% en los mercados del país. En conjunto, ello ha fomentado que exista un crecimiento de la piratería marítima en sus aguas, con 292 delitos de piratería marítima entre la década de 2003 a 2013 (Peyroteo, 2014).

Los pescadores del Golfo no solo han visto afectado a sus puestos de trabajo o al valor de los productos en tierra, sino que se han tenido que enfrentar a secuestros y robos. No obstante, y aunque el valor de los bienes

sustraídos es realmente bajo, esto supone una amenaza de gran calado para pescadores cuyas situaciones económicas son propias de la extrema pobreza.

A su vez, la imposición de medidas agresivas en pro de la lucha contra la piratería han incluido prohibiciones de pesca e implantaciones de toques de queda, lo cual ha afectado al sector pesquero, disminuyendo su actividad (UNODC, 2021).

Por último, cabe señalar que uno de los mayores costes de la piratería en materia de pesca es que la atención que esta problemática exige, impide que esa atención se destine hacia la pesca INDR, es decir, la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, algo que supone a los países del Golfo de África pérdidas que alcanzan los 504 millones de dólares por año. Así, el coste de oportunidad que tiene África centrándose en la piratería y no en ese tipo de pesca ilegal implica un coste excesivo que no se daría, si pudiesen enfocar todos sus esfuerzos a ese tipo de actividad pesquera sin regular (UNODC, 2021).

## MOVILIZACIÓN INTERNACIONAL EN LA LUCHA CONTRA LE PIRATERÍA EN LA ZONA

El crecimiento de la piratería en la zona supuso que la ONU comenzase a ejercer un seguimiento de la situación, que llevaría a que el Consejo de Seguridad emitiese dos resoluciones en las que se reflejó la necesidad de actuar de manera concertada por parte de los países afectados con el fin de desarrollar una estrategia regional estructurada e integrada, incluyendo el intercambio de información y mecanismos de coordinación de operaciones. Estas dos son la Resolución del Consejo de Seguridad 2018 del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas sobre la amenaza que representan la piratería y el robo a mano armada en el mar en el golfo de Guinea, y la Resolución 2039 del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas para la consolidación de la paz en África occidental, con el objetivo de velar por la seguridad y la paz en África. La primera expresa las acciones principales, así como medidas como el fortalecimiento de marcos jurídicos, generar la coordinación con la industria marítima, la necesidad de abordar operaciones de seguridad marítima combinadas y elaborar un código de buenas prácticas (Resolución 2018, 2011).

La segunda resolución incide en las mismas directrices y medidas propuestas en la anterior resolución, aunque incluye dos novedades: la urgencia en implementar disposiciones concretas y el refuerzo de que la ausencia de seguridad marítima en el golfo conllevaría repercusiones de índole global siempre y cuando el problema no sea solventado (Resolución 2039, 2012).

Los países del G8 también han querido contribuir a paliar el fenómeno de la piratería

con el foro G8 + + / Africa Clearing House que busca establecer el compromiso de los socios con la UA y las Comunidades Económicas de la región (Urcelay, 2014).

Por ello, se creaba en enero de 2014 la Estrategia de la Organización Marítima Internacional para África Central y Occidental, la cual genera una vía para implementar las medidas dirigidas a asegurar una protección del sector marítimo en la zona. Esta Estrategia se basa en otorgar herramientas de ayuda a los países miembros para que incrementen las capacidades de resolver los asuntos relacionados con el entorno marino (Suárez, 2014). Anteriormente, en la conferencia de Abuja de 2010, la organización propuso planes para el establecimiento de una red de guardacostas para los países del Golfo de Guinea, además de una serie de ejercicios destinados a la promoción de una multi-agencia que requiera de la implicación de los Estados de la zona (Morales, 2020).

No obstante, la Organización Marítima Internacional siempre se ha caracterizado por su asistencia y presencia en pro de la seguridad marítima de la región. Así, desde 1999 cuenta con representación en tres enclaves: para la zona francófona, tiene dos coordinadores en Costa de Marfil, mientras que para la zona anglófona, dispone de un coordinador en Ghana (Morales, 2020).

Cabe mencionar la intervención del Comité Consultivo Permanente de las Naciones Unidas (UNSC), que en la 28ª Reunión Ministerial celebrada en Libreville en 2008 destacó la necesidad de congregarse una conferencia sobre la piratería en el Golfo de

## REPORTAJE

Guinea. Como resultado de este movimiento, en 2010, se alcanzó el proyecto Rutas Marítimas Críticas donde se trasladaron expertos europeos para acordar acciones globales en la zona. Con ello, se buscaba aumentar la seguridad y la protección del mar, además de servir de ayuda a líneas marítimas y al comercio de la región (Morales, 2020).

Dado el interés internacional que África suscita, la Unión Europea percibe el continente como un lugar de intereses económicos de gran valor estratégico entre los que destaca la energía procedente del Golfo. Por ello, la UE ha desarrollado políticas que, lejos de incluir únicamente materia de desarrollo, también se ocupan de la gobernanza, el comercio, el cambio climático, la integración regional, los derechos humanos, la migración y la seguridad alimentaria, políticas a las que se ha unido en las últimas décadas la gestión de conflictos mediante operaciones de paz. Así, en la Cumbre de Lisboa de 2007 se adoptó la Estrategia Conjunta África-UE, marco general donde quedan reflejadas las relaciones entre ambos continentes. No obstante, la UE cuenta con otros acuerdos de índole regional, como es el Acuerdo de Cotonou (2007), el cual concede cobertura legal a discusiones políticas y a la asistencia económica. De esta última se encarga el Fondo de Desarrollo Europeo. Sin embargo, hay que incidir que en situaciones locales, como es el caso del Golfo de Guinea, se emplea el Instrumento para la Estabilidad, el cual tiene carácter financiero y se aplica en situaciones ligadas a la seguridad. Asimismo, la UE cuenta con políticas de diálogo con los diferentes Estados y con las organizaciones regionales (Suárez, 2014).

Posteriormente, en 2010 se lanzaba el Programa CRIMGO (Critical Maritime Routes in the Gulf of Guinea), lanzado por la UE en

Costa de Marfil, supone un proyecto que incrementará la seguridad de las vías marinas en siete de los Estados que conforman el Golfo de Guinea. Estos países son: Camerún, Benín, Gabón, Guinea Ecuatorial, Santo Tomé y Príncipe, Nigeria y Togo. Este programa otorgará ayudas a los gobiernos de los países que conforman el programa, de tal manera que se produzca una mayor seguridad en las vías marítimas principales a través de dotar de una mejor formación a los guardacostas nacionales y creando una red y agencias donde se comparta la información relativa a cuestiones del entorno marítimo. Para ello, la Unión Europea invirtió 4,5 millones de euros (Morales, 2020).

En 2014, la UE publicó dos iniciativas para la región: la Estrategia de Seguridad Marítima y la Estrategia sobre el golfo de Guinea. Asimismo, la UE cuenta con cuatro acuerdos vigentes con Estados del Golfo de Guinea (Gabón, Santo Tomé y Príncipe, Guinea y Costa de Marfil).

Otra iniciativa que otorga protección a la zona a analizar es la Estrategia Atlántica, a través de la cual, la UE pretende lanzar políticas de cooperación internacional mediante las cuales se consigan una estrategia marítima para el océano Atlántico abarcando puntos como la respuesta a amenazas, la reducción de la huella de carbono, el crecimiento integrador, la existencia de un planteamiento ecosistémico y la explotación sostenible de los recursos del fondo marino. Además, este documento incluye consideraciones concretas sobre el Golfo de Guinea, por medio de las cuales, se procede a una evaluación de las necesidades para interponer medidas que ayuden a reducir los casos de piratería y se fomente una cooperación internacional con comunicación compartida, navegación segura, evaluaciones marítimas, seguridad

portuaria y cese de la pesca no regulada (Estrategia Marítima del Atlántico, 2011).

A nivel regional, la Unión Africana, sucesora de la Organización para la Unidad Africana, supone la principal organización política de gran relevancia cuyo fin principal es apresurar el proceso de la integración en el continente con el objetivo de asumir los obstáculos que la globalización trae consigo y de promover el continente africano como actor internacional (Suárez, 2014).

En 2001 se crea en Libreville la Comisión del Golfo de Guinea (CGG) que inicia sus actividades en 2007. La CGG está integrada por 8 países: Angola, Camerún, Congo, Gabón, Guinea Ecuatorial, República Democrática del Congo, Santo Tomé y Príncipe, y Nigeria. Esta sirve principalmente para que existan mecanismos que fomenten una lucha conjunta en problemas comunes regionales, concretamente en aquel relativo a la seguridad marítima, suponiendo una unión entre la CEDEAO y la CEEAC (Suárez, 2014). Además, facilita consultas regionales para gestionar y dar solución a conflictos procedentes de la delimitación de los límites marinos y de la obtención de beneficios económicos y comerciales de recursos naturales que se hallen dentro de las fronteras de una nación (Morales, 2020).

A finales de noviembre de 2012, tendría lugar la Conferencia de Paz y Seguridad en el Golfo de Guinea, conocida como la Conferencia Luanda PSGG. En esta se trató la situación de amenaza del Golfo ante las acciones piráticas acontecidas, con el fin de conseguir obtener el estado de paz mundial y la seguridad en la zona, la seguridad ambiental y la seguridad marítima vinculada a un desarrollo positivo de la región (Morales, 2020).

En junio de 2013, se celebraba en Yaoundé

la Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno de la CEDEAO, CGG y CEEAC sobre seguridad marítima en la zona. Aquí se consigue elaborar un Código de Conducta de Yaoundé o Código para la Prevención y Represión de la Piratería, los Asaltos Armados a Barcos y la Actividad Marítima Ilegal en África Central y Occidental (IMO, s.f.) para la prevención de actos ilícitos como son la piratería, el crimen organizado internacional marítimo, los asaltos armados a buques, la pesca ilegal y el terrorismo marítimo desarrollado en el Golfo de Guinea. Este documento, que recoge algunos de los elementos que venían ya incluidos en el Código de Conducta de Djibouti, se encuentra vigente en los 22 países firmantes, comprometiéndose estos a implementar nuevas políticas nacionales acordes a lo reconocido. Este fomenta una estrategia regional integral, así como un entorno que sirva para neutralizar la piratería, el cual engloba aparatos de coordinación territorial y el intercambio de datos. Además, en el manifiesto final refrendado por los Jefes de Estado o de Gobierno se incitaba a los socios mundiales a unirse a las iniciativas vinculadas con el empleo de esta vía de cooperación en el Golfo de Guinea (Morales, 2014).

A su vez, también se firma en esta cumbre un Memorando de Entendimiento donde se prevé la apertura del Centro de Coordinación Interregional de Seguridad Marítima para África Central y Occidental con sede en Yaoundé (Morales, 2014).

A raíz de dicha Cumbre, la UA emitió el documento "2050 Africa's Integrated Maritime Strategy" que supone un paso crucial, pues pretende desarrollar una política marítima propia, aunando cooperación y aumento de las capacidades como herramientas para conseguir acabar con la problemática existente (Urcelay, 2014).

El documento recoge de manera estructurada una estrategia y, a su vez, un plan que define la manera en la que hay que operar dicha estrategia. Además, recoge desde aspectos de alta estrategia, como es la orientación de un determinado sector financiero del continente, hasta cuestiones operacionales que tratan de la puesta en práctica, como son las aperturas de centros regionales de control. Así, supone un puente entre los objetivos políticos y las actuaciones sobre el terreno. Cabe destacar que dicho escrito desarrolla una iniciativa innovadora: la Reforma del Sector Marítimo, en la cual los estados se fortalezcan, erradiquen el fenómeno de la corrupción, potencien las Fuerzas de Seguridad del Estado y los órganos judiciales. Este documento establece de igual modo una enumeración de los resultados precisos para una ejecución óptima de la estrategia entre las que se ubican el fomento de capacidades navales y marítimas, la creación de un Componente Naval en la African Standby Force, la mejora en el Conocimiento del Entorno Marítimo y la generación de Centros Operacionales Marítimos Regionales (Urcelay, 2014).

Es preciso mencionar también la Estrategia de Seguridad Energética del Golfo de Guinea, estrategia que conforman Guinea Ecuatorial, Camerún, Angola, Gabón y Nigeria, y que cuenta con el patrocinio de Reino Unido, Noruega, Canadá, Estados Unidos y Suiza, con el fin de mirar por los intereses comunes marítimos y contrarrestar el tráfico de armamento, el blanqueo de capitales procedente de actividades ilícitas y la sustracción de petróleo. Para ello, se han desarrollado actividades de formación de las fuerzas navales locales y se ha percibido una mayor presencia de marinas de países patrocinadores en el Golfo (Urcelay, 2014).

Hay que señalar que, además de

medidas regionales, se han desarrollado cooperaciones bilaterales entre los países afectados por la piratería. De este modo, en el año 2011, se produce la primera cooperación bilateral para combatir la piratería. Se trata de la Operación Prosperity, la cual tiene lugar tras una unión de fuerzas entre Nigeria y Benín (Peyroteo, 2014).

En 2013 también se origina el ejercicio anual Obangame Express, el cual tiene como objetivo incrementar las opciones de respuesta a cualquier representación del crimen marino por parte de las Fuerzas Navales de los Estados pertenecientes al Golfo de Guinea, mediante una mejora en la interoperabilidad de la distribución de comunicación e información. Este fue desarrollado por Camerún, pero contó con la participación de 15 países: Camerún, Gabón, Nigeria, Guinea Ecuatorial, Santo Tomé y Príncipe, Togo, Costa de Marfil, Benín, Congo, España, Francia, Estados Unidos, Holanda, Bélgica y Brasil (Peyroteo, 2014).

En el entorno regional, es menester mencionar dos centros capacitados para la lucha contra la piratería: el Centro Regional de Seguridad Marítima de África Central y el Centro Regional de Seguridad Marítima de África Occidental.

El Centro Regional de Seguridad Marítima de África Central (CRESMAC, s.f.) es creado mediante el Protocolo de Kinshasa en 2009, documento firmado por Chad, Congo, Camerún, Gabón, Guinea Ecuatorial, Santo Tomé y Príncipe, República Democrática del Congo, República Centroafricana y Angola. Se trata de un órgano civil-militar de coordinación operacional y estratégica que se encuentra bajo la tutela del Secretariado General de la CEEAC que tiene seis pilares fundamentales entre los que se encuentra la armonización de las acciones marítimas

de los Estados parte, la institucionalización de una tasa comunitario sobre el pilar de los mecanismos ya existentes, la vigilancia del espacio común del Golfo de Guinea, la gestión y el intercambio de información, la institucionalización de la Conferencia Marítima de la CEEAC y la obtención y el mantenimiento de equipamientos de los Estados puestos a disposición de la Estrategia para garantizar mayor capacidad operacional (Protocolo de Kinshasa, 2009).

Por su parte, el Centro Regional de Seguridad Marítima de África Occidental (CRESMAO, s.f.) se fundó en 2022 y es el instrumento de aplicación de la Estrategia Marítima Integrada de la CEDEAO, cuyos principales objetivos son la gobernanza marítima, la seguridad marina, la economía marítima de la CEDEAO, el mantenimiento del entorno marino y la sensibilización e investigación sobre el mar (SMIC, 2014).

Estos dos centros, junto con el Centro de Operaciones Marítimas y los Centros Multinacionales de Coordinación se van implantando progresivamente a raíz de la cumbre de Lomé en 2016, con la finalidad de que exista un compromiso por parte de los estados ribereños en crear centros de coordinación a distintos niveles y que estos, a su vez, alcancen la plenitud en cuanto a su capacidad operativa ( Pita Da Veiga, 2017).

Cabe resaltar de igual manera la Organización Marítima de África Occidental y Central, organización regional establecida mediante la Declaración Marítima de Abidján, cuyo objetivo principal se basa en el desarrollo de servicios de transporte marino equipados que proporcionen seguridad y en velar por la salvaguarda de los fondos marinos del oeste africano (OMAOC, s.f.).

A nivel nacional, son numerosas las iniciativas nacionales que han desarrollado los diferentes países afectados. Entre ellos, es menester destacar Nigeria. Dados los altos índices de piratería en sus costas, el Gobierno nigeriano se vio obligado a adoptar medidas para combatir este fenómeno, de entre las cuales resalta la sustitución en 2012 de la Operación Restore Hope, cuyo fin principal era aplacar la actividad pirática en el delta del río Níger, por la Operación Pulo Shield, la cual busca contar con la implicación de una fuerza conjunta que englobe al Ejército, la Marina, las Fuerza Aéreas y elementos policiales, con una actuación más amplia y cuyo propósito radica en salvaguardar las instalaciones petrolíferas y gasísticas, luchar contra el robo de hidrocarburos y la piratería marina, además de todas las formas de crimen marítimo que se encuentren dentro de su jurisprudencia y responsabilidad (Peyroteo, 2013).



### COMPARACIÓN CON LA ACTIVIDAD EN EL CUERNO DE ÁFRICA

El Cuerno de África es el espacio geográfico que comprende cuatro países: Etiopía, Djibouti, Eritrea y Somalia. Caracterizado por los diferentes problemas étnicos que, a menudo, han terminado desembocando en guerras civiles, unido a los periodos de sequía y su consecuente hambruna, ha tenido que hacer frente al problema del terrorismo islámico con la organización yihadista de corte salafista Harakat Al Shabab Mujahedin.

Se trata de una zona que fue la antecesora del Golfo de Guinea en materia de piratería, sufriendo los primeros casos de este tipo de actos delictivos en los años 90, como reacción defensiva ante la explotación masiva de caladeros de pesca por parte de barcos extranjeros en las aguas territoriales somalíes. Este fenómeno incrementó su volumen dado a que la piratería suponía un negocio del cual se lucraban, afectando directamente al transporte internacional en su ruta hacia el canal de Suez. El punto álgido llegaría en el año 2007, cuando empezó a ser un problema alarmante debido a un excesivo crecimiento de asaltos a embarcaciones y secuestros, aspecto que iría en incremento hasta el 2011. Los actos de piratería desarrollados en la zona adquirieron un cariz exorbitante al llegarse a dar un caso por el cual se pagaron 9,5 millones de dólares por el rescate de un petrolero y su tripulación (Martín, 2013). Según un estudio realizado por One Earth Future (2011), la piratería somalí tiene una repercusión directa e indirecta de 7 billones de dólares anuales en la economía mundial.

Somalia ha sido el país más afectado por la piratería en el Cuerno, aspecto que se ha visto recrudecido ante la realidad de que Somalia es un Estado fallido, sin ley,

orden ni Administración, con escasez de recursos naturales y ausencia de comercio. Así, se ha tenido que ver rescatada por la Comunidad Internacional, que se ha volcado económicamente y que ha tenido que ayudar a que se implemente un Gobierno federal. Todo ello, unido a la gran experiencia de los somalíes como pescadores o guardacostas, hizo de Somalia un lugar idóneo para la piratería como modo de escape de la pobreza. La situación geográfica de Somalia también sería propicia para las acciones de piratería, ya que dispone de múltiples fondeaderos en una extensión de costa de 3500 kilómetros en los que poder operar (Cordón, 2014).

La cifra de delitos por piratería marítima mundialmente va disminuyendo desde el año 2011, ya que la situación en Somalia se encuentra controlada, dada la presencia de fuerzas navales y a una mayor protección armada en buques civiles, mediante seguridad privada o personal militar. Tal es así que, el número de ataques en la región disminuyó de 236 en 2011 a 15 dos años más tarde (Peyroteo, 2014).

En la actualidad, existe una comparación entre el Cuerno de África y el Golfo de Guinea. Aquí podemos encontrar varias similitudes, pero sobre todo diferencias cuantitativas y cualitativas (Cordón, 2014).

Desde 2012, el Golfo de Guinea supera con respecto al número de ataques piratas a las costas de Somalia y al golfo de Adén, algo que se refleja en las estadísticas recogidas por la Oficina Marítima Internacional, organismo que depende de la Cámara Internacional de Comercio y que mostró satisfacción ante los proyectos que han comenzado los gobiernos de la zona más afectada. Así, en un informe

publicado días previos a la Cumbre de Yaoundé, la IMB señalaba que habría un total de 206 ataques (Bolaños, 2013).

Debemos hacer mención a que la actividad comercial marítima de las regiones son muy distintas, aspecto que repercute directamente en el tipo de actividades ilícitas que se producen en cada zona. Así, en la zona oriental, los barcos transportan mercancías entre Europa, Asia y Oriente Medio, mientras que, en el Golfo de Guinea, el transporte tiene origen y destino dentro del marco de África occidental. A esto hay que añadirle que las infraestructuras portuarias de gran parte de los países del oeste de África no cuentan con unos estándares mínimos estipulados en el Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias. Esto ha conllevado a que la OMI emita documentos donde se recogen las amenazas de ataques piratas, especialmente cuando los barcos están fondeados (Morales, 2014). A su vez, debemos incidir en la efectividad de la presencia de fuerzas navales, la cual se enfrenta a delitos desarrollados en aguas territoriales en las que tienen soberanía los Estados. Es preciso que existan acuerdos legales y de colaboración con los países afectados, pues de lo contrario, puede disminuir la efectividad del potencial de acciones internacionales promovidas para la erradicación de la piratería (Morales, 2014).

La violencia de la región es otro de los aspectos que diferencian a Somalia de Nigeria. Este último país se caracteriza por presenciar periodos de violencia, algo que no ocurre en Somalia y que implica, tal y como indicaba el Buró Marítimo Internacional, un traslado de la piratería del oriente africano al occidente. Todo ello viene a colación de que, en 2020, se produjese la segunda recesión económica de Nigeria en cinco años, a causa del descenso del precio del oro negro (Rueda,

2021).

La principal diferencia entre los piratas somalíes y los nigerianos, es que prácticamente toda la actividad sucedida en aguas somalíes es desarrollada en alta mar, mientras que en el Golfo de Guinea, más del 80% de los sucesos ocurren dentro de aguas territoriales de los diferentes Estados del Golfo.

Con respecto a los piratas que operan en el Cuerno de África, estos tienen su objetivo principal en ataques que generen grandes cantidades de dinero en forma de rescate, algo que no compartían en sus inicios aquellos que actúan en la zona del Golfo. Estos últimos tenían como fin el comercio vinculado al tráfico ilegal de hidrocarburos que adquirían de oleoductos, petroleros y cargueros (Rueda, 2021). Por su parte, los piratas somalíes ejecutaban asaltos para, posteriormente, pedir un rescate cuantioso por el navío y los tripulantes a bordo de este. No obstante, sí es cierto que a pesar de no ser el objetivo principal, con el tiempo, bandas que operan en África Occidental han secuestrado civiles extranjeros con el fin de obtener rescates (Cao, 2017).

En relación al modo de comisión de los delitos, mientras que los piratas somalíes tienen una motivación puramente económica y emplean una organización rudimentaria, los piratas de la zona del Golfo se mueven por diversas motivaciones, que incluyen crimen organizado con milicias de tipo étnico, junto con grupos independentistas y políticos, contando a su vez con la participación o complicidad de autoridades, fuerzas de seguridad o funcionarios. Así, esta se muestra como una organización más compleja y unos medios mucho más sofisticados (Cordón, 2014).



## REPORTAJE

Es de vital importancia la diferencia entre ambas zonas de la cuestión de la nacionalidad de los buques y de las tripulaciones a bordo de estos. Para los que operaban en el Cuerno de África, era de suma importancia tener la certeza de que los buques capturados pertenecían a países que otorguen fiabilidad a la hora de abonar el rescate por su libertad. Esto no sucede así en el Golfo de Guinea, aunque sí es cierto que, una vez secuestrado el barco y desposeído este de su carga o sus tripulantes de sus pertenencias, existen preferencias en cuanto a determinadas nacionalidades a la hora de realizar un secuestro. No obstante, los piratas que operan en África Occidental inciden más en los altos cargos que desempeñan los tripulantes a bordo, sobre todo cuando se producen asaltos a plataformas petrolíferas donde no existe una jerarquía tan establecida (Cao, 2017).

Otra distinción palpable radica en la duración de captura de los barcos, siendo muy distinta entre el este y el oeste. En el Golfo de Guinea, se retiene al buque en un periodo reducido de tiempo dada la imposibilidad de paralizar al buque por la falta de capacidades y la existencia de una estructura sofisticada de la que sí disponen los piratas del Cuerno de África, ante lo cual pueden retener por un tiempo mucho mayor a las embarcaciones secuestradas. Además, los piratas del Cuerno tienen refugios, además del apoyo de la población costera. No obstante, este último aspecto también se ha podido ver en el Golfo de Guinea, donde la población de regiones paupérrimas del Delta han mostrado su apoyo a los piratas (Cao, 2017).

Las medidas adoptadas de manera internacional también han sido diferentes en ambas regiones. El Consejo de Seguridad

de Naciones Unidas emitió, entre 2008 y 2013, más de catorce Resoluciones contra la piratería en el Cuerno de África, mientras que en el Golfo de Guinea tan solo se han emitido dos (UNSCR2018/2011 y UNSCR2039/2012), en las cuales solo se resalta la importancia de ayudar a los países y organizaciones regionales en el entrenamiento y los equipos cuando sea necesario, de manera que vayan aumentando la gestión de esta crisis ellos mismos. En las catorce emitidas para las aguas orientales, el Consejo de Seguridad se permitía la intervención militar de la Comunidad Internacional en las aguas territoriales y las costas de Somalia. Esta disposición viene dada debido a los costes que la piratería representaba en el Cuerno, con un total de 7 billones de dólares frente a la estimación de entre 740 y 950 millones de dólares que supone en coste la piratería en el Golfo de Guinea (Cordón, 2014).

A todo ello se une la existencia de malas relaciones entre los Estados del Golfo, aspecto que ha impedido la celebración de acuerdos relativos a las fronteras terrestres y los límites marítimos. Esto pone en entredicho el éxito otorgado a la Cumbre de Jefes de Estado de Yaoundé en 2013, y a su posterior Código de Conducta de Cotonou, ya que este se realiza a título informativo y no impone su adopción. Asimismo, la ausencia de control marítimo y legislación en este ámbito, y los vagos esfuerzos en la lucha contra problemas como la corrupción y la impunidad, las hostilidades persistentes y la desconfianza entre Estados, hacen que la cooperación y el intercambio de información sea mucho más complejo que la situación planteada en el Cuerno de África, quienes no contaban con esta serie de obstáculos (Cordón, 2014).

## SITUACIÓN EN GUINEA ECUATORIAL

La República de Guinea Ecuatorial es un Estado ubicado en el Golfo de Guinea que limita al norte con Camerún y al sur y al este con Gabón. No obstante, mantiene fronteras marítimas con Nigeria, Camerún, Gabón y Santo Tomé y Príncipe (Ministerio de Asuntos Exteriores, s.f.).

Con capital en Malabo, dispone de una extensión territorial de 28.051,46 km<sup>2</sup> repartida entre una parte continental y una parte insular (cinco islas: Bioko, Annobón, Corisco, Elobey Grande y Elobey Chico). A su vez, se divide administrativamente en ocho provincias: Bioko Norte, Bioko Sur, Litoral, Centro-Sur, Kié-Ntem, Annobón, Wele-Nzas y Djibloho (provincia desde 2017). A pesar de esta división, existen varios grupos étnicos que se encuentran distribuidos por todo el territorio nacional. Estos son los Fang, Bubi, Ndowe, Bisio y Annobonés (Ministerio de Asuntos Exteriores, s.f.).

Independizado de España desde el año 1968, Guinea Ecuatorial es un Estado de habla hispana, lengua que se emplea a nivel institucional y vehicular. Se trata de una República Presidencialista la cual es dirigida por Teodoro Obiang Nguema Mbasogo desde el año 1978 (Ministerio de Asuntos Exteriores, s.f.).

El Estado centroafricano cuenta con una renta per cápita de 4,7 millones de Francos CFA, lo cual equivale a 7.167,4 euros en 2022, según datos del Instituto Nacional de Estadística de Guinea Ecuatorial (INEGE). Cuenta con un Producto Interior Bruto de 7.369 miles de millones de FCFA (11.200 millones de euros), y un crecimiento real de este de un 3,1%.

Asimismo, el país tiene una población de un millón y medio de habitantes.

Guinea Ecuatorial es miembro de Naciones Unidas y de gran parte de sus organismos. Además, pertenece a la Unión Africana, a la Comunidad Económica de los Estados de África Central, a la Comunidad Económica y Monetaria de África Central, al Banco Africano de Desarrollo y a la Comisión del Golfo de Guinea. Asimismo, es Estado parte del Centro Regional de Seguridad Marítima de África Central (CRESMAC) y realiza el ejercicio anual Obangame Express (Ministerio de Asuntos Exteriores, s.f.).

Guinea Ecuatorial cuenta con yacimientos petrolíferos y gasísticos. Concretamente, es el tercer productor de petróleo del África Subsahariana (Delgado, 2018). En 1981, con el cambio de gobierno reciente, ya se hacían las primeras expediciones en busca de petróleo a cargo de una sociedad mixta hispanoecuatoaguineana GEPESA (Empresa Guineoespañola de Petróleo), concesión que el gobierno daría a esta empresa por una duración de diez años. No obstante, los resultados no serían positivos y en 1990, el gobierno le daría a Walter International, entidad estadounidense, la concesión del Campo Alba, el cual empezaba a dar sus frutos un año más tarde. En 1996, se ponía en marcha un nuevo campo petrolífero denominado Zafiro, el cual permitía aumentar la producción de crudo, convirtiéndose progresivamente en el motor económico del país y proporciona esperanzas de futuro (Guinea Ecuatorial Press, s.f.).

En 2002, la empresa americana Marathon Oil

## REPORTAJE

descubrió nuevas reservas en el Campo Alba, aguas cercanas a la isla de Bioko. Tras esta, se encontraron otras en los campos Alba, Alem, Zafiro y Aseng, y Okume y Ceiba en la parte continental. En relación al gas, existen dos plantas de gas licuado de petróleo y de gas licuado en Punta Europa (Sánchez-Díez y Campos-Serrano, 2021). Precisamente, en 2007 finaliza la construcción del primer tren de gas natural licuado en Punta Europa, iniciándose la edificación de una segunda planta de gas en ese mismo año (Guinea Ecuatorial Press, s.f.).

El cariz que la producción de petróleo ha tenido para Guinea Ecuatorial llegó a su punto álgido con la creación del mayor centro de almacenamiento de petróleo en África en el año 2015, en base a un acuerdo con Taleveras Group, una empresa nigeriana dedicada a ello. No obstante, el último hallazgo de petróleo se produjo en el año 2017 a cargo de la empresa estadounidense Exxon Mobil en el pozo Avestruz-1 del campo Zafiro (Guinea Ecuatorial Press, 2017.). La existencia de petróleo y de empresas que exploten este bien hacen de Guinea Ecuatorial un área acorde al desarrollo de actividades vinculadas a la piratería marítima.

En la actualidad, la piratería sigue suponiendo un importante desafío de seguridad y económico en el Golfo de Guinea, y también concretamente en Guinea Ecuatorial. El Estado se sitúa como el tercer país con peores condiciones en cuestión de piratería marítima y robo armado en alta mar, detrás de Nigeria y Camerún. Así, en las últimas dos décadas, los ataques perpetrados por piratas, ya sean consumados o tentativos, aumentaron exponencialmente (Fondo Monetario Internacional, 2023).

El rescate en 2019 de un buque con bandera maltesa en costas ecuatoguineanas por parte

de una coalición entre las fuerzas navales de España y de Guinea Ecuatorial puso el foco de alarma de Europa y África (Morales, 2020). En mayo de ese mismo año, la Armada y varias embarcaciones ecuatoguineanas consiguieron liberar al buque "Blue Marlin" de bandera holandesa perteneciente a la compañía naviera Royal Boskalis Westminster, ante lo cual, el director de la compañía mostró su agradecimiento a las fuerzas de seguridad marítima de Guinea Ecuatorial por su labor, ayudando a poner a los empleados a salvo y a terminarse el secuestro rápidamente (ABC, 2019).

En 2020, tripulaciones de barcos ecuatoguineanos fueron atrapados como rehenes 150 días (Fondo Monetario Internacional, 2023). En noviembre de ese año, el vicepresidente de la República de Guinea Ecuatorial, Teodoro Nguema Obiang Mangue, mantuvo una reunión con las siete empresas petroleras que realizan trabajos en el país y las representaciones de los Ministerios de Defensa y Seguridad con el fin de desarrollar estrategias conjuntas que fomenten la lucha contra la piratería (Guinea Ecuatorial Press, 2020). También, en diciembre de ese mismo año, el ministro de Asuntos Exteriores y Cooperación, Simeón Oyono Esono Angue, hizo un llamamiento expreso para la celebración de un foro regional donde se analizase con exclusividad la adopción de medidas exactas sobre cómo frenar el fenómeno de la piratería. El ministro ecuatoguineano presentaba esta propuesta en la 50ª reunión ministerial del UNSAC, evento que cual lugar en Malabo a finales de 2020 (Guinea Ecuatorial Press, 2020).

En 2021, se produjo el secuestro de un navío de la empresa TOTAL GE, suceso que generó una racionalización temporal de combustible y consecuentemente, que los ciudadanos ecuatoguineanos se vieran obligados a

repostar un máximo de 5.000 CFA de gasolina (Guinea Ecuatorial Press, 2021).

Ante los casos de piratería que han afectado directamente a la República, desde Malabo se han tomado diversas medidas conjuntas con otros Estados con el fin de paliar esta situación. Guinea Ecuatorial forma parte del Joint Force, una alianza regional que se desarrolló en 2009 entre Camerún, Santo Tomé y Príncipe y Guinea Ecuatorial (Fondo Monetario Internacional, 2023).

Cabe señalar el envío del patrullero BAM Bata en 2013 a la zona fronteriza con Nigeria y Camerún (zona denominada también como el “punto triple”) durante un periodo de dos meses (Guinea Ecuatorial Press, 2013).

Asimismo, el país africano ha desarrollado alianzas con Estados occidentales como son Francia o Estados Unidos con el fin de poder luchar contra la piratería, de tal modo que las armadas americana y francesa daban su apoyo a la seguridad ecuatoguineana con formación del personal y equipamiento (Guinea Ecuatorial Press, 2020).

## CONCLUSIONES

La histórica práctica de la piratería sigue teniendo cabida en el panorama internacional actual. El continente africano ha servido de escenario para el desarrollo de actividades piráticas desde hace décadas, teniendo sus flancos afectados por este tipo de crimen organizado, primero en el Cuerno de África, y recientemente con los numerosos casos en el Golfo de Guinea. Las costas del oeste africano son ahora objeto de estudio y análisis ante la presencia de esta problemática.

África es un continente que ha tenido que resistir embates de toda índole desde tiempos inmemoriales. Desde los procesos de esclavización, la repartición del continente entre potencias provocando la división de los pueblos y etnias, las cruentas guerras y los problemas relativos a la sequía han favorecido a que el continente africano tenga condiciones desfavorables a la hora de conseguir un desarrollo agilizado que le permita asomar la cabeza en la esfera internacional y hacerse con el valor que debe tener.

Así, la pobreza, las desigualdades sociales y económicas, las tensiones étnicas y las condiciones de vida deficientes, entre otros, llevan a la población a unirse y colaborar en actividades delictivas que les proporcione ingresos, con el objetivo de alcanzar así una estatus vital mejor. De este modo se crea una espiral que no tiene fin, pues los africanos buscan hoy el pan por medios que mañana traerán consigo el hambre. En definitiva, los esfuerzos económicos y financieros que los Estados realizan para paliar la piratería, podrían ser utilizados en mejorar la educación, la sanidad y, en general, destinar esas partidas públicas en pro del desarrollo del país.

La presencia de piratería en las costa oeste del continente se ve acompañada de otros crímenes, como son el tráfico de seres humanos, la pesca ilegal o el tráfico de estupefacientes. Todo ello supone un coste en materia económica y de seguridad a los países de la región, lo cual va sumiendo al continente y le va generando un peso que es difícilmente soportable.

La presencia de Nigeria es de crucial relevancia a la hora de solventar este tipo de problemas. Nigeria actúa como un arma de doble filo. Se posiciona como la economía más grande e importante, aspecto que incentiva la inversión extranjera en la región. Sin embargo, es el adalid en tareas como el tráfico de sustancias estupefacientes o el mercado negro de armamento. Su existencia dota de riqueza, a la par que de inestabilidad, al resto de países vecinos, obteniendo beneficios cuantiosos pero, a su vez, costes considerables a los que deben hacer frente.

Se trata de una situación compleja la vivida por los países del Golfo de Guinea, que buscan empezar a encontrar su lugar como un área de relevancia mundial, tanteando las posibilidades de convertirse en Estados desarrollados y bien posicionados globalmente. A pesar de ello, estas naciones deben realizar aún mayúsculos esfuerzos para tratar de acabar con problemas que se encuentran intrínsecos tanto en la sociedad africana como en las instituciones, contaminadas ambas por una idiosincrasia donde impera el interés individual por delante del interés de la generalidad.

En relación con la cuestión de seguridad marítima, el Cuerno de África debe servir de espejo para el Golfo de Guinea. El éxito obtenido en el oriente de África hacen de este un ejemplo a seguir para otros casos de piratería marítima, especialmente, en el continente.

La ayuda de otros Estados, con la intervención y presencia de sus fuerzas navales es uno de los motivos por los cuales el Cuerno de África ha reducido sus casos de piratería considerablemente. La ausencia de una gobernanza estable que en su día supuso un gran problema, dada la inexistencia de

un poder que lidiase contra las diferentes preocupaciones a las que se enfrentaba Somalia, fue a posteriori un aspecto crucial para que potencias occidentales se implicaran en el problema, desarrollando estrategias que colaborasen en la lucha contra la piratería y sirviesen para paliar los efectos que esta conlleva. Sin embargo, esta forma de operar resulta ciertamente difícil en el occidente africano. Las luchas constantes por salvaguardar la soberanía de los Jefes de Estado y de Gobierno de los países del Golfo de Guinea hacen que se persiga el más mínimo atisbo de intervención por parte de una potencia extranjera. Con el fin de no otorgar el poder de injerencia, los países del oeste de África se limitan a recibir asistencia de Occidente en relación con los medios, la financiación de armamento y logística y la instrucción de sus fuerzas de seguridad navales y terrestres. Este aspecto debe modificarse completamente, dado que, para resolver esta cuestión, es preciso de estrategias marítimas que impliquen organizar patrullas y ejercicios navales conjuntos. Aquí, los esfuerzos no solamente se traducen en el ámbito político, sino que todo ello implica una financiación económica ante la que los Estados, a menudo, no están dispuestos a asumir. De este modo, son necesarias medidas que verdaderamente se pongan en práctica y ayuden a acabar con este problema.

El miedo a la injerencia también se plasma entre los países africanos, lo cual alcanza directamente a las estrategias conjuntas acordadas por estos, al existir diversos motivos que imposibilitan una adopción como tal de medidas. Así, la tensión en las relaciones bilaterales de ciertos países del Golfo, como es el caso de Gabón y Guinea Ecuatorial o de Nigeria y Camerún, junto con la desconfianza que estos tienen entre



sí, dificultan en exceso la elaboración de un Memorando o Código de Conducta que sea de obligado cumplimiento, ya que, como se ha mencionado con anterioridad, el Código de Conducta de Cotonou es meramente informativo y no es de obligada aplicación. Esto hace ver la falta de compromiso que los Estados tienen en pro de un África mejor.

Por ello, y a pesar de todas las iniciativas creadas contra la piratería, estas son escasas ante la magnitud del problema al que se enfrentan.

Es preciso indicar que, de cara a unas líneas futuras, la solución del problema vendría dada más rápidamente si las fuerzas de los países se aunasen de manera efectiva. Los Memorandos y Códigos de Conducta carecen de sentido al no existir un obligado cumplimiento, un compromiso fehaciente por el cual los Estados se impongan a sí mismos la adopción de medidas nacionales acordes a los intereses regionales. Aspectos como la dotación de un patrullaje naval diario acompañado de componente aéreo conformado por la mejor logística, equipamiento, armamento y personal cualificado sería idóneo en una lucha conjunta, para lo cual, los Estados deben ceder parte de los recursos de seguridad con los que cuentan. A la capacidad de respuesta, debe añadirse la detención y puesta a disposición judicial de los comisores de este tipo de delitos, cuestión que requiere de un marco jurídico regional donde se acuerde una legislación en base a la imposición de penas de manera similar. Todo ello junto con una agencia de información que permita la transmisión de datos y comunicaciones con el objetivo de estar preparados ante una posible amenaza, haría efectivo una superioridad frente a los piratas.

Conjuntamente, las capacidades de

actuación serían mucho más potentes, favoreciendo un entorno seguro que aporte estabilidad a la zona, a la par que devuelva atención a posibles inversores extranjeros que se topen ante un Golfo de Guinea exento de piratería.

Si bien es cierto que en el último año ha habido un descenso de los casos de piratería en el Golfo, este éxito le debe ser atribuido a los Estados de manera individual, quienes movidos por sus intereses propios, son capaces de aumentar sus capacidades en materia de seguridad marítima, mediante operaciones nacionales y el despliegue de medios en las costas que permite ejecutar cualquier movimiento de barcos piratas próximos a sus costa.

Poniendo en valor el anterior párrafo, podemos hablar de un descenso lento pero progresivo el que se de en los próximos años, gracias a la implicación de los Estados

No obstante, se trata de una solución que aborda de manera práctica el problema, pero no atiende a su raíz. Si las condiciones económicas, políticas y sociales de sus civiles no experimentan una mejora, estos se verán obligados nuevamente a cometer otro tipo de actos delictivos que les proporcionen ingresos.

El caso de Guinea Ecuatorial es cuanto menos destacable. Se trata de un Estado que, con sus constantes hallazgos de reservas petrolíferas y gasísticas en el área minúscula que tiene por territorio, está obteniendo cada vez más notoriedad en el panorama africano, e incluso internacional, hasta el punto en el que se ha convertido en el tercer productor de petróleo y el segundo de gas de todo África. De cara al futuro, ese posicionamiento privilegiado puede, incluso, elevar su valor, ya que hay expectativas de que se siga

produciendo el hallazgo de nuevas reservas.

Y no solo eso. Guinea Ecuatorial ha conseguido posicionarse de manera estratégica con cierta inteligencia, fomentando una mejora en sus relaciones bilaterales con algunas de las potencias occidentales como Estados Unidos, Francia o España, colaborando estrechamente con las mayores potencias asiáticas, como son Rusia y China, pero sin olvidarse de las potencias africanas, como es el caso de Nigeria. De este modo consigue, no solo crear reuniones donde obtenga acuerdos fructíferos en materia naval y marítima, sino que también obtiene una óptima relación de cara a otro tipo de intereses económicos, políticos o de otra índole.

Así, a pesar de ser el tercer país más perjudicado por este asunto, el respaldo de las fuerzas armadas occidentales y la predisposición que el gobierno tiene respecto a este asunto, promoviendo foros y mostrándose ciertamente implicado, hacen que Guinea sea capaz de resolver esta cuestión. Y es que Guinea Ecuatorial ha experimentado un proceso de cambio en la cuestión de seguridad, de tal manera que, el recrudecimiento de las medidas en materia

de seguridad, lideradas en buena parte por el encargado de la Defensa Nacional y Seguridad del Estado y vicepresidente de la República, Teodoro Nguema Obiang, están haciendo de Guinea un país cada vez más seguro.

Así como el Cuerno de África puede servir de ejemplo para el Golfo de Guinea en cuanto a cómo debe superarse esta situación crítica, Guinea puede ser el perfecto modelo para el resto de países de la costa oeste de África. No obstante, y a pesar de esta afirmación, el crecimiento de África vendrá dado cuando el conjunto de países que lo conforman, trabajen conjuntamente en pro de un desarrollo común del continente. Cuando se valore la riqueza de sus tierras y mares como un bien común, cuando se le dé valor a la multitud de civilizaciones y se cierren heridas del pasado relativas a conflictos étnicos, cuando se deje a un lado el interés propio por encima del interés común, cuando se persiga la corrupción y cuando se consiga un marco donde los Estados puedan confiar entre sí mismos, todos los problemas en los que el continente se ve sumido tendrán una solución efectiva y solo así, África conseguirá desarrollarse en su plenitud.

## ACRÓNIMOS

<b>BAM</b>	Buque de Acción Marítima BMI: Buro Marítimo Internacional
<b>CEDEAO</b>	Comunidad Económica de Estados de África Occidental
<b>CEEAC</b>	Comunidad Económica de Estados de África Central
<b>CGG</b>	Comisión del Golfo de Guinea
<b>CIC</b>	Centro Interregional de Coordinación
<b>CRESMAC</b>	Centro Regional de Seguridad Marítima de África Central
<b>CRESMAO</b>	Centro Regional de Seguridad Marítima de África Occidental
<b>CRIMGO</b>	Critical Maritime Routes of the Gulf of Guinea
<b>FFP</b>	Fund For Peace
<b>INDR</b>	(Pesca) Ilegal, No Declarada y no Reglamentada
<b>INEGE</b>	Instituto Nacional de Estadística de Guinea Ecuatorial
<b>OMAO</b>	Organización Marítima de África Occidental y Central
<b>OMI</b>	Organización Marítima Internacional
<b>ONU</b>	Organización de las Naciones Unidas
<b>UA</b>	Unión Africana
<b>UE</b>	Unión Europea
<b>UNODC</b>	United Nations Office on Drugs and Crime
<b>UNSAC</b>	United Nations Standing Advisory Committee



# OTROS DICEN N°31

ALESSANDRA PEREIRA

Como cada mes, esta sección está destinada a la recomendación de medios de comunicación y contenido de interés para aquellos que quieran aprender sobre Relaciones Internacionales y su relación con la actualidad. En línea con el número de este mes, estará dedicado a cuestiones relacionadas con la Unión Europea.

## ¿UNA GRAN ILUSIÓN? UN ENSAYO SOBRE EUROPA

**Tony Judt**

El historiador británico Tony Judt se cuestiona, como lo interrogativo del título nos indica, varios de los fundamentos y pilares de la Unión Europea. Así, en sus menos de doscientas páginas, el autor divaga sobre cuestiones como la viabilidad del proyecto europeo, la disparidad de fuerzas de sus integrantes o la importancia de un sentimiento de unión.

Está publicado en español por [Taurus](#).

## LOS EUROPEOS

**Orlando Figes**

En este ensayo, Figes explora la construcción de una identidad y cultura europea a través de los intercambios. Con la ópera y el ferrocarril como ejes centrales, el escritor británico cuenta la historia a través de tres personajes principales: la cantante de ópera Pauline Viardot (1821-1910), su marido, Louis Viardot (1818-1883), y su amante, el escritor ruso Iván Turguénev (1800-1883). La manera de escribir Figes y el mundo de estas tres figuras hacen que, pese a ensayístico, el relato adquiera, a menudo, tintes de novela.

En palabras del autor, el ensayo sirve como

un «recordatorio de la fuerza unificadora de la civilización europea» y ha sido calificado, por algunos, como el mejor ensayo del año 2020.

En español, está publicado por [Taurus](#).

## [todosjuntos.eu](#)

**Sitio web**

La página web de la oficina en España del Parlamento Europeo es una herramienta útil para estar informado sobre los últimos eventos y formaciones que ofrece la institución no solo en Madrid, sino en todo el país. Además, con motivo de las elecciones europeas de este año, es mucho el nuevo contenido que están produciendo. En su cuenta de Instagram (@parlamentoeuropeo) cuentan también con varios recursos informativos que, con dinamismo, pretenden informar sobre la Unión Europea y sus instituciones.

Página web: <https://todosjuntos.eu/es/>

## CEPS

**Think tank**

Fundado en Bruselas en 1983, CEPS es un «think tank» especializado en cuestiones relacionadas con la Unión Europea. Su web cuenta con apartados dedicados a sus investigaciones más recientes, programas que ofrecen. Algunos de estos últimos están dedicados particularmente a las personas jóvenes, como el [CEPS Young Thinkers](#); otros se diferencian por su temática, como es el caso de [Cybersecurity @CEPS](#), especializado en ciberseguridad. Página web: <https://www.ceps.eu/>

## AMPLIACIÓN DE LA UNIÓN EUROPEA: ¿UNA CUESTIÓN DE VALORES?

### Bibliografía

Barceló, D. (2024, 24 enero). Por qué sumar ocho países más a la Unión Europea sería un grave error económico. *El Debate*. [https://www.eldebate.com/economia/20240124/sumar-ocho-paises-union-europea-seria-grave-error-economico\\_168585.html](https://www.eldebate.com/economia/20240124/sumar-ocho-paises-union-europea-seria-grave-error-economico_168585.html)

Bosch, A. (2024, 15 enero). De qué hablamos cuando hablamos de nueva ampliación de la Unión Europea. *RTVE.es*. <https://www.rtve.es/noticias/20231005/hablamos-nueva-ampliacion-ue/2457164.shtml>

Gallemí, J. (s. f.). Albania, primer país de mayoría musulmana que podría integrarse en la UE. *Global Affairs and Strategic Studies*. <https://www.unav.edu/web/global-affairs/detalle/-/blogs/albania-primer-pais-de-mayoria-musulmana-que-podria-integrarse-a-la-ue>

Rebollo, E. (2023, 17 septiembre). La guerra de Ucrania impulsa una mega ampliación de la UE para frenar a Rusia. *Público*. <https://www.publico.es/internacional/guerra-ucrania-impulsa-mega-ampliacion-ue-frenar-rusia.html>

Tenev, M., & Tenev, M. (2023, 29 noviembre). Catch-27: The contradictory thinking about enlargement in the EU. *ECFR*. <https://ecfr.eu/publication/catch-27-the-contradictory-thinking-about-enlargement-in-the-eu/>

Zornoza, M. (2023, 30 octubre). ¿Una UE con 35 miembros en 2030? El bloque se juega su presente y futuro con la adhesión. *elconfidencial.com*. [https://www.elconfidencial.com/mundo/2023-10-30/ue-35-miembros-en-2030-bloque-juega-presente-futuro\\_3765718/](https://www.elconfidencial.com/mundo/2023-10-30/ue-35-miembros-en-2030-bloque-juega-presente-futuro_3765718/)

## EL FENÓMENO DE LA PIRATERÍA EN EL GOLFO DE GUINEA

### Bibliografía

ABC (2019, 14 de mayo) Viene a Canarias un buque atacado por piratas. *ABC.es*. [https://www.abc.es/espana/canarias/abci-viene-canarias-buque-atacado-piratas-201905141929\\_noticia.html](https://www.abc.es/espana/canarias/abci-viene-canarias-buque-atacado-piratas-201905141929_noticia.html) (Consultado el 7 de junio de 2023)

Bassou, A. (2014) *La Mer du Golfe de Guinée: Richesses, conflits et insécurité*.

*Paix et Sécurité Internationales - Journal of International Law and International Relations*, (2). <https://rodin.uca.es/handle/10498/19528> (Consultado el 3 de mayo de 2023)

Bolaños, J. (2013) *Piratería en el Golfo de Guinea: Nuevo código de conducta regional para contenerla*. Boletín del Instituto

de Español de Estudios Estratégicos, 4. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7531244> (Consultado el 16 de abril de 2023)

Bowden, A. (2012) Economic Cost of Somali Piracy. One Earth Future. Economic Cost of Somali Piracy 2011 | One Earth Future (Consultado el 7 de junio de 2023)

Cao, G. (2017) Piratería marítima en el Golfo de Guinea: El conflicto del Delta del Níger como detonante de su génesis y evolución. [Tesis Doctoral, Universidade da Coruña]. Repositorio Universidade da Coruña [https://ruc.udc.es/dspace/bitstream/handle/2183/19301/CaoFeijoo\\_Genaro\\_TD\\_2017.pdf?sequence=2&isAllowed=y](https://ruc.udc.es/dspace/bitstream/handle/2183/19301/CaoFeijoo_Genaro_TD_2017.pdf?sequence=2&isAllowed=y) (Consultado el 6 de junio de 2023)

Castro, J., Miras, P., Suárez, J.L. y Urcelay, J.L. (2014) La piratería emergente en el Golfo de Guinea. Estrategia de la UE para el Golfo de Guinea. Monografías 143. <https://publicaciones.defensa.gob.es/fileuploader/download/download/?d=0&file=custom%2Fupload%2FEPUB135.pdf> (Consultado el 13 de mayo de 2023)

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 16 de noviembre, 1994. <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201833/volume-1834-A-31363-Spanish.pdf> (Consultado el 10 de abril de 2023)

Cordón, C (2014) ¿Puede aplicarse la misma política exterior y de seguridad común de la UE en la lucha contra la piratería en el Cuerno de África y en el golfo de Guinea? Cuadernos de Estrategia, 167, 139-186. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4850310> (Consultado el 5 de junio de 2023)

CRESMAC (s.f.). Centre Regional de Sécurité Maritime de l'Afrique Central. <http://cresmac.org/> (Consultado el 5 de junio de 2023)

CRESMAO (s.f.). Centre Régional de Sécurité Maritime de l'Afrique de l'Ouest. <https://cresmao.business.site/#testimonials> (Consultado el 5 de junio de 2023)

Delgado, C. (2018). La piratería olvidada. Revista general de marina, 274(3), 315-322. <https://armada.defensa.gob.es/archivo/rgm/2018/03/rgm032018cap10.pdf> (Consultado el 20 de mayo de 2023)

Echeverría, C. (2019) La amenaza de la piratería en el golfo de Guinea. Revista Ejército: de tierra español, 943, 100-101. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7182662> (Consultado el 24 de abril de 2023)

Estrategia Marítima del Atlántico, 21 de noviembre, 2011. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52011DC0782> (Consultado el 31 de mayo de 2023)

Fernández, M. (2017) Piratería marítima en el Estrecho de Malaca, Somalia y Nigeria. Causas, consecuencias y respuestas. Un fenómeno en perspectiva comparada. [Tesis Doctoral, Universidad Complutense de Madrid] <https://eprints.ucm.es/id/eprint/45559/1/T39405.pdf> (Consultado el 31 de mayo de 2023)

Fondo Monetario Internacional (2023). Informe de país: Consulta del Artículo IV de 2022: Comunicado de Prensa; Informe del Personal Técnico; y la declaración del Director Ejecutivo por la República de Guinea Ecuatorial (22/267). [https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/CR/2022/Spanish/1GNQSA2022001.a\\_shx](https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/CR/2022/Spanish/1GNQSA2022001.a_shx)

(Consultado el 20 de mayo de 2023)

Fund For Peace (2023). Fragile States Index. <https://fragilestatesindex.org/> (Consultado el 5 de junio de 2023)

García, A. (2021). Presencia Marítima Coordinada. Boletín del Instituto Español de Estudios Estratégicos, ( 2 8 ) . [https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs\\_opinion/2021/DIEEE028\\_2021\\_ANGGAR\\_Guinea.pdf](https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2021/DIEEE028_2021_ANGGAR_Guinea.pdf) (Consultado el 24 de mayo de 2023)

Guinea Ecuatorial P r e s s (s.f.) Cronología Histórica. [https://www.guineaecuatorialpress.com/noticias/cronologia\\_historica](https://www.guineaecuatorialpress.com/noticias/cronologia_historica) (Consultado el 20 de mayo de 2023)

- (2013). Un contingente ecuatoguineano en misión contra la piratería. [https://www.guineaecuatorialpress.com/noticias/un\\_contingente\\_ecuatoguineano\\_en\\_mision\\_contra\\_la\\_pirateria](https://www.guineaecuatorialpress.com/noticias/un_contingente_ecuatoguineano_en_mision_contra_la_pirateria) (Consultado el 20 de mayo de 2023)

- (2017) Nuevo descubrimiento de petróleo en Guinea Ecuatorial. [https://guineaecuatorialpress.com/noticias/nuevo\\_descubrimiento\\_de\\_petroleo\\_en\\_guinea\\_ecuatorial](https://guineaecuatorialpress.com/noticias/nuevo_descubrimiento_de_petroleo_en_guinea_ecuatorial) (Consultado el 20 de mayo de 2023)

- (2020). Estados Unidos y Francia unen esfuerzos con Guinea Ecuatorial en la lucha contra la piratería marítima y el Coronavirus. Guinea Ecuatorial Press. [https://www.guineaecuatorialpress.com/noticias/estados\\_unidos\\_y\\_francia\\_unen\\_esfuerzos\\_con\\_guinea\\_ecuatorial\\_en\\_la\\_lucha\\_contra\\_la\\_pirateria\\_maritima\\_y\\_el\\_coronavirus](https://www.guineaecuatorialpress.com/noticias/estados_unidos_y_francia_unen_esfuerzos_con_guinea_ecuatorial_en_la_lucha_contra_la_pirateria_maritima_y_el_coronavirus) (Consultado el 20 de mayo de 2023)

- (2020) El Vicepresidente llama a los ministerios de Defensa, Seguridad y las empresas petrolíferas a trabajar en estrecha colaboración. Guinea Ecuatorial Press. [https://www.guineaecuatorialpress.com/noticias/el\\_vicepresidente\\_llama\\_a\\_los\\_ministerios\\_de\\_defensa\\_seguridad\\_y\\_las\\_empresas\\_petroliferas\\_a\\_trabajar\\_en\\_estrecha\\_colaboracion](https://www.guineaecuatorialpress.com/noticias/el_vicepresidente_llama_a_los_ministerios_de_defensa_seguridad_y_las_empresas_petroliferas_a_trabajar_en_estrecha_colaboracion) (Consultado el 7 de junio de 2023)

- (2021). La piratería en el Golfo de Guinea vuelve a golpear a Guinea Ecuatorial. Guinea Ecuatorial Press. [https://www.guineaecuatorialpress.com/noticias/la\\_pirateria\\_en\\_el\\_golfo\\_de\\_guinea\\_vuelve\\_a\\_golpear\\_a\\_guinea\\_ecuatorial](https://www.guineaecuatorialpress.com/noticias/la_pirateria_en_el_golfo_de_guinea_vuelve_a_golpear_a_guinea_ecuatorial) (Consultado el 20 de mayo de 2023)

- (2021) Guinea Ecuatorial propone la organización de un fórum regional sobre piratería marítima. Guinea Ecuatorial Press. <https://www.guineaecuatorialpress.com/busqueda?page=2> (Consultado el 7 de junio de 2023)

Instituto Nacional de Estadística de Guinea Ecuatorial (2023) Datos 2022. <https://inege.gq/> (Consultado el 20 de mayo de 2023)

International Chamber of Commerce - IMB (2013) IMB Piracy Report Highlights Violence in West Africa. <http://www.iccwbo.org> (Consultado el 18 de mayo de 2023)

- (2017) Piracy and Armed Robbery Against Ships: Reports for the period 1 January - 31 December 2004-2016. <http://www.iccwbo.org>. <https://icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/request-piracy-report> (Consultado el 18 de mayo de 2023)

- (2021). Gulf of Guinea records highest ever number of crew kidnapped in 2020, according to IMB's annual piracy report. lcc-ccs.org. <https://www.icc-ccs.org/index.php/1301-gulf-of-guinea-records-highest-ever-number-of-crew-kidnapped-in-2020-according-to-imb-s-annual-piracy-report> (Consultado el 18 de mayo de 2023)
- Iriarte, P. (2018). El origen de la piratería y los tráfico marítimos ilegales: la situación en África Occidental y la presencia del crimen organizado. Boletín del Instituto Español de Estudios Estratégicos. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6555527> (Consultado el 4 de junio de 2023)
- Martín, C. (2013) 2013: Somalia y el Cuerno de África en la encrucijada. Boletín del Instituto Español de Estudios Estratégicos (51). <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7477144> (Consultado el 14 de mayo de 2023)
- Ministerio de Asuntos Exteriores (s.f.) Ficha País: Guinea Ecuatorial. Oficina de Información Diplomática. [https://www.exteriores.gob.es/documents/fichaspais/guineaecuatorial\\_ficha%20pais.pdf](https://www.exteriores.gob.es/documents/fichaspais/guineaecuatorial_ficha%20pais.pdf) (Consultado el 20 de mayo de 2023)
- Morales, S. (2014). Contextualizando el fenómeno de la piratería en el Golfo, Instituto de Estudios Estratégicos, (3). <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7641825> (Consultado el 6 de mayo de 2023)
- Morales, R. (2020). Piratería en el Golfo de Guinea. Respuestas de la Unión Europea. Archivos de Criminología, Seguridad Privada y Criminalística (25), 53-78. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7497229> (Consultado el 18 de mayo de 2023).
- (2020) Piratería en el Golfo de Guinea. Un riesgo emergente en la seguridad internacional. [Tesis Doctoral, Universidad Nacional de Educación a Distancia] <https://www.educacion.gob.es/teseo/imprimirFicheroTesis.do?idFichero=VZ%2FnCOpaWq4%3D> (Consultado el 18 de mayo de 2023).
- Organización Marítima de África Occidental y Central (s.f.) <http://www.omaoc.org/> (Consultado el 6 de mayo de 2023)
- Organización Marítima Internacional (s.f.) <https://www.imo.org/es/OurWork/Security/paginas/dcoc.aspx> (Consultado el 6 de mayo de 2023)
- Peyroteo, H. (2014). La piratería marítima en el golfo de Guinea aumenta día a día. Revista general de marina (266), 401-410. [https://dialnet.unirioja.es/servlet/ejemplar?codigo=366188&info=open\\_link\\_ejemplar](https://dialnet.unirioja.es/servlet/ejemplar?codigo=366188&info=open_link_ejemplar) (Consultado el 14 de abril de 2023)
- Pita Da Veiga (2017) El golfo de Guinea y la Seguridad Marítima nacional. Despliegues de Seguridad Cooperativa de la Armada. Revista General de Marina, (273), 115-126. <https://armada.defensa.gob.es/archivo/rgm/2017/07/rgm072017cap08.pdf> (Consultado el 6 de junio de 2023)
- Protocolo de Kinshasa, 24 de octubre, 2009. [https://au.int/sites/default/files/documents/30854-doc-eccas\\_protocol\\_0.pdf](https://au.int/sites/default/files/documents/30854-doc-eccas_protocol_0.pdf) (Consultado el 18 de mayo de 2023)
- Resolución 2018 (2011), de 31 de octubre, del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas sobre la amenaza que representan la piratería y el robo a mano armada en el mar

en el golfo de Guinea <http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=s/res/2018%20> (Consultado el 14 de abril de 2023)

Resolución 2039 (2012), de 29 de febrero, del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas para la consolidación de la paz en África occidental. <http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=s/res/2039%20> (Consultado el 14 de abril de 2023)

Rinkel, S. (2015) Piracy and Maritime Crime in the Gulf of Guinea: Experience-based Analyses of the Situation and Policy Recommendations. The Institute for Security Policy at Kiel University, (41. <https://www.ispk.uni-kiel.de/de/publikationen/arbeitspapiere/sergerinkel-piracy-and-maritime-crime-in-the-gulf-of-guinea-experience-based-analyses-of-the-situation->

[andpolicy-recommendations](#)) (Consultado el 20 de mayo de 2023)

Rueda, L. (2021) ¿Es el golfo de Guinea la nueva Somalia? Piratería en el África Occidental. Boletín Instituto Español de Estudios Estratégicos, (22), 675-690. [https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs\\_opinion/2021/DIEEE066\\_2021\\_LAURUE\\_Gog.pdf](https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2021/DIEEE066_2021_LAURUE_Gog.pdf) (Consultado el 30 de abril de 2023)

Sánchez-Díez A, Campos-Serrano A (2021). Industria del petróleo, orden económico y orden político: estudio comparativo de Ghana y Guinea Ecuatorial. Iberoamerican Journal of Development Studies, 10 (2), 204-228. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/8125459.pdf> (Consultado el 14 de mayo de 2023)



