



*Archivos de Criminología, Seguridad Privada y Criminalística*  
Año 8, vol. 15 Agosto-Diciembre 2020  
ISSN: 2007-2023  
[www.acspyc.es.tl](http://www.acspyc.es.tl)

## **Piratería en el Golfo de Guinea: Respuestas desde la Unión Europea**

### **Piracy in the Gulf of Guinea: Responses from the European Union**

Fecha de recepción: 03/03/2020

Fecha de aceptación: 04/05/2020

**Mtro. Rafael Morales Morales**

Universidad Nacional de Educación a Distancia

[rmm6545@gmail.com](mailto:rmm6545@gmail.com)

España

#### **Resumen**

La piratería marítima no es un fenómeno nuevo en la historia de la humanidad, hay documentación sobrada que explica cómo y en qué circunstancias Julio Cesar fue secuestrado por piratas en el Mediterráneo. Ha constituido un fenómeno temido por las poblaciones y asentamientos costeros y, con el paso del tiempo y la mejora de las condiciones de navegabilidad las naves, por las tripulaciones de las embarcaciones que habían de surcar los mares. Y siempre ha supuesto una amenaza real para las transacciones comerciales y para la seguridad económica de cuantos se han visto involucrados, de una u otra forma, en las rutas marinas y los países que han bordeado las aguas. La historia moderna ha añadido otros problemas al fenómeno: la desestructuración política de países ribereños, la globalización y los problemas derivados de otros políticos y económicos. Para dar soluciones al fenómeno piratería se han buscado respuestas globales, entre ellas las de la Unión Europea con acciones muy específicas, como el Proyecto para la defensa de Rutas Marítimas Críticas (CRIMGO) o la Estrategia de la Unión Europea para el Golfo de Guinea y el Plan de Acción sobre el Golfo de Guinea 2015-2020.

#### **Abstract**

Maritime piracy is not a new phenomenon in the history of mankind... there is extensive documentation that explains how and under what circumstances Julius Caesar was kidnapped by pirates in the Mediterranean Sea. It has always been a phenomenon feared by coastal population and settlements and, with the passing of time and the improvement of ships navigability conditions, by the crews of vessels sailing the seas. Besides, it has always been a real threat to commercial transactions and to the economic safety of those who have been involved, in one way or another, in the marine routes and of the countries that have bordered the waters. Modern history has added other problems to the phenomenon: the political destructuring of seaside countries, globalization and problems derived from political and economic issues. To provide solutions to the piracy phenomenon, global responses have been sought, including those of the European Union with very specific actions, such as the EU PROJECT Critical Maritime Routes Gulf of Guinea (CRIMGO) or the EU Strategy on the Gulf of Guinea and the Gulf of Guinea action plan 2015-2020.

**Palabras clave:** África Occidental; Piratería, Recursos naturales; Seguridad del transporte; Seguridad internacional.

**Keywords:** Collective security; Marine safety; Maritime piracy; Natural resources; West Africa.



## Introducción

El Golfo de Guinea es un mar atlántico ubicado en la costa occidental al oeste de África, constituye en sí mismo un espacio estratégico donde confluyen costas de ocho Estados, entre ellos los principales países petroleros del continente: Angola, Camerún, Gabón, Guinea Ecuatorial, Nigeria, República del Congo y Congo Democrático, Santo Tomé y Príncipe, con importantes fuentes de hidrocarburo que cubren gran parte de las necesidades energéticas del viejo continente. Ofrece, a su vez, grandes oportunidades comerciales y negocios a Europa y Estados Unidos con significativos y ricos yacimientos de hidrocarburos, petróleo, gas, minería de diamantes, oro y uranio, café y cacao, madera. Su estratégica ubicación queda plasmada en la Figura 1.



Por otro lado, la práctica de la piratería es un crimen muy antiguo que se encuentra presente en la actualidad y que padecen muchos países en desarrollo de forma constante, convirtiéndolo en un negocio muy lucrativo; inicia con la intención de aprovecharse de las características de la región que posee recursos minerales de primer orden para el desempeño tecnológico, la producción de 5,5 millones de barriles de petróleo diarios, así como piedras preciosas y otros materiales no energéticos, trayendo consigo una gran amenaza para la seguridad marítima internacional.



La corrupción petrolífera en la zona se centra en el Delta del Níger y viene desarrollándose desde mediados del siglo pasado; ocasionando una serie de riesgos como la degradación del medio ambiental, limitando las condiciones de vida de su población, además el reparto desigual de sus riquezas, desempleo y el creciente abandono del Estado.

El Golfo de Guinea, en 2018, tuvo un ataque de piratas cada tres días en promedio, cuando a nivel mundial se registraron 201 casos de piratería y robo a mano armada contra los buques mercantes, cifras que van creciendo con el paso del tiempo. La situación resulta preocupante por el número de incidentes debido a la gravedad de estos. A consecuencia de los mismos surge la necesidad de solicitar la colaboración y el intercambio de información de los estados costeros del Golfo de Guinea y así tomar acciones firmes contra los piratas tanto en la tierra como en el mar.

En los primeros cuatro meses de 2019, se registraron agresiones contra embarcaciones y sus tripulaciones en los países costeros de Benín, Camerún, Ghana, Costa de Marfil, Liberia, Nigeria y Togo.

Durante muchos años, África ha sobrepasado al sudeste asiático como el número uno en zonas de piratería marítima. Más del 50% de los ataques piratas plenamente comprobados, actualmente ocurren en la Costa de Somalia o en el Golfo de Guinea. Principalmente por la zona costera nigeriana. Frente a estas circunstancias, conservar la seguridad marítima, especialmente en zonas como el Cuerno de África o el Golfo de Guinea, se convierte en un reto para el desarrollo de los países africanos y las economías occidentales.

### **La piratería marítima, punto de partida**

Pirata es un término que genera diferencias derivadas de las múltiples interpretaciones y traducciones del griego clásico y el moderno, pero ya hay referencias en las leyendas asirias y cretenses (Sobrino, 2008).

En el diccionario de la Real Academia Española (RAE), la voz pirata proviene del latín *pirāta*, que proviene de *peiraton*, que en latino clásico es la transliteración, de la voz griega *πειρατής* (*peiratés*), derivado de *πειρᾶν* (*peirân*), que traducido significa atacar y asaltar. Otra de las interpretaciones etimológicas del término “pirata” no concuerda con las raíces griegas, y señala que su origen etimológico es el fonema latino *tapira*, agregando cualidades pirotécnicas, porque además procede del griego *pyros* (fuego). Posiblemente a consecuencia de los motines que tenían lugar en alta mar y terminaban quemando las embarcaciones para



no dejar evidencias que los incriminara y de esta forma evitar que pudieran ser identificados los atacantes.

No obstante, al usar el término “piratería”, Rubin (1988) decía que el historiador romano Diodoro Sículo (60 a.C.) lo utilizaba cuando hacía referencias a las comunidades griegas que se dedicaban a asaltar las poblaciones costeras del Mediterráneo en la época de la República Romana.

Los establecimientos de la Fenicia histórica tienen una data de 3.000 años antes de Cristo, ubicados en un ribete costero que abarcaba desde el Monte Carmelo, frontera sur del Líbano, hasta Ugarit. Se atribuyeron los semitas cananeos quienes, debido a la falta de fertilidad de las tierras, dejaron a un lado sus labores de agricultura y se dedicaron al mar. Allí se dieron cuenta que tenían buenas habilidades para las labores marítimas, llegando a convertirse en expertos de negocios piratas, usando para ello sus naves de guerra, los *pentecónteros*. Luego se concentraron en el comercio marítimo, pero no dejaron nunca sus negocios piratas.

Posteriormente los fenicios ampliaron sus labores de piratería hacia Grecia, allí robaban ganado y a las personas, aunque sus acechanzas eran principalmente en Egipto, debido a que tenía una agricultura próspera y contaba con gran cantidad de labradores, un río Nilo de grandes caudales lleno de riquezas.

En la antigua Grecia la práctica de la piratería se generalizó al punto de llegar a estar reconocida como una actividad digna de sustento de vida, prueba de ello es que Montesquieu llegó a utilizar el calificativo de piratas para referirse a los griegos de esa época. Historiadores de la época, como Hesíodo y Tucídides, afirman que la mar había sido invadida. Según sus relatos persiste la idea de reconocer la piratería como cualquier oficio digno y característico de aquellos tiempos, pues el término “pirata” para ellos significaba hombres dedicados a la navegación.

Igualmente, la literatura se hizo alusión a este tema, ya los protagonistas de las epopeyas griegas de Homero mantenían una estrecha relación con la práctica de la piratería y, específicamente Ulises, representaba al capitán pirata por excelencia. Lo mismo hacía la mitología griega recreando en sus obras esta práctica. De hecho, hay quienes afirman que la guerra de Troya estalló por un acto de piratería, cuando Paris (hijo de Príamo, rey de Troya,) raptó a Helena.



Llegado el siglo VI a.C., la piratería continuaba teniendo gran reputación, y era apreciada públicamente por los griegos, donde las prácticas piratas fueron reglamentadas en las leyes de Solón, donde figuraban diferentes asociaciones de piratas debidamente autorizadas. De hecho, las autoridades de las “ciudades-estado” acudían a los piratas y los que contrataban para sus guerras navales.

Todos aquellos mercaderes a los que les habían robado sus bienes estaban autorizados para tomar venganzas y así resarcir los daños producto de los robos, quienes a su vez contrataban a otros piratas. A veces no esperaban ser autorizados, de esta forma las embarcaciones de mercancías practicaban el comercio y el robo. Así nacieron las licencias para la práctica de la piratería conocida en la historia.

Cuando los romanos llevaron la guerra al Mediterráneo oriental, la situación empeoró, y la crueldad de los piratas se agudizó, hasta llegar a la costa de Cilicia, (Asia menor) el mejor refugio para ellos. Esa fue la guarida, donde guardaban todos los bienes robados y navegaban libremente sin que nadie se atreviera a enfrentarlos. Así fueron ocupando todo el Mediterráneo, y, por ende, el transporte marítimo paralizado junto con el comercio.

Frente a estas circunstancias para el año 67 a.C., nació la *Lex Gabinia*<sup>1</sup>, donde el parlamento romano designó a Pompeyo procónsul de los mares, dando la máxima autoridad sobre el Mediterráneo. Entre sus atribuciones estaba limpiar el mar de piratas y garantizar el abastecimiento de alimentos a las ciudades (Ormerod, 1997).

Se estableció, entonces, una línea divisoria entre la guerra y la piratería, donde Roma como el máximo poder y estado dominante era quien estuvo en representación la Ley. Cualquier enfrentamiento en contra alguno de sus pueblos, independientemente de que fuera en mar o tierra, era considerado como un reto a la Ley (Gosse, 1932).

Sin embargo, lo que implicaba el robo indiferenciado tanto en la mar como en la tierra, moralmente empezó a ser criticado en los estados griegos más civilizados y recogido en textos clásicos, como los de Heródoto. Justamente ellos, quienes se consideraban los barones marítimos cilicianos pero, igualmente culminaron siendo disciplinados ante el Coracesium, y los buques de Mitridates se doblegaron naturalmente, por las aptitudes de clemencia que tenía el vencedor.

---

<sup>1</sup> Era una ley que actuó como una providencia política de carácter general utilizada para consumir las primeras acciones promovidas por los romanos contra los piratas.



Frente a este contexto, se mantuvo una aparente tranquilidad y normalidad en el transporte marítimo durante algunos años, más concretamente en el periodo en el que Julio César alcanzó el poder y cumplió con el ultimátum que había decretado contra los piratas, cuando años atrás, camino a Rodas, fue secuestrado por piratas en Farmacusa y tuvo que pagar rescate para poder ser liberado. En ese momento, Julio César, les decretó su muerte. Luego, una vez fue asesinado, la situación derivó en un total desconcierto y desgobierno a nivel marítimo y terrestre. Sin embargo, esta crisis no duró tiempo y el periodo del Imperio Romano no resultó boyante a la piratería, terminando disgregada en pequeños grupos.

Ya para la Edad Media, la primera acción registrada de los piratas fue sobre 590 en el mar del Sur de la China, pero sus actividades no perduraron porque la fragmentación de los Estados avizoraba un clima de prosperidad para los pequeños líderes militares, quienes se encargaron de tomar parte de la costa china y con sus propias embarcaciones asaltaban a los piratas con la misma destreza que estos lo solían hacer.

Y así fue hasta que el emperador Wen tomó el poder central, que estos pequeños grupos fueron parcialmente controlados. Ya a mediados del siglo XIV, cuando el Imperio chino incidió en el ámbito económico y solicitó al liderazgo local para que terminaran de erradicar la piratería, pero muchos de estos líderes formaban parte de estos negocios de piratería, así que no se vislumbraban grandes expectativas con estos procedimientos. Aun así, el gobierno continuó aplicando la misma estrategia durante unas cuantas décadas.

Posteriormente, a mediados del siglo IX, en otro escenario geográfico y procedentes de los puertos de África, aparecieron los sarracenos incursionando con actos de piratería por el Mediterráneo, dejando devastadas las costas de Baleares; y así hasta la invasión de los vikingos, quienes propagaron la piratería por Europa a bordo de sus clásicas y maniobrables embarcaciones, los *drakkars*. La inclemencia del clima junto con las carencias de agricultura prospera, los llevo a incursionar la mar, acechando las poblaciones de las costas.

Las historias relatadas de las víctimas dejaban entrever la crueldad de sus acciones, cuyas actividades predilectas era matar, saquear y quemar. Años más tarde, hacen su aparición en el Mediterráneo, arrasando las costas de África y el Levante español, llegaron hasta Italia, donde no tuvieron grandes frutos en sus ataques en Constantinopla, allí fracasaron y establecieron negociaciones con el Imperio Bizantino hasta formar parte de su ejército, donde también prestaron servicios sus hijos hasta la caída del imperio (Feijóo, 2017).





En esa época prosperó el comercio de Italia con oriente como consecuencias de las cruzadas, conjuntamente con las actividades de los piratas y el florecimiento del transporte marítimo. Luego para el siglo XI, la organización de piratas denominados los dálmatas se enfrentaron con vendedores de Venecia. Igualmente Génova se enfrentó a los berberiscos, sitiándoles en su propio refugio en las costas tunecinas, intentando eliminar dicha organización, pero fracasaron, tanto solo lograron intimidarlos y disminuir sus actividades de piratería.

Hasta esta etapa de la historia, se ha podido observar la extensa data de la práctica de la piratería marítima, la cual paulatinamente ha sufrido varias transformaciones, donde pareciera que bajan la intensidad de sus prácticas para planear mejores estrategias y atacar de nuevo con mayor experiencia. Es tanto así que, para el siglo XX, esta práctica se considera improcedente y proscrita en el contexto académico, pero se ha tenido que retomar nuevamente el tema, debido a que la piratería ha reaparecido en la actualmente bajo varias modalidades: el secuestro de buques y tripulación, como el caso del cuerno de África; el secuestro de parte de sus miembros y pidiendo el pago de un rescate por su liberación, como ha ocurrido en el Golfo de Guinea; o robando su carga, también en el Golfo de Guinea.

Los argumentos en que se basaban para pensar que había sido erradicada la piratería, se sustentaban en el periodo de paz marítimo que existió entre las naciones hasta finales del siglo restándole gran importancia a los piratas y la declaración de ilegalidad del comercio de esclavos, y favorecieron que las naciones creyeran que ya el mar estaba limpio de piratas.

Pero lamentablemente, a finales de siglo surgieron aspectos que indicaban la aparición de la piratería nuevamente, aspectos técnicos y jurídicos muy similares a los de hoy día. Aunque solo se mantuvieron activos pocos piratas en las costas de África, Golfo Pérsico, China y Oceanía, algunos países reconocieron el inminente riesgo y peligrosidad de la actividad de llegando a establecerla en los distintos ordenamientos jurídicos, como un delito internacional y aun trabajan y diseñan estrategias para su total supresión. Y la licencia terminó totalmente abolida.

De esa manera, poco a poco se terminó pensando que definitivamente se había vencido la lucha contra la piratería y tan solo se hablaba de casos específicos, hasta que para el año 1980 surgió de nuevo una ola de esta clase de actos ilícitos de los que actualmente se tienen noticias (Feijóo, 2017).



Alcanzado el siglo XXI, los piratas, al igual que sus predecesores, se mantienen ligados íntimamente a la pervivencia de rutas internacionales de transporte y navegación marítima, actuando en zonas sensiblemente estratégicas, como se observa en un mapa mundial en la Figura 2. Y esto sigue siendo así atendiendo a que las posibilidades de beneficio en mares y océanos son considerablemente elevadas: en torno al 90% del comercio mundial es transportado por este medio (Moral, 2015).

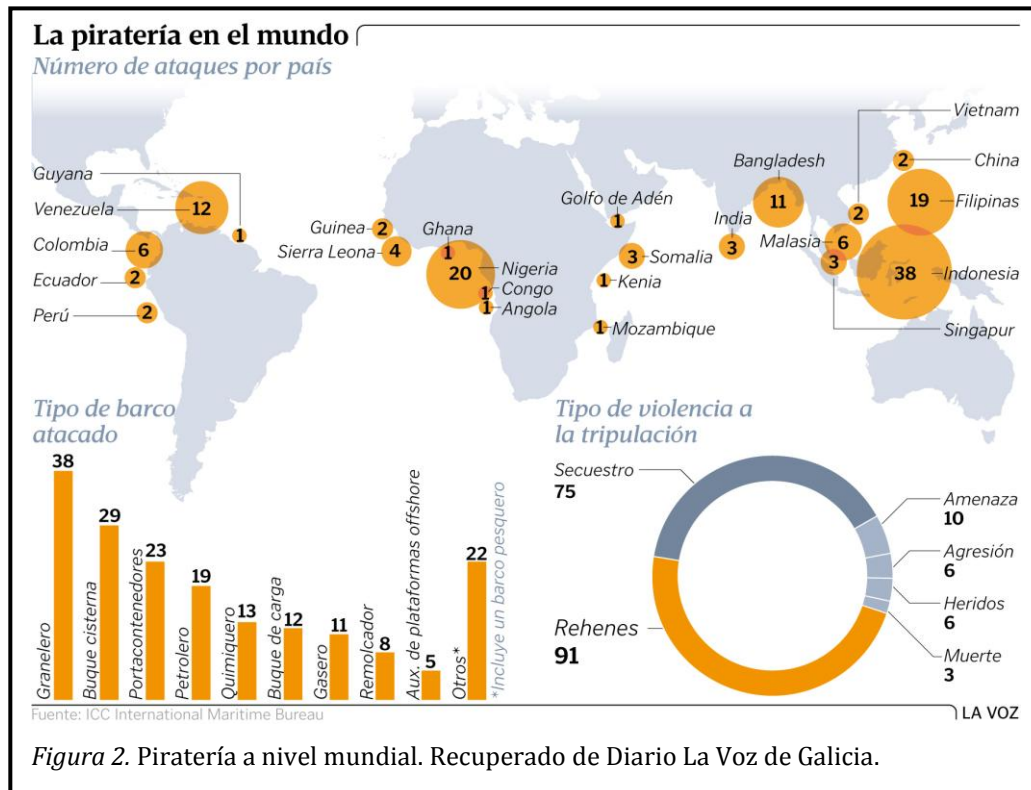


Figura 2. Piratería a nivel mundial. Recuperado de Diario La Voz de Galicia.

Lo cierto es que la piratería ha surgido de nuevo causando grandes estragos en regiones como en el Golfo de Guinea, en el mar del Sur de la China y, en menor intensidad los últimos años, en el Cuerno de África, el Golfo de Adén, el mar Rojo y la alta mar frente a la fachada somalí.

Desde hace treinta años, el Golfo de Guinea ha sido importante para la estrategia de seguridad internacional por ser considerado una zona fundamental en la seguridad a nivel mundial. Debido a diferentes hechos de índole político, económico y social que originado cierto nerviosismo, a nivel interno y externo, ponen en riesgo la estabilidad.





Como consecuencia de la posición geográfica y estratégica del Golfo de Guinea junto con a países del África Occidental que aspiran a “potencias emergentes” han colocado en la mira a los países del golfo. Las continuas tensiones a nivel regional, el peligro de inestabilidad y el arraigo de la violencia son considerados como factores que atentan la seguridad mundial. Es una zona de gran relevancia por ser utilizada como vía de comunicación que facilita una salida protegida y segura para el tráfico marítimo que viaja desde América y África Subsahariana hasta Europa. Los recursos naturales de la región se han convertido en la riqueza de mayor interés a nivel internacional alrededor de las zonas marítimas.

Ya a partir del año 2011, se pudo evidenciar una serie de protestas en Costa de Marfil y Nigeria debido al ambiente de conflictividad que ha venido poniendo en peligro la estabilidad de la región. Y aunado a ello, la incursión de actos violentos en los Estados más débiles del Golfo de Guinea trayendo como consecuencia un bloqueo de las estructuras estatales.

Las costas de África Occidental han devenido en una de las “zonas marítimas más inseguras del mundo. El exponencial crecimiento demográfico de la zona y sus importantes recursos naturales, han generado un verdadero interés por la región, alzando a la vez la preocupación por la inseguridad marítima de las aguas que la bañan.

Como recuerda Urcelay (2014), el Golfo de Guinea es una de las áreas marítimas más inseguras del mundo, escenario de un elevado porcentaje de las acciones de piratería y robo a mano armada que se comenten hoy en día en la mar.

En el año 2012, los piratas atacaron en el Golfo de Guinea a 966 marineros. Durante el año 2013, se produjeron en sus aguas 48 de los 264 incidentes de piratería o robo a mano armada que tuvieron lugar en todo el mundo. Naturales de los países ribereños fueron responsables de 31 de estos incidentes, entre los que hubo dos secuestros, 13 abordajes y 13 ataques con armas de fuego. Además, uno de los tripulantes de aquellos buques murió, y 36 fueron secuestrados (IMB Piracy Reporting Center, 2014). En el mismo periodo, en las costas de Somalia, se produjeron 10 incidentes armados y dos secuestros.

Aunque el epicentro de la piratería contemporánea sigue estando en Asia, lo cierto es que se está produciendo un desplazamiento hacia África. Las razones son múltiples. El debilitamiento o la desaparición de poderes centrales en Estados del Este y del Oeste de África, la difícil situación económica en varios de estos países, el incremento del tráfico de drogas y armas, en fin, la audacia creciente de los comandos, todo ello ha desembocado en un incremento considerable de estos delitos en el Golfo de Adén y en el Golfo de Guinea (Sobrino, 2008, p. 95).



## Definición de piratería

A pesar de que la piratería es uno de los primeros delitos del derecho de gentes, el *Ius Gentium*, sólo en época reciente aparecieron serios proyectos para su prevención y tendentes a la represión internacional (Rodríguez y Galetta de Rodríguez, 2008).

Entre ellos, destaca la iniciativa tomada en 1924 por la Asamblea de la Sociedad de Naciones, cuando solicitó a su Comité de Expertos para la Codificación Progresiva del Derecho Internacional la codificación de situaciones que les eran afines, entre ellas, la piratería. Los redactores de esta parte, ya en 1926, fueron los representantes de los gobiernos japonés y chino, el profesor M. Matsuda y W. C. Hui, respectivamente, y su trabajo supuso el primer intento de codificación oficial e internacional del fenómeno de la piratería.

Años más tarde, en 1932, se continuó el trabajo de codificación, bajo la dirección de la Harvard Law School, y la redacción del jurista norteamericano Joseph Walter Bingham (López, 2013).

Sobre estos proyectos se establecieron las bases terminológicas para la redacción de los postulados de la *Convención de las Naciones Unidas sobre el Alta Mar* (CGAM)<sup>2</sup>, dada en Ginebra en 1958 y, con ligeros cambios que concretaban la definición de este fenómeno, de la *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar* (CDM, CONVEMAR, UNCLOS –acrónimo de sus siglas en inglés–, CNUDM o Convención de Montego Bay)<sup>3</sup>, aprobada en Nueva York, en 1982, y conocida como la “Constitución de los océanos”.

Esa definición, como nos indica Sobrino (2008), “se caracteriza por ser una noción restringida, tanto por el lugar de la comisión del delito, como por las características de los navíos involucrados, como, en fin, por las razones que motivan el acto”.

Centrándonos en los artículos 15 CGAM y 101 CONVEMAR, y aceptando la estructura dictada por Núñez (2013), se concreta la piratería como:

---

<sup>2</sup> Convención de Ginebra de 29 de abril de 1958 sobre Alta Mar. Publicado en BOE núm. 309, de 27 de diciembre de 1971.

<sup>3</sup> La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CDM, CONVEMAR o CNUDM. UNCLOS), fue aprobada en Nueva York (Estados Unidos) el 30 de abril de 1982 y asumida por los Estados el 10 de diciembre de 1982, en Bahía Montego (Jamaica). Entró en vigor el 16 de noviembre de 1994. Publicado en el BOE núm. 39, de 14 de febrero de 1997.



- Cualquier acto ilegal de violencia, de detención o de depredación cometido con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada, y dirigido:
  - Contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;
  - Contra un buque o una aeronave, personas o bienes situados en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado.
- Cualquier acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, con el conocimiento de que se han producido hechos que dan a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata.
- Cualquier acción que tenga por objeto incitar o ayudar intencionadamente a cometer los actos definidos en los dos apartados anteriores.

De estas codificaciones, siguiendo a Sobrino (2008), se extraen los rasgos fundamentales de la piratería internacional contemporánea:

- los piratas deben actuar movidos por propósitos personales;
- deben intervenir al menos dos navíos; y,
- el acto debe producirse en aguas de alta mar o no sujetas a la jurisdicción de ningún Estado.

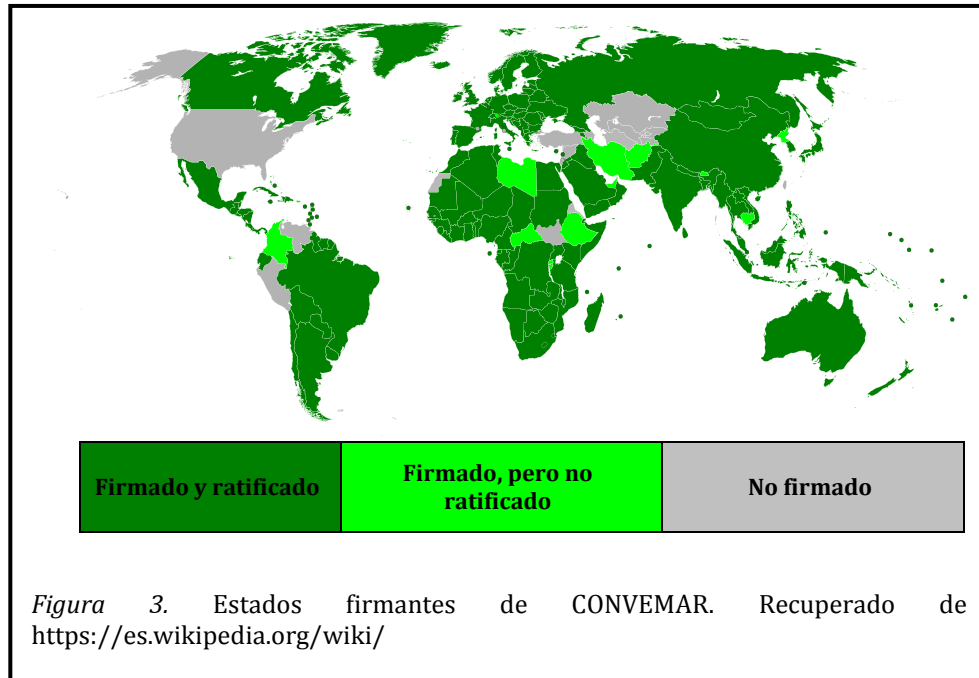
Esta opción jurídica, sin embargo, ha llevado a algunos autores a considerar que no se produjo, en su momento, una completa codificación de las diversas actividades de piratería existentes en la práctica internacional.

“Con independencia de lo acertado o no de estas opiniones, lo cierto es que las manifestaciones contemporáneas de violencia, detención y depredación en el mar, muestran situaciones que no encuentran acomodo en la definición que estas Convenciones proponen” (Sobrino, 2008, p. 101).

La legislación penal española recogió los hechos que conforman la definición del delito de piratería establecidas en las Convenciones de las Naciones Unidas sobre el Alta Mar (CGAM) y sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), cuyos Estados firmantes se recogen en la Figura 3, añadiendo el “engaño” como método de comisión y las plataformas marinas como



objeto del delito<sup>4</sup>, y asimila al delito de piratería la desobediencia o resistencia a quienes, plenamente identificados como buque o aeronave del Estado español, estén procediendo a su detención o interceptación por la posible comisión de ese ilícito penal.



### Situación económico-estratégica del Golfo de Guinea

La ubicación geográfica de los países occidentales de África brinda a este espacio una particular relevancia, porque en su anchura se llevan a cabo infinidad de acciones delictivas, con un mayor índice para las acciones piráticas, trata de personas y tráfico de drogas y sustancias ilícitas (Pareja, 2019).

Una de las regiones con mayor nivel de inestabilidad en materia de seguridad mundialmente, es África Occidental. Las dificultades internas existentes en esta región se unen con las acciones llevadas a cabo por los grupos extranjeros que actúan allí de forma clandestina.

<sup>4</sup> Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. Artículo 616 ter.

El que, con violencia, intimidación o engaño, se apodere, dañe o destruya una aeronave, buque u otro tipo de embarcación o plataforma en el mar, o bien atente contra las personas, cargamento o bienes que se hallaren a bordo de las mismas, será castigado como reo del delito de piratería con la pena de prisión de diez a quince años.

En todo caso, la pena prevista en este artículo se impondrá sin perjuicio de las que correspondan por los delitos cometidos.



Siendo el común denominador, los actos de piratería, actividad definida por la *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar* (UNCLOS), como todo acto ilegal de violencia que tenga un propósito específico contra una embarcación o los pasajeros de esta misma.

De acuerdo a cifras suministradas por la Asociación Navieros Españoles (ANAVE), en África Occidental para el año 2018, se tuvo conocimiento de 81 ataques a embarcaciones lo cual supone un 40% de la producción de este año. Inclusive, en las aguas ubicadas entre Costa de Marfil y República Democrática del Congo fueron secuestradas 6 de esas embarcaciones, de los cuales 13 de los 18 ataques con armas de fuego contra las mismas en el mundo, se retuvo a 130 de los 141 rehenes capturados a nivel mundial y se secuestró a 78 marineros.

Tanto África Central y Occidental, y el Golfo de Guinea, se les ha otorgado un gran valor como zona geográfica estratégica para ofrecer seguridad energética a los países consumidores de hidrocarburos, pues contribuye en la diversidad de fuentes gasíferas y de petróleo, y, además, por su proximidad a Norteamérica y Europa. Entre otros aspectos, por la buena calidad de sus reservas de petróleo; la potencialidad que ofrece la naciente industria extractora de gas; contar con el más alto índice de reservas de gas y petróleo a nivel mundial; la facilidad y seguridad y facilidad que ofrece para un “abastecimiento *offshore*”; su cercanía con respecto a los mercados occidentales sin ningún tipo de dificultad geográfica, y por la importancia adquirida a nivel de producción de gas natural licuado (GNL); porque ha demostrado a nivel mundial su capacidad de producción, incrementando en las últimas décadas su producción al 27,7%; y por la presunta seguridad política de la región.

Por todo lo antes expuesto, se convierte en una región atractiva para la inversión extranjera, la cual, previsiblemente, continuará financiando nuevos descubrimientos.

En el caso particular de España, el Golfo de Guinea se considera una región estratégica atendiendo a su proximidad en la ubicación de ambos<sup>5</sup>; a la capacidad que tiene para proveer el suministro de gas natural licuado (GNL); al reconocimiento obtenido de ser la segunda región que ha incrementado su cuota de mercado como proveedor de hidrocarburos en la última década; y, muy especialmente, a la colaboración que ofrece en la diversidad de fuentes de suministro de América, Magreb, Oriente Medio y Europa.

---

<sup>5</sup> El trayecto en barco es un 33% menor a la del Golfo Pérsico: la distancia entre Algeciras y Qatar (Doha), 4.960 millas náuticas, requiere un tránsito de 14 días; la de Algeciras a Nigeria (Port Harncourt), 3.300 millas náuticas, 9 días.



Los Estados que forman parte del Golfo de Guinea, y que a su vez pertenecen a la *Organización de Países Exportadores de Petróleo* (OPEP), producen más de 3 millones de barriles de petróleo al día, alrededor del 4% del total mundial y albergan el 4,4% de las reservas mundiales de petróleo, lo que supone un 46% del total de las reservas petrolíferas de África.

Producen 4,8 millones de barriles al día, lo que supone un 6,1% de la producción mundial, un 50% de la africana, y equivale a un 19,9% de la producción de Oriente Medio. En conjunto, se ha configurado como la región que más incrementó la producción de petróleo en la última década, con un 32,4% frente a un incremento medio de la producción mundial, estimado en un 6,9%.

En relación al tema de exportación de este potencial energético, solamente habría que destacar que se distribuye entre los países de las áreas geográficas más industrializadas, como se recoge en el Gráfico 1, destacando en mayor medida hacia EE.UU. con 1,5 millones de barriles diarios, lo que supone un 42% de la producción, el 29% de sus importaciones de crudo.

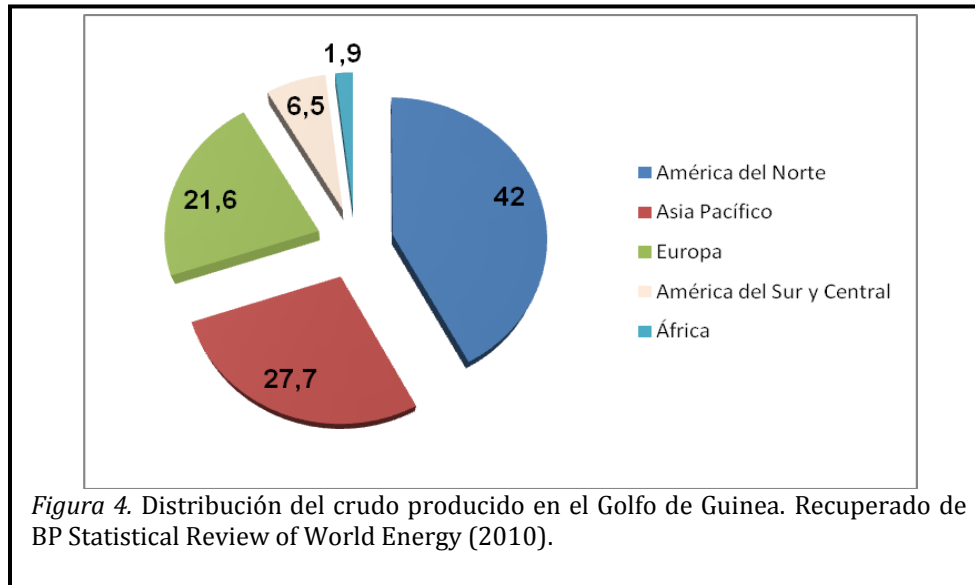
En la Zona Asia Pacífico, destaca China importando 850.000 barriles diarios, que absorbe el 17%, convirtiéndose en el segundo comprador de petróleo<sup>6</sup>. Y, Japón e India, avanzan como potenciales clientes. Para Europa corresponde 1 millón de barriles diarios, es decir, adquieren, algo más del 20% de las exportaciones realizadas desde el Golfo de Guinea, lo que supone un 40% de la totalidad de sus importaciones.

Para España, las importaciones de hidrocarburos procedentes de África realizadas en 2010 representaron casi el 40% del total, de las cuales un 40,7% procedía del Golfo de Guinea. Quedando en África, algo menos del 2% de la producción.

---

<sup>6</sup> Para China, el Golfo de Guinea, además de ser un suministrador de materias primas, es un importante mercado de contratos de obra pública y construcción en general.





Mantener a estos países implica conservar la estabilidad y seguridad en las rutas de envío abiertas. En relación a los productores de GNL, en la zona del Golfo de Guinea son Nigeria y Guinea Ecuatorial. En ese sentido se ha considerado su producción como una de las fuentes energéticas de mayor futuro, siendo ya el Golfo de Guinea uno de los mayores productores de GNL a nivel mundial conjuntamente con Qatar, Malasia e Indonesia. Se supone que este sector será a futuro el de más potencial en comparación con otras zonas del mundo.

Además de sus grandes reservas de crudo y gas, la región cuenta con enormes recursos minerales y marinos, como petróleo, diamantes, oro, pesca, bauxita, hierro y productos agrícolas como cacao, frutas, etcétera.

Se estima que para el año 2020, la producción de petróleo en el Golfo de Guinea logre superar la producción de las naciones de golfo Pérsico con un 25 por ciento de la producción global mundial, siendo esta la región con las mayores posibilidades de descubrir nuevas reservas de petróleo.

Cabe destacar que el mayor volumen de comercio extranjero del Golfo de Guinea, tanto importaciones como exportaciones es vía marítima. Este medio de transporte representa una fuente generadora de empleo para los habitantes del litoral, de modo que la economía del centro y oeste de la región, están sujetos a la seguridad y confianza del comercio marítimo de la región. Por lo tanto, los intereses políticos y comerciales de la unión europea, Estados Unidos y China mantienen su compromiso de forma permanente.



Frente a esta situación aunada al incremento de las acciones piráticas, los actos delictivos y la constante vacilación política en esta región, destruida por las guerras civiles y los golpes de estado, la han transformado la región en un reto para los inversores que pretenden obtener beneficios de los inmensos recursos de la zona.

### **El fenómeno de la piratería en el Golfo de Guinea**

Hay una diversidad de inconvenientes que se presentan en el Golfo de Guinea, no se trata solamente de las actividades de piratería. Son varias las prácticas ilícitas que enfrenta esta región, y una de ellas es la difícil situación económica, la pobreza, las guerras civiles que devastan la región, problemas de salud que generan epidemias en su población, y todas estas en un conglomerado conllevan a la violencia generalizada (Pareja, 2019).

El aspecto político también es un factor que afecta la situación, pues no hay interés político en colaborar y prestar ayuda a la solución de los problemas. La poca intervención política, el incremento y la persistencia de las opresiones en territorios como Guinea Ecuatorial y la práctica de la tiranía ponen fuertes trabas a la gobernabilidad de la zona. Al mismo tiempo, sus regímenes normativo y judicial no cuentan con buenas bases funcionales, pues sus instituciones son muy deficientes y ya ha ingresado en ellas la corrupción y la impunidad. Incluso las mismas fuerzas de seguridad del Estado no están capacitadas para enfrentar esta problemática. Aun cuando en años anteriores, en el 2003, se percibieron progresos en mejoras a sus instituciones y actuaciones gubernamentales en África subsahariana y en la región occidental, todavía se observa su fragilidad.

Mucho influye en esta situación por los intereses personales de los gobiernos, el abuso de poder de familiares y grupos cercanos al gobierno, que colocan sus intereses personales por encima de los intereses del colectivo, colocando las necesidades de la población en un segundo plano. Con ello lo que se ha logrado es la perpetuidad del poder a clanes familiares, típico ejemplo es el de Togo con Gnassingbé Eyadéma su hijo y sucesor Faure Gnassingbé, quienes han gobernado el país por más de 50 años, poniendo a la oposición en crisis, impulsándolos a la violencia en la búsqueda de una transformación del régimen de gobierno.

En el ámbito social también se presentan otros problemas, aparte de la desigualdad y la pobreza, el sistema sanitario y educativo es muy deficiente en la región, porque no tienen la capacidad para formar profesionales calificados y los jóvenes terminan integrándose a estos grupos de delincuentes que proliferan en la zona.



El pirata del Golfo de Guinea es considerado como líder de bandas callejeras que sobreviven a numerosos ataques, participando en robos para acumular riquezas, tiene una edad alrededor de los 25 años y proviene regularmente del Delta del Níger, así como de otras regiones paupérrimas de la costa, sabe del manejo de armas, práctica que ha ido obteniendo a lo largo de los años de innumerables conflictos locales y regionales.

Para la época de los 70, los mares cercanos a la costa nigeriana fueron catalogados en los informes del IMB como la segunda zona más peligrosa a nivel mundial en lo que se refiere a los ataques piratas<sup>7</sup>. Esta situación se mantuvo así por treinta años consecutivos, pero ahora quien tiene el primer lugar es otro país del mismo continente, mostrando sus dos caras piráticas: en 2008 Nigeria es el país con más ataques, 40 a nivel mundial, por delante de Indonesia con 28; en 2009, Somalia toma el primer lugar con 80, seguido por Nigeria con 28.

Irremediablemente surgió la comparación entre ambas, así, algunos expertos afirman que las aguas del Golfo de Guinea son al menos tan peligrosas como las que se encuentran frente a la costa somalí, si es que no lo son más. Entonces el Director de la Intertanko expresaba al Secretario General de la IMO su preocupación por los navieros de la zona, sobre la violencia de los ataques llevados a cabo en el sector contra los navíos mercantes a cargo de las bandas piráticas que operaban en redes de más de 3.000 ríos solamente en Nigeria.

Sin embargo, los ataques llevados a cabo en los lagos y zonas petrolíferas eran diferentes en lo que a violencia se refiere. Luego, estas diferencias fueron matizadas, pues los grupos de piratas que atacaban los puertos nigerianos aumentaron los niveles de crueldad y violencia tanto o más que los grupos del sur. Por lo que también aumentaron las denuncias de ataques en las zonas de Lagos, donde los delincuentes mostraban muchísima agresividad en el momento de abordar los buques fondeados.

Hoy día la zona tiene la supremacía del delito en el territorio africano, inclusive a nivel estadístico, porque los delitos de piratería y robo a mano armada contra buques en las costas occidentales de este continente han superado a los mismos actos realizados por somalíes, incluso superan los niveles de violencia utilizada para amilanar a las tripulaciones que los mismos piratas jóvenes usan.

---

<sup>7</sup> Del original "According to the International Maritime Bureau (IMB), during the first three quarters of this year 1979, the waters off Nigeria ranked as the second most dangerous in the world in terms of attacks". Peter J. Pham, "Africa's Other Dangerous Waters: Piracy in the Gulf of Guinea".



En cifras recientes aportadas por la Oficina Marítima Internacional (IBM) y la Cámara de Comercio Internacional (ICC), en 2018 fueron contabilizados a nivel mundial 201 incidentes de piratería y robo a mano armada contra buques mercantes, en el cual se evidencia un incremento del 11,7% al año anterior, en el cual se registraron 180 ataques. Según el informe, 143 buques fueron abordados, 6 secuestrados, 18 recibieron disparos con armas de fuego y se intentaron otros 34 ataques. Además, 141 tripulantes fueron tomados como rehenes y 83 marinos secuestrados para pedir un rescate.

Mientras que en la región de África Occidental, entre Costa de Marfil y la República Democrática del Congo, se registraron 81 ataques, el 40% del total mundial y el doble que en 2017. Esta situación preocupa en la zona no solamente por la cantidad de sucesos, sino por la magnitud de estos, en ese sector marítimo se llevaron a cabo 6 secuestros de buques que se produjeron en todo el mundo, 13 de los 18 ataques con armas de fuego, se retuvieron a 130 de los 141 rehenes capturados a nivel mundial y a 78 de los 83 marineros secuestrados.

Por tal razón, se manifestó que, urge la necesidad de incrementar la cooperación y el intercambio de información entre los Estados costeros del Golfo de Guinea para que se puedan tomar medidas efectivas contra los piratas tanto en el mar como en tierra, donde se originan y finalizan sus operaciones.

A finales del año 2018, los incidentes en Nigeria se han agravado, de acuerdo al informe completo sobre Piratería y Ataques Armados a Buques 2018, en que advierte se produjeron 41 secuestros, donde 11 tripulantes de un portacontenedores fueron retenidos a 70 millas de la isla de Bonny, en la costa de Nigeria. Luego, piratas nigerianos en una lancha rápida secuestraron un buque tanque a 100 millas de Point Noire, en Congo, secuestrando a 8 de los 18 tripulantes.

La comparación de hechos relacionados con el fenómeno de la piratería en el Golfo de Guinea en comparación con su incidencia en el resto del mundo, partiendo de los datos conocidos de 2018 y 2014, queda bien recogida y plasmada en la Figura 4, donde se observa el radical cambio de escenarios.

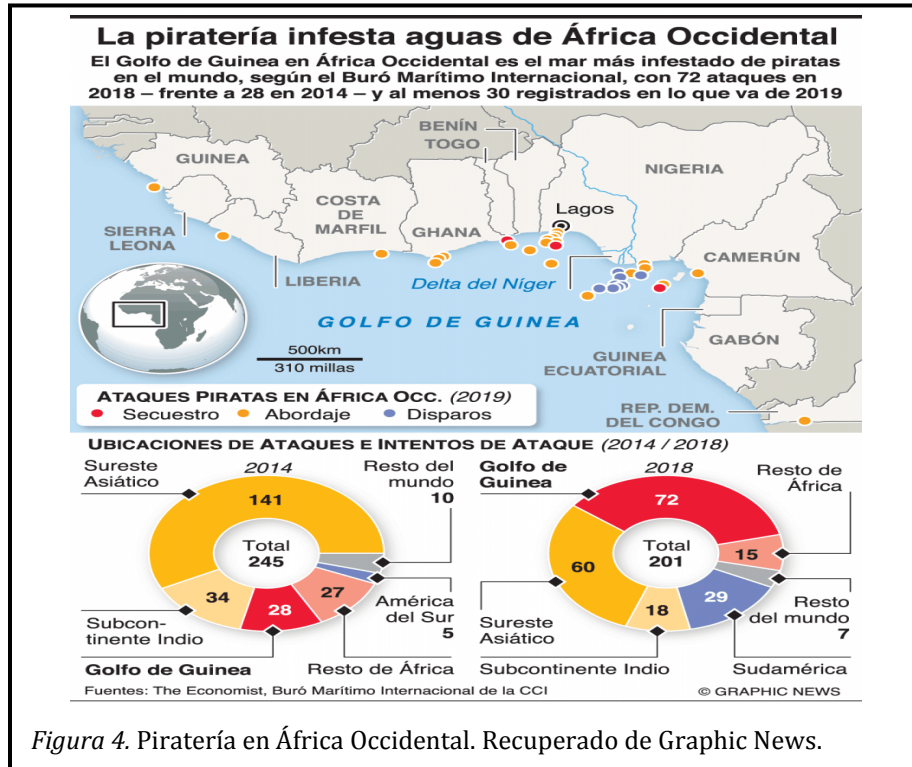


Figura 4. Piratería en África Occidental. Recuperado de Graphic News.

Los grupos de piratería del Golfo de Guinea acostumbran a ir armados y ejercer actos violentos. A pesar de que su fin sea el cargamento del buque, para lograr su cometido suelen llevar a cabo secuestros de embarcaciones y de algunos integrantes de la tripulación, los que en ciertos casos los utilizan para cobrar rescate o venderlos para la trata de personas.

Y es magnitud de los ataques piratas se convierten día a día en acciones más graves pues tienden a prestarse colaboración mutua entre grupos de terroristas que intentan ampliar su campo de acciones en el Sahel hacia el oeste, y por un ascenso en los vínculos establecidos con redes internacionales que han implementado en ese sector un álgido centro de operaciones afines al tráfico de drogas y trata de personas hacia Occidente.

La poca participación de la comunidad internacional en la región no es satisfactoria. De hecho se han destacado más las acciones regionales por parte de la ECOWAS<sup>8</sup> y la coordinación de seguridad implementada por los diferentes estados de la zona. Conjuntamente con la Unión Europea, actor primordial para la estabilidad de la zona, el cual aprobó un *Plan de Acción para el Golfo de Guinea 2015-2020* en el que apoya la experiencia de

<sup>8</sup> ECOWAS es la Comunidad Económica de Estados de África Occidental, un grupo regional de quince países de África Occidental. Fundada el 28 de mayo de 1975 con la firma del Tratado de Lagos, su misión es promover la integración económica de la región.



las gestiones en el Cuerno de África e insta a construir acciones marítimas en los estados víctimas de la piratería (Moral, 2015).

### **Actuaciones de la Unión Europea**

En la problemática actual, la mejor referencia la hace la *Convención de las Naciones Unidas relativas al Derecho del Mar* (UNCLOS), conocida también como el Tratado de Montego Bay, de 1982. Esta ha servido como punto de referencia a la *Organización Marítima Internacional* (OMI), y a ciertas resoluciones se han integrado al Derecho de la UE, pero en su mayoría al margen de las legislaciones de los Estados. La UE ha legislado poco en relación con las operaciones ATALANTA por eso la normativa aplicada en los Estados de la EU está dividida en derecho internacional (UNCLOS, OMI) y la de cada Estado (Edorta, 2019).

En ese sentido la UE ha tomado como propios los principios de la OMI que, a la vez tienen de base el Tratado de Montego Bay. En gran medida el interés de hoy día es por el tema de la situación de los marinos frente a las acciones de las agrupaciones de piratas, es por ello que la Organización Internacional del Trabajo (OIT) ha mostrado interés en definir esta situación. Aun cuando la UE no forma parte de la OIT, muchos Estados si lo son, de modo que las previsiones son incluidas en las legislaciones internas, a menudo de forma literal.

Por otra parte, también se hace alusión a la intención, porque se indica que estas prácticas deberán ser cometidas con un interés personal de parte de la tripulación, quedando excluidos los actos de piratería marítima realizados por embarcaciones que operen en representación de Estados u organizaciones empresariales. En este caso, se entiende que es cometido un acto de piratería cuando la tripulación de una embarcación de guerra o de Estado se amotinara (art. 102). Asimismo, detalla que la acción debe ser ilícita, quizás para establecer diferencia con las acciones de guerra.

Durante la ya comentada anteriormente *Cumbre de Jefes de Estado de los países del Golfo de Guinea*, celebrada en Yaundé en 2013, los participantes mostraron su determinación de hacer frente a estos retos con un planteamiento regional, el *Código de conducta para la represión de la piratería, los robos a mano armada contra embarcaciones y las actividades ilícitas en África Occidental y Central*, en consonancia con las resoluciones 2.018 y 2.039 del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas. La UE asumió y apoyó el liderazgo africano y la aplicación del Código.

En esta línea, el Consejo de Asuntos Exteriores de la UE aprobó el 17 de marzo de 2014 una *Estrategia para la Seguridad y el Desarrollo del Golfo de Guinea* En el documento se





tomaron en cuenta miramientos de la Comisión Europea del ámbito del programa de rutas marítimas críticas (*Critical Maritime Routes in the Gulf of Guinea*, CRIMGO), señalado anteriormente, así como de los diversos componentes del *Servicio Europeo de Acción Exterior* (SEAE). En ella se describe el modo en que la UE puede ayudar a los países de la región a hacer frente a estos retos y reforzar sus capacidades marítimas, el Estado de Derecho y la gobernanza efectiva.

Su objetivo, era mantener una aproximación integral con utilización de todas las herramientas de la Unión Europea, incluida la Política Común de Seguridad y Defensa (PCSD). La intención era impulsar la colaboración y la ayuda a los Estados de la zona para establecer un ambiente de paz, brindar seguridad y progreso a través del desarrollo de sus economías y el buen funcionamiento de sus instituciones.

Esta estrategia de la UE revisa la dimensión global de la amenaza y los riesgos que plantea a los Estados ribereños y a la UE, determina las medidas potenciales que la UE, mediante un planteamiento global que apoye la actuación de la propia región y en coordinación con los socios internacionales, puede adoptar para ayudar a estos Estados y organizaciones regionales a hacer frente al fenómeno.

Y estudia e identifica las amenazas, que adoptan diversas formas, a menudo revisten carácter transfronterizo y pueden, en conjunto, provocar la extensión de las actividades delictivas y vínculos con redes terroristas, poniendo en peligro la estabilidad de los Estados y reduciendo sus posibilidades de desarrollo económico o mitigación de la pobreza, objetivos con los que la UE está comprometida. Las principales amenazas son, entre otras, la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, el vertido ilícito de residuos y la piratería y los asaltos a mano armada en el mar<sup>9</sup>, incluido el secuestro; la trata de seres humanos y el tráfico de estupefacientes, armas, artículos falsificados e inmigrantes clandestinos; y el robo de combustible (*“illegal bunkering”*) y los actos delictivos en los puertos.

El objetivo primordial de la UE es ayudar a los Estados de la región a lograr la paz, la seguridad y la prosperidad a través del próspero y legítimo desarrollo de sus economías e instituciones, en consonancia con la Arquitectura de Paz y Seguridad de África (APSA), fomentando el consenso político, posibilitando y respetando la autonomía de los

---

<sup>9</sup> El Derecho internacional distingue entre la “piratería”, los incidentes que tienen lugar en las aguas internacionales, y los “asaltos a mano armada en el mar”, los que se producen en las aguas territoriales.



interlocutores africanos y sincronizando los programas existentes en un enfoque integral del desarrollo regional y la seguridad. El compromiso de la UE con la mitigación de la pobreza y el fomento del desarrollo económico está consagrado en el *Acuerdo de Cotonú*.

La región suscita todavía un interés creciente para la inversión europea, no solo el sector de los recursos naturales, sino también el de los bienes de consumo y los servicios, incluidos los de telefonía móvil. Ello se combina con la importancia creciente de la región como mercado potencial para las exportaciones a medida que se acelera su crecimiento económico. Todo ello contribuye a un creciente interés común por una asociación que promueva el crecimiento y el empleo garantizando la seguridad y la estabilidad. También redundan en interés de la UE fomentar la estabilidad en el Golfo de Guinea para proteger a los propios ciudadanos europeos de las amenazas de las drogas, el terrorismo, la piratería y los robos a mano armada y las demás modalidades de delincuencia que emanan de la región.

Considerando estos intereses comunes, la UE pretende basarse en el impulso que supuso la *Cumbre de Yaundé* de 2013 y prestar el apoyo adecuado a las organizaciones regionales (CEDEAO, CEEAC, CGG), así como a Estados individuales, ayudándoles a elaborar estrategias eficaces para hacer frente a los retos y a aplicarlas de manera coordinada, de acuerdo con el Código de Conducta.

A modo de respuesta, la UE puede mitigar los riesgos mencionados ayudando a los países a reforzar sus capacidades marítimas, el Estado de Derecho y una gobernanza eficaz en toda la región, en particular a través de la mejora de la administración marítima y las actividades policiales mediante la cooperación entre las fuerzas terrestres y navales y los servicios de guardacostas, aduanas e inmigración.

Por consiguiente, se ha establecido que la UE y sus Estados miembros, en coordinación con interlocutores locales e internacionales, adopten un enfoque integral centrado en cuatro objetivos específicos:

- Establecer una interpretación uniforme, entre los países de la región y la comunidad internacional, sobre la gravedad de la amenaza en el Golfo de Guinea y la necesidad de atajarla.
- Ayudar a los gobiernos de la región a crear instituciones, administraciones marítimas y capacidades sólidas para fomentar la sensibilización sobre las cuestiones marítimas y garantizar la seguridad y la primacía del Derecho a lo largo de la costa.



- Apoyar unas economías prósperas en esa región, en consonancia con las estrategias nacionales y regionales de desarrollo, para crear empleo y ayudar a las comunidades vulnerables a aumentar su capacidad de resistencia y hacer frente a las actividades delictivas o violentas.
- Reforzar las estructuras de cooperación entre los países de la región y las organizaciones regionales para adoptar las medidas que permitan mitigar las amenazas en el mar y en la superficie terrestre.

Esta estrategia debe desarrollarse en el contexto de la *Estrategia de Seguridad Marítima de la Unión Europea* (ESMUE), adoptada por el Consejo Europeo en junio de 2014, que establece un plan común para mejorar el modo en que la UE se anticipa y responde a esos retos. Se trata de una estrategia de seguridad marítima general para hacer frente a todos los desafíos del ámbito marítimo mundial que puedan afectar a personas, actividades o infraestructuras de la UE, que fomenta un planteamiento similar intersectorial para crear oportunidades de cooperación.

Además, fueron identificadas las amenazas e intereses de la Unión Europea en la zona, las líneas de acción llevadas a la práctica por los diferentes actores y el camino a seguir.

En ese sentido, y a la vista del sólido compromiso político observado entre los diferentes actores, la aproximación de la Unión europea se basó en tres principios:

- Asociación "*partnership*" con los países del Golfo de Guinea, organizaciones regionales, y otras organizaciones internacionales (Unión Africana, IMO, etc.)
- Aproximación integral "*comprehensive approach*", asegurando que la seguridad, desarrollo y gobernanza se integran en un único marco estratégico.
- Aplicación de las lecciones aprendidas de otras estrategias de la Unión Europea en África.

Como consecuencia, la Estrategia propuso cuatro objetivos específicos:

1. Construir una visión común en relación a las amenazas en el Golfo de Guinea y la necesidad de abordarlas entre todos los estados de la región y la comunidad internacional.
2. Ayudar a los gobiernos de la zona a construir instituciones robustas, administraciones marítimas y capacidades que aseguren el imperio de la ley, la seguridad y el conocimiento marítimo.



3. Apoyar el desarrollo de las economías de la región para crear empleos, ayudando a las comunidades más vulnerables a resistir a las actividades violentas y criminales.
4. Fortalecer, en la medida de lo posible, las estructuras de cooperación entre los países de la región (Urcelay, 2014).

Más recientemente, el COAFR (Comité África) del Consejo de la Unión Europea, adoptó y publicó un *Plan de Acción sobre el Golfo de Guinea 2015-2020*, que describe la ayuda de la UE para hacer frente a los retos de la seguridad marítima y la delincuencia organizada en la región, con medidas concretas que permiten implementar la Estrategia para la seguridad y el desarrollo del Golfo de Guinea, orientado, sobre todo, al desarrollo y a la lucha contra la corrupción (Urcelay, 2014).

En él se expone el apoyo que presta la Unión Europea al esfuerzo de la región y de los países costeros del Golfo de Guinea para afrontar los numerosos problemas que plantea la seguridad marítima y la delincuencia organizada.

Al igual que la Estrategia adoptada en 2014, el Plan de Acción corrobora la importancia que concede la Unión Europea a proseguir su estrecha colaboración con sus socios de África occidental y central, tomando todas las medidas adecuadas para luchar contra la delincuencia marítima, incluida la piratería y el robo a mano armada en el mar, la pesca ilegal, el tráfico de inmigrantes y la trata de seres humanos, drogas y armas, así como a abordar las causas subyacentes a fin de fomentar la seguridad y la estabilidad a largo plazo en la zona.

De la misma forma, el Consejo subraya que el Plan de Acción está encaminado a prestar apoyo, en el plano tanto regional como nacional, a los esfuerzos actuales de la Comunidad Económica de los Estados del África Occidental (CEDEAO), la Comunidad Económica de los Estados del África Central (CEEAC) y la Comisión del Golfo de Guinea (CGG), así como los países signatarios del *Código de conducta para la represión de la piratería, el robo a mano armada contra buques y la actividad marítima ilegal en África Occidental y Central*, adoptado en la Cumbre de Jefes de Estado en junio de 2013 en Yaundé (Camerún).

Con su ejecución, se pretende reforzar la cooperación intrarregional y potenciar la coordinación de la UE y sus Estados miembros con los socios internacionales: el Consejo está dispuesto a apoyar a los países costeros de África occidental y central para que alcancen una prosperidad duradera a través de un enfoque integrado y multisectorial, relacionando la importancia del buen gobierno, el Estado de Derecho y el desarrollo del ámbito marítimo con



el fin de hacer posible una mayor cooperación comercial y creación de empleo en los países de la zona.

Para su desarrollo y para la coordinación de cuantas acciones de él se deriven, se nombrará y designará un coordinador principal de la UE para el Golfo de Guinea.

### **Conclusiones**

Como ha ocurrido a nivel mundial, en otras regiones igualmente afectadas por la piratería, el desarrollo y evolución de este fenómeno ha obligado a realizar un profundo análisis a los sectores económicos, políticos, sociales y los factores externos de estos territorios, porque no ha sido posible con la investigación, determinar con precisión la verdadera causa que está generando esta problemática en el Golfo de Guinea. Todas las resoluciones de organismos internacionales implicados en la lucha contra la piratería marítima invitan a sus miembros a conocer vivamente la situación de la región y de sus países, animándolos a proponer iniciativas que traten de manera global el origen del problema. La Unión Europea, a su vez, ha definido una serie de acciones tendentes, por un lado, a la protección de las rutas marítimas críticas, a través del Programa CRIMGO, y a protección global de la zona afectada, con postulados recogidos en los documentos señalados anteriormente como la *Estrategia para la seguridad y el desarrollo del Golfo de Guinea* y el *Plan de Acción sobre el Golfo de Guinea 2015-2020*, aportando a su implantación y desarrollo su alta capacidad operativa y de organización, y de cuyos resultados estamos prontos a conocer. A todas estas acciones, multilaterales y plurinacionales, hay que sumar un sin fin de acciones bilaterales desarrolladas por los países directamente afectados, muchos de ellos de la vieja Europa, como España, Francia, Portugal, Reino Unido, Alemania, etc., y de América, con las que tratan de salvaguardar situaciones que les son especialmente de interés. No obstante, y en la línea que marcan diversos autores, es necesario señalar que ninguna iniciativa, bilateral o plurinacional, llegará a alcanzar el éxito sin el serio compromiso del conjunto de los países del Golfo de Guinea y la implantación de medidas que favorezcan su desarrollo y el fortalecimiento de la sociedad.

### **Lista de referencias**

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). Universidad de Coruña, España.



- López, B. (2013). *La piratería y otros delitos contra la seguridad de la navegación marítima*. (Tesis doctoral). Universidad de Castilla-La Mancha. Cuenca. España.
- Moral, P. (2015). Somalia y el Golfo de Guinea: las dos caras de la piratería en África. El orden mundial. Recuperado de <https://elordenmundial.com/somalia-y-el-golfo-de-guinea-las-dos-caras-de-la-pirateria-en-africa/>
- Pareja, V. (2019). Piratería, crimen organizado y misiones de paz en el Golfo de Guinea. Recuperado de <https://www.thepoliticalroom.com/analisis/pirateria-crimen-organizado-y-misiones-de-paz-en-el-golfo-de-guinea/>
- Pham, P. J. (2009). Africa's Other Dangerous Waters: Piracy in the Gulf of Guinea. Recuperado de <http://worlddefensereview.com/pham120309.shtml>
- Rodríguez, A. (2013). El delito de piratería. Antecedentes y reforma del Código Penal por Ley Orgánica 5/2010. *Revista de Derecho Penal y Criminología*, (1), 213-239.
- Sobrino, J. M. (2008). Piratería y terrorismo en el mar. Recuperado de <https://www.ehu.eus/documents/10067636/10755885/2008-JoseManuel-Sobrino-Heredia.pdf/cb03b4f6-4ba7-8044-5026-cc682471a403>
- Urcelay, J. L. (2014). La piratería en el golfo de Guinea: retos y soluciones. En *La Piratería Emergente en el Golfo de Guinea. Estrategia de la Unión Europea para el Golfo de Guinea*. Escuela Superior de las Fuerzas Armadas. Madrid.