

73/2014

30 de junio de 2014

Samuel Morales Morales*

CONTEXTUALIZANDO EL
FENÓMENO DE LA PIRATERÍA EN EL
GOLFO

[Visitar la WEB](#)

[Recibir BOLETÍN ELECTRÓNICO](#)

CONTEXTUALIZANDO EL FENÓMENO DE LA PIRATERÍA EN EL GOLFO

Resumen:

La piratería marítima se ha convertido en una preocupación global para la seguridad que afecta principalmente a las regiones del Océano Índico occidental, el mar de sur de China y África occidental. En Nigeria, esta amenaza ya era una preocupación antes de la eclosión de los casos de piratería en las costas de Somalia durante el año 2008. Sin embargo, desde algunos ámbitos se podría estar realizando una sobrevaloración del fenómeno de la piratería en el golfo de Guinea, debido a su equiparación con los efectos producidos en las costas de África Oriental. La búsqueda de soluciones eficaces requiere la correcta contextualización, siempre en consonancia con las características regionales.

Abstract:

The phenomenon of the maritime piracy has turned into a global worry for the safety that affects principally to the regions of the Indian western ocean, the sea of south of China and western Africa. The piracy in Nigeria already was a worry before the "boom" of the phenomenon in Somalia in 2008, nevertheless the overvaluation of the phenomenon in the gulf of Guinea owes to his comparison with the effects that it produced on the coasts of Eastern Africa. The search of effective solutions needs to put the phenomenon in a correct context in accordance with to the regional characteristics.

Palabras clave:

África Occidental, golfo de Guinea, Piratería, robo a mano armada en el mar, actividades ilícitas en el entorno marino.

Keywords: West Africa, Gulf of Guinea, Piracy, Armed robbery against ships, illicit maritime activity.

***NOTA:** Las ideas contenidas en los **Documentos de Opinión** son de responsabilidad de sus autores, sin que reflejen, necesariamente, el pensamiento del IEEE o del Ministerio de Defensa.

ESTADO DE LA CUESTIÓN

En los últimos años han aumentado significativamente los ataques piratas contra barcos, especialmente en el golfo de Adén, la cuenca de Somalia y en el Océano Índico. La piratería marítima afecta a las principales rutas de navegación, y pone en peligro la vida de aquellos que realizan su actividad profesional en el mar. Sin embargo, el fenómeno no es homogéneo, y presenta características diferenciadas entre las diferentes regiones dónde se producen la mayor incidencia de casos.

Los datos analizados en este documento corresponden a los facilitados por la Organización Marítima Internacional¹ (IMO de su siglas en inglés) entre los años 2000 a 2013, ambos inclusive, y recogen tanto los incidentes de piratería como de robo a mano armada en la mar. Esta serie histórica se ve condicionada por el gran incremento del número de actividades ilícitas en África oriental entre los años 2008 a 2011, que marcaron un auténtico “boom” del fenómeno y que es necesario analizar a tenor del estudio realizado por la IMO².

Además del análisis cuantitativo de la incidencia de esta amenaza, es necesario tener en cuenta –como parámetro fundamental para este estudio– las actuales definiciones, consensuadas en el ámbito del derecho internacional, de piratería y de robo a mano armada en la mar. Así, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar³, en su artículo 101, define la *piratería* como cualquiera de los siguientes actos:

- a. 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:

¹ *Maritime International Organization*, accesible en <http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/Default.aspx>.

² Las tablas de datos que contiene este documento son de elaboración propia sobre la base de los datos registrados en la IMO entre los años 2000 a 2013. El anexo documental está disponible en <https://www.dropbox.com/sh/87a7izql4jm0f4b/cRIF8SsrTz>.

³ Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, disponible en http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf

- i. Contra un buque o una aeronave en la altamar o contra personas o bienes a bordo de ellos;
 - ii. Contra un buque o aeronave, personas o bienes que se encuentran en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado.
- b. Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;
 - c. Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a/ o en el apartado b/ o facilitarlos intencionalmente.

Por otra parte, y de acuerdo al “Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques”⁴, se convierte en *un robo a mano armada contra los buques* las siguientes actividades:

- a. Todo acto ilícito de violencia o de detención, o cualquiera acto de depredación o de amenaza de depredación, que no sean actos de piratería, cometidos con un propósito personal y dirigidos contra un buque o contra personas o bienes a bordo de éste, dentro de las aguas interiores, aguas archipelágicas y mar territorial de un Estado;
- b. Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos anteriormente o facilitarlos intencionalmente.

También resulta necesario, antes de entrar en este estudio, definir el área geográfica a la que se refieren los datos analizados. El proceso de delimitación de una región o subregión no está exento de controversia. Aunque hay consenso respecto al concepto, que es entendido como un subconjunto del sistema internacional, no existe unanimidad en cuanto al criterio que hay que utilizar para llevar a cabo la división del mundo en regiones o subregiones.

Entre los diferentes criterios de definición, podemos recurrir al utilizado por *Samuel Huntington*, que realiza la división por afinidad cultural; otras posibles soluciones pueden

⁴ Resolución A.1025(26) de 2 de diciembre de 2009 “Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques”, disponible en:

<http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/A.1025.pdf>

basarse en la delimitación según el criterio de comunidad, o en atender a la densidad de las interacciones entre los diferentes países, no sólo económicas, sino también de movimientos de población que implique el cruce de fronteras.

Una última posibilidad sería la definición en función de las interacciones e interdependencia entre Estados en el campo de la seguridad y de la paz. Según este criterio, algunos politólogos definen el término “*complejo de seguridad regional*” como «un grupo de Estados cuya preocupación por la seguridad crea los lazos necesarios de forma que su seguridad no puede ser entendida sin formar parte de una comunidad»⁵. Este estudio se basa en este criterio, como quedará justificado durante el desarrollo; y, según el cual, la región del golfo de Guinea queda definida por los países litorales de África occidental comprendidos entre Senegal y Angola⁶.

INDICENCIA DEL FENÓMENO

En relación a su incidencia a nivel mundial

El análisis de los informes anuales de la Organización Marítima Internacional, que abarcan desde el año 2000 al 2013, muestra una clara predominancia del fenómeno de la piratería en la zona de los mares del sur de China, sólo es igualada por África oriental durante el “boom” de las acciones de piratería en los años 2008 y 2009. Además, se puede afirmar que, durante el periodo estudiado, otras regiones que han presentado una mayor ocurrencia de actos ilícitos en la mar, tanto de piratería como robo a mano armada, son: el Océano Índico occidental y África occidental, sin obviar su concurrencia en el estrecho de Malaca y en la región de Sudamérica / Caribe (Tabla 1).

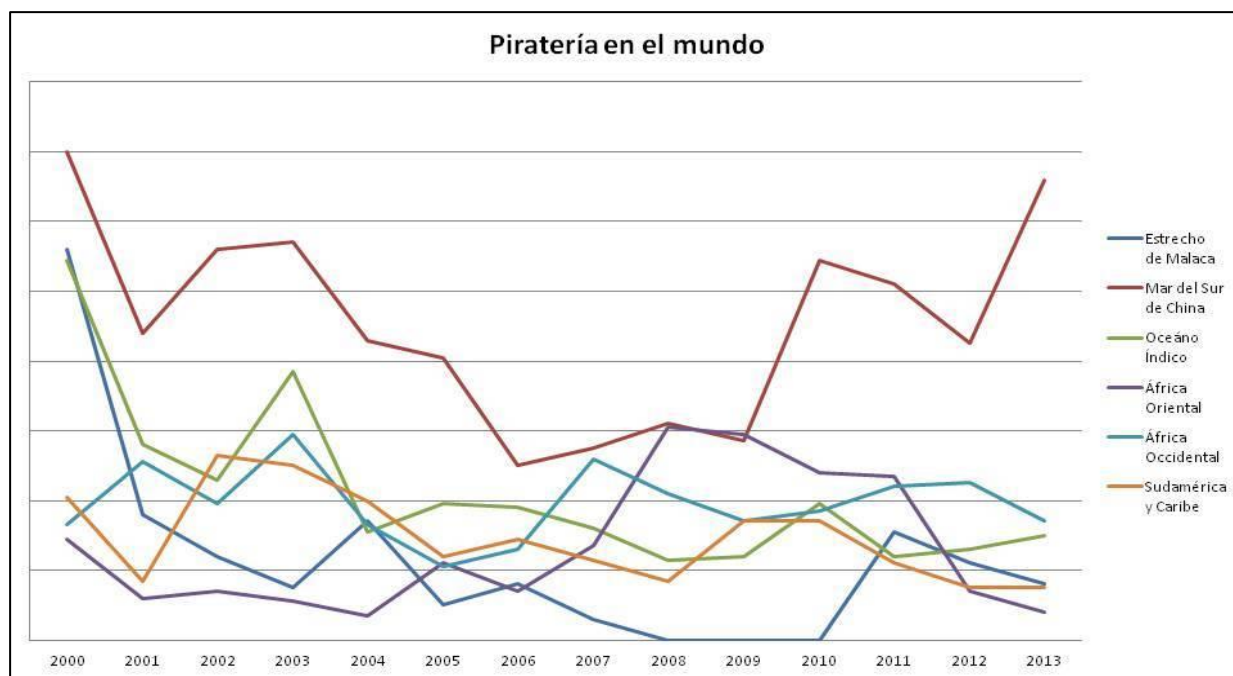
⁵ La teoría de los complejos de seguridad fue propuesta por *Barry Buzan* en su libro “*People, states and fear*” (1983), y reformada en 1998 con la ampliación de la agenda y el desarrollo del concepto de securitización presentado en el libro “*Security: A new framework for analysis*” (1998). De acuerdo a esta teoría un complejo de seguridad está constituido por un grupo de Estado que no pueden resolver sus problemas de seguridad independientemente, sino que necesariamente se tiene que procurar una solución de manera global.

⁶ Incluye Angola, Benín, Camerún, Cabo Verde, Costa de Marfil, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea Bissau, Guinea Ecuatorial, Liberia, Mauritania, Nigeria, República del Congo, República Democrática del Congo, Sao Tomé y Príncipe, Senegal, Sierra Leona y de Togo.

Sin embargo, esta consideración general se ve matizada por la incidencia de la actividad pirata en África oriental entre los años 2008 a 2011, cuando los precedentes históricos no hacían suponer un auge del fenómeno tan explosivo.

Resulta oportuno hacer una mención a la importancia de estos delitos en la región del Océano Índico. Desde el año 2000 hasta el año 2009, se produce una paulatina disminución del número de incidentes registrados, excepto en el año 2006. Sin embargo, a partir del año 2009, se observa una tendencia ascendente que, junto con la que presentan los casos registrados en el mar del Sur de China, son las únicas dos únicas zonas que, ese año, muestran un preocupante aumento de las actividades delictivas. Este incremento puede estar influido por la presencia de las unidades navales internacionales en la región de África oriental, y sería conveniente realizar un seguimiento para detectar, si debido a esta circunstancia, un posible desplazamiento del fenómeno desde África oriental hacia el Océano Índico.

Tabla 1



En relación a África occidental

Exceptuando el período que hemos considerado como del “boom” de la piratería en África oriental, los actos ilícitos que analiza este estudio siempre han sido más importantes en África occidental. Por tanto, la situación no es nueva, a pesar de que hasta la aprobación de la resolución 2018 (2011) del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas⁷ no se reconoció la preocupación que esta amenaza representa para la seguridad en general, al tiempo que se exhortaba a la comunidad internacional a colaborar con las organizaciones regionales en sus esfuerzos para combatir la piratería y el robo a mano armada en la mar.

Un año después, en febrero de 2012, el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas aprobó su resolución 2039⁸, en la que se alienta a la comunidad internacional a que “presten apoyo a los Estados y las organizaciones de la región para mejorar su capacidad para luchar contra la piratería y el robo a mano armada en el mar en el Golfo de Guinea”. Su promulgación supuso la constatación internacional de que nos encontrábamos ante un serio problema, y además demostró el interés de las Naciones Unidas de evitar una pérdida de control similar a la acaecida en África oriental.

ESTUDIO COMPARATIVO ENTRE LA INCIDENCIA DEL FENÓMENO EN ÁFRICA ORIENTAL Y OCCIDENTAL

Incidencia en aguas internacionales

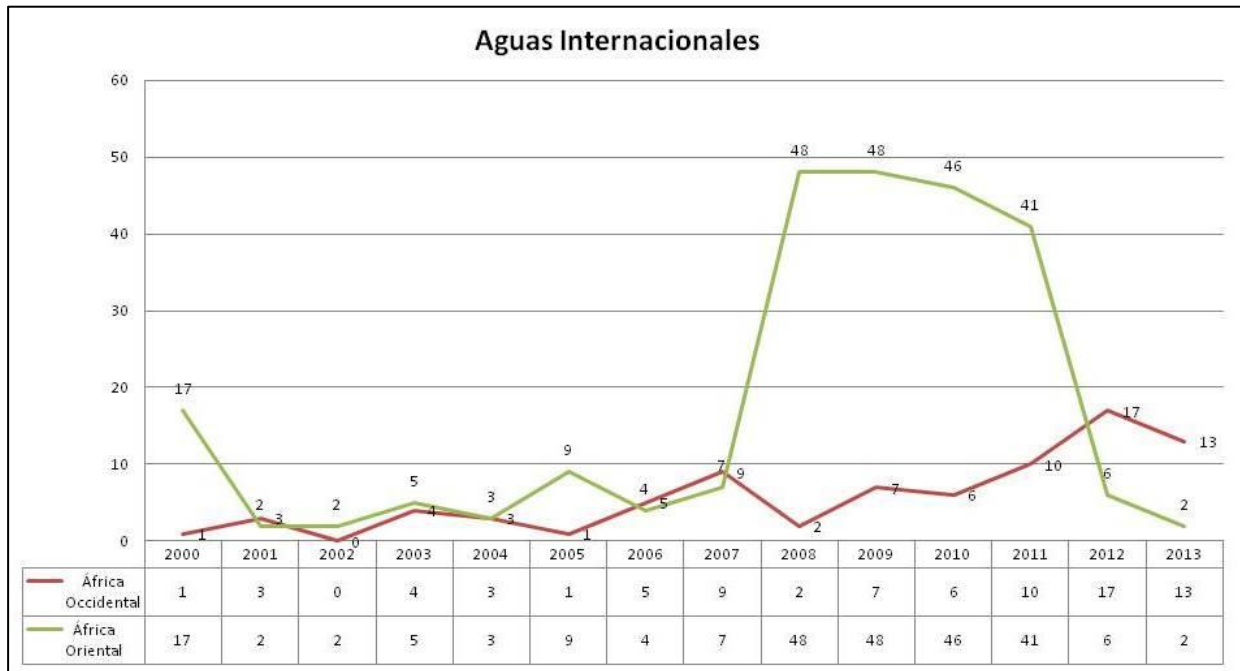
El análisis de los datos muestra una similitud en las tendencias, ligeramente ascendente, en las dos regiones –África occidental y oriental– hasta el año 2008. En África occidental, continúa en ascenso hasta nuestros días, y alcanzó su máximo durante el año 2012. En el caso de África oriental, los datos muestran un aumento entre los años 2008 y 2011, frente a la tendencia actual, que es claramente descendente. Sin duda, esta caída de las actividades

⁷ 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, disponible en [http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=s/res/2018%20\(2011\)](http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=s/res/2018%20(2011)).

⁸ Resolución 2039 (2012), de 29 de febrero, del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas para la consolidación de la paz en África occidental, disponible en [http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=s/res/2039%20\(2012\)](http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=s/res/2039%20(2012)).

ilícitas en la mar se debe a la presencia de buques de guerra dentro de las diferentes operaciones desplegadas en la zona, tanto por la Unión Europea y la OTAN como por otros actores internacionales (Tabla 2).

Tabla 2



En el ámbito general, para África occidental el número de casos registrados en las aguas internacionales ha ido adquiriendo paulatinamente una mayor importancia en la región, pero se mantiene siempre por detrás de los registrados en los puertos o fondeaderos. No debe obviarse el claro repunte a partir del año 2011, y que lleva a alcanzar el máximo de la serie analizada durante el año 2012, lo que sitúa la incidencia de este fenómeno en la región incluso por delante de los casos registrados en África oriental.

Con respecto a la región de África oriental, hay que indicar que, durante el período comprendido entre los años 2008 a 2011, el mayor número de casos totales registrados se sitúa precisamente en el espacio de las aguas internacionales, que mantiene hasta ese momento un número similar de los incidentes ocurridos en las aguas internacionales con los que suceden en las aguas territoriales y/o en los fondeaderos.

Incidencia en aguas territoriales⁹

Con respecto al número de incidentes ocurrido en aguas territoriales, el mayor número de actividades ilícitas se produce en la región de África occidental, incluso teniendo en cuenta el período de máxima incidencia de casos en África oriental de los años 2008 a 2011. Sin embargo, no es posible identificar una clara tendencia, ya que el fenómeno presenta una representación de “*diente de sierra*”, con máximos localizados en los años 2000 y 2007.

En el caso de África oriental, se observa un incremento que alcanza su máximo durante el año 2007, en lo que pudo ser un anticipo de la eclosión de los actos de piratería en la región, y que adoptó una línea descendente después de ese momento (Tabla 3).

En este escenario, puede llamar la atención los actos ilícitos en aguas territoriales en África occidental, en especial si consideramos que en la región existen estructuras estatales consolidadas capaces, teóricamente, de imponer el Estado de derecho en sus aguas territoriales. Este aspecto será analizado posteriormente, pero sí resulta oportuno adelantar que, tanto la propia configuración del tráfico marítimo internacional como el interés de las autoridades hacia el dominio marítimo, se encuentran entre las principales causas de la actual situación de inseguridad.

Desde el punto de vista de su ocurrencia, con respecto al número total de incidentes, los que se registraron en las aguas territoriales han ocupado, como norma general, el segundo puesto de importancia, tras los acaecidos en los fondeaderos, hasta el ya mencionado auge de los actos ilícitos en aguas internacionales ocurrido en el año 2012.

⁹ No se consideran en este apartado los incidentes ocurridos en fondeaderos y puertos localizado en aguas territoriales.

Tabla 3

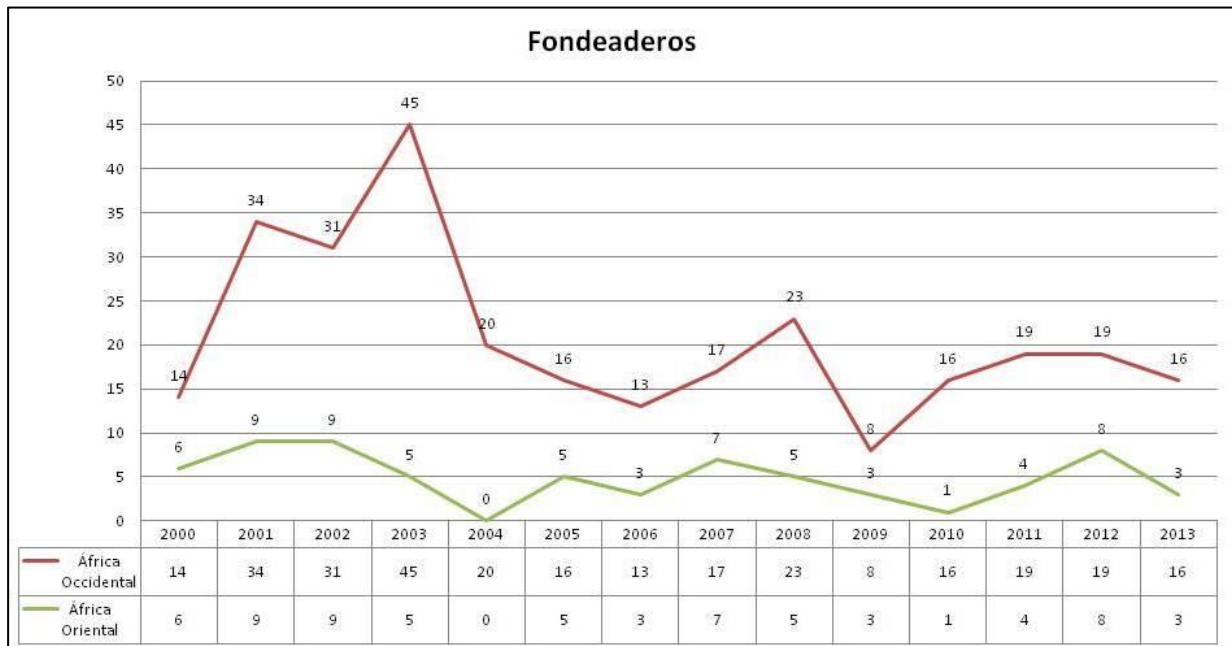


Incidencia en puertos y/o fondeaderos

En consonancia con las conclusiones que señala la Organización Marítima Internacional, en el entorno de los puertos y fondeaderos es dónde se producen, en gran parte del periodo analizado, el mayor número de actos delictivos en la región de África occidental. Se observa un máximo en 2003, que supone una fractura con la tendencia que proporcionan los datos recogidos con anterioridad o posterioridad a este año (Tabla 4). Como se observa en el gráfico, el número de incidentes supera ampliamente, como norma general, a la concurrencia en la región de África oriental.

La importancia, dentro del número de casos generales, que presentan los incidentes en puertos y fondeaderos debe ser tomada en cuenta a la hora de abordar soluciones a la amenaza que representa la piratería en la región del golfo de Guinea.

Tabla 4



PRIMERAS CONCLUSIONES

Configuración de la actividad marítima

La naturaleza de la actividad comercial marítima difiere en las dos regiones, lo que tiene consecuencias sobre la tipología de las actividades ilícitas que tienen lugar en cada una de ellas. Mientras que los buques que transitan la zona de Somalia lo hacen en general transportando mercancías entre Asia, Oriente Medio y Europa; la mayor parte del tráfico marítimo en el golfo de Guinea se realiza con origen y destino entre diferentes localidades dentro de África occidental, mientras que la actividad comercial se desarrolla entre los países a lo largo de la costa.

Por otra parte, las infraestructuras portuarias de la mayor parte de los países de África occidental no cumplen los estándares mínimos establecidos en el Código Internacional para la protección de los buques y las instalaciones portuarias (ISPS de sus siglas en inglés)¹⁰, lo

¹⁰ El Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias se adopta por la Organización Marítima Internacional para establecer un marco internacional, en el ámbito marítimo, de cooperación con la intención de detectar amenazas y adoptar medidas preventivas.

que ha llevado a la IMO a emitir boletines en los que advierte que el riesgo de ser víctima de un ataque pirata en la región es particularmente alto cuando el buque está fondeado.

Posibles efectos generadores

Hasta ahora, hemos destacado los repuntes de casos de piratería o robo a mano armada acaecidos en las aguas territoriales (años 2000 y 2007) y en los fondeaderos (año 2003). Si se analiza su origen, y según el informe de la IMO durante esas fechas, éste se sitúa en las aguas territoriales y/o fondeaderos de Nigeria, mayoritariamente en la región del delta del río Níger.

En el ámbito geopolítico es conveniente recordar que, en abril de 2003 y en abril de 2007, se produjeron en Nigeria elecciones legislativas, así como explosiones de violencia étnica en la región del delta del Níger. Este mismo escenario, elecciones y episodios de violencia étnica, se registró en los años 1999 y 2000. Ante esta circunstancia, se ha considerado extender el período temporal de análisis de datos en la región África occidental a los antedichos años. Como resultado, observamos que hubo un nuevo máximo en el número de incidentes: veintitrés (23) durante el año 1999 frente a nueve (9) durante el año 1998, lo que generó un nuevo “*diente de sierra*” coincidente con un período electoral.

Si bien no puede establecerse una relación causa efecto entre los máximos en el número de incidentes en las aguas territoriales y/o en los fondeaderos de la región del delta del Níger con el repunte de la violencia étnica durante los períodos electorales; no debemos obviar que algunos autores¹¹ identifican la existencia de continuos ciclos de violencia en la región asociados a los periodos electorales, cuya mayor explosión se produce tras su celebración¹².

¹¹ NEWSOM, Chris. “*Conflict in Niger Delta. More than a local affair*” *United States Institute for Peace*. Junio, 2011 y SAYNE, Aaron. “*What’s next for security in the Niger Delta*” *United States Institute for Peace*. Mayo, 2013.

¹² Estas explosiones de violencia podrían estar orientadas a incrementar la atención sobre la región y extorsionar a determinados cargos públicos pero en ningún caso se orientarían a la destrucción del material de forma definitiva evitando de este modo la represión por parte del Gobierno.

EXTRAPOLACIÓN DE SOLUCIONES

Presencia en la región de buques de marinas de guerra internacionales

Tras ver como las diferentes iniciativas desarrolladas en África oriental contienen, pero no erradican, el fenómeno de la piratería y que su solución definitiva requiere acciones sobre la raíz del problema, la comunidad internacional ve con preocupación el coste que podría tener asociado una nueva operación militar contra la piratería, esta vez en la región de África occidental.

Existe la tendencia entre los países de la comunidad internacional a dotar con fondos las diferentes iniciativas de construcción de capacidades, aprovechando así la existencia de ciertas estructuras gubernamentales. Si bien estas, durante años, no han sido sensibles a las posibilidades de desarrollo que proporcionaba el entorno marítimo, ahora comienzan a concienciarse sobre las oportunidades que ofrece, pero también los riesgos a los que deben enfrentarse. En este entorno, es muy previsible que se incentiven las acciones bilaterales entre los Estados de la región, mediante actuaciones conjuntas, y se fomente además el desarrollo de las capacidades existentes mediante la colaboración con terceros países.

Por otra parte, la necesaria existencia de acuerdos entre países para transferir las personas detenidas por un posible despliegue de buques de guerra internacionales en el golfo de Guinea, exige que se alcancen acuerdos similares a los ya suscritos en África oriental. Esto requiere que, como elemento previo, las legislaciones nacionales en la región se adecúen a los crímenes de piratería y robo armada en el mar.

Además, y con objeto de garantizar la efectividad de un posible despliegue de unidades navales, el mandato debería ser más amplio que la mera lucha contra la piratería, ya que la tipología de los riesgos en la región abarca otros elementos como los tráfico ilícitos, la inmigración irregular y la explotación ilegal de los recursos marinos.

Finalmente, no debe obviarse que la efectividad de la presencia de unidades navales, con el fin de erradicar las amenazas sobre el medio marino, se enfrentan a una tipología delictiva

que se desarrolla fundamentalmente en el espacio de las aguas territoriales, sobre las que se ejerce la soberanía de los Estados, lo que puede reducir la efectividad potencial de las acciones internacionales para erradicar estas actividades ilícitas si no se dispone previamente de los acuerdos legales y de colaboración con los países ribereños.

Implementación de medidas de autoprotección

Como ya se ha referido, las características del tráfico marítimo y, por lo tanto, la tipología de los asaltos difieren en las dos regiones. La guía de buenas prácticas emitida en África oriental por la IMO, con el objetivo de proteger a los buques en su tránsito, podrían no tener la misma efectividad en África occidental. En cualquier caso, su eficacia podría verse comprometida en las zonas de fondeo y atraque de buques, que son más comunes en la región y que, como se ha indicado, no cumplen con las medidas mínimas recomendadas por la IMO.

A esta deficiencia estructural, que cuestiona la garantía de las buenas prácticas recomendadas por la IMO, se une el alto nivel de corrupción en los países de África occidental. Esta circunstancia podría propiciar que los piratas contasen con información privilegiada proveniente desde el propio sistema, lo que reduciría la efectividad de cualquier protocolo de actuación.

Por último, sería necesaria la creación de un órgano de alerta regional que actualice periódicamente los incidentes y que difunda la información relativa a las acciones de piratería. En este particular, y a pesar de las iniciativas en la región, debe señalarse que aún no existe un organismo eficaz que se encargue de la elaboración y la distribución de esta información.

Presencia de compañías privadas de seguridad

En cuanto a la legislación referente a las compañías privadas de seguridad, en la actualidad la mayor parte de los países de África occidental no permite su presencia a bordo de los

buques, y lo que se oferta, en todo caso, es el apoyo de policías y/o militares para prestar seguridad durante los tránsitos.

Las compañías de seguridad privada ofrecen en la región servicios de asesoramiento y supervisión de la seguridad oficial. En aquellos países cuya legislación permite la presencia de compañías de seguridad a bordo de los buques, son los propios trámites burocráticos y el nivel de corrupción de la propia administración los que desalientan a estas compañías de iniciar el proceso para obtener estas licencias. Este hecho cuestiona que pueda ser extrapolable a África occidental el efecto sinérgico que, junto a las medidas adoptadas por los diferentes países y organizaciones internacionales, ha tenido la presencia de las empresas privadas de seguridad en la reducción del número de actos de piratería en África oriental.

Construcción de capacidades regionales

La mayor parte de los Estados ribereños del golfo de Guinea no valora, por el momento, el efecto positivo que puede tener una explotación segura y sostenible del entorno marino sobre el desarrollo de sus economías nacionales. Esta carencia parece estar experimentando una reversión, en especial, tras las resoluciones de Naciones Unidas sobre el problema que significa la piratería y el robo a mano armada en la mar sobre la seguridad en la región.

Esta despreocupación ha provocado, a lo largo de los años, unas infraestructuras portuarias y unas estructuras estatales encargadas del control y seguridad en el ámbito marítimo que, en el mejor de los casos, pueden ser calificadas como deficientes. Así, factores como la carencia de estructuras portuarias adecuadas, de organizaciones de seguridad eficaces y de mecanismos de colaboración a nivel regional, se convierten en el verdadero problema para hacer frente de forma eficaz a la piratería.

APROXIMACIÓN ESTRATÉGICA INTERNACIONAL.

Estrategia de Seguridad Nacional

El golfo de Guinea se encuentra entre las áreas de interés consideradas por el Ejecutivo en la Directiva de Defensa Nacional¹³, donde se hace referencia a la responsabilidad de velar por la consolidación de un entorno seguro, sin descuidar la vigilancia, prevención y actuación en regiones entre las que se incluye el golfo de Guinea.

Posteriormente, la Estrategia de Seguridad Nacional¹⁴, publicada en mayo de 2013, establece que el golfo de Guinea será una de las zonas vitales en las próximas décadas para los intereses españoles en los que “[...] *el fomento de nuestra seguridad pasa por trabajar en todas estas zonas con nuestros socios y aliados*”; para continuar añadiendo que “[...] *la falta de estabilidad en la zona puede generar también inseguridad marítima, muy negativa para el abastecimiento energético y los flujos comerciales*”.

La publicación de la Estrategia de Seguridad Marítima Nacional¹⁵, el pasado mes de diciembre, presenta, al ser un documento de segundo nivel, un mismo planteamiento, que se orienta a la actuación contra aquellos elementos considerados como riesgos y amenazas para la seguridad marítima nacional, y aspira a garantizar, entre otros aspectos, la libertad y la seguridad de la navegación, el comercio, el transporte marítimo y la seguridad de los buques bajo pabellón español.

¹³ Directiva de Defensa Nacional 2012. “Por una Defensa necesaria, por una Defensa Responsable”. Madrid: 2012. Disponible en <http://www.lamoncloa.gob.es/NR/rdonlyres/0E911A5C-F0F6-490F-8280-1AE0EDC539CE/210550/DIRECTIVADEFENSANACIONAL2012.pdf>

¹⁴ Estrategia de Seguridad Nacional. Un proyecto compartido. Madrid: 2013. Disponible en http://www.lamoncloa.gob.es/NR/rdonlyres/0BB61AA9-97E5-46DA-A53E-DB7F24D5887D/0/Seguridad_1406connavegacionfinalaccesiblebpdf.pdf

¹⁵ Estrategia de Seguridad Marítima Nacional. Madrid: 2013. Disponible en http://www.lamoncloa.gob.es/NR/rdonlyres/8A393080-6DA8-436F-AD06-6F8AA07A6F40/0/20131333EstrategiadeSeguridadMarítima_u.pdf

Estrategia Marítima Integrada para África 2050

La Estrategia Marítima Integrada para África 2050¹⁶, desarrollada por la Unión Africana, concibe la ambición de servir como herramienta para afrontar las oportunidades que el entorno marítimo proporciona al continente africano. Además, identifica como amenazas para el dominio marítimo, entre otras, el crimen transnacional (tráficos ilícitos, piratería y robo a mano armada, terrorismo, inmigración irregular y tráfico ilícito de inmigrantes); la explotación de los recursos marinos y destrucción del medio marino; las catástrofes naturales; y la carencia de un marco legal y de información adecuada sobre el entorno marítimo. Su objetivo final es la contribución al desarrollo del continente, a través del entorno marítimo sostenible y seguro.

Código de conducta sobre la represión de la piratería, el robo a mano armada en el mar y las actividades ilícitas en el entorno marítimo en África central y occidental

Como consecuencia del incremento las acciones de piratería en la región, los jefes de Estado de veinticinco (25) países de África central y occidental firmaron, en junio de 2013, el “Código de conducta sobre la represión de la piratería, el robo a mano armada en el mar y las actividades ilícitas en el entorno marítimo”¹⁷, durante la conocida como conferencia de Yaundé.

El Código, desarrollado en virtud de la preocupación expresada por el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas a través de las resoluciones 2018(2011)¹⁸ y 2039(2012)¹⁹, incorpora elementos ya incluidos en el conocido como Código de Djibouti²⁰ y desarrolla una estrategia regional integral, además de un marco para contrarrestar la piratería y el robo a mano

¹⁶ Estrategia Marítima Integrada para África – 2050, disponible en <http://pages.au.int/maritime/documents/2050-aim-strategy-0>

¹⁷ Declaración de Jefes de Estado y Gobierno, disponible en http://www.imo.org/OurWork/Security/WestAfrica/Documents/code_of_conduct%20signed%20from%20ECO_WAS%20site.pdf.

¹⁸ *Op. Cit.*

¹⁹ *Op. Cit.*

²⁰ El conocido como Código de Djibouti fue adoptado por la IMO y diecisiete (17) países para combatir la piratería marítima en el golfo de Adén y en las cercanías de las costas de Somalia.

armada, que incluye el intercambio de información y los mecanismos de coordinación regional.

En la declaración final firmada por los Jefes de Estado o de Gobierno se exhortaba a los aliados internacionales a apoyar las iniciativas relacionadas con la implementación de este cauce de cooperación a nivel regional²¹.

Estrategia de la Organización Marítima Internacional para África central y occidental

Publicada en enero de 2014, la Estrategia de la IMO para África central y occidental²² está destinada a proporcionar un cauce para la implementación de medidas encaminadas a garantizar una protección marítima sostenible en la región. La Estrategia centra su esfuerzo en proporcionar mecanismos de ayuda a los Estados miembros para que desarrollen y aumenten su capacidad en la resolución de las cuestiones relacionadas con el sector marítimo.

En el ámbito de la firma del Código de Yaundé, la IMO desarrolla su trabajo en la región con el fin de implantar todas las esferas clave del Código de conducta y del memorando de entendimiento OMI/OMAOC²³, fundamentalmente en lo relativo a la promulgación de legislaciones nacionales que penalicen la piratería, los ataques contra los buques y otras actividades marítimas ilícitas; así como mediante el fomento de la coordinación entre estructuras y procedimientos.

²¹ Para ampliar la información se puede consultar el Documento Informativo 21/2013 del Instituto Español de Estudios Estratégicos *“Piratería en el golfo de Guinea: nuevo código de conducta regional para contenerla”* Julio, 2013.

²² Estrategia de la Organización Marítima Internacional para África central y occidental, disponible en <http://www.imo.org/OurWork/Security/WestAfrica/Documents/10904sp%20edited.pdf>

²³ En 2006, la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización Marítima de África Occidental y Central (OMAOC) firmaron un memorando de entendimiento para la creación de una red regional integrada de servicio de guardacostas. Entre los cometidos de la red regional se guardacostas se incluyen la lucha contra la piratería y los robos a mano armada en el mar, la protección marítima y de los flujos energéticos, la lucha contra la inmigración y el tráfico ilegal, el establecimiento de servicios de búsqueda y rescate y la prevención/lucha contra la contaminación marina.

Estrategia de la Unión Europea para el golfo de Guinea

Recientemente, y aprovechando la inercia de la conferencia de presidentes Estado y Gobierno celebrada en Yaundé, se ha publicado la Estrategia de la Unión Europea para el Golfo de Guinea²⁴, que enfatiza la necesaria atención, tanto en el nivel nacional, regional como internacional, sobre un fenómeno de marcado carácter transnacional. Para ello, desarrolla cuatro objetivos²⁵, cuyo objeto es combatir las amenazas identificadas²⁶, siempre en coordinación con los países del golfo de Guinea, de forma integral y aprovechando las lecciones identificadas de la actuación de la Unión Europea en otras regiones de África²⁷.

Los principios generales establecidos en esta Estrategia ya han sido tenidos en cuenta en la conferencia de Jefes de Estado y Gobierno celebrada en Bruselas a principios de abril en el marco de la conferencia Unión Europea – África²⁸.

CONCLUSIONES

La situación general de África occidental contrasta con la existente en África oriental durante el período comprendido entre los años 2008 a 2011, fundamentalmente si la comparación se realiza con Somalia. Más que una carencia de instituciones estatales, África occidental sufre, durante los últimos años, una grave falta de comprensión de las posibilidades que el entorno marítimo proporciona al desarrollo regional, así como de las consecuencias negativas sobre la seguridad que puede tener la piratería en todos los ámbitos.

²⁴ Estrategia de la Unión Europea para el golfo de Guinea, publicada en día 17 de marzo y disponible en http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/EN/foraff/141582.pdf.

²⁵ Incremento del conocimiento sobre la problemática existente en el golfo de Guinea, apoyo a las autoridades regionales en la construcción de capacidades y en la promoción de la economía de los países litorales, y fomento de la cooperación entre los países de la región para permitir una acción eficaz más allá de las respectivas fronteras.

²⁶ La Estrategia identifica tres grupos de amenazas principales: el tráfico ilegal (incluyendo seres humanos, sustancias psicotrópicas, etc.); el robo de petróleo y las acciones criminales en los puertos; y la piratería, robo a mano armada en el mar, la degradación del medio marino y la explotación ilegal de los recursos marinos.

²⁷ Para ampliar la información sobre la Estrategia de la Unión Europea en el golfo de Guinea se puede consultar el Documento Informativo 05/2012 del Instituto Español de Estudios Estratégicos “*Unión Europea: Estrategia para la seguridad y el desarrollo del golfo de Guinea*” Marzo, 2014.

²⁸ Para ampliar la información sobre la declaración de la conferencia y la hoja de ruta establecida se puede consultar <http://www.european-council.europa.eu/eu-africa-summit-2014?lang=es>.

Tanto la tipología del tráfico marítimo, como la amenaza de la piratería en el golfo de Guinea, trasladan su centro de gravedad al ámbito geográfico de las aguas territoriales, por lo que se encuentra dentro de la jurisdicción de Estados soberanos, quienes ostentan, no sólo la legalidad para actuar, sino también la responsabilidad. Por ello, la principal herramienta para combatir el fenómeno se debe centrar en la promoción de las estructuras de seguridad en los niveles nacional y regional.

La concurrencia de actividades ilícitas en la mar se concentra principalmente en las aguas territoriales de Nigeria. De acuerdo a la teoría sobre los ciclos de violencia en la región del delta del Níger, el principal punto de atención para el rebrote de episodios de violencia étnica se sitúa en el horizonte de las elecciones previstas para el año 2015. Aunque es cierto que no se ha podido establecer una relación causa efecto entre el ciclo de violencia y la piratería o el robo a mano armada, todo apunta a que puede producirse un incremento del número de incidentes en las aguas territoriales y/o fondeaderos durante 2015.

En cuanto a la posible contribución española a la lucha contra esta amenaza a la seguridad, en una zona considerada de interés vital, se considera que debe centrarse en contribuir a la promoción de las estructuras de seguridad, tanto a nivel bilateral como dentro de algún tipo de alianza con otros países amenazados por la estabilidad en la región. Como hemos visto, la presencia de unidades navales, fuera del entorno geográfico de las aguas territoriales, principalmente las nigerianas, será una respuesta de contención a la expansión del fenómeno, pero no una contribución eficaz a su solución.

*Samuel Morales Morales**
COMTE.IªM.DEM

BIBLIOGRAFÍA

- ANYIMADU, Adjoa. *“Maritime Security in the Gulf of Guinea: Lesson Learned from the Indian Ocean”*. Chathan House, Africa 2013/02. Londres: 2013.
- BOLAÑOS, Jorge. *“Piratería en el golfo de Guinea: nuevo código de conducta regional para contenerla”*. Instituto Español de Estudios Estratégicos, Documento Informativo 21/2013. Madrid: 2013.
- *“Código de conducta sobre la represión de la piratería, el robo a mano armada en el mar y las actividades ilícitas en el entorno marítimo en África central y occidental”*. Yaundé: 2013.
- Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. Resolución 2018, S/RES/2018(2011). Nueva York: 2011.
- Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. Resolución 2039 sobre la Consolidación de la Paz en África Occidental. S/RES/2039. Nueva York: 2012.
- Gobierno de España. Directiva de Defensa Nacional 2012. *“Por una Defensa necesaria, por una Defensa Responsable”*. Madrid: 2012.
- Gobierno de España. Estrategia de Seguridad Marítima Nacional. Madrid: 2013.
- Gobierno de España. Estrategia de Seguridad Nacional. Un proyecto compartido. Madrid: 2013.
- Organización Marítima internacional. *“Estrategia de la Organización Marítima Internacional para África central y occidental”*. Londres: 2014.
- Organización Marítima Internacional. *“Report on Acts of Piracy and Armed Robbery against ships”*. Londres: 2013.
- Instituto Español de Estudios Estratégicos *“Unión Europea: Estrategia para la seguridad y el desarrollo del golfo de Guinea”* Documento Informativo 05/2012. Marzo, 2014.
- NEWSOM, Chris. *“Conflict in Niger Delta. More than a local affair”* United States Institute for Peace. Junio, 2011.
- SAYNE, Aaron. *“What’s next for security in the Niger Delta”* United States Institute for Peace. Mayo, 2013
- Unión Africana. *“Estrategia Marítima Integrada para África – 2050”*. Addis Abeba: 2012.
- Unión Europea. *“Estrategia de la Unión Europea para el Golfo de Guinea”*. Bruselas: 2014.