

TESIS DOCTORAL

AÑO 2020



“Piratería en el Golfo de Guinea”.
Un riesgo emergente en la seguridad
internacional

RAFAEL MORALES MORALES

PROGRAMA DE DOCTORADO EN UNIÓN
EUROPEA

Director: Fernando Moure Colón

TESIS DOCTORAL

AÑO 2020

“Piratería en el Golfo de Guinea”.

Un riesgo emergente en la seguridad
internacional

RAFAEL MORALES MORALES

PROGRAMA DE DOCTORADO EN UNIÓN
EUROPEA

UNIVERSIDAD NACIONAL DE EDUCACIÓN A
DISTANCIA (UNED)

Director: Fernando Moure Colón

A la UNED, que me ha permitido realizar mis estudios de doctorado, canalizando cuantas inquietudes me han surgido hasta su finalización.

A mi Director de Tesis, Fernando Moure, sin cuyo buen saber hacer y severa dirección no habría podido finalizar este desafío.

Y a mi familia, quienes han sufrido en silencio mis largas ausencias, por todos esos momentos que no les he podido dedicar.

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.

En este trabajo de investigación nos vamos a centrar en tiempos cercanos y en un área estratégica por antonomasia, y con una fuerte capacidad de producción de recursos naturales: el golfo de Guinea, donde se ha venido produciendo una verdadera escala de crecimiento tanto en número de episodios como en el grado de lesividad de los incidentes.

Lo que supone todo un reto para la seguridad internacional. Se estudiarán los orígenes del fenómeno de la piratería marítima en la zona, sus

puntos en común con la generada en otras zonas del globo, y sus principales características.

A ello uniremos la descripción de una serie de actuaciones que, desde diferentes esferas institucionales y privadas se están acometiendo para su erradicación o disminución de los efectos derivados de su ejecución.

Por último, se valorará el grado de amenaza que la piratería representa para la seguridad internacional y si las lecciones aprendidas pueden servir para evitar su crecimiento.

Palabras Clave

Piratería marítima, Golfo de Guinea, África occidental, seguridad marítima, seguridad internacional, crimen organizado, conflicto asimétrico, recursos naturales, fragilidad, terrorismo.

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.

In this research we will focus on near times and a specific strategic area with a strong wealth in natural resources: the Gulf of Guinea. Piracy has struck this region vastly, both in number of episodes and the degree of damage of these incidents.

This is a real challenge for international security. The origins of the phenomenon of maritime piracy in the area will be studied, as well as its common points with that generated in other areas of the globe, and its main characteristics.

We will add the description of a series of actions that, from different institutional and private sectors, are being undertaken for the eradication or reduction of the effects derived from their implementation.

Finally, the threat's degree that piracy represents for international security and if the lessons learned can help to prevent its growth will be assessed.

Key words

Maritime piracy, Gulf of Guinea, West Africa, maritime security, international security, organized crime, asymmetric conflict, natural resources, fragility, terrorism.

ÍNDICE

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES	5
ABREVIATURAS Y SIGLAS	7
INTRODUCCIÓN	11
CAPITULO I.- LA PIRATERÍA. PUNTO DE PARTIDA	21
I.1. ORÍGENES. EVOLUCIÓN.....	21
I.2. ASPECTOS NORMATIVOS	36
I.2.1. Protección marítima y piratería	44
I.2.2. Protección armada a bordo de los buques	46
I.2.3. El terrorismo	50
I.2.4. Instrumentos SUA y actos ilícitos	51
I.3. CARACTERÍSTICAS DE LOS ATAQUES PERPETRADOS EN EL GOLFO DE GUINEA	54
I.4. PRINCIPALES ZONAS DE ATAQUES DE LA PIRATERÍA	62
I.5. OTRAS FORMAS DE DELINCUENCIA RELACIONADAS CON LA MAR Y LA PIRATERÍA	66
I.5.1. Tráfico de drogas y estupefacientes	66

I.5.2. Tráfico de armas.....	69
I.5.3. Trata de personas y emigración ilegal	71

CAPITULO II.- PIRATERÍA Y DELINCUENCIA ORGANIZADA EN EL GOLFO DE GUINEA 75

II.1. GEOLOCALIZACIÓN. IDENTIFICACIÓN.....	75
II.2. SINGULARIDADES DE SU RIQUEZA NATURAL.....	76
II.3. IDENTIFICACIÓN DE LA PROBLEMÁTICA.....	82
II.4. GRUPOS ARMADOS INSURGENTES.	84
II.5. EL MOVIMIENTO PARA LA EMANCIPACIÓN DEL DELTA DEL NÍGER (MEND).....	90
II.6. PIRATAS	97
II.7. OTRAS ACTIVIDADES DELICTIVAS EN EL GOLFO DE GUINEA	101
II.7.1. Extracción ilegal de petróleo.....	101
II.7.2. Tráfico de seres humanos	108
II.7.3. El Narcotráfico	113
II.7.4. Pesca ilegal	116
II.7.5. Residuos tóxicos.....	118
II.7.6. Redes de contrabando	119
II.7.7. Redes de falsificación.....	122
II.7.8. Corrupción	123
II.8. VÍNCULACION DEL TERRORISMO MARÍTIMO Y LA PIRATERÍA.....	124

CAPITULO III.- RESPUESTAS A LA PIRATERÍA EN EL GOLFO DE GUINEA 131

III.1. LECCIONES APRENDIDAS EN LA LUCHA CONTRA LA PIRATERÍA Y EL DELITO MARÍTIMO EN EL ESTRECHO DE MALACA.....	131
--	-----

III.2. DIFERENTES LÍNEAS DE TRABAJO EN LA LUCHA CONTRA LA PIRATERÍA Y EL DELITO MARÍTIMO EN EL GOLFO DE GUINEA.....	141
III.2.1. Soluciones Inmediatas.....	144
III.2.2. Soluciones a medio y largo plazo	150
III.3. ACTUACIONES DE LA COMUNIDAD INTERNACIONAL	153
III.3.1. Organización Marítima Internacional (IMO)	156
III.3.2. Comisión del Golfo de Guinea (GGC)	157
III.3.3. Comité Consultivo Permanente de las Naciones Unidas (UNSC)..	158
III.3.4. Programa de Rutas Marítimo Crítico (CRIMGO)	158
III.3.5. Consejo de Seguridad de Naciones Unidas	160
III.3.6. La Conferencia interministerial de Cotonou (Acuerdo de Cotonú)....	160
III.3.7. Conferencia de Paz y Seguridad en el Golfo de la Región de Guinea (Conferencia Luanda PSGG).....	163
III.3.8. La Cumbre en Yaoundé.....	164
III.3.9. La Unión Africana y la 2050 Africa's Integrated Maritime Strategy ...	165
III.4. ACTUACIONES DE LA UNIÓN EUROPEA.....	166
III.5. ACTUACIONES GLOBALES CONTRA LA PIRATERÍA EN EL GOLFO DE GUINEA.....	180
CONCLUSIONES	187
BIBLIOGRAFÍA	193
LEGISLACIÓN Y NORMATIVA DE INTERÉS	201
APÉNDICE 1.- Convención de Ginebra sobre Alta Mar	203

APÉNDICE 2.- Estrategia conjunta África/Unión Europea 219

**APÉNDICE 3.- Estrategia de la Unión Europea sobre el Golfo de Guinea
..... 259**

**APÉNDICE 4.- Plan de Acción de la Unión Europea sobre el Golfo de
Guinea 2015-2020 281**

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. "Los piratas en Nigeria".....	15
Ilustración 2. "Lucha contra la piratería en el Golfo de Nigeria"	20
Ilustración 3. "Mapa del Golfo de Guinea".....	33
Ilustración 4. "Piratería en el Golfo de Guinea en el año 2014".....	35
Ilustración 5. "Estados firmantes Convención de las Naciones Unidas sobre los derechos del mar"	40
Ilustración 6. "Piratería en África Occidental".....	47
Ilustración 7. "Building Resilience in Sub Saharan Africa".....	49
Ilustración 8. "Incidentes por regiones"	58
Ilustración 9. "Tipos de ataques a Buques"	60
Ilustración 10. "Benin, epicentro de la trata de personas en Nigeria".....	73
Ilustración 11. "Países de la Ribera del Golfo de Guinea".....	76
Ilustración 12. "Distribución del crudo producido en el Golfo de Guinea"	79
Ilustración 13. "Posibles reservas de petróleo y gas en el Golfo de Guinea" ...	81
Ilustración 14. "Logo que identifica la agrupación del MEND".....	90
Ilustración 15. "Miembros del MEND, regresando de una expedición".	96
Ilustración 16. "Modalidad de ataques rápidos de piratería".....	101
Ilustración 17. "Transporte del petróleo en barcazas por los ríos"	104

Ilustración 18. "Joven sosteniendo una manguera a presión del petróleo vertido"	106
Ilustración 19. "Miles de africanos trasladados a Europa"	112
Ilustración 20. "La dotación del Atalaya, de la Armada española, asistiendo a un pesquero de bandera angoleña"	117
Ilustración 21. "Joven ghanés caminando entre residuos tóxicos"	118
Ilustración 22. "Rutas de residuos tóxicos provenientes de Europa y América del Norte (UNODC)"	119
Ilustración 23. "Contrabando de gasolina, otra forma de sobrevivir del nigeriano"	122
Ilustración 24. "Falsificaciones procedentes de Nigeria, incautadas por las autoridades españolas"	123
Ilustración 25. "Piratería a nivel mundial"	137
Ilustración 26. "Patrullaje de Guardacostas"	146
Ilustración 27. "Patrullero Atalaya, presta colaboración a las Fuerzas armadas de Ghana"	148
Ilustración 28. "Patrulla aérea francesa"	149
Ilustración 29. "Infografía. Acuerdo de Cotonú. Relaciones de la UE con los países de África, el Caribe y el Pacífico (ACP)"	161
Ilustración 30. "Espacios marítimos ECCAS y ECOWAS"	163

ABREVIATURAS Y SIGLAS

AIM	Estrategia Marítima Integrada de África
AG	Asamblea General
AMACN	Asaltos a Mano Armada contra Navíos
ANAVE	Asociación Navieros Españoles
BOE	Boletín Oficial del Estado
CAN	Centro de análisis naval
CCI	Cámara de Comercio Internacional
CESEDEN	Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional
CEEAC	Comunidad Económica de los Estados de África Central
CEDEAO	Comunidad Económica de los Estados de África Occidental
CGAM	Convención de las Naciones Unidas sobre el Alta Mar
CGG	Comisión del Golfo de Guinea
CMSM	Conferencia Mundial de Seguridad Marítima
CONVEMAR	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar
CSM	Comité de Seguridad Marítima
CUA	Comisión de la Unión Africana

CNCS	Centro Nacional de Coordinación de Salvamento
CPI	Corte Penal Internacional
CPS	Consejo de Paz y Seguridad (de la Unión Africana)
CSCAP	Consejo para la Seguridad y la Cooperación en Asia y el Pacífico
CRIMGO	Programa de Rutas Marítimo Crítico
DSM	División de seguridad marítima (MSD)
FAL	Comité de facilitación
FIIAPP	Fundación Internacional y para Iberoamérica de Administración y Políticas Públicas
Fondo IMST	Fondo fiduciario internacional de protección marítima
GNL	Gas natural licuado
GGSEE	Golfo de Guinea Seguridad y estrategia energética
ICC-IMB	Informes Marítimos de la Cámara de Comercio Internacional
IDSS	Instituto de Defensa y Estudios Estratégicos
IEDDH	Iniciativa Europea para la Democracia y los Derechos Humanos
IEEE	Instituto Español de Estudios Estratégicos
INTERPOL	Policía Internacional
LEG	Comité jurídico
MEND	Movimiento por la Emancipación del Delta del Níger
MPG	Mejores Prácticas de Gestión
NAPTIP	Agencia Nacional para la Prohibición de la Trata de Personas de Nigeria
NDLEA	Agencia Nacional de Lucha contra la Droga

OMI	Organización Marítima Internacional
ONU	Organización de Naciones Unidas
OPEP	Organización de Países Exportadores de Petróleo
PAP	Programa Presidencial de Amnistía
PBIP	Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias
PCSD	Política Común de Seguridad y Defensa
PUNMA	Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente
SIA	Sistema de identificación automatizado
SMSSM	Sistema mundial de seguridad de socorro marítimo
TPI	Tribunal Penal Internacional
UA	Unión Africana
UE	Unión Europea
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea
UNEP	Programa de las Naciones Unidas para el medio ambiente
UNODC	United Nations Office on Drugs and Crime
ZEE	Zona Económica Exclusiva

INTRODUCCIÓN

El análisis e investigación de la problemática política, social y económica que existe en el Golfo de Guinea, se realiza con la finalidad de conocer a profundidad sobre la piratería marítima y sus repercusiones en la seguridad internacional.

El Golfo de Guinea es un mar atlántico ubicado en la costa occidental al “oeste de África”, siendo el área del Océano Atlántico Oriental. 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. Además, ofrece grandes oportunidades comerciales y negocios a “Europa y Estados Unidos” ya que posee significativos y ricos yacimientos de “hidrocarburos, petróleo, gas, minería de diamantes, oro y uranio, café y cacao, madera”.

La práctica de la piratería es un crimen muy antiguo que se encuentra presente en la actualidad y que padecen muchos países en vía de desarrollo de forma constante, convirtiéndolo en un negocio muy lucrativo; esta inicia con la intención de aprovecharse de las características de la localidad que posee recursos minerales de primer orden para el desempeño tecnológico, la producción de “5,5 millones de barriles de petróleo” diario, 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 hace aproximadamente medio siglo; ocasionando una serie de riesgos como la degradación del medio ambiental, limitando las condiciones de vida de su población. Además, se presenta el desigual reparto de sus riquezas, desempleo y el creciente abandono del estado.

Según información emitida por la prensa y trabajos estadísticos publicados, el Golfo de Guinea sufre un ataque de piratas cada tres días en promedio, mientras que un informe anual registró para el 2018, a nivel mundial 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, sobre todo, a su gravedad. A consecuencia de los mismos surge la necesidad urgente 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.

El patrón de seguridad, con el respaldo de las fuerzas navales de los países africanos y europeos, logró alcanzar una disminución entre el año 2017 y 2018 de los ataques delictivos, aunque no se erradicó por completo. Acorde a estudios de organismos internacionales los primeros en sufrir la piratería marítima es África, por considerarse que la mitad de estos tiene lugar en el Golfo de Guinea.

Si bien se alcanzó disminuir la ofensiva en las costas somalíes, expertos en el tema y la opinión pública deducen que absolutizar el empleo de la violencia no permitirá que se resuelva el problema. Posteriormente se confirmó que en el Golfo de Guinea ocurren asaltos constantemente en las noches, ataques contra los barcos estacionados sin posibilidad de evasión, y es ahí donde tienen éxito el 80% de las agresiones.

Según ÁNGELES JURADO (2004), datos importantes revelan que "Nigeria es el décimo tercer país productor de petróleo con exportaciones que superaron los 2 millones de barriles al día en el 2012". "El 40% de las importaciones de crudo de Europa y casi el 30% de las de Estados Unidos" se mueve por el Golfo de Guinea, según apreciaciones del Diario EL PAIS. Y se

“pierde una media de 12.000 millones de dólares al año por la piratería” (JURADO, 2004); planteándose como la amenaza más importante para la seguridad de África Occidental hoy día.

En la lucha contra estos actos abusivos “la armada nigeriana cuenta con 15.000 hombres, dos docenas de navíos y un presupuesto de 450 millones de dólares” para el 2013, según noticias publicadas en medios de comunicación masiva. De los 38 “actos de piratería y robos a mano armada” de embarcaciones, ocurridos en el mundo el primer trimestre del año, el Golfo de Guinea agrupó un gran número, con 22 incidentes, reveló la Oficina Marítima Internacional (IMB), lo que equivale a que la amenaza se mantiene, a pesar de la fuerza empleada en su contra.

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

Se habla también de repercusiones en la destrucción medioambiental que ha creado problemas de salud pública con efectos desastrosos para la “vegetación, la pesca y el agua” de la superficie y subterránea, esto está relacionado con el derrame de crudo en los numerosos riachuelos y afluentes en el Delta de Níger, por no controlar de forma adecuada los restos de la “infraestructura petrolera; el PUNMA (Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente)” hizo un informe histórico que muestra 50 años de contaminación ocasionado por tirar 2.100 millones de litros de crudo durante las 5 décadas que se ha extraído petróleo, acercándose a un ritmo de 42 millones de litros derramados por año; en algunos de los lugares analizados, el crudo ha penetrado 8 centímetros en la tierra que antes producía manglares”. En otras zonas el agua tiene porcentajes de toxicidad no permitidos.

Ya una investigación sobre la salud y vida de las comunidades de *Ogoniland* que arrojó una expectativa de vida de 50 años, causando así una gran alarma, donde la “Organización de Naciones Unidas (ONU)”, plantea que las autoridades gubernamentales de Nigeria y la industria petrolera contribuyan con “1.000 millones de dólares” para dar inicio al lavado del Delta del Río

Níger" pasando a ser la más grande operación de esta clase en la historia que, demandará si se sigue al pie de la letra, el programa entre 25 y 30 años.

Otra de las repercusiones a esta problemática es la violencia, el comercio de armas y tráfico de drogas que tienen las puertas abiertas, debido al difícil control en los grandes puertos donde reina la impunidad, la extorsión y la contribución de la piratería a financiar grupos armados, la violación de los derechos humanos, secuestros que mayormente son rápidos con la finalidad de robar petróleo para venderlo en mercados clandestinos, donde coinciden traficantes mayoristas y minoristas, hasta empresas poderosas que trabajan en el lado oscuro del comercio, además de que existe posibilidad de pedir pago por el rescate de una embarcación que podrían generar dificultades regionales y colocar en peligro la estabilidad de África Occidental.

No obstante, África sigue siendo un continente inseguro, con muchos problemas étnicos, religiosos, "falta de gobernabilidad, importantes niveles de pobreza, corrupción, falta de atención social, etc., factores todos ellos que se proyectan hacia la mar de diferentes formas: inmigración ilegal, tráfico ilícitos, piratería, recursos energéticos, contaminación, pesca ilegal".

Estos, apenas son algunos de los peligros y amenazas que ponen en riesgo la "seguridad marítima, y afectan los intereses nacionales y actualmente en esta zona del mundo. Se trata de retos de importancia, *in crescendo*, que afectan a la comunidad marítima y se convierten en amenaza a la libre navegación y el uso del mar con fines lícitos".

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.

De manera que África necesita elementos que respondan a sus necesidades de desarrollo que serán los que ayuden a canalizar la paz de los conflictos existentes.

Por otra parte, las influencias externas ejercidas por parte de otros países de la región, con situaciones de inestabilidad análogas, añaden una constante presión a la situación de estos Estados e influyen en sus dinámicas nacionales. Además, se añaden también aquellos factores externos de tipo económico y político ejercidos por organismos internacionales, países vecinos u otros países más lejanos, pero con intereses en los países afectados.

Esos elementos configuran una realidad de Estados cuyos escenarios de inestabilidad animan a grupos delictivos y de crimen organizado a desarrollar prácticas ilegales de todo tipo, con profundas consecuencias sociales y económicas. Por esta razón, hace algunos años, diversas organizaciones criminales de carácter internacional han surgido y se han posicionado en la zona. En consecuencia, los países del África Occidental han registrado un aumento muy acusado de las actividades criminales (ilustración 1).



Ilustración 1. "Los piratas en Nigeria".

Además de las características internas de estos países, que parecen favorecer la generación de un clima de actividades ilegales, la posición geoestratégica de los Estados que componen el suroeste del África Occidental es un aspecto fundamental a tener en cuenta, ya que ha permitido su conversión en puntos de tránsito claves para diversos tipos de tráfico ilegales, además de casos de piratería y secuestros.

La resolución, que solicita la máxima colaboración a la comunidad internacional para el problema de la piratería, celebra además el propósito de emplazar a la celebración de una "cumbre de jefes de Estado del Golfo de Guinea para considerar una respuesta global a la piratería, por lo les pide que elaboren leyes y reglamentos nacionales que tipifiquen como delito los actos de piratería y robo a mano armada en el mar".

En la misma línea, esta resolución incita a construir "un marco regional" que combata esos hechos, que incluya dispositivos de coordinación estratégica e intercambio de información en la región, y el fortalecimiento de leyes nacionales con las que implementar y desarrollar acuerdos internacionales en torno a la navegación y a su seguridad.

Más tarde, y volviendo al 2013, ante el elevado volumen de inconvenientes y el incremento de la violencia generada por la "piratería" en el Golfo de Guinea, la ONU manifiesta nuevamente su preocupación por estos sucesos que afectan a la "navegación internacional y, por ende, la seguridad regional y desarrollo económico".

Por tal motivo, el Consejo de Seguridad ya indicaba la posibilidad que los líderes regionales aprobaran un "Código de Conducta para la seguridad y protección marítimas" con la final de sentar precedentes para crear instrumentos jurídicos de carácter vinculante.

Sin embargo, al no percibir el interés voluntario de las regiones, el Consejo de Seguridad exigió a los Estados la suscripción y puesta en práctica de este Código necesario para reprimir y disminuir los hechos de piratería en las vastas regiones del África central y occidental.

En ese sentido, la ONU instó a clarificar y endurecer las disposiciones de tal manera que la “piratería y sus autores” sean aprehendidos, juzgados y, encarcelados.

Incluso instó acudir a la normativa internacional, de manera adicional, por lo que el Consejo de Seguridad solicitó a los Estados de las regiones adoptar normas nacionales para luchar contra estos ataques, con una legislación que esté adecuada con la respectiva tipificación de estas acciones como delito y el procedimiento eficaz para criminalizar y enjuiciar a los actores de las acciones de piratería llevadas a cabo tanto en el mar como en tierra.

Además, en ONU se pidió que los sospechosos de estas acciones fuesen investigados y enjuiciados, incluso las “redes criminales que ilícitamente planifican, financian o se benefician de la piratería”¹. Por lo que no dudo en pedir la colaboración del sector privado colaboración para que aporten todas las evidencias o información que pueda ayudar en la captura de estos sujetos.

Asimismo, esta organización internacional subraya lo importante que es el fortalecimiento de la cooperación entre organizaciones gubernamentales o no y los países de la zona que trabajan para llevar a cabo medidas globales en el combate contra estas acciones, y exhorta trabajar en una visión integral del conflicto porque además de la piratería está presente la “delincuencia transnacional organizada” con llevando a cabo actos delictivos relacionados con el tráfico de drogas.

Por ese motivo, los miembros del Consejo decidieron acoger la medida de crear un centro de “coordinación interregional, con sede en Camerún”, el cual tendrá como responsabilidad la de coordinar la ejecución de estrategias regionales para brindar “seguridad y protección marítima” tal como se ha establecido en el “Código de Conducta”. De esta forma, se aplicarían mecanismos transregionales extensibles a todo el Golfo de Guinea, con la participación de la “International Maritime Organization (IMO)”².

¹ Vid. “La ONU pide luchar contra la piratería en el Golfo de Guinea con todo el peso de la Ley”. Recuperado de <http://www.lsansimon.com/la-onu-pide-luchar-contr-la-pirateria-en-el-golfo-de-guinea-con-todo-el-peso-de-la-ley/>.

² La Organización Marítima Internacional, organismo especializado de las Naciones Unidas nacido en 1959, promueve la cooperación entre Estados e industria de transporte para mejorar

Apuntado el marco general del problema de estudio de esta tesis, se plantea como hipótesis de la investigación que la acción de la comunidad internacional ayudará a reducir los riesgos emergentes generados por la "piratería" y permitirá construir un espacio seguro que contribuirá a mejorar la seguridad regional e internacional y su desarrollo económico.

En este sentido se han planteado desde el inicio de la investigación, los siguientes objetivos específicos:

- 1) Identificar el origen de la piratería en el Golfo de Guinea;
- 2) Analizar las principales formas de delincuencia relacionadas con la piratería;
- 3) Detectar las diferentes líneas de trabajo en la lucha contra la piratería; y
- 4) Conocer las actuaciones y respuestas de la comunidad internacional ante este tipo de riesgo.

Para seguir la línea de investigación de esta tesis, se ha estructurado en tres capítulos. Iniciando el primero con una narrativa que esboza el origen de la piratería y cómo ha ido evolucionado en las prácticas de estas agrupaciones, mostrando varias de las definiciones que algunos autores le han dado al término "Pirata", pudiendo observar las diferencias que origina, derivadas de las diversas interpretaciones y traducciones del griego antiguo y el moderno, aunque ya hay referencias en las leyendas asirias y cretenses. También se explica en este apartado los aspectos más resaltantes con los que se puede

la seguridad marítima y prevenir la contaminación marina. Se dedica a proporcionar a los gobiernos mecanismos de cooperación para:

- Producir reglamentos y fomentar prácticas relativas a cuestiones técnicas del transporte marítimo internacional.
- Incitar a la adopción de normas que impliquen el más alto nivel de seguridad marítima y eficiencia en la navegación.
- Proteger al medio ambiente marino, mediante la prevención y el control de la contaminación derivada del tráfico mercante.

identificar los ataques piratas, con la finalidad de diferenciarlos de otras acciones delictivas.

De la misma forma, se dan a conocer las diferentes formas delictivas cometidas en la mar y que guardan relación de alguna manera con los actos de pirata. Y finalmente es analizada la legislación vigente y reguladora en esta tipología criminal, haciendo especial énfasis en lo señalado por CONVEMAR (Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar) al establecer “el deber de todos los Estados de cooperar en la represión de la piratería en la alta mar o en cualquier otro lugar que no se encuentre bajo la jurisdicción de un Estado”.

Seguidamente en el segundo Capítulo, se hará referencia a la “piratería” y, los actos llevados a cabo por la delincuencia organizada en el “Golfo de Guinea”, realizando una breve descripción de la ubicación geográfica, identificando los Estados que forman parte del Golfo y mostrando algunas particularidades especiales de sus riquezas naturales. De tal manera que sea más sencillo identificar la problemática existente en el territorio, entre otras causas, por la conformación de los grupos armados insurgentes, y en los cuales muchos de sus integrantes son residentes de las poblaciones aledañas.

Además, se dará a conocer el MEND (Movimiento por la Emancipación del Delta del Níger), un movimiento conformado por jóvenes locales, quienes luchan por el control de los beneficios del petróleo para las pequeñas etnias arraigadas en la región.

En el tercero y último Capítulo, se explican las diferentes líneas de trabajo en la lucha contra la piratería y el delito marítimo en el “Golfo De Guinea”, especificando cuales han sido las acciones de la comunidad internacional y las respuestas de la Unión europea (Ilustración 2).

Y, finalmente el lector podrá observar las conclusiones y propuestas que ayudarán a entender la hipótesis planteada inicialmente.



Ilustración 2. "Lucha contra la piratería en el Golfo de Nigeria".

CAPITULO I

LA PIRATERÍA. PUNTO DE PARTIDA

I.1. ORÍGENES. EVOLUCIÓN

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 HEREDIA, 2009).

De conformidad con 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 asaltar³. 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) recordaba que DIODORO SÍCULO⁴ lo utilizaba cuando hacía referencias a las comunidades

³ RAE, Diccionario de la lengua española, versión electrónica de la 23ª edición, s. v. pirata. Disponible en: <http://dle.rae.es>.

⁴ DIODORO SÍCULO (*Διόδωρος Σικελιώτης*), historiador romano, nacido hacia el 60 a.C. en Agirio, en la provincia romana de Sicilia.

griegas que se dedicaban a asaltar las poblaciones costeras del Mediterráneo en la época de la República Romana.

Sin embargo, la gran mayoría de los estudiosos acordaron utilizar el sentido más amplio que abarca el término más antiguo hasta el actual, establecido tanto en el RAE como en la legislación española, inclusive a nivel internacional también ha sido recogido ampliamente fuera del marco normativo.

Ahora bien, la zona septentrional de la península de Omán, bañada por el golfo Pérsico posee una costa baja, conocida por los marinos desde hace décadas como la “Costa de los Piratas”, y en sus alrededores están “los primeros fletes marítimos, desde aproximadamente, el año 5000 a.C., cuando en los inicios del transporte, los pescadores árabes de Omán” lograron adquirir experiencia en la construcción de embarcaciones y llevaban a cabo largos viajes por alta mar, trayendo variedad de mercancía desde las Indias. Con ello se evidencia la larga data de la piratería marítima estrictamente vinculada a la navegación, de hecho, es tanto el tiempo de práctica de los pescadores que por ello es vinculada a la historia de la navegación.

Unos milenios después los habitantes de la “capital omaní” mantenían relaciones comerciales con varias localidades de china, como Cantón, y crearon entidades comerciales alejadas de su área geográfica, como en “Java, Sumatra y Siam”. Se hacía el trasbordo de la mercancía cuando llegaba y luego ensalzaban con el “golfo Pérsico y el río Eúfrates hasta Babilonia”.

Los mismos fenicios se incorporaron al negocio de telas y joyas que traían de Oriente y las trasladaban en grupos atravesando el desierto, aunque en ocasiones eran robados por sus propios vendedores, en la búsqueda de sus puertos, desde los que se enviaban a las ciudades del Egeo, y a orillas del mediterráneo (MARTÍN, 2017).

Los establecimientos de la Fenicia histórica, que datan de 5.000 años atrás, estaban ubicados en un ribete costero que abarcaba desde el “Monte Carmelo, frontera sur del Líbano, hasta Ugarit”. Se atribuyeron a 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 en sus propios pentecónteros⁵. 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, por su próspera agricultura, y que contaba con gran cantidad de labradores, un río Nilo de grandes caudales lleno de riquezas. Siendo, Libia, Creta y las costas de Siria las bases para estas prácticas. Cabe destacar que, los griegos contemporáneos de los fenicios, se convirtieron en sus enemigos. Aunque no gozaban de experiencia en la navegación, lograron sacar ventaja de la ubicación estratégica que tenía la “República Helénica” como nudo de las rutas comerciales. Con este privilegio se dedicaban a acechar a todos los que navegaban por las zonas aledañas, ocultándose en las ensenadas para luego obstaculizar las rutas de los fenicios e interceptar sus embarcaciones.

Las técnicas usadas por estos piratas eran las mismas de los persas. Sus barcos eran ligeros, y se mantuvieron en estas prácticas durante toda la Antigüedad clásica.

No obstante, 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, y la prueba de ello es que Montesquieu llegó a utilizar el calificativo de piratas para referirse a los griegos de esa época.

Cabe destacar que de acuerdo a los textos y relatos de algunos historiadores de aquella época, como HESÍODO⁶ y TUCÍDIDES⁷, se podría afirmar que la mar había sido invadida por muchos pillos. Según sus relatos persiste la idea de reconocer la piratería como cualquier oficio digno y característico de

⁵ “El *pentecónteros* era la nave de guerra más antigua y básica de 35 m. de eslora y 5 de manga. El nombre, también llamada pentecóntera, por los 50 remeros, 25 a cada lado, que la propulsaban, aunque también podía ir a vela. A partir del siglo VI a.C. es abandonada en favor del *trirreme*”.

⁶ HESÍODO (Ἡσίοδος Hēsíodos). Poeta y filósofo de la Antigua Grecia. Segunda mitad del siglo VIII a.C.

⁷ TUCÍDIDES (Θουκυδίδης Thūkydídēs). Atenas, 460 a.C., Tracia, sobre 396 a.C. Historiador y militar griego. Designado “Estratega” en Atenas en el 424 a.C. Autor de Historia de la Guerra del Peloponeso, donde cuenta la historia de la guerra del siglo V a.C. entre Esparta y Atenas.

aquellos tiempos, pues el término “pirata” para ellos significaba hombres dedicados a la navegación⁸ (TUCÍDIDES, 1987).

Aun cuando no había testimonios de la piratería en la Grecia antigua, el drama y la relevancia que se le dio colaboraron en el crecimiento de tal actividad. Ahora, de estos actos de piratería si había muchos testimonios, así como del tráfico de esclavos. Proliferaban las prácticas de piratería en las que capturaban personas para luego cobrar por su rescate, convirtiéndola en una fructífera práctica, cuyos beneficios de las ventas de esclavos y rescate de personas los utilizaron para la creación de un mayor número de organizaciones de piratas, tan reconocidas por las naciones que, las contrataban para su protección. Fue tal la importancia que lograron que centros de intercambio, como la isla de Delos, donde llevaban a todos los capturados utilizando las costas mediterráneas, se desarrollaran como zonas de mercado legal.

Igualmente, la literatura se hizo alusión a este tema, y 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 sus obras en esta práctica. Es más, hay quienes han afirmado que la “guerra de Troya” estalló por un acto de piratería⁹. Y cuando ésta finalizó, la piratería había aumentado, aunque este aumento podía ser comparado con el final de cualquier de disputa en casos de la vida real, pues los marinos que logran sobrevivir y llegar de nuevo a su hogar, deben comenzar de nuevo, porque están sin empleo y, en esas condiciones de necesidad, se incorporan a grupos de piratas que ya existen o terminan creando nuevas organizaciones.

⁸ Según TUCÍDIDES, “... los griegos antiguos que moraban en la tierra firme cercana al mar, y los que tenían islas, después que comenzaron a comunicarse a menudo con navíos, se volvieron corsarios, eligiendo entre ellos por capitanes a los más poderosos; y por causa de la ganancia o siendo pobres, por necesidad de mantenerse, asaltaban ciudades no cercadas y robaban a los que vivían en los lugares, pasando así la mayor parte de la vida, sin tener por vergonzoso este ejercicio, antes por honroso.”.

⁹ Vid. HOMERO, La Ilíada, “El acto en cuestión se trata del rapto de la argiva Helena por el troyano París (hijo del rey de Troya: Príamo) reconocido como la causa de la citada guerra que Homero immortalizó en la Ilíada. Acerca del nacimiento de Helena la causante de la guerra de Troya. Respecto a la afirmación de que el hecho se trata de un acto de piratería. A pesar de reconocer que la tesis generalmente admitida de que el rapto puede interpretarse como un recurso poético para explicar hechos históricos complejos, como la lucha entre los griegos de Asia Menor y los del continente e islas europeas, la importancia reside, en haber adoptado dicho acto en sí”.

Luego, una población especialmente marina, como lo eran “los aqueos”¹⁰, se apoderó de Creta, trayendo como consecuencia un incremento significativo de la práctica pirata, en la que ninguna población dejaba de ejercerla.

Después en la llamada Edad del Bronce, la práctica de la piratería ya había dominado la isla sobre el mediterráneo, donde los fenicios combinaban la piratería con el comercio y la colonización (CAO FEIJÓO, 2017).

Por otra parte, durante el reinado de la “dinastía Minos, de origen fenicio y pirata”, fue vinculada la cultura Minoica con el poderío marítimo de Creta. De hecho, al rey MINOS¹¹ también se le atribuyeron labores de comerciante, pero cuando actuaba en sus funciones de Rey, creo una serie de leyes civiles que, al ser admitidas por los helénicos, colaboro mucho, pues la población pudo disfrutar por un tiempo de una ambiente de tranquilidad.

Este Rey de Creta, se atrevió a crear un grupo armado con el que logró apoderarse de gran parte del mar del Grecia, limpiando el mediterráneo de estos bribones y fugitivos, pero lo hizo para quedarse él con todos los beneficios y provechos del comercio”. Esto, de cierta manera, contribuyó en la recuperación de la seguridad marítima, lo que no duró mucho tiempo, ya que, a la muerte del Rey, el mar se volvió a inundar de piratas al decaer sensiblemente el poder naval de Grecia.

No obstante, el último ataque contra Egipto de RAMSÉS III ocurrió en el año 1192 a.C. Egipto en ese entonces fue atacado por los libios, quienes en oportunidades anteriores habían hecho amenazas y habían demostrado su peligrosidad cuando se unían a los “pueblos del mar”, anclando sus flotas en las costas sirias, logrando conquistar el tramo norte, avanzando hasta los territorios del Delta, donde se instalaron. Allí el faraón los enfrentó con su ejército y los libios murieron y sus flotas piratas quedaron en poder del

¹⁰ “Nombre colectivo utilizado en la Odisea y la Iliada de Homero para los griegos, también suele designarse así a los habitantes del pueblo indoeuropeo que se desplazaron a los Balcanes y luego alrededor del año 1800 a.C. a Grecia e islas del Egeo, donde asimilan tradiciones marítimas que desconocían” (Wikipedia).

¹¹ Nombre que se le asignaba a cualquier rey de la dinastía.

enemigo. Esta batalla fue reconocida como el primer enfrentamiento naval de la historia (Ros, 1959).

Para el siglo VI, aun la piratería continuaba teniendo gran reputación y era apreciada públicamente por los griegos, donde las prácticas piratas fueron reglamentadas en las "Leyes de SOLÓN"¹², donde figuraban diferentes asociaciones de piratas debidamente autorizadas. Las autoridades de las "ciudades-estado", al no contar con flotas regulares y organizadas, acudían a los piratas y los 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 robos¹³, 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.

Para ese entonces los piratas eran vigilados a través de un régimen de defensa costera. Sin embargo, antes de las guerras médicas¹⁴, pero este medio de defensa no tuvo mayor relevancia, porque igualmente abordaban y atracaban las embarcaciones en mar abierto o zonas despobladas.

Sin embargo, luego de lograr el dominio de los "reinos helenísticos", Roma se apodero del Mediterráneo, con todo y piratas, al menos los que estaban en el mar Egeo que, estaba en manos de los piratas. Esta práctica empeora repentinamente, quizás a consecuencia de las guerras civiles romanas. Pero esto se extendió hasta las aguas del mar Negro, perjudicando significativamente el comercio de los navegantes romanos (GOSSE, 1932).

¹² SOLÓN DE ATENAS (638-558 a.C.) Aristócrata griego, legislador, poeta y filósofo. Alcanzó el "arcontado" de Atenas en el 594 a.C. y realizó una serie de reformas políticas y legislativas de vital importancia para la Historia antigua de Grecia.

¹³ Vid. ORMEROD, H. A. (1997). "Las represalias y capturas violentas bien de personas o bienes se mantuvieron durante un vasto periodo, incluso en los estados griegos más desarrollados. Dado que permanecían protegidas por ley y coexistían con los evidentes saqueos ilegales de los piratas, quedan patentes las dificultades para erradicar estos últimos".

¹⁴ "Fueron una serie de conflictos entre el Imperio aqueménida de Persia y las ciudades-estado del mundo helénico que comenzaron en 499 a.C. y se extendieron hasta 449 a.C. El enfrentamiento entre griegos y persas, del que las guerras Médicas fueron solo una fase, duró en total más de dos siglos y culminó con la conquista y disolución del Imperio aqueménida por Alejandro Magno en el siglo siguiente" (Wikipedia).

Ya con el reinado de MITRÍDATES VI, se les dio a los piratas más agresivos plena libertad para acceder a los puertos y buques de guerra (GOSSE, 1932).

Estas organizaciones piratas fueron adquiriendo más experiencia en sus prácticas, las cuales iban perfeccionando junto con sus aliados, al punto que formaron estrategias navales con los que planificaban muy bien sus ataques, eran de tal magnitud, que muchos juristas, llegaron a firmar que sus prácticas se parecían más a una guerra que actos de piratería. Fue imposible impedir el enfrentamiento contra Roma y este de alguna manera afectó los sucesos de la República, porque algunos generales se atrevieron a enfrentarse al Rey y no pudieron lograr su cometido, saliendo airoso el Rey.

Pero, 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. Hasta Italia tenía sus puertos fuertemente bloqueados, se apoderaron de navíos y cargamentos de víveres, dejando a la población sin suministro de alimentos.

Frente a estas circunstancias, en el 67 a.C. nació la *Lex Gabinia*¹⁵, donde el parlamento romano designó a POMPEYO procónsul de los mares, dándole la máxima autoridad sobre el Mediterráneo, con amplias atribuciones para limpiar el mar de piratas y garantizar el abastecimiento de alimentos a las ciudades (ORMEROD, 1997).

Para cumplir con tal labor, debía comenzar por lograr suspender el bloqueo de los puertos e Italia para poder rehabilitar el funcionamiento del comercio marítimo. En la búsqueda de su cometido, POMPEYO, decidió hacer una división de la superficie marítima en trece distritos, colocándolo bajo la autoridad de un caudillo con igual cantidad de embarcaciones, quien debería limpiar y eliminar de las costas los bribones que sería detenidos, donde en

¹⁵ Según ORMEROD, era una ley que actuó como una providencia política de carácter general utilizada para “consumar las primeras acciones promovidas por los romanos contra los piratas”.

dicho proceso se encontraron con gran cantidad de embarcaciones piratas que progresivamente fueron capturadas y llevadas a puerto.

Trascurrido poco más de un mes, el comandante la autoridad designada declaró que se había logrado limpiar completamente la cuenca occidental de corsarios, entregando de nuevo al parlamento sus atribuciones de mando sobre el mar mediterráneo.

De esta forma se estableció una línea divisoria entra 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, moralmente lo que implicaba el robo indiferenciado tanto en la mar con en la tierra, empezó a ser criticado en los estados griegos más civilizados¹⁶. Justamente ellos, quienes se consideraban los "barones marítimos cilicianos" pero, igualmente culminaron siendo disciplinados ante el *Coracesium*, y los buques de MITRÍDATES se doblegaron naturalmente, por las aptitudes de clemencia que tenía el vencedor.

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 CÉSAR¹⁷ alcanzó el poder y cumplió con el ultimátum que había decretado contra los piratas, cuando algunos 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, siendo objeto de burla de los piratas, ya que tenían otros planes para él. Luego, más tarde, con su asesinato, la situación derivó en un total desconcierto y desgobierno a nivel marítimo y

¹⁶ Este cambio en la "moralidad" se deduce del "relato de HERÓDOTO sobre el castigo de Glauco que muestra un significativo desarrollo moral en la protección divina de Autólico", citado por ORMEROD.

¹⁷ "Vence la segunda guerra civil (49-45 a.C.) de la República Romana precisamente contra quién había librado a Roma del asedio pirático (POMPEYO) y se hace nombrar dictador vitalicio. En el año 47 a.C. tras su victoria reciente en la Batalla de Zela sobre FARNACES II del Ponto (que había tratado de recuperar el reino de su padre MITRÍDATES VI), dando el parte a Roma sobre la prontitud y celeridad de esta batalla, emplearía la célebre sentencia *veni, vidi, vinci*" (Wikipedia).

terrestre¹⁸, sin embargo esta crisis no duró tiempo, y el periodo del “Imperio Romano” no resultó boyante a la piratería, terminando disgregada en pequeños grupos.

Fue más tarde, con la caída del Imperio Romano de Occidente, cuando se tomaron fuertes medidas para evitar volvieran a formarse fuertes organizaciones de piratas, decretando medidas que también fueron acogidas por el Imperio Bizantino. Pero, a pesar de ello, tales medidas no surtieron el efecto esperado, y la piratería volvió a recuperar fuerzas en la Edad Media, en todo lo ancho del Mediterráneo, pero en esta oportunidad su principal centro de acciones se trasladó desde “Asia Menor hacia el norte de África” (CAO FEIJÓO, 2017).

Ya para la Edad Media, la primera acción conocida de los piratas fue sobre el 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 tomo el poder central, que estos pequeños grupos fueron parcialmente controlados. Hasta mediados del siglo XIV, cuando el “Imperio chino” incidió en al 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.

Y se logró disminuir en gran medida la participación de líderes regionales en la piratería, pero muchos de ellos eligieron el vandalismo bajo el amparo del emperador. A pesar de la participación de estos líderes regionales en la piratería, las grandes organizaciones de piratas chinos, nunca tuvieron ni

¹⁸ Vid. CAO FEIJÓO, G (2017). “Tras la guerra civil los hijos y partidarios de POMPEYO se exilian y se dedican a la piratería. Así por ironía del destino Sexto POMPEYO, precisamente el hijo del que había barrido a los piratas del Mediterráneo años antes, reavivaría ahora la tradicional profesión marítima que comenzaba a ser perseguida”.

manifestaron inclinaciones políticas, tan solo se encargaron de ejercer el poder en sus territorios como Estados independientes. De esta forma, los líderes locales y el emperador no tenían la capacidad a nivel marítimo sino para vigilar y supervisar únicamente sus rutas, y mientras tanto los piratas se mantuvieron operando durante años sin ningún tipo de control (CAO FEIJÓO, 2017).

Incluso, es importante resaltar que la actividad pirata en China era absolutamente distinta al resto del mundo. Pues, la piratería estuvo estratégicamente muy organizada, de hecho, los piratas trabajaban por medio de grandes flotas. No utilizaban pequeños refugios, sino que se encargaron de tomar grandes extensiones de costas donde gobernaban a su albedrío, tal como lo hicieron con los pequeños grupos de líderes militares¹⁹.

Posteriormente, ya 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; hasta la invasión de los vikingos, quienes propagaron la piratería por Europa a bordo de los "*drakkars*"²⁰. 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 (CAO FEIJÓO, 2017).

¹⁹ *Ibidem*. "Este fue un período dorado para China pues sus mercantes se extendían hasta el Océano Índico y también lo fue para los piratas que experimentaron un gran auge".

²⁰ *Ibidem*. Se les llamaba así a "las embarcaciones porque tomaron el nombre del mascarón de proa donde se embutía la cabeza de un dragón. Entre sus características fundamentales se destacan: la propulsión a vela y remo, de fácil navegación, con bastante eslora, llegando a medir hasta 30 m., estrechos de manga (que les dotaba de velocidad y maniobrabilidad) y poco calado (que le permitía adentrarse en aguas poco profundas de hasta un metro), pudiendo remontar vías fluviales".

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 enfrentó a los berberiscos²¹, los cuales fueron sitiados 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 acumulación de datos y referencias expresas 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 ha reaparecido en la actualidad bajo varias modalidades²².

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

²¹ *Ibíd.* Eran “descendientes de la etnia Bereber, pueblo de África del norte ubicado al oeste del valle del Río Nilo. Estos corsarios que faenaban mediante un acuerdo con el Imperio Otomano adquirieron gran relevancia durante el Imperio de Carlos V”.

²² *Ibíd.* Modalidades de “piratería moderna, consistentes en el secuestro de buques y tripulación, como el caso del cuerno de África; o el secuestro de parte de sus miembros sin el buque, como ha ocurrido en el Golfo de Guinea, y luego se pide el pago de un rescate por la liberación obligando a los armadores y/o a los Estados a pagar considerables sumas de dinero. También puede ocurrir simplemente, para robar su carga, caso que también ocurren en el Golfo de Guinea”.

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 (CAO FEIJÓO, 2017).

Alcanzado el siglo XXI, vemos que “los piratas, al igual que sus predecesores, se mantienen ligados íntimamente a la pervivencia de rutas internacionales de transporte y navegación marítima. 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).

Expertos e investigadores del fenómeno que presentamos, afirman que la reaparición de la piratería se debe al olvido de las políticas de persuasión e impedimento durante la guerra fría, lo cual influyó notablemente en la falta de supervisión y vigilancia en el océano, donde la gran mayoría de países les daban mayor importancia a las “relaciones comerciales” dejando atrás la defensa y protección de las rutas de transporte marítimo. Otro aspecto que incidió en su reaparición fue el fenómeno de liberación y globalización de los mercados visible en los últimos años, trayendo como efecto inmediato un aumento significativo en el comercio global, resultando el transporte marítimo el beneficiario. Y estos aspectos hicieron posible la propagación de actos criminales marítimos, volviendo avizorar la piratería, indistintamente de su modalidad o causa, ya estaba presente, y ahora en íntima vinculación con el crimen organizado.

Y a estos problemas se unen “la existencia de lagunas legales en los ordenamientos jurídicos nacionales y en el Derecho internacional público, las insuficientes medidas operativas y técnicas de muchas de las naciones ribereñas para proteger las aguas, y la proliferación de Estados costeros débiles, como viene ocurriendo en el Cuerno de África, en el sudeste asiático y en el Golfo de Guinea” (MORAL, 2015).

La combinación de esas debilidades nos enfrenta a un escenario con claros riesgos para la navegación. A los países ribereños y a los Estados afectados por el comercio derivado de esa navegación, les plantea concretos retos de gran magnitud en el ámbito económico. Y en cuanto a la seguridad, propiamente planteada, la capacidad de respuesta de aquéllos se llega a entrever seriamente menoscabada y amenazada.

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”.

Ahora bien, se precisa tener algunos datos importantes sobre el Golfo de Guinea (ilustración 3), el cual está ubicado en el “Océano Atlántico oriental, en la costa occidental de África, entre cabo Palmas en Liberia y cabo López en Gabón. El territorio está conformado por países como Liberia, Costa de Marfil, Ghana, Benín, Togo, Nigeria, Camerún, Guinea Ecuatorial, Gabón y Santo Tomé y Príncipe” (MARTÍN, 2017).



Ilustración 3. "Mapa del Golfo de Guinea".

Fuente: Google Maps (2017)²³.

²³ Google Maps (2017). Disponible en <https://www.google.com/search?q=golfo+de+guinea&safe=active&client=firefox-b-ab&sxsrf=ACYBGNQSRBifUbor6Hs->

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, y 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.

No obstante, con la nueva estrategia conjunta de los países, es necesario implementar otras más exhaustivas de cooperación para contrarrestar los riesgos de inestabilidad, porque una crisis regional traería como consecuencia una clara situación de riesgo en la estabilidad del África Occidental. De la misma manera, los diferentes cambios políticos no han permitido establecer un sistema democrático sólido. Pudiendo observar grandes anomalías en las actuaciones del gobierno, limitando el “libre ejercicio de los derechos fundamentales” y un incremento significativo de conflictos de origen racial y religioso (MARTÍN, 2017).

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”.

Sí es cierto que, por otro lado, globalmente la piratería se ha visto reducida en los últimos años²⁴ y que, en algunas zonas, han bajado significativamente “las costas de Somalia han pasado de 47 secuestros en 2010, a ninguno en 2013 y 2014 (ilustración 4); aunque la situación en el Golfo de Guinea ya no es la misma”.



Ilustración 4. "Piratería en el Golfo de Guinea en el año 2014".

Fuente: IMB Piracy Reporting Center.

Las costas de África Occidental han pasado a constituirse 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 señala URCELAY VERDUGO (2014) “el Golfo de Guinea es una de las áreas marítimas más

²⁴ Según el IMB, entre 2010 y 2014, el número de ataques de los piratas somalíes ha disminuido en un 80%, con 851 marineros envueltos en ataques con armas de fuego en 2013, comparado esto con los 4.185 del año 2010, y 1.090 marineros fueron tomados como rehenes en 2010 frente a los 349 del año 2012. Aun así, en 2013 hubo 264 ataques registrados en todo el mundo, lo que supone una caída del 40% respecto a 2011.

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"²⁵.

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"²⁶. 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 –o, mejor, una extensión– 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 HEREDIA, 2008).

I.2. ASPECTOS NORMATIVOS

A pesar de que la piratería es uno de los primeros delitos del derecho de gentes, el *Ius Gentium*²⁷, sólo en época reciente aparecieron serios proyectos para su prevención y tendentes a la represión internacional (RODRÍGUEZ y GALETTA DE RODRÍGUEZ, 2008)

²⁵ URCELAY VERDUGO, J. L. "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". Monografía 143. Escuela Superior de las Fuerzas Armadas. Ministerio de Defensa, diciembre 2014, p. 199.

²⁶ IMB Piracy Reporting Center.

²⁷ *Ius Gentium*-Derecho de Gentes. En Roma se daba el nombre de Derecho de Gentes a las normas que regulaban las relaciones jurídicas en las cuales los extranjeros podían ser parte, por oposición al *Ius Civile* (Derecho Civil), que era el Derecho para, solamente, los ciudadanos romanos. En la actualidad, la locución *Ius Gentium*-Derecho de Gentes se emplea como sinónimo de Derecho Internacional Público.

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 LORCA, 2013).

Ya en 1937, en el seno la Sociedad de las Naciones, un comité de expertos ofreció un proyecto alternativo, “entre cuyos resultados se incluye una definición de piratería, de corte más restringido que la suministrada por el derecho consuetudinario, en el sentido de que por tal se entendía aquella que consistiera en -cometer por su propia cuenta actos de depredación contra bienes o de violencia contra personas- lo que excluiría los actos realizado por o a cuenta de un Estado, pero no los actos que pudieran tener una motivación política, pues no se precisaba entonces que la razón de esta violencia debería encontrarse en el ánimo de lucro” (SOBRINO HEREDIA, 2008).

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)²⁸, 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” (CONVEMAR, UNCLOS –acrónimo de sus siglas en inglés–), aprobada en Nueva York, en 1982, y conocida como “Constitución de los océanos” o “Convención de Montego Bay”²⁹.

²⁸ Convención de Ginebra sobre Alta Mar, de 29 de abril de 1958. Publicado en BOE núm. 309, de 27 de diciembre de 1971.

²⁹ La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar fue aprobada en Nueva York (Estados Unidos) el 30 de abril de 1982 y asumida por el conjunto de Estados miembros el 10 de diciembre de 1982, en Bahía Montego (Jamaica). Cobró vigencia el 16 de noviembre de 1994. En España fue publicada en el BOE núm. 39, de 14 de febrero de 1997.

Como recuerda SOBRINO (2008), en ambas Convenciones se proporciona una definición prácticamente idéntica de la piratería marítima, independientemente de que las prácticas marítimas hayan ido evolucionando con el transcurso del tiempo o adaptándose a los espacios marítimos donde se llevaban a efecto, fijando en ambas el deber de todos los Estados de cooperar en la “represión de la piratería en la alta mar o en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de un Estado”³⁰.

Esa definición “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” (SOBRINO HEREDIA, 2008). Centrándonos en el art. 15 CGAM³¹ y en el art. 101 CONVEMAR³², y siguiendo la estructura dictada por NÚÑEZ (2013)³³ y KNYAZEVA y KOROBEEV (2015)³⁴, “se concreta la piratería como:

³⁰ CONVEMAR. Artículo 100. Deber de cooperar en la represión de la piratería.

“Todos los Estados cooperarán en toda la medida de lo posible en la represión de la piratería en la alta mar o en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún Estado.”

³¹ CGAM. Artículo 15.

“Constituyen actos de piratería los enumerados a continuación:

1. Todo 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:

a. Contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos.

b. Contra un buque o una aeronave, personas o bienes situados en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado.

2. Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo cometa tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata.

3. Toda acción que tenga por objeto incitar o ayudar intencionadamente a cometer los actos definidos en los párrafos 1 y 2 de este artículo.”

³² CONVEMAR. Artículo 101. Definición de la piratería.

“Constituye piratería cualquiera de los actos siguientes:

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:

i) Contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;

ii) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren 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 el apartado b) o facilitarlos intencionalmente.”

- 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 embarcados;
 - 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”.

Se asimilan a los actos de piratería definidos en ambas convenciones, y en la misma línea, “los actos cometidos una aeronave del Estado, cuya tripulación se haya amotinado y apoderado del buque o de la aeronave”³⁵.

De estas codificaciones “se extraen los rasgos fundamentales de la piratería internacional contemporánea:

- los piratas deben actuar movidos por propósitos personales;

³³ Vid. RODRÍGUEZ NÚÑEZ, A. (2013). El delito de piratería. Antecedentes y reforma del Código Penal por Ley Orgánica 5/2010. Revista de Derecho Penal y Criminología, Extraordinario, nº 1, págs. 213-239.

³⁴ Vid. KNYAZEVA, N. A. y KOROBEEV A. I. (2015). Maritime Terrorism and Piracy: The Threat to Maritime Security, Mediterranean Journal of Social Sciences. Obtenido de https://www.researchgate.net/publication/285543777_Maritime_Terrorism_and_Piracy_The_Threat_to_Maritime_Security.

³⁵ CGAM. Artículo 16.

“Se asimilan a los actos cometidos por un buque privado los actos de piratería definidos en el art. 15, perpetrados por un buque de guerra o un buque del Estado o una aeronave del Estado cuya tripulación se haya amotinado y apoderado del buque o de la aeronave.”.

CONVEMAR. Artículo 102. Piratería perpetrada por un buque de guerra, un buque de Estado o una aeronave de Estado cuya tripulación se haya amotinado.

“Se asimilarán a los actos cometidos por un buque o aeronave privados los actos de piratería definidos en el artículo 101 perpetrados por un buque de guerra, un buque de Estado o una aeronave de Estado cuya tripulación se haya amotinado y apoderado del buque o de la aeronave.”.

- 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 (como las aguas de la Antártida)" (SOBRINO HEREDIA, 2008).

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 HEREDIA, 2008).

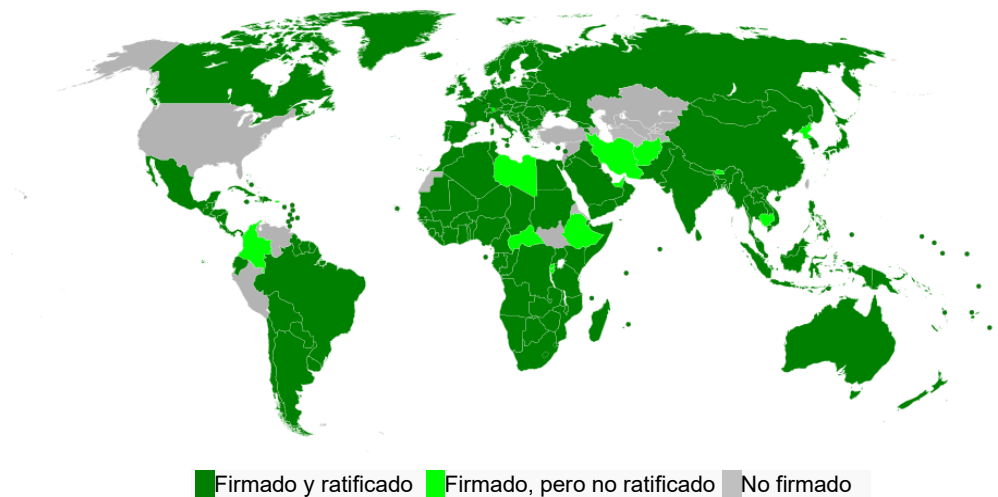


Ilustración 5. "Estados firmantes Convención de las Naciones Unidas sobre los derechos del mar".

En este sentido, "estos textos se refieren a lo que podría llamarse la piratería tradicional, esto es, aquellos actos ilegales de violencia, detención o depredación cometidos desde un buque privado en alta mar, o en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, con un propósito de lucro, contra un buque o contra personas o bienes a bordo de ellos" (SOBRINO HEREDIA, 2008).

En cambio, “no cubrirían, en primer lugar, los casos más frecuentes de la piratería contemporánea: la que tiene lugar en las aguas interiores y en las territoriales; y, segundo, excluye situaciones de violencia sobre buques con objeto de desestabilizar un gobierno, crear conflictos, sembrar el terror con el objetivo de someterlo a un chantaje, o los actos cometidos por motivos religiosos o étnicos. O los casos en que movimientos de liberación o insurrectos se amparen violentamente de navíos por razones políticas” (SOBRINO HEREDIA, 2008).

A ellas se unió, posteriormente, en la concreción de tipos ilícitos relacionados con la piratería, el “Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima” (Convenio SUA)³⁶, sellado en Roma en 1988; y su “Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental”³⁷, hecho en Londres en 2005.

En cualquier caso, “el buque pirata, al quedar excluido de toda protección o subordinación jurisdiccional derivada de su pabellón, se encuentra al margen de la teoría de la ficción de extraterritorialidad, si bien puede mantener la nacionalidad que se derive de su primer registro marítimo y mercantil. Sin embargo, al ponerse fuera de toda normativa, en lo referente a los actos de depredación, por tales actos sus titulares o tripulantes, según su responsabilidad en el marco del siglo XX, pueden ser juzgados por cualquier país en su condición de delincuentes contra la comunidad internacional, a los que se aplican los principios de jurisdicción penal universal” (CORRALES ELIZONDO, 2018), circunstancia ésta prevista en el ordenamiento jurídico español, en la Ley Orgánica del Poder Judicial 6/85, de 5 de julio³⁸.

³⁶ “*Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (SUA)*” (Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima). Aprobado el 10 de marzo de 1988; con vigencia del 1 de marzo de 1992. Instrumento de Ratificación publicado en BOE núm. 99, de 24 de abril de 1992. Disponible en <http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/SUA-Treaties.aspx>

³⁷ Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental. Con fecha de aprobación de 14 de octubre de 2005; con entrada en vigor el 28 de julio de 2010.

³⁸ Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial. Publicada en el BOE núm. 157, de 2 de julio de 1985. Artículo 23.4.

“Esta extensa y compleja definición no difiere, al margen de las referencias a las aeronaves, de la histórica y tradicional que antes describíamos y plantea, ya con rotundidad, la no sumisión a un Estado de los buques piratas en alta mar, fuera de aguas jurisdiccionales, así como la posibilidad de persecución internacional” (CORRALES ELIZONDO, 2018)³⁹.

Al objeto del posible procesamiento de los implicados en estos actos delictivos, internacionalmente se estiman dos situaciones diferenciadas desde las que poder capturar y retener personas, bienes y medios directamente relacionados con la incidencia:

1. En alta mar, es decir, la parte del mar no perteneciente un Estado, siguiendo la definición establecida en el art. 1 CGAM⁴⁰.
2. En un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, tal y como recoge el art. 105 CONVEMAR⁴¹.

“Igualmente será competente la jurisdicción española para conocer de los hechos cometidos por españoles o extranjeros fuera del territorio nacional susceptibles de tipificarse, según la ley penal española, como alguno de los siguientes delitos:

- a) *Genocidio.*
- b) *Terrorismo.*
- c) *Piratería y apoderamiento ilícito de aeronaves.*
- d) *Falsificación de moneda extranjera.*
- e) *Los delitos relativos a la prostitución y los de corrupción de menores o incapaces.*
- f) *Tráfico ilegal de drogas psicotrópicas, tóxicas y estupefacientes.*
- g) *Y cualquier otro que, según los tratados o convenios internacionales, deba ser perseguido en España.”*

Con anterioridad estuvo tipificada como delito la piratería en la Ley penal y Disciplinaria de la Marina Mercante, de 22 de diciembre de 1955; art. 9; hoy derogada por la Ley de Puertos Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y posteriormente por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

³⁹ Vid. CORRALES ELIZONDO, A. (2018). “A lo largo de la historia de la piratería, esa persecución internacional en realidad se presentaba como medio de autodefensa contra actos de degradación, realizados o por realizar. La historia de la América hispana es, entre otras muchas cosas, la de las construcciones de fortalezas y formas de defensa contra naves y asaltos piratas, así como la de la protección de navíos mercantes, en el transporte de los productos de Ultramar a la Metrópoli”.

⁴⁰ “Alta mar” es la zona marítima alejada de las 200 millas marinas correspondientes a la zona económica exclusiva (mar patrimonial) o de las aguas archipelágicas de los países ribereños. En ella, todos los Estados tienen libertad de explotación, navegación, de sobrevuelo y de pesca.

⁴¹ CONVEMAR. Artículo 105. Apresamiento de un buque o aeronave pirata.

“Todo Estado puede apresarse, en la alta mar o en cualquier lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, un buque o aeronave pirata o un buque o aeronave capturado como consecuencia de actos de piratería que esté en poder de piratas, y detener a las personas e

Por último, es de recordar que los instrumentos internacionales que instan a la cooperación en la represión de la piratería, habilitan definitivamente a la Comunidad Internacional para que se establezcan acuerdos de apoyo y ayuda específicos con los países ribereños incapaces de acometer una verdadera respuesta eficaz contra los problemas derivados de la actuación de los piratas. Estos acuerdos pueden llevar implícitas la cesión de competencias a terceros países para que puedan detener y juzgar a los piratas capturados sus aguas jurisdiccionales⁴².

La legislación penal española recogió⁴³ 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) añadiendo el “engaño” como método de comisión y las “plataformas marinas” como objeto del delito⁴⁴, 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 penal⁴⁵.

incautarse de los bienes que se encuentren a bordo. Los tribunales del Estado que haya efectuado el apresamiento podrán decidir las penas que deban imponerse y las medidas que deban tomarse respecto de los buques, las aeronaves o los bienes, sin perjuicio de los derechos de los terceros de buena fe.”.

⁴² La Resolución 1.816 (2008) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas (CSNU), en la línea de otras normas de referencia, exhorta a todos los Estados para que cooperen en la determinación y establecimiento de la jurisdicción, y en la investigación y persecución de personas u organizaciones responsables de actos de piratería y de robo a mano armada en las costas de Somalia.

⁴³ Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.

⁴⁴ 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.”.

⁴⁵ Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. Artículo 616 quáter.

“1. El que, con ocasión de la prevención o persecución de los hechos previstos en el artículo anterior, se resistiere o desobedeciere a un buque de guerra o aeronave militar u otro buque o aeronave que lleve signos claros y sea identificable como buque o aeronave al servicio del Estado español y esté autorizado a tal fin, será castigado con la pena de prisión de uno a tres años.

2. Si en la conducta anterior se empleare fuerza o violencia se impondrá la pena de diez a quince años de prisión.

I.2.1. Protección marítima y piratería

Como señala KRASKA (2009), la Organización Marítima Internacional (OMI) tiene entre sus funciones el "deber de velar por la seguridad de los viajes y transporte marítimo"⁴⁶. Para ejercer esta atribución asume el mandato expreso otorgado de "disminuir los riesgos que puedan poner en peligro la protección marítima", para lo que fueron elaboradas una serie de reglas por medio del Comité de seguridad marítima (CSM) con sugerencias del Comité de facilitación (FAL) y el Comité jurídico (LEG) (Organización Marítima Internacional, OMI, 2019).

Además, se cuenta con el "Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias", también conocido como "Código PBIP", del que se tomaron algunas disposiciones sobre protección marítima para ser incorporadas en el "Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS)"⁴⁷, específicamente en el "capítulo XI-2" relativo a "medidas especiales para aumentar la protección marítima. Se entiende que su incorporación se debe al hecho de que el "Código PBIP", es un instrumento creado para ser acatado con carácter de obligatoriedad para todos aquellos países que hayan suscrito dicho Convenio.

Su principal objetivo es garantizar que todos los puertos y buques de los Estados Miembros de la OMI desarrollen y apliquen la normativa de protección marítima.

El Código PBIP establece claros preceptos relativos a la protección de los gobiernos, autoridades portuarias y empresas navieras, que son de obligatorio cumplimiento, y algunas reglas para cumplir con estas normativas.

3. *En todo caso, las penas previstas en este artículo se impondrán sin perjuicio de las que correspondan por los delitos cometidos.*"

⁴⁶ Vid. KRASKA, J. (22 de Julio de 2009). Coalition Strategy and the Pirates of the Gulf of Aden and the Red Sea, en *Comparative Strategy*, 28:3, 197-216, DOI: 10.1080/01495930903025250. Disponible en <https://doi.org/10.1080/01495930903025250>.

⁴⁷ Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS), adoptado el 1 de noviembre de 1974; entró en vigencia el 25 de mayo de 1980. Disponible en [http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx).

Para ello, la Organización Marítima Internacional (OMI), implementó algunos programas de “cooperación técnica”, llevados a la práctica a través de diferentes actividades regionales y nacionales, con el objeto de que todos los países que suscribieron el Convenio SOLAS implementen la normativa del Código PBIP, centrandose, desde los años 80, su campo de acción ante las amenazas contra los buques, representadas por los actos de piratería y robo a mano armada. Luego, a mediados del 2000, se ocupó del “mar de China Meridional y los estrechos de Malaca y Singapur”. Y, desde el año 2005, se ha ocupado de las acciones de piratería en las “costas de Somalia, en el golfo de Adén y el océano Índico en general”.

Recientemente se ha dedicado a implementar nuevas estrategias para aumentar la protección marítima en África occidental y central, de conformidad con los convenios de protección marítima regionales.

Con la colaboración del transporte marítimo, en la misma línea, ha creado y acogido “medidas antipiratería” que han servido para atenuar las consecuencias negativas que generan los actos de piratería a nivel mundial (Organización Marítima Internacional, OMI, 2019).

A solicitud de los Estados Miembros, como organización internacional, también les brinda apoyo y colaboración a quienes pretendan crear sus medidas regionales o nacionales para enfrentar los ataques de piratería y robos a mano armada de buques y transporte marítimo.

Entre otras acciones, con la misma línea de trabajo, cabe señalar la creación del “Código de conducta sobre represión a la piratería y robos a mano armada contra los buques en el océano Índico occidental y el golfo de Adén”, conocido como el “Código de Conducta de *Djibouti*”, firmado por los países del océano Índico occidental; e, igualmente, el “Código de conducta creado por África occidental y central”, denominado “Código de Conducta de *Yaoundé*”.

Con respecto a las orientaciones adoptadas por la OMI para la protección marítima de los actos de piratería y robos a mano armada, para los Gobiernos, propietarios de buques, capitanes y tripulaciones, se crearon disposiciones para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada cometidos contra los buques; implementando la práctica de

investigaciones de delitos y el uso de personal armado a bordo de los buques, así como la creación de procedimientos para responder a los actos de piratería y robos a mano armada consumados contra los buques en regiones concretas. Todos los Estados Miembros, reciben el apoyo de la OMI en la implementación de las prácticas adecuadas a este propósito.

Otros gobiernos han ido más lejos en la imposición de penas a estos delitos: el Gobierno de la India, en 2018, asumiendo el compromiso adquirido en el marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y busca promover la seguridad del comercio marítimo de la India, incluida la seguridad de las tripulaciones, ha aprobado una propuesta de ley con el objetivo de “tener una ley nacional antipiratería para crear en el país el marco legal necesario para el enjuiciamiento de personas por los delitos relacionados con la piratería”⁴⁸, que prevé castigar hasta con la pena de muerte o la cadena perpetua el delito de piratería marítima.

I.2.2. Protección armada a bordo de los buques

Para la incorporación de personal armado a bordo de los buques, la OMI no presentó ni aceptó medidas de forma oficial, sino que se limitó a manifestar que será responsabilidad de los Estados de abanderamiento y los ribereños el decidir sobre el uso de personal armado para protección, determinando ellos las condiciones y el tema de legalidad.

Sin embargo, para continuar brindándoles su apoyo, la OMI publicó una serie orientaciones para los “Estados de abanderamiento, y los ribereños, y para los propietarios de buques, armadores y capitanes”, y a las compañías privadas de protección marítima, relativos a la implementación del personal armado en los buques para las zonas de peligro y mayor riesgo en el “océano Índico occidental y el golfo de Adén”.

⁴⁸ Vid. Nueva Delhi (Sputnik). (2018). El Gobierno de la India aprobó una propuesta de ley que prevé castigar con la pena de muerte o la cadena perpetua el delito de piratería marítima, según los medios locales. Recuperado de <https://mundo.sputniknews.com/asia/201808021080872262-pena-capital-piratas-mar-delhi-castigo/>.

En lo relacionado a las acciones de Ciberseguridad, hoy día se cuenta con los Comités de facilitación y seguridad marítima, creados en atención ante las probabilidades de generar daños significativos a la protección marítima.

Ambos Comités apoyan en la creación de normas sobre las prácticas de ciberseguridad que pudieran ser aplicadas voluntariamente por los países, para mejorar y proteger los sistemas cibernéticos necesarios para el buen funcionamiento de los puertos, buques, y otros sistemas del transporte marítimo.

Es de resaltar que la ubicación geográfica de los países que forman parte del occidente de África le brinda a este espacio una relevancia muy especial, porque en ella se llevan a cabo toda clase de actos delictivos, como “la piratería, el tráfico de estupefacientes y la trata de seres humanos”.

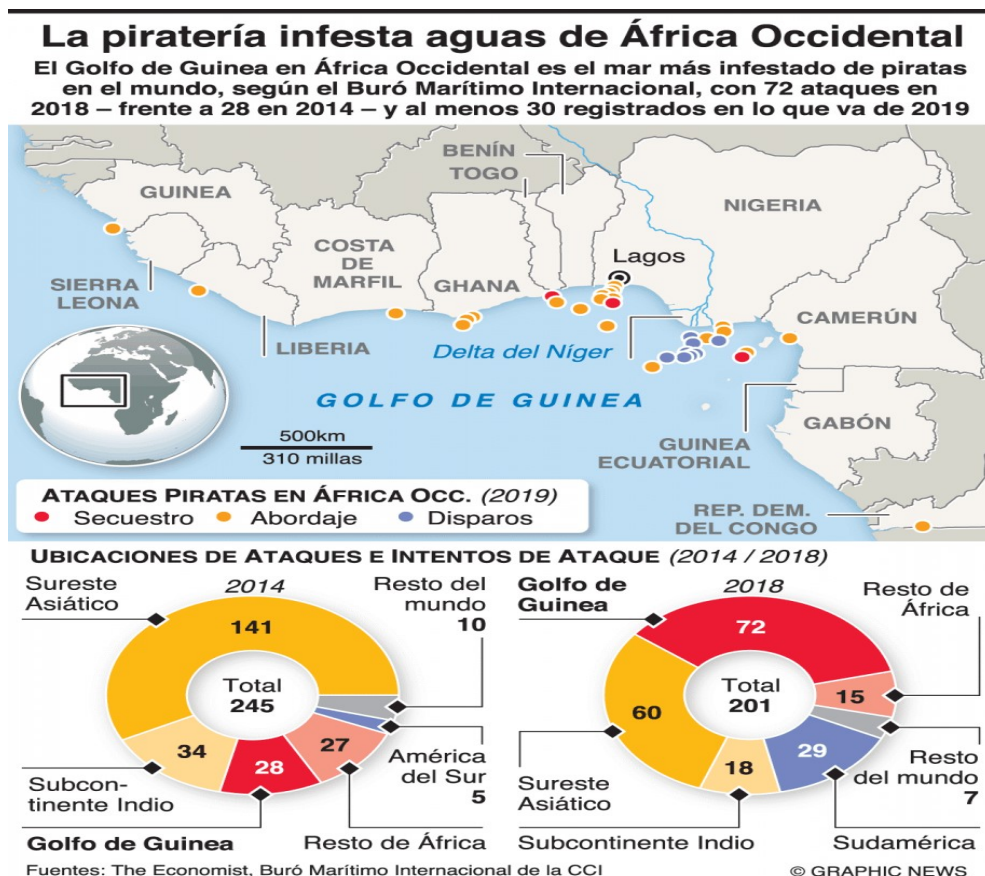


Ilustración 6. "Piratería en África Occidental".

Fuente: "Graphic News".

Por ello se le considera uno de los territorios más problemáticos en materia de seguridad marítima y hacia el que con mayor intensidad se han incrementado los ataques piratas en los últimos años, como fielmente recoge el gráfico anterior (ilustración 6).

Es evidente que, aunque los conflictos internos se entrelazan con los nacidos de las actividades de grupos extranjeros que maniobran de modo clandestino en esta zona, de entre los principales problemas que aqueja esta región, destaca el de la “piratería”, definida por la Convención de las Naciones Unidas como “todo acto ilegal de violencia que tenga un propósito específico contra una embarcación o los pasajeros de esta misma” (PAREJA, 2019).

Sin embargo, no solamente la piratería es la práctica ilícita y común de la zona, y son muy diversas las causas que han generado la propagación de los actos delictivos en la zona. Entre las causas de mayor incidencia esta la “crisis económica, las guerras civiles que asolan la región, la pobreza, las enfermedades y la violencia a consecuencia de estas.

Los aspectos políticos también afectan esta situación. Es muy bajo su índice de participación, el aumento y la perpetuidad de las tiranías en Guinea Ecuatorial y el uso constante de actos despostos obstaculizan la gobernabilidad de estos Estados. Conjuntamente, con los “sistemas legislativos y judiciales” que no tienen una estructura funcional, pues al mal funcionamiento de las instituciones se acopla la “corrupción e impunidad”.

La misma seguridad del Estado no está capacitada para afrontar este tipo de problemas.

Observando la imagen siguiente (ilustración 7), en la que se aprecian significativos avances a nivel institucional y gobernabilidad entre “1990 y 2013” en “África subsahariana y la región occidental”, queda evidente la inestabilidad de la región (PAREJA, 2019).

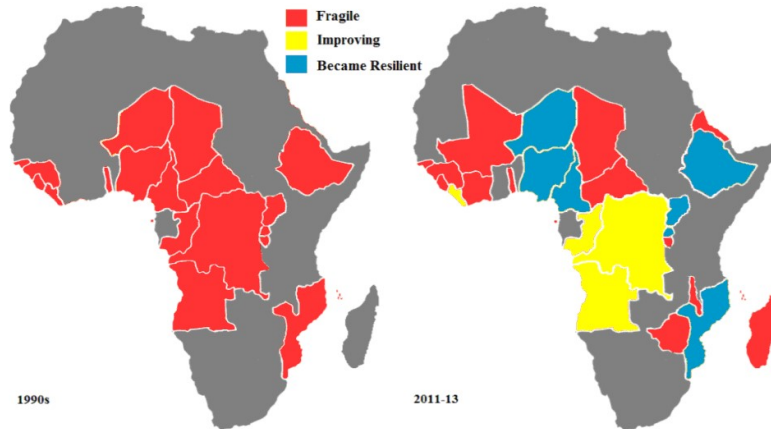


Ilustración 7. "Building Resilience in Sub Saharan Africa".

Fuente: "Fondo Monetario Internacional".

No obstante, la deficiencia de las instituciones pudiera ser entendida, debido a los intereses personales de los gobernantes, quienes tienden a subordinar el beneficio ajeno al suyo propio, colocando sus intereses por encima de la población. Trayendo como consecuencia la perpetuidad del poder en manos de "clanes familiares, ejemplo de ello, es el caso de Togo con GNASSINGBÉ EYADÉMA y su hijo y sucesor FAURE GNASSINGBÉ", quienes se han mantenido en el gobierno por más de 52 años, dejando a los opositores el camino libre a la violencia en la búsqueda de cambios al régimen.

Ante la ineptitud de los gobiernos para enfrentar estos problemas, han originado, que personas de la localidad compliquen la situación de los "Estados de África Occidental, los llamados señores de la guerra". Actores que se han tomado el poder de algunas subregiones gracias a la colaboración que han recibido de grupos armados que gozan de grandes influencias políticas y económicas. De hecho, muchos de ellos se encuentran en las instituciones del gobierno, actuando con grandes empresarios, sacando utilidades de los financiamientos de "guerras y el tráfico de recursos naturales".

Es en este aspecto donde se evidencia lo fundamental que es el transporte marítimo, porque es de gran importancia para el desarrollo de las economías locales, pues, el "comercio extranjero llega o es enviado por vía marítima". Es allí donde arriba la importancia de combatir la piratería. Toda esta

zona, de una u otra manera, depende de los buques mercantes que llegan al Golfo de Guinea para proveerse, y el mayor porcentaje del “producto interior bruto (PIB)” es generado por la actividad portuaria. De ahí la necesidad de procurar la seguridad de las rutas, en defensa de las “economías locales” de los países de la zona.

En cuanto a la parte social también hay algunos problemas como la “pobreza y la desigualdad”, sin dejar a un lado las deficiencias sanitarias y educativas en la región, los cuales no permiten formar profesionales calificados, y terminan impulsando a la juventud a incorporarse a estos grupos delictivos. Una forma de bajar considerablemente los índices de violencia en estas regiones sería el que los gobiernos dedicaran parte de sus gestiones a mejorar el sistema educativo, lo cual ayudaría también a disminuir el desplazamiento de la población a otros lugares más seguros.

I.2.3. El terrorismo

A los fines de brindar garantía y apoyo contra la lucha al terrorismo, organizaciones como la “OMI, la Dirección del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y el Equipo Especial Ejecutivo, han decidido establecer como una especie de alianza de forma estratégica, a través de la cual tomaron la iniciativa de visitar algunos países con el objetivo de evaluar la situación y verificar si existe la capacidad de crear el intercambio de políticas con otras organizaciones que forman parte de las Naciones Unidas, de tal manera que se elaboren reglas para que sea posible poner en práctica la ley y su acatamiento” (Organización Marítima Internacional, OMI, 2019).

Dentro de las tareas bajo la responsabilidad de las “Organizaciones de los Estados Unidos” resalta la del “AFRICOM”⁴⁹ encargada esencialmente en mantener “relaciones diplomáticas y económicas entre los Estados que conforman el continente africano”.

⁴⁹ El nuevo interés americano por África y la reciente importancia geoestratégica del continente plantean cuestiones fundamentales desde el punto de vista militar y estratégico para los Estados Unidos. Tras años de largo debate y procesos de discusión en el seno del Departamento de Defensa y en los círculos académicos y militares, se decidió la creación de un nuevo mando, el AFRICOM, cuya área de responsabilidad la constituiría todo el continente africano y aguas circundantes, con la excepción de Egipto, que queda bajo el CENTCOM.

Este tratado es utilizado en los Estados Unidos para supervisar y fortalecer la seguridad del suministro de “gas y petróleo en el Golfo de Guinea”.

Por su parte, España hizo algunos aportes en materia de seguridad a los países de África, principalmente en sus zonas marítimas, implementando tareas militares en la zona. Ya para el año 2016 se realizaron gestiones de patrullaje para fortalecer la colaboración en el golfo, y enfatizar la “vigilancia marítima” de tal manera que pudiera ser identificada con mayor precisión los peligros generados por las prácticas terroristas, y también acentuar la cooperación bilateral.

I.2.4. Instrumentos SUA y actos ilícitos

En la época de los años 80, se observó una manifiesta preocupación por las prácticas ilícitas que amenazaban la “seguridad y protección tanto de los buques como de sus pasajeros”, así fue reflejado en los informes que narraban algunos casos donde había secuestrado a los tripulantes y los buques habían sido robados en los mismos embarcaderos. En ese sentido, la “Asamblea de la OMI” tomó la iniciativa de revisar los casos y prestar apoyo a las sugerencias de los Estados Unidos, quienes solicitaron a la OMI crear medidas para impedir que continuaran presentándose estos hechos terroristas. Unas de estas medidas elaboradas, son los instrumentos SUA puestos en práctica para el año 1988, donde se estableció en el contexto “jurídico internacional” la iniciativa de garantizar el amparo de las medidas sobre aquellas personas que incurrieran en actos ilícitos ejecutados contra la “seguridad de los buques y de las plataformas fijas instaladas en la plataforma continental”.

Considerando como actos terroristas “la captura de buques a la fuerza, actos violentos contra las personas a bordo y el uso de dispositivos que pudieran destruirlos o causar daños”.

Otra medida implementada por el “Convenio de Facilitación” para mejorar el “tráfico marítimo internacional”, fueron los llamados polizones, personal capacitado que se escondía en los buques, a través de las cargas embarcadas sin que su propietario estuviera en conocimiento de ello, y luego

que el buque se hubiera puesto en marcha, se daba a conocer. Posteriormente, al desembarcar el capitán, se refería al “polizón” cuando elaboraba un informe para ser presentado a las autoridades competentes.

Cabe destacar, que la OMI siempre está creando medidas para disminuir los riesgos y que los denominados “polizones” logren subir a los buques. Esta práctica tiene graves consecuencias para los buques y se extiende al sector del transporte marítimo conjuntamente. En apoyo a la labor de la organización sobre los “polizones” se encuentra a cargo la “Subdivisión de protección marítima y facilitación”.

Para la prevención y represión del contrabando de drogas de los cuales son objeto constantemente los buques dedicados al transporte marítimo internacional, trabajan arduamente tanto el “Comité de seguridad marítima (MSC) como el Comité de facilitación (FAL)” (Organización Marítima Internacional, OMI, 2019).

Por tal motivo del “27 de noviembre de 1997 la organización implemento la Resolución A.872(20)”, compuesta por las normas para prevenir y desaparecer el “contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional”.

Posteriormente, esta resolución de la Asamblea fue sustituida por nuevas Normas para la prevenir el “contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional”, que fueron revisadas y acogidas por el “Comité de seguridad marítima (MSC)” a través de la “Resolución MSC.228 (82), de 7 de diciembre de 2006”⁵⁰.

Gracias a las acciones de creación de capacidad de la Organización que tienen como finalidad optimar la protección marítima a nivel mundial, haciendo énfasis en la atención a los países en desarrollo. La “Subdivisión de protección

⁵⁰ La OMI, en su encargo de velar por la “seguridad y protección de la navegación y la prevención de la contaminación de los mares”, colabora estrechamente con otras Organizaciones internacionales, como la Organización Mundial de Aduanas (OMA) o la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC), sobre asuntos concernientes con al contrabando de drogas a bordo de los buques.

marítima y facilitación” que trabaja bajo las probabilidades de la “División de seguridad marítima (MSD)”, engloba sus funciones en base a los parámetros de competencias del “Comisión de Seguridad Marítima (MSC)”, encargada de realizar estas actividades a nivel nacional y regional.

Para apoyar programas específicos de colaboración técnica, realizados a nivel mundial por la OMI, esta cuenta con financiamiento de “fondos fiduciarios” y múltiples donaciones, tales como las del “Fondo fiduciario internacional de protección marítima (Fondo IMST)”, el cual ha sido seleccionado para trabajar en “proyectos y actividades de protección marítima a nivel mundial” realizados por la OMI, junto con la cooperación de la “Subdivisión de protección marítima y facilitación” (Organización Marítima Internacional, OMI, 2019).

El principal objetivo de las actividades es optimizar la capacidad de los “Estados Miembros de la OMI” para tramitar y responder ante amenazas que pongan en peligro la protección, de forma individual y en ocasiones colectiva. La OMI además de contar con el “fondo fiduciario de protección mundial, también vigila varios fondos de protección específica para cada zona, y prestan apoyo a su labor en el Golfo de Guinea (Fondo fiduciario de protección marítima para África occidental y central de la OMI) y en el océano Índico” (Fondo fiduciario de la OMI para el Código de conducta de *Djibouti*).

Luego para el año 2009, se adoptó un código para afrontar el problema en ascenso de la piratería frente a la costa de Somalia, a propósito de que la OMI “convocó y facilitó la Reunión de *Djibouti*, lo que condujo a la adopción del Código de conducta de *Djibouti* por los países que se encuentran dentro y en los alrededores del océano Índico occidental y el golfo de Adén”.

A partir de ese momento, gracias al “Fondo fiduciario de la OMI para el Código de conducta de *Djibouti*”, la Unidad de Implantación del Proyecto de la Secretaría de la OMI “condujo a que se ejecutaran diferentes proyectos y se han preparado, ordenado y constituido actividades para corregir la capacidad regional de lucha contra la piratería a través de la protección y aceleración de la colaboración y coordinación regional, apoyada en cuatro pilares: formación, creación de capacidad, asuntos jurídicos e intercambio de información”.

Con respecto al “Código de conducta de *Yaoundé*”, elaborado por la “subregión de África central y occidental”, con el apoyo técnico de la OMI, tiene como objetivo principal gestionar y reducir de manera considerable los efectos negativos ocasionados por los “actos de piratería, robos a mano armada contra los buques y otras actividades marítimas ilícitas”; un ejemplo contundente de esto es, la pesca ilegal, no declarada y sin reglamentos. Esta disposición fue acogida oficialmente en “*Yaoundé* (Camerún), en junio de 2013 por los Jefes de Estado de 25 países de África occidental y central”.

Resultante a la estrategia e iniciativas para ampliar la “protección marítima en África Occidental por la OMI” se alinearon las disposiciones del Código *Yaoundé* contribuyendo así a garantizar que el proceso de implantación sea el correcto, tomando en cuenta el hecho de que la fuerte implantación se debería dar como resultado del desarrollo razonable en el sector marítimo de la región (Organización Marítima Internacional, OMI, 2019).

Especialmente, la OMI asiste a los “Estados Miembros en el Golfo de Guinea y en sus proximidades, además de colaborar en la revisión de la legislación nacional con el objeto de hacer posible que tipifiquen como amenaza y delito la piratería, los robos a mano armada contra los buques y demás movimientos marítimos ilícitos”; también para “desarrollar y coordinar las estructuras y los procedimientos adecuados; y garantizar que el personal operacional” cumpla con el reglamento, técnico, logístico y cuenten con la formación adecuada.

I.3. CARACTERÍSTICAS DE LOS ATAQUES PERPETRADOS EN EL GOLFO DE GUINEA

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. Suele agruparse en pequeñas bandas de criminales lideradas por piratas que ocupan la cima del cargo, muy parecida a la posición que obtendría el líder de una banda del crimen organizado. Y el éxito obtenido en el liderazgo de sus operaciones les brinda una posición privilegiada al momento de tomar decisiones sobre distintos aspectos que cincelan la naturaleza del grupo, como el hecho de ser ellos quienes tienen la facultad de elegir cuáles serán los próximos objetivos que serán atacados, las pautas para distribuir el botín y la selección de los próximos integrantes de la banda (CAO FEIJÓO, 2017).

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”⁵¹. 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 piráticas⁵². Irremediablemente surgió la comparación entre ambas, de hecho, “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 son más”⁵³. En ese momento el “Director de la INTERTANKO”⁵⁴, expresaba al “Secretario General de la IMO” su preocupación de 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”.

Igualmente se comenzó a observar el desdén en las acciones contra este delito en el golfo. Pues, muy a pesar de haber aumentado la cantidad de

⁵¹ Vid. PHAM, J. P. (3 de diciembre de 2009). Africa's Other Dangerous Waters: Piracy in the Gulf of Guinea, *World Defense Review* [en línea]. 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”. Disponible en <http://worlddefensereview.com/pham120309.shtml> (último acceso 29 de septiembre 2019).

⁵² De hecho, en 2008 Nigeria es el país con más ataques 40 a nivel mundial, por delante de Indonesia con 28. Y, en 2009, Somalia toma el primer lugar con 80 ataques piratas, seguido por Nigeria con 28.

⁵³ Vid. PHAM, J. P. (7 de mayo de 2007). Next Front? Evolving United States–African Strategic Relations in the “War on Terrorism” and Beyond. En *Journal Comparative Strategy*, Volume 26, 2007. Disponible en <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/01495930701271536>.

⁵⁴ Acrónimo de su denominación en inglés: “The International Association of Independent Tanker Owners”.

marinos “afectados por la violencia” todavía no recibían la atención dada a Somalia. Muchos expertos en el tema señalaban que la piratería del Delta del Níger podía fácilmente ser comparada con las prácticas en Somalia. Y, es que frecuentemente se tiende a pasar por alto que la “piratería en el Golfo de Guinea y las zonas cercanas a la costa occidental africana” puede llegar a convertirse en una gran amenaza, como la de los “piratas somalíes”.

Una de las formas utilizadas para prestarle atención a la situación fue atraer a los medios de comunicación y opinión pública internacional, para combatir, los ataques en el Delta del Níger. En ese entonces, los actos perpetrados por piratas con intereses políticos tomaron mayor relevancia frente a aquellos llevados a cabo por razones personales. Por ende, las prácticas del “doble rasero” mediático resultaron curiosas.

No obstante, cabe destacar que los ataques llevados a cabo en el “Delta del Níger, son ejecutados con un mayor grado de violencia, haciendo uso de equipos y armamento de alto calibre. Esta modalidad en las operaciones de ataques es relacionada con la participación de milicias y su necesidad de ser reivindicados, pero también pudieran estar involucrados los “sindicatos” que controlaban el “robo de combustible” para luego venderlo en el “mercado negro”, para lo que era necesario el uso de estrategias fácticas (CAO FEIJÓO, 2017).

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”.

A pesar de que esta característica de los ataques es típica en la actualidad, casos similares ocurrieron a finales de los setenta, en aquel caso “aterrador a tan sólo tres millas náuticas de la boya del canal de entrada a Lagos, cuando el Capitán del pequeño carguero danés MV LINDINGA IVORY fue herido con arma de fuego y arrojado por la borda, además los catorce

miembros de la dotación resultaron heridos y las bodegas terminaron descargadas” (DUBNER, 1980).

En ese caso en particular, además del exceso de violencia perpetrado por los delincuentes, la forma en que saquearon la carga vislumbraba un rasgo que identificaba años después la modalidad de “robos armados y piratería” que se llevaron a cabo en esa zona, se refiere a la forma del “trasbordo de parte de los productos derivados del petróleo a bordo de buques tanque”. Donde a los bandidos no les faltaba valor para impartir “cruelles amenazas”, cuando querían controlar la carga de cualquier “buque tanque”.

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.

Con respecto a la clase de violencia utilizada en los ataques por estos grupos de piratas contra las tripulaciones, la “oficina marítima internacional” ha establecido siete tipos de violencia y las distribuye, de acuerdo a la cantidad de “tripulantes y pasajeros de los buques” que son atacados y “tomados como rehén, amenazados, asaltados, heridos, muertos, desaparecidos y secuestrados”.

Sin embargo, de acuerdo a estudios realizados y a publicaciones en prensa, la piratería para llevar a cabo sus fechorías suele recurrir a la toma de rehenes, como una de las prácticas más utilizadas hasta la actualidad, incrementando así el número de víctimas. El año con mayor número de víctimas, habida cuenta del número de ataques, fue 2005, en el que el “51% de tripulantes, de los cuales 48 fueron en Nigeria” y en el que de entre todas las modalidades de ataque conocidas, la “toma de rehenes alcanzó el 86,4%”. Al año siguiente, solo se registró un solo caso con toma de rehenes, porque cambiaron su práctica al delito de “secuestro de tripulantes” presentando un incremento con respecto a años anteriores. Seguidamente, en 2007, se percibió una disminución en las cifras de tripulantes retenidos casi en un 50%

con respecto a 2006. Y ya en 2009, se retoma nuevamente la práctica de la toma de rehenes, alcanzando un “49,6%”, dentro del resto de modalidades piratas, quedando registradas “64 víctimas, la mayor cifra ese año por tipología violenta”.

Y dentro de las modalidades de ataque, ésta es la más utilizada por la piratería en el Golfo de Guinea.

No obstante, se debe destacar que al ser la toma de rehenes la modalidad con mayores cifras reportadas por “ICC-IMB” destacada entre el resto de formas violentas utilizadas en la zona, guarda mucha relación con los casos de secuestros de buques, porque a pesar de que los buques son secuestrados por algunas horas, sus informes incluyen la totalidad de rehenes y parte de ellos son la tripulación que está a bordo, sin considerar a los que fueron desembarcados por secuestro.

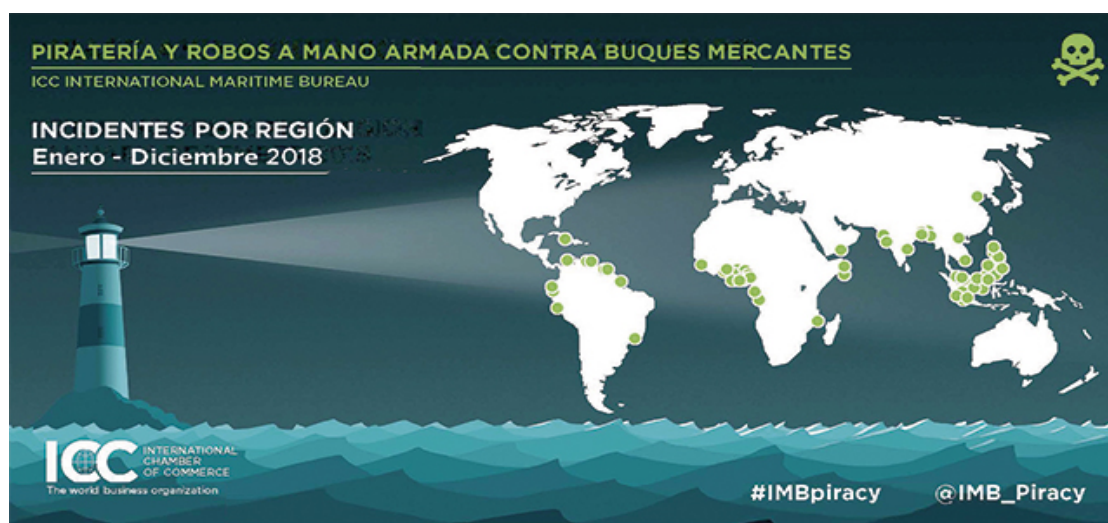


Ilustración 8. "Incidentes por regiones".

Fuente: Informe anual ICC-IMB-2018.

En cifras más recientes aportadas por “ICC-IBM”⁵⁵, en el año 2018 fueron reportados a nivel mundial (ilustración 8) “201 incidentes de piratería y

⁵⁵ Informe Anual IMB. Preocupante aumento de la piratería en el Golfo de Guinea en 2018. Disponible en <https://www.anave.es/prensa/ultimas-noticias/2047-informe-anual-imb->

robo a mano armada contra buques mercantes, según se observó en el informe sobre piratería de la Oficina Marítima Internacional (IMB) de la Cámara de Comercio Internacional (ICC), 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”.

Tal como se observa en la ilustración 9, 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”.

preocupante-aumento-de-la-pirateria-en-el-golfo-de-guinea-en-2018 (último acceso 23 de diciembre de 2019).



Ilustración 9. "Tipos de ataques a Buques".

Fuente: Informe anual ICC-IMB-2018.

Estos son apenas dos casos de las acciones de piratería registrados, dentro de una gama de variedad de incidentes violentos contra buques llevados a cabo lejos de la costa⁵⁶.

En cambio, se pudo observar que, en las costas de Somalia, no ocurrió ningún hecho con la modalidad de secuestro, aunque si se registraron situaciones donde los piratas disparaban contra un "buque petrolero *suezmax* en el golfo de Adén, y contra un petrolero de productos y un granelero a más de 240 millas de la costa de Somalia". En el mismo informe manifestaron la necesidad de que las fuerzas de la "EU NAVFOR" se mantuvieran presentes en la zona, exigiéndole a los buques mantener la guardia y poner en práctica las recomendaciones de seguridad.

Igualmente se informó que en el sudeste asiático la situación había mejorado con respecto al año anterior, bajando las cifras de incidentes de "70 ataques en 2017 a 50 en el año 2018". En relación a "Indonesia se observó una disminución en la cantidad de ataques en los últimos tres años, registrando 36

⁵⁶ *Ibidem*. Informe Anual IMB.

hechos considerados como robos oportunistas de bajo nivel. Pero si hubo un secuestro donde 6 tripulantes fueron afectados y tomados como rehenes”.

Según señalan en el mismo informe, la acción de las “patrullas de la Policía Marina de Indonesia” ha sido efectiva en los “10 fondeaderos del país y las alertas transmitidas por el Centro de Informes de Piratería (PRC) de la IMB, en nombre de las autoridades filipinas, han ayudado a evitar nuevos ataques”.

Señala ANELE (2016) que los grupos organizados de piratería en el Golfo de Guinea acostumbran ir armados y ejercer actos violentos⁵⁷, y que 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 que 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”⁵⁸ 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 las

⁵⁷ Vid. ANELE K. K. (16 de agosto de 2016). A study of the role of seafarers in combating piracy off the coast of Nigeria. WMU Journal of Maritime Affairs, 2016. Disponible en https://www.academia.edu/29259110/A_study_of_the_role_of_seafarers_in_combating_piracy_off_the_coast_of_Nigeria.

⁵⁸ ECOWAS, Comunidad Económica de Estados de África Occidental, es un grupo regional de quince países de África Occidental. Fue fundada el 28 de mayo de 1975, con la firma del Tratado de Lagos, con la misión de promover la integración económica de la región.

gestiones en el "Cuerno de África" e insta a construir acciones marítimas en los estados víctimas de la piratería⁵⁹ (MORAL, 2015).

En definitiva, se puede colegir que el "problema de la piratería marítima en la costa atlántica africana es evidente y persiste la violencia en sus ataques que además van en ascenso, lo que disiente con la gradual erradicación de las incidencias piráticas en la costa opuesta.

No se debería bajar la guardia, pues los piratas africanos han demostrado una genuina volatilidad y capacidad de adaptación para mantener su actividad. Además, cabe señalar que alrededor de la mitad de los incidentes no son denunciados y por tanto no quedan registrados en los informes anuales de la *International Maritime Bureau*.

Aun así, es evidente que la solución contra las prácticas piratas pasa por enviar a otros mares el compromiso de la comunidad internacional para luchar contra este fenómeno, porque la piratería marítima es una problemática globalizada y, necesita por tanto de una solución global.

I.4. PRINCIPALES ZONAS DE ATAQUES DE LA PIRATERIA

A pesar de que la "piratería marítima", como ya se ha visto, es una práctica delictiva muy antigua, aún persiste en el siglo XXI y se ha convertido en una gran preocupación para la seguridad marítima internacional. Y, aunque al Occidente son muy escasos los actos de piratería, son muchos países en desarrollo que se están viendo afectados por estas prácticas de manera constante. África es uno de ellos, en los últimos años las amenazas contra este país son notorias por los múltiples "ataques piratas en las costas somalíes" desde hace al menos nueve años. Incluso habiéndose visto disminuidas las prácticas en el "Cuerno de África", en la costa que cubre África Occidental, las

⁵⁹ MORAL, P. (2015). Somalia y el Golfo de Guinea: las dos caras de la piratería en África, publicado por la fuente El orden mundial el 3 de junio de 2015. Disponible en <https://elordenmundial.com/somalia-y-el-golfo-de-guinea-las-dos-caras-de-la-pirateria-en-africa/>.

cifras de la piratería han aumentado, desplazándose al Golfo de Guinea⁶⁰ (MORAL, 2015).

Para mediados del 2019, “la fragata ecuatoguineana *Wele Nzas*, y la patrullera hispana *Serviola* rescataron un buque con bandera maltesa de un secuestro en el litoral de Guinea Ecuatorial, tras un declive de tal tipo de raptos”. Este hecho generó gran inquietud en “África y Europa” frente a la posibilidad de un incremento de las acechanzas piratas en el Golfo de Guinea, siendo esta una zona marítima estratégica donde convergen costas de ocho Estados, entre los que se encuentran los “principales petroleros del continente, como son Nigeria y Guinea Ecuatorial”.

Por lo que resulta necesario que las más importantes fuentes de hidrocarburos, encargados de cubrir las necesidades de energía del viejo continente, compartan las responsabilidades de garantizar el tráfico de crudo. De modo que “Angola, Camerún, Gabón, Guinea Ecuatorial, Nigeria, República del Congo y Congo Democrático, y Santo Tomé y Príncipe”, deben plantear estrategias de seguridad y ponerlas en práctica (TARTABULL, 2019).

Al compartir y llevar a cabo la labor de seguridad colectiva, obtuvieron el respaldo de las “fuerzas navales de los países afectados, con el apoyo de las “armadas europeas”, durante el “período 2017-2018”. Y se vió el fruto de sus operativas, al registrarse una baja en los índices de actos piratas.

De acuerdo a estimaciones, los países del “golfo mueven alrededor de “5,5 millones de barriles de petróleo diarios, los cuales son enviados al Occidente, pero también los que forman parte de África Occidental tienen otros recursos para el desempeño tecnológico y otros materiales no energéticos. Han planteado que diariamente por el Golfo de Guinea es trasladado el “40% de las importaciones de petróleo de Europa y alrededor del 30% enviados a Estados Unidos”.

Estas cifras son importantes a la hora de determinar el comercio y las inversiones, pues los dos son “factores tributarios de la seguridad”, y hay consentimiento en relación a lo fundamental para la prevención.

⁶⁰ *Ibidem.* MORAL, P. (2015).

Sin embargo, la piratería en el oriente y el oeste, es inaceptable, aunque al analizar sus causales se observa su cercanía a la hambruna y la pobreza, junto con la imperiosa necesidad de sobrevivir de aquellas comunidades que han sido víctimas del despojo de las fuentes de trabajo.

Como reflejo de estudios realizados recientemente por organismos internacionales, el mayor índice de prácticas de piratería marítima está en África. Se ha considerado que el 50% de los ataques registrados mundialmente, son llevados a cabo en el “litoral somalí o en el occidental Golfo de Guinea”.

No obstante, para el año 2018, las cifras se duplicaron en las “aguas que confluyen en las costas de Marfil y Congo”, donde se ejecutaron “6 robos de embarcaciones, 13 ataques armados contra buques y 130 personas fueron retenidas de 141 secuestradas en todo el mundo”.

Sin embargo, investigaciones realizadas por expertos, han señalado que las poblaciones del Golfo de Guinea ven en los piratas “una fuente de inversión, un incremento del consumo, una actividad económica local que crece e incluso oportunidades de trabajo”, lo cual hace que sus habitantes vean a los piratas como el “delincuente-benefactor” (TARTABULL, 2019)

De los incidentes de piratería y robos a mano armada de buques perpetrados a nivel mundial a principios del 2019, en el Golfo de Guinea se registraron “22 incidentes, según los reportes suministrados por la Oficina Marítima Internacional (IMB)⁶¹, lo que equivale a que la amenaza persiste, pese a la fuerza empleada en su contra.

Se debe destacar que, en el primer trimestre de 2019, fueron reportados incidentes con agresiones a embarcaciones y tripulantes en países como “Benin, Camerún, Ghana, Costa de Marfil, Liberia, Nigeria y Togo”. Después de ser registrada una propensión al descenso, fue confirmado que los ataques de piratas en el Golfo de Guinea se producen en cualquier época del año en forma

⁶¹ Informe Anual IMB 2019. El Golfo de Guinea sigue siendo la zona más peligrosa del mundo para los buques mercantes. En los primeros 9 meses del año se mantienen los ataques en la zona pese a disminuir en el resto del mundo. Disponible en <https://anave.es/prensa/ultimas-noticias/2246-imb-el-golfo-de-guinea-sigue-siendo-la-zona-mas-peligrosa-del-mundo-para-los-buques-mercantes> (último acceso 23 de octubre de 2019).

continua, y tienden a ejecutarlos en horas de la noche, a embarcaciones fondeadas imposibilitadas para repeler los ataques, considerando que es en estas circunstancias donde obtienen el mayor éxito los ataques violentos.

Ahora en relación a los secuestros, estos suelen llevarse a cabo en menor tiempo y en la mayoría de los casos son para “robar hidrocarburo” para luego colocarlo a la venta clandestina, donde se encuentran compradores de diversos tipos, desde traficantes mayoristas y minoristas hasta grandes grupos empresariales sumergidos en el comercio ilícito.

Pero aun con los graves efectos generados por este tipo de actos violentos en el Golfo de Guinea, no todos son reportados, por el temor de los habitantes y la desconfianza de las reacciones oficiales, quienes en ocasiones no responden a las peticiones de auxilio de las embarcaciones y en otros casos por los costos elevados de esas demandas.

Por otra parte, es importante destacar que las características de las acciones piratas en el Golfo de Guinea son diferentes a las perpetradas en territorio somalí, sencillamente porque no están vinculadas al “comercio entre Asia oriental, Oriente Medio y Europa”, ya que la mayor afluencia del tráfico marítimo en el Golfo de Guinea se desarrolla entre diferentes puertos de África occidental y, en cambio, su comercio tiene lugar en los países ubicados a lo ancho de la costa, donde la actividad comercial regional genera grandes ingresos⁶² (MORAL, 2015).

Esa es una de las principales razones por las que los actos de piratería son más frecuentes en esta zona marítima, muy diferente a lo que sucede al este del continente. Otra de las singularidades de estos actos en la zona, es que el cobro de rescates millonarios no es en realidad el fin perseguido, simplemente es el medio para obtener ilícitamente grandes cantidades de petróleo, por ser en esa región donde se encuentra la industria petrolera más próspera, sin olvidar que es la más importante fuente, y para muchos la única, de ingresos para la economía de la región.

⁶² Vid. MORAL, P. (2015). Somalia y el Golfo de Guinea: las dos caras de la piratería en África. Publicado por la fuente El orden mundial el 3 de junio de 2015. Disponible en <https://elordenmundial.com/somalia-y-el-golfo-de-guinea-las-dos-caras-de-la-pirateria-en-africa/>.

Pero también es la “industria” más vulnerable frente al crimen organizado y en esa zona se ha desarrollado un significativo “mercado negro de crudo”, hecho que los piratas tienen muy presente, porque el petróleo es robado de los buques para su distribución y oferta en el mercado ilícito.

I.5. OTRAS FORMAS DE DELINCUENCIA RELACIONADAS CON LA MAR Y LA PIRATERÍA

Resulta claro que, actualmente, los focos de piratería dispersos a nivel mundial con mayor malignidad, coexisten con un sin fin de constantes y variados conflictos, que tienden a inmortalizarse en el tiempo y en el territorio, impulsando el renacer de la violencia generalizada como forma de vida, en sus más variadas formas y “líneas de negocio”, marcando y estableciendo, de forma nítida, la diferencia singular entre los permanentes conflictos de la región. Y este, sin lugar a dudas, es el caso en el Golfo de Guinea, en el continente africano.

No obstante, se va a fijar, destacadamente, la atención a tres grupos de acciones delictivas donde usan el mar como medio de forma habitual: el “tráfico de drogas y estupefacientes; armas y explosivos; y tratos de personas”. Son tres tipos de delitos que protegen bienes jurídicos muy diversos.

I.5.1. Tráfico de drogas y estupefacientes

“Este delito afecta a la salud pública, habida cuenta de que la droga es a principios del siglo actual uno de los principales motivos de enfermedad y muerte en los países consumidores receptores, a la vez que viene a ser una fuente de ingresos elevadísimos para las mafias traficantes, lo que fuerza su incremento constante. No obstante, es relativamente esperanzador que la conciencia internacional y podíamos decir universal ofrece cuando menos una vertiente de optimismo. Hay un acuerdo generalizado de persecución” (CORRALES ELIZONDO, 2018).

Y, los “Convenios Internacionales relacionados con la materia son bien recibidos. Los países admiten la colaboración policial y judicial con facilidad y las actuaciones contra el tráfico tienen organizada una conexión que da frutos positivos en la captura de alijos, aunque el volumen es tan desmesurado que siguen entrando enormes cantidades de droga en todos los países del mundo, en los que por otra parte de manera normativa no suele tipificarse como delito el consumo, como ocurre en la legislación española y sí únicamente el tráfico, lo que sin duda obviamente dificulta en alguna medida la perseguibilidad”.

No hay duda alguna, que la tendencia es la persecución, al control y a la actuación policial ordenada⁶³. “Evidentemente se trata de casos de delincuencia organizada y dan lugar a una profusa jurisprudencia de los delitos contra la salud pública o de narcotráfico, como se contempla en los artículos 359 y siguientes del Código Penal español”⁶⁴ orientado para elaborar, el despachar, el suministro o comercio y tráfico de las sustancias nocivas para la salud con los tipologías específicas en el caso de que las “drogas o sustancias psicotrópicas se faciliten a menores, en establecimientos abiertos al público, que la acción se lleve a cabo con cantidades de notoria importancia, facilitando las sustancias a personas sometidas a tratamiento de desintoxicación, donde pretendan aumentar el daño, y los responsables formen parte de organizaciones que tengan por objetivo esta actividad y cuando fuere autoridad o funcionario público”.

El artículo 371 de la citada norma hace referencia “a la aplicabilidad específica en el derecho interno de la Convención de Naciones Unidas hecha en Viena el 20 de diciembre de 1988 sobre el tráfico ilícito de estupefacientes”. “También se ha venido a verificar una utilización en este tipo de delitos de las formas de investigación policial, previa autorización judicial de intervención telefónica, agentes encubiertos e incluso la denominada entrada vigilada de drogas, cuya técnica consiste en dejar que remesas ilícitas o sospechosas

⁶³ “La creación de la Fiscalía Especial para la prevención y represión del tráfico de drogas nace de la intención de perseguibilidad en la materia, sobre todo contra las organizaciones de traficantes, actuándose también en algunos casos puntuales de corrupción policial. La Fiscalía colabora con unidades de apoyo policiales específicas y con la denominada Unidad Central de Estupefacientes”.

⁶⁴ Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. Publicada en el BOE núm. 281, de 24 de noviembre de 1995.

salgan del territorio de uno o más países con el conocimiento y bajo la supervisión de las autoridades competentes con el fin de identificar a las personas involucradas, todo ello de conformidad con la antes citada Convención de las Naciones Unidas, hecha en Viena en 1988 sobre la materia" (MARCHAL ESCALONA, 2003).

Según la "Oficina de Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC)", África occidental sirve como zona de tránsito de droga entre Latinoamérica y Europa y Nigeria, y es un centro de actividad financiera criminal para el continente entero (a pesar de no ser un centro financiero en alta mar).

Debe recordarse, incluso si resulta repetido, que el comercio de droga está unido con el tráfico de armas y que en el "Golfo de Guinea los piratas están más bien implicados en la venta de droga local, el cannabis, aunque ahora la cocaína, la heroína y las anfetaminas están preocupando también. Los nigerianos son bandidos temibles cuya reputación es bien conocida en África. Sus circuitos están presentes en todas partes en el mundo, China, Japón, América del sur, Pakistán, Afganistán y naturalmente en Europa y los Estados Unidos".

Los grupos armados del Delta no permitirían el paso de la droga sin asociación. Por tanto, han sido incluidos en el circuito de la cocaína de África a Europa. Los estuarios porosos del Delta han llevado no sólo al tráfico de armas sino también al de drogas. Sin embargo, estos circuitos son muy flexibles y en continuo cambio, no siendo permanentes a pesar de que las bandas lo son.

Aun así, son claros los indicadores que muestran que las drogas se introducen Nigeria y sus países vecinos a través de puertos marítimos: el puerto de Lagos, ha recibido regularmente varios envíos de cocaína y traficantes de América del Sur han sido arrestados en el Delta.

Las organizaciones criminales nigerianas han aprovechado la situación local para perpetrar toda clase de delitos relacionados con la piratería en el interior y en el extranjero, fortaleciendo enormemente su habilidad delictiva. Están presentes por todas partes de África occidental y sus organizaciones han demostrado extraordinaria habilidad para ingeniar nuevas maneras de eludir las

leyes internacionales y nacionales y eludir su detección. Su éxito, que radica en evitar la detección y posterior enjuiciamiento, ha provocado un aumento en muchos tipos de delitos económicos, como el blanqueo de capitales, el fraude bancario, el fraude inmobiliario, la usurpación de identidad y el fraude de avance del coste (también conocido localmente como “fraude 419”).

En la línea costera del Golfo de Guinea, barcos nodriza procedentes de 30/40 millas náuticas de la costa, donde se encuentran pescando las barcas se encuentran en un punto para transferir la mercancía) y llevar a cabo el transporte posterior de la cocaína en embarcaciones más pequeñas hasta la costa. Una vez en el país, la droga es reenviada a Europa a través de las fronteras aéreas y terrestres.

El control de frontera del Golfo de Guinea es por tanto crucial en la lucha contra tráfico de drogas. La permeabilidad de las fronteras y la escala del comercio en los puertos marítimos se traducen en que la droga sale del Golfo de Guinea en casi todas las direcciones; para el caso de embarcarla por Lagos, movimiento hacia el norte a través del desierto, cuando la dureza del terreno presenta dificultades particulares para las fuerzas de seguridad; de otra forma droga escondido en dobles fondos, cruza el Delta de Níger para seguir la ruta nueva a Camerún, Chad, Libia y Europa.

La droga atraviesa los mercados de Camerún, Gabón y Congo. Respecto de la República Democrática del Congo, se ha informado de cargamentos de drogas a través del importante puerto marítimo de Matadi.

I.5.2. Tráfico de armas

Al respecto, “supone también una forma de delincuencia organizada y sobre la que, aunque en menor medida, existe también una actuación internacional coherente, con intercambio de informaciones en el ámbito policial y judicial, especialmente en Europa a través de las órdenes europeas de detención y entrega y la asistencia internacional también extensible a este tipo de delincuencia. Las medidas en este punto afectan al denominado control naval de tráfico marítimo, si bien en esta materia, salvo en los casos de

persecución de actividades que pueden considerarse en el marco de la actuación antiterrorista, los acuerdos y la política criminal común son evidentemente más dificultosos” (CORRALES ELIZONDO, 2018).

El “Código Penal español castiga la tenencia, tráfico y depósito de armas, municiones o explosivos, algunos de los cuales han sido objeto de modificación por Ley Orgánica 15/2003”⁶⁵, por la que fue modificado el Código Penal y de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, en el mismo Capítulo V, en cuya Sección Segunda se estudian los delitos de terrorismo en los artículos 571 y siguientes.

Por lo que se refiere al tráfico, el artículo 566 castiga a los que “*comercialicen... armas o municiones no autorizados por las leyes o por autoridad competente*”, integrando en sucesivos grupos las armas o municiones de guerra, las armas químicas o biológicas y las armas de fuego reglamentadas y sus municiones; en el número 1.3º castiga específicamente “*el tráfico de armas o municiones de guerra o de defensa o de armas químicas o biológicas*”, siguiendo las clasificaciones del Real Decreto 137/1993⁶⁶, por el que fue aprobado el Reglamento de Armas, así como la actual normativa internacional sobre armas biológicas.

“Esta actividad es habitual que se desarrolle a través del medio marítimo y hay que ponerla también en relación con la normativa internacional, en particular la Convención de París”⁶⁷, sobre la prohibición del desarrollo, la producción, el almacenamiento y el empleo de armas químicas y su destrucción; debiendo también tenerse en cuenta la Ley 33/1998⁶⁸, relativo a la “prohibición total de minas antipersonal y armas de efecto similar y, en general, la normativa incluida en los Convenios de Ginebra sobre Derecho Internacional Humanitario y las normas de Derecho Internacional Marítimo sobre

⁶⁵ Ley Orgánica 15/2003, de 25 de noviembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. Publicada en BOE núm. 283, de 26 de noviembre de 2003.

⁶⁶ Real Decreto 137/1993, de 29 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Armas, publicado en el BOE núm. 55, de 5 de marzo de 1993.

⁶⁷ Instrumento de ratificación de la Convención sobre la Prohibición del Desarrollo, la Producción, el Almacenamiento y el Empleo de Armas Químicas y sobre su Destrucción, hecho en París el 13 de enero de 1993, publicado en el BOE núm. 300, de 13 de diciembre de 1996.

⁶⁸ Ley 33/1998, de 5 de octubre, de prohibición total de minas antipersonal y armas de efecto similar, publicada en el BOE núm. 239, de 6 de octubre de 1998.

Contrabando de material de guerra, que pudieran afectar la condición del Estatuto de neutralidad cuando lo realicen buques de países no beligerantes. Al respecto habría que destacar el agravamiento de la penalización que la Ley ha calificado como promotores y organizadores” (CORRALES ELIZONDO, 2018).

Debiendo traer a colación, la Ley de Contrabando 12/1995⁶⁹, “que prevé la posibilidad de que dicha actividad se realice con material de defensa, armamento y este tipo de productos, cuando su tráfico, exportación e importación se realice con declaración falsa o incompleta en relación con la naturaleza o destino último de los mismos, en cuyo caso constituirán el delito de contrabando previsto en dicha norma” (CORRALES ELIZONDO, 2018).

I.5.3. Trata de personas y emigración ilegal

“Por lo que se refiere a los delitos relacionados con la emigración ilegal, merecen un tratamiento específico por la trascendencia y actualidad del problema especialmente en Europa y en España en particular” (CORRALES ELIZONDO, 2018). Este delito está tipificado en el Código Penal español a través del “artículo 313” castigando a quienes promuevan o favorezcan “por cualquier medio la emigración clandestina de trabajadores a España”, con prisión de “dos a cinco años y multa de seis a doce meses”, encuadrado en el tipo del “artículo 312” sobre “tráfico ilegal por mano de obra y en el seno del Título XV cuya rúbrica es la de Delitos contra los derechos de los trabajadores”.

Por su parte la Ley Orgánica 4/2000⁷⁰ “sobre derechos y libertades de los ciudadanos extranjeros, introdujo el delito del tráfico ilícito de personas en el artículo 318 bis del Código Penal”. Esta disposición, ha conservado su redacción en la “reforma del Código Penal promovida por la Ley Orgánica 15/2003, donde se ha previsto la penalidad de los que promuevan, favorezcan o faciliten el tráfico ilegal de personas en tránsito o con destino a España”, “con tipos agravados en los casos de ánimo de lucro, violencia, intimidación, engaño o abuso de la situación de necesidad de la víctima y en los casos en que la

⁶⁹ Ley Orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, de Represión del Contrabando, publicado en el BOE núm. 297, de 13 de diciembre de 1995.

⁷⁰ Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social, publicada en el BOE núm. 10, de 12 de enero de 2000.

comisión de los hechos ponga en peligro la vida, la salud o la integridad de las personas o la víctima sea menor de edad” (CORRALES ELIZONDO, 2018).

Es necesario resaltar que dicha “normativa proviene de los compromisos internacionales en el marco de la Unión Europea y se pretende avanzar por encima del delito de inmigración clandestina previsto en el artículo 313 del propio Código que regula la inmigración clandestina de trabajadores desde un ángulo más propiamente laboral, es decir, respecto a las conductas que promuevan o favorezcan por cualquier medio la inmigración clandestina de trabajadores a España”.

La intención del “legislador ha sido atacar el tráfico ilícito de personas con lo que, al margen de la problemática laboral, lo que se persigue como bien jurídico protegido es mantener los controles, evitar la introducción de residentes ilegales y que no se alteren en consecuencia las posibilidades de integración personal y social de los afectados en contra de las normas legales básicas, siempre pensando en la libertad, la seguridad y la dignidad de los emigrantes, toda vez que no es a éstos obviamente a los que se persigue, sino a los que han promovido o provocado su entrada ilegal con la afectación de la estabilidad laboral y social en las poblaciones, ciudades y naciones en las que se produce esta llegada indebida” (CORRALES ELIZONDO, 2018).

“Se trata también de promover pactos con los países puente (Senegal, Mauritania, Marruecos, etc.) a efectos de conseguir en la medida de lo posible la solución de los problemas en origen” (CORRALES ELIZONDO, 2018).

Lo que se pretende es hacerles frente a los grupos delictivos que fueron objeto de estudio en la “Convención de las Naciones Unidas contra la delincuencia organizada transnacional”, “celebrada en Palermo el año 2000 y que además implica la concienciación de todos los países y, en el caso de nuestra área, de los de la Unión Europea que observa, no sabe si con la misma alarma que los españoles, el crecimiento del fenómeno que, en cierto modo, se puede calificar de imparable”.

La expulsión no voluntaria ha sido objeto de análisis por el Tribunal Constitucional. La ya citada Ley de Extranjería, en su artículo 51.7 promueve la posibilidad de expulsión “... *cuando el extranjero se encuentre procesado o*

inculpado en un procedimiento por delitos castigados con penas privativas de libertad e inferior a seis años”, “supuesto en el cual se puede autorizar previa audiencia del Fiscal, la salida del territorio español, pensándose en la justificación de la persona que pudiera cometer pequeños delitos precisamente con la intención de demorar la expulsión del país, produciéndose una especie de sobreseimiento de las actuaciones que sería provisional para el caso de que el extranjero vuelva al territorio nacional antes del transcurso del plazo de prescripción del delito” (CORRALES ELIZONDO, 2018).

Es obvio que la inquietud que produce la actual situación es máxima, tanto por la problemática que representa, como por la candente actualidad (ilustración 10) y las últimas directrices de la Unión Europea respecto de la redistribución de asilados entre sus Estados.



Ilustración 10. "Benin, epicentro de la trata de personas en Nigeria".

CAPITULO II

PIRATERÍA Y DELINCUENCIA ORGANIZADA EN EL 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).

II.1. GEOLOCALIZACIÓN. IDENTIFICACIÓN

Una de las regiones con mayor nivel de inestabilidad en materia de seguridad mundialmente, es África Occidental (ilustración 11). 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.

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".



Ilustración 11. "Países de la Ribera del Golfo de Guinea".

II.2. SINGULARIDADES DE SU RIQUEZA NATURAL

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 petróleo⁷¹;
- la potencialidad que ofrece la naciente industria extractora de gas;

⁷¹ Es un tipo de petróleo ligero, por tener una densidad mayor a 31, 1º API y bajo nivel de azufre, por eso la calidad y el valor comercial es mayor.

- 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 de España, el Golfo de Guinea se considera una región estratégica atendiendo a:

- la proximidad en la ubicación de ambos⁷²;
- la capacidad que tiene para proveer el suministro de gas natural licuado (GNL);
- el reconocimiento obtenido de ser la “segunda región que ha incrementado su cuota de mercado como proveedor de hidrocarburos en la última década”; y,
- la colaboración que ofrece en la diversidad de fuentes de “suministro de América, Magreb, Oriente Medio y Europa”.

⁷² 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, en adelante (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. Y, 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%”.

Las reservas de petrolíferas aun sin explotar en la zona, inclusive las de Angola, son las reservas más importantes que contribuirán con su suministro en la economía mundial, estableciendo sus límites de extracción en el fondo del mar de toda la costa oeste de Nigeria.

En relación al tema de exportación de crudo (ilustración 12), solamente habría que destacar que este está reservado en mayor medida a “EE.UU. con 1,5 millones de barriles diarios, un 42% de la producción [lo que supone el 29% de sus importaciones de crudo], y a China 850.000 barriles diarios, que absorbe el 17%, convirtiéndose en el segundo comprador de petróleo”⁷³.

Para Europa corresponde “1 millón de barriles diarios”, es decir, adquieren, más del “20% de las exportaciones realizadas desde el Golfo de Guinea”, lo que supone al menos, un “40%” de la totalidad de sus importaciones⁷⁴.

Japón e India avanzan como potenciales clientes.

Quedando en África, a penas, un “1,9%” de la producción.

⁷³ 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.

⁷⁴ En cuanto afecta a 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.

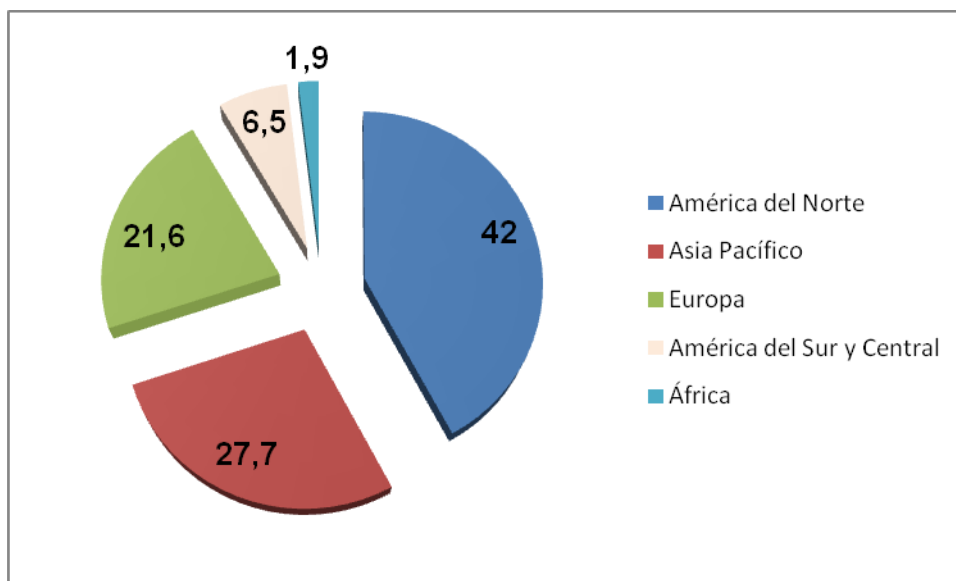


Ilustración 12. "Distribución del crudo producido en el Golfo de Guinea".

Fuente: Elaboración propia a partir de "BP Energy Review 2010".

Mantener a estos países implica conservar la estabilidad y seguridad en las rutas de envío abiertas.

Los principales 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, etc."

En 2015, Washington comparaba las reservas del Golfo de Guinea, con las reservas de Estados Unidos, que apenas alcanzaron a ser la cuarta parte de este, lo cual les llevo a enviar instructores militares al sector para prestar colaboración a las fuerzas navales y poder garantizar los envíos:

- Del petróleo producido en África, el "70% está concentrado en la región, y es utilizado en su mayoría como sustrato de los productores

de petróleo. Nigeria y Angola, son consideradas como las regiones con una producción de crudo de mejor calidad a nivel mundial, alcanzar a producir 2 millones de barriles diarios" (FERNÁNDEZ, 2018).

- Las zonas del "Congo-Brazzaville, Gabón y Guinea Ecuatorial" han alcanzado los "350.000 barriles diarios".
- En el caso de "Camerún", a pesar de que su producción disminuyó en 2009, logró extraer "77.000 barriles por día".
- Ghana, en su campo de petróleo de *Jubilee*, producía unos "120.000 barriles diarios"⁷⁵.
- La empresa *Anadarko Petroleum* expresó que habían explorado en el pozo "teca-2", en Ghana, descubriendo que habían descubierto crudo de alta calidad.
- En el caso de Sierra Leona, extraen alrededor de "200 millones de barriles" (FERNÁNDEZ, 2018).
- Gabón está preparando una nueva legislación para el sector, y ha decidido coordinar las ofertas de los inversores, entre los que destaca la francesa Total, que ha multiplicado sus esfuerzos de explotación en el país, a través de la compra de importantes participaciones en tres campos diferenciados.
- En Chad, al *Exxon Mobilrig* depende en esta región para exportar su producción de petróleo propia a través de Camerún por tubería.

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, tal como se observa en la ilustración 13.

⁷⁵ "La petrolera británica Tullow Oil, debido a los problemas mecánicos en su campo de Jubilee y a una demora en completar un pozo en el campo offshore TEN, rebajó en 2019 su producción de petróleo debido a los problemas en los campos de Ghana, estimando una producción anual de 87.000 barriles por día". Disponible en <https://pi.bnpparibas.es/noticia/1213022/tullow-oil-reduce-la-produccion-de-crudo-para-2019-por-los-problemas-en-ghana>.

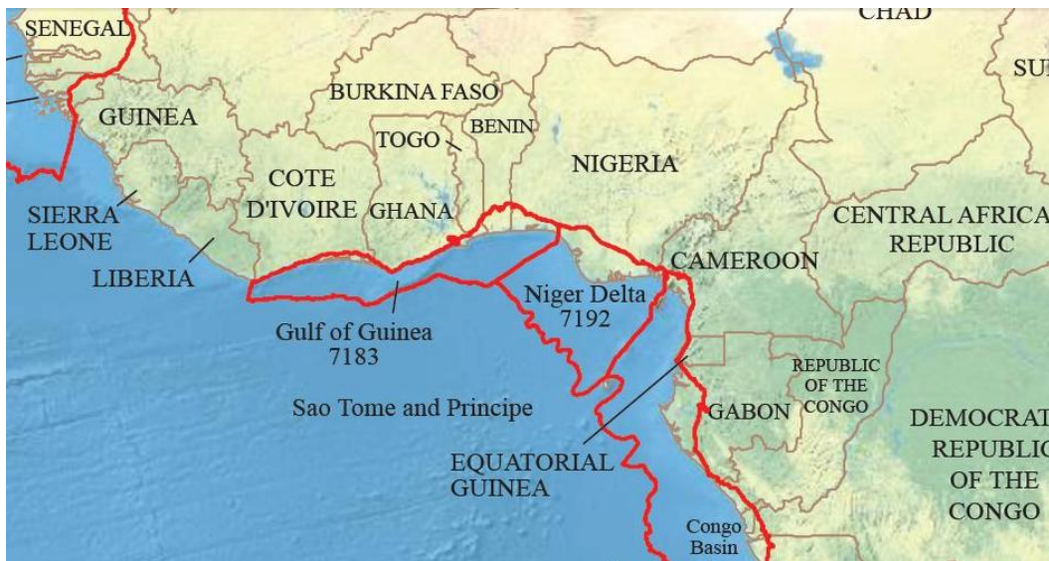


Ilustración 13. "Posibles reservas de petróleo y gas en el Golfo de Guinea".

Fuente: "Annobon, enciclopedia Wikipedia".

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.

Lamentablemente, los niveles de "contaminación ambiental en la zona marítima del litoral del Golfo de Guinea" ha originado ciertos niveles de acumulación de residuos orgánicos en el litoral marino y déficit de oxígeno en los ecosistemas lacustres, especialmente en torno a las zonas urbanas, disminuyendo los niveles de reproducción de especies marinas e incrementando la presencia de enfermedades transmitidas por las aguas. Al respecto, la principal responsable ha resultado ser la industria petrolera de Nigeria, quien vierte un gran volumen de residuos tóxicos a las aguas, ocasionando una gran contaminación en el Delta.

Estos daños ambientales son de tal magnitud que han llegado al nivel de contaminación de tierras convirtiéndolos en un peligro latente a las comunidades quienes padecen con frecuencia enfermedades respiratorias, vulnerando a la población sus derechos a la vida y a la salud, sin dejar rezagado el que se están infringiendo normas de carácter ambiental. Trayendo con ello otros efectos negativos a las comunidades, tales como el aceleramiento de los índices de pobreza, para lo cual las políticas gubernamentales no han resultado muy eficientes en el Delta de Níger en lo que concierne al "desarrollo económico y social".

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.

II.3. IDENTIFICACIÓN DE LA PROBLEMÁTICA

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 ya mencionado anteriormente de “Togo, con GNASSINGBÉ EYADÉMA con 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.

Y, es que una situación conlleva a la otra, pues ante la incapacidad de las autoridades gubernamentales, surgen otros problemas que complican la situación, como lo son ciertos grupos locales de los “Estados de África Occidental”, denominados los “señores de la guerra”, quienes con la colaboración de grupos armados con fuertes influencias políticas y económicas, poco a poco han ido ingresando a las instituciones del Estado, convirtiéndose en hombres de negocios, obteniendo beneficios de la “financiación de guerras y el tráfico de recursos naturales, como el petróleo (cerca del 70% del petróleo africano se encuentra en la zona occidental de África, que además contiene reservas de diamantes y oro)” (IRIARTE PESTAÑA, 2018).

Si se observa la secuencia de los hechos, a partir de estas anuencias con los señores de la guerra, entra en juego el transporte marítimo”, porque es una de las piezas más relevantes para la economía local de la región, hay que recordar que absolutamente todo el “comercio extranjero” se moviliza vía marítima, de allí la importancia de luchar y establecer estrategias internacionales para combatir la piratería.

Además, toda esta región en cierta medida, depende económicamente de los “buques mercantes” que llegan en el Golfo de Guinea, con ellos se abastecen las economías locales, y el “grueso del producto interior bruto (PIB)

se genera gracias a la actividad portuaria". Por esta razón, es importante brindar y mantener seguridad en las rutas marítimas, igual importancia le dan aquellos comerciantes que exportan sus bienes con los demás países de la zona (PAREJA, 2019).

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. Mejorar las políticas educativas, podría ser uno de los caminos para la solución del problema de la piratería, aunado a una mayor participación política en estos ámbitos, sería el inicio a un nuevo horizonte para esta región tan frágil y maltratada. Ya es hora de tomar medidas importantes para erradicar la violencia en África Occidental, y disminuir el desplazamiento de la población local en la búsqueda de espacios que le ofrezcan mayor seguridad.

II.4. GRUPOS ARMADOS INSURGENTES

Desde las primeras explotaciones de petróleo, la región de Delta ha sido privada de los beneficios de este recurso natural, el cual financió en gran parte el sistema de gobierno federal a nivel nacional. La industria de petróleo, acabó con el tradicional modo de vida basado en la pesca y la agricultura, explotó el área y contaminó el entorno, proporcionando unos pocos puestos de trabajo a cambio.

El Delta, a pesar de cinco décadas de extracción de petróleo, se ha empobrecido, por lo que se considera que esta industria del petróleo ha sido instalada sacrificando a la población del litoral (IRIARTE PESTAÑA, 2018).

Esto explica por qué durante los últimos cuarenta años los diferentes sectores del Delta de Níger han sido focos frecuentes de tensión entre diferentes etnias, con frecuentes enfrentamientos armados entre los diferentes grupos étnicos. La violencia no ha estado limitada a un Estado u otro, el deseo

de controlar el petróleo o las instalaciones de gas a lo largo de las fronteras internas han ocasionado la propagación de los conflictos a través de la región entera. El Delta de Níger ha sido de siempre una encrucijada de caminos para los grupos armados que luchan contra el gobierno o luchan entre ellos.

El primer caso informado se remonta a febrero de 1966, cuando ISAAC ADAKA BORO, liderando una asociación de estudiantes, decidió crear, junto a un grupo Ijaw del Delta y otros jóvenes estudiantes residentes, la primera milicia armada, que llamó “Fuerza Voluntaria del Delta del Níger”, al considerar que la población local merecía un reparto más justo de la riqueza procedente del petróleo. De esta manera, se comprometieron en una protesta armada contra la explotación del petróleo y los recursos de gas en la región.

Declararon la “República del Delta del Níger” el 23 de febrero de 1966 y lucharon contra las Fuerzas Federales durante doce días. Su revuelta fue rápidamente aplastada por las fuerzas armadas, pero sus demandas para una mayor consideración y autonomía para los residentes del Delta del Níger inspiraron más tarde a otros activistas de distintos grupos étnicos.

Más tarde, entre julio 1967 y enero 1970, durante la Guerra entre Nigeria y Biafra, conflicto político causado por un intento de secesión de las provincias del sudeste autoproclamadas como República de Biafra, el conflicto degeneró en tensiones económicas, étnicas, culturales y religiosas entre los grupos armados de Nigeria, todos interesados en controlar producción de petróleo.

El gobierno federal estableció en 1979 los depósitos de petróleo como recurso nacional, eliminando cualquier propiedad o control local. “Era otra chispa peligrosa: en el contexto de las profundas divisiones étnicas habidas en el Delta del Níger, sus habitantes se mantuvieron unidos frente a la explotación y la negligencia administrativa y de gobernanza de su región” (ADEDIJI, 2016)⁷⁶.

Las multinacionales de la explotación del Petróleo, y especialmente la Shell, han influido en la dinámica de violencia, principalmente a través de tres causas principales:

⁷⁶ Vid. ADEDIJI A. (2016) *The Politicization of Ethnicity as Source of Conflict. The Nigerian Situation*. Ed. Globale Gesellschaft und internationale Beziehungen. Springer Science and Business Media LLC.

- Evidentemente, han causado la contaminación medioambiental.
- Han contribuido a la militarización del conflicto, por requerir al Gobierno nigeriano para que proporcionase fuerzas de seguridad, a mediados de los noventa, haciendo ellos uso de servicios de seguridad privados extremadamente violentos.
- Algunas de estas empresas también han proporcionado apoyo financiero a potenciales actores militantes para "apaciguarles".

Todo esto explica por qué la población y varios grupos de estudiantes descontentos, formados en campus universitarios, se vieron gradualmente implicados en actividades ilegales como el tráfico de drogas y la extracción ilegal de petróleo. Además de contratados como "matones" políticos o como auxiliares de la seguridad de las empresas del petróleo.

Algunos grupos, como MOSOP (Movimiento para la Supervivencia del Pueblo *Ogoni*) con su carismático dirigente KEN SARO-WIWA, trataron de resolver las injusticias medioambientales, políticas, sociales y económicas a través de diálogo. Pero SARO-WIWA fue ejecutado en la horca en 1995 por el gobierno militar nigeriano. Otros grupos escogieron lucha armada y, obviamente, las instalaciones petrolíferas y sus empleados fueron objetivos fáciles. Los ataques perpetrados por grupos armados se sucedieron de forma intermitente hasta casi 2004, y eran normalmente acompañados por demandas de beneficios adicionales por parte de las empresas del petróleo.

Desde aquellas fechas, la frecuencia y ferocidad de los ataques han aumentado, "evidenciando una mayor planificación y sofisticación". El secuestro se ha convertido en un mal endémico.

Ahora bien, debido a la diversidad de problemas presentes en la región, tal como se ha explicado en el apartado anterior, la delincuencia organizada ha tomado mayor fuerza en la zona. Según información procedente del "Centro de Derecho Marítimo y Seguridad de África", las prácticas delictivas más destacada es el tráfico de drogas, la piratería, el tráfico de armas y la migración ilegal vía marítima. Aun cuando estas son parte de las actividades criminales predominantes en la zona, también han ampliado su campo de acción a la

apropiación indebida del crudo y sus derivados, la trata de personas, comercio ilegal de medicinas y la mercadería de tabaco, esta última genera grandes beneficios a estos grupos delictivos (IRIARTE PESTAÑA, 2018).

Estos delincuentes se organizan como en especie de redes para llevar a cabo actividades solo comerciales, donde un emprendedor se articula con otros más para ejecutar los negocios fraudulentos. Esto es indicador, de que los delincuentes tienden sus prácticas a través de organizaciones donde al menos varios de sus miembros tienen dominio de las “lenguas tribales” del sector donde tienen sus redes para operar, lo cual les facilita sus labores ilícitas.

Generalmente suelen extender sus redes de acción en el objetivo y una vez cumplido abandonan la zona, por ello se dificulta a las autoridades rastrear y capturar estas bandas organizadas. Y, normalmente, actúan con muy bajo perfil, evitan hacer uso de la violencia para no descubierto, así las autoridades no logran identificarlos y ejercen sus actividades con mayor amplitud.

Es una práctica muy diferente a la de los grupos terroristas, que utilizan la violencia para que sus acciones sean notorias e intimidantes.

Sin embargo, todas estas organizaciones criminales no son locales, también hay grupos extranjeros que se han arraigado en África Occidental, sobre todo los “narcotraficantes sudamericanos”, que explotan la actividad comercial en la región para ampliar sus redes. Incluso, el “transporte ilícito de cocaína y metanfetamina desde América del Sur constituye gran parte de los flujos de mercancías ilegales que llegan a la zona por vía marítima.

Después, estas mercancías bien se distribuyen localmente —se han desarrollado laboratorios clandestinos en África Occidental para la fabricación de droga, lo que ha aumentado el consumo local—, bien se destinan a Europa utilizando las rutas del Sahel”, donde les facilita llegar a Asia.

A pesar de toda esta problemática reinante en la región que pareciera no tener solución, no se pueden negar los múltiples intentos de colaboración a nivel internacional en aras de mejorar la situación de África Occidental. En ese contexto hay que hacer referencia a los esfuerzos por mantener la paz,

dirigidos por las Naciones Unidas y que tienen por objetivo “superar el duro camino que separa los conflictos y la paz”.

Una de estas tareas es la que realiza AFRICOM⁷⁷, la cual está encargada de incentivar las “relaciones diplomáticas y económicas entre los 53 Estados del continente africano”, salvo Egipto, y a su vez supervisar e impedir posibles conflictos entre ellos.

De estas labores llevadas a cabo por AFRICOM, uno de los países que se ha beneficiado es los Estados Unidos, que han logrado fortificar y vigilar con mayor eficiencia la “seguridad de los abastecimientos de gas y petróleo” ubicados en el Golfo de Guinea, gracias a la multiplicidad de políticas de sus fuentes de energía publicada en la *National Energy Policy*, aprobadas en el año 2001.

Otro país que también se ha ocupado de coadyuvar en la seguridad de África Occidental es España, específicamente en las zonas marítimas, llevando a cabo acciones militares de vigilancia para proporcionar seguridad marítima en la zona.

Una de las misiones más recientes fue el envío de un patrullero al Golfo de Guinea”, para resaltar la “cooperación bilateral en vigilancia marítima con Mauritania y Cabo Verde, conjuntamente se encargan de identificar los posibles riesgos con el terrorismo, el tráfico ilícito o la piratería”; hacen prácticas conjuntas con las marinas de Ghana y Camerún y, a la vez supervisan y adiestran sus propias fuerzas de seguridad (IRIARTE PESTAÑA, 2018).

Ahora bien, en relación con los esfuerzos contra los grupos piratas, se debe resaltar los esfuerzos realizados por la EU-NAVFOR⁷⁸, nació de una iniciativa europea para brindar protección a los buques que, a pesar de operar en las costas somalíes, consideraron necesario enfrentarlos por ser un peligro inminente en el continente. Los participantes de esta operación se encargan de

⁷⁷ AFRICOM es una consecuencia de la actividad desarrollada por los círculos políticos, económicos, militares y académicos que conforman el lobby africano de la política estadounidense. Por ello, su creación se basa en un importante consenso bipartidista y en el apoyo del empresariado y los principales mandos político-militares de la superpotencia.

⁷⁸ La EU NAVFOR Somalia, también es conocida como Operación Atalanta, se trata de una operación militar de lucha contra la piratería en el mar frente al Cuerno de África y el océano Índico occidental.

la prevención y represión de las actividades de los grupos de piratería y el robo a mano armada en los espacios marítimos de Somalia.

La EU-NAVFOR ha realizado labores exitosas, por ejemplo, hay datos que confirman que para el año 2011, la piratería había llevado a cabo el secuestro de más de 700 personas, logrando retener al menos 30 embarcaciones, pues en el año 2016, se vieron los frutos de estas labores, porque en las zonas que estaban siendo supervisadas constantemente no se reportaron casos (PAREJA, 2019).

Sin embargo, hablar de una solución ante la problemática que está planteada no es fácil, porque la situación de la región sigue siendo inestable, en primer lugar, por sus conflictos internos, la ineficiencia del gobierno, y en segundo término, por la presencia arraigada del narcotráfico y las disputas por el control de los recursos naturales y piratería.

Otro factor que influye, es la ubicación geográfica de las Costas de Guinea, la cual favorece a estas organizaciones delictivas para la práctica de sus acciones, por lo cercanas que están a Sahel y la costa española, por donde tienen una entrada segura a Europa. Esa es una de las tantas razones por las que ha proliferado la piratería en esta región, pues es muy extenso el mercado.

De modo que se puede precisar que los principales problemas que aquejan esta región son la piratería y el crimen organizado.

“Pero los esfuerzos locales e internacionales por hacerles frente pueden dar sus frutos, como ha demostrado la EU-NAVFOR en Somalia. De todos modos, el territorio abarcado por África occidental y sus costas es mayor que el del Cuerno de África, por lo que el éxito de las misiones que se desarrollen en esta zona dependerá en gran medida de la sostenibilidad de estas en tiempo y recursos, algo que va estrechamente ligado a la voluntad política de quienes gobiernan. Y, como se ha visto, la región no brilla precisamente por la altura de miras de sus gobernantes” (PAREJA, 2019).

II.5. EL MOVIMIENTO PARA LA EMANCIPACIÓN DEL DELTA DEL NÍGER (MEND)

El "Movimiento por la Emancipación del Delta del Níger, MEND" (ilustración 14), está conformado por un grupo de jóvenes organizados en milicias locales, quienes luchan por el control de los beneficios del petróleo para las pequeñas etnias arraigadas en la región. Son pequeños grupos que se han creado por militares del "MOSOP⁷⁹ que han destrozado oleoductos y secuestrado a trabajadores extranjeros de las fábricas, exigiendo al gobierno un rescate por ellos".



Ilustración 14. "Logo que identifica la agrupación del MEND".

Ambos movimientos llamaron la atención de muchas "Organizaciones No Gubernamentales, locales e internacionales, que se han aliado con ellos y han comenzado a promover y visibilizar su causa frente a toda la comunidad

⁷⁹ MOSOP, es el Movimiento para la Supervivencia del Pueblo *Ogoni*, creado a raíz de las protestas en los años noventa y utilizado como modelo para que otras asociaciones civiles expresen públicamente su descontento con los impactos negativos de la industria petrolera en la calidad de vida de los habitantes de la zona. Esta organización, iniciada por el escritor KEN SARO-WIWA y compuesta principalmente por académicos y docentes, denuncia pacíficamente la actuación conjunta del gobierno y las corporaciones instaladas en la zona y aboga por los derechos humanos civiles de los *Ogoni* a unas condiciones de vivienda dignas, a la justicia medioambiental y a una legislación que les respete y proteja de las amenazas medioambientales.

internacional. *Amnesty International*, *Human Rights Watch* o *Niger Delta Human and Environmental Rescue Organization*, son algunas de las entidades que han abierto un espacio de trabajo dedicado única y exclusivamente a la cuestión del Delta del Níger. Abogan mundialmente por la defensa de los derechos medioambientales de las comunidades afectadas por la explotación de los recursos y la contaminación del entorno natural. También han conseguido asociarse a medios de comunicación transnacionales y redes de derechos humanos para extender la situación del conflicto a una audiencia global” (MARTOS, 2014).

Este movimiento emancipador que actúa en el estrecho del Níger es uno de las agrupaciones de piratas que ha causado mayores desgracias en Nigeria. Fue reconocido oficialmente durante las disputas que hubo entre el gobierno de Nigeria y las empresas petroleras. A pesar de manifestar sus pretensiones políticas, todo indica que sus intereses son meramente de carácter económico. Porque aparte de atacar con regularidad los buques petroleros, acecha constantemente a la población local intimidando a los agricultores y pescadores de la zona (TOUREN, 2016).

Desde la era del 2000, estas actividades criminales incrementaron de forma significativa, haciendo uso de la fuerza y la violencia. De hecho, las acciones de secuestros se diferencian en gran medida de las que se llevaron a cabo en el “Golfo de Adén”. De acuerdo a información suministrada por la OMI tuvo conocimiento “177 ataques en el año 2012 y 138” al año siguiente. Se considera que al menos de cada tres ataques solo uno era reportado.

En esas poblaciones locales tienen condiciones de vida más precaria, por ello los rescates que los piratas aspiran percibir carecen de menos importancia que los ingresos obtenidos en el “mercado negro”. El caso del Kerala fue bien revelador en esta clase de actividades y sirvió para prevenir a la comunidad internacional, cuando una compañía de entrega griega perdió contacto por radio con uno de los petroleros, y el Kerala, estaba solo en las cercanías del puerto de Luanda, en Angola. Solo se pudo establecer comunicación con la embarcación varios días después cuando ya se encontraba cerca de las costas de Nigeria, pero ya había sido atacado, y le

robaron al menos “12.000 toneladas de petróleo”. Fue cuando el armador pudo informar que fue tomado como rehén, por los grupos piratas nigerianos.

De acuerdo a lo expresado por expertos marítimos, la desaparición de esta embarcación es una evidencia palpable del incremento de las actividades de piratas en las costas nigerianas y la cual se ha ido extendiendo al Sur.

No obstante, estas agrupaciones de piratas no les es fácil desenvolverse en esta región pues tienen. La piratería local ilustra perfectamente el conflicto legal y político ante la posibilidad de enfrentarse a esta clase de crímenes a nivel internacional. Al respecto se puede citar, lo expresado por la “Convención de las Naciones Unidas de Bahía Montego”, quienes tienen la obligación de intervenir en la lucha contra la piratería. Pero como las acciones piratas son ejecutadas en su mayoría en las costas nigerianas, las autoridades gubernamentales no permiten toda clase de intervención previendo poner en riesgo su soberanía.

A pesar de ello, los desafíos económicos influyeron para que algunos miembros de la Unión Europea a plantearan su participación para colaborar con las autoridades locales. En ese sentido, para el año 2013, JEAN-MARC AYRAULT⁸⁰ resaltó la importancia de que Francia pudiera asegurar su suministro de petróleo en la zona. En aquel momento, las autoridades de Francia admitieron contar con guardias armados en los buques petroleros, a los fines de estar en resguardo, como lo exigían los armadores y la armada francesa patrullaba las aguas internacionales de la región (TOUREN, 2016).

Además, se sirvieron de las “milicias privadas francesas, como *Gallice Security*” quienes le prestaban colaboración a los demás Estados, llevando a cabo operaciones especiales para combatir la piratería. Pero muy pronto este hecho originó inconvenientes en razón a la soberanía, porque se tuvo el temor de que aumentara la violencia en el entorno de las autoridades locales. Entonces, la solución perfecta llegaría de las autoridades políticas de la región, pero aún sufren problemas para cooperar en esa situación. Con este fin, los estados de la “CEEAC, CEDEAO y los representantes de la ONU” se reunieron

⁸⁰ Primer Ministro del Gobierno de Francia, entre el 15 de mayo de 2012, y el 31 de marzo de 2014, siendo Presidente de la República, FRANÇOIS HOLLANDE.

en la cumbre de *Yaundé* en 2013, para concretar una estrategia regional y contrarrestar la piratería.

En esa oportunidad, los Estados solicitaron ayuda internacional, sustentando su petición en las actuaciones que realizaron en el “golfo de Adén”. Por su parte la OMI, logro reunir a las autoridades gubernamentales de la zona y establecer estrategias conjuntas para obtener mayores resultados.

A pesar de que BAN KI MOON⁸¹ manifestó su agrado por el acuerdo celebrado y la conducta asumida, pidió más recursos de la “comunidad internacional”, solicitud a la que se sumaron varios jefes de Estados, aun cuando el acuerdo no los obligaba a hacerlo. Pero, estaba predestinado a hacerlo, pues a pesar de que fueron acogidos principios de acción, al igual que un acuerdo de seguridad y tranquilidad en el territorio, fueron muy pocas medidas que se tomaron y las agrupaciones de piratas continúan sus acechanzas.

De modo que las acciones contra la piratería exigen de una decisión definitiva por parte de las autoridades locales y los estados “importadores de gas y petróleo. Más aún cuando la piratería sigue causando pérdidas económicas importantes para los estados regionales y disuade cada vez más a los grandes grupos petroleros de trabajar en esta zona. Pero esta lucha parece cada vez más relacionada con otras problemáticas como la pobreza de las poblaciones locales y el interés de las autoridades que invocan otras prioridades y que se niegan a perder sus prerrogativas” (TOUREN, 2016).

Hubo un caso que tuvo mucha repercusión en los medios de comunicación en el que el MEND se atribuyó las acciones en el caso de los cinco surcoreanos secuestrados en las instalaciones de la empresa *Daewoo* al sur de Nigeria, donde resultaron muertos soldados nigerianos durante el enfrentamiento. Este secuestro fue comunicado horas antes por el “Ministerio de Exteriores surcoreano y por la agencia *Yonhap*”. Donde señalaron que las personas secuestradas eran empleados de *Daewoo*, y dos de ellos pertenecían a *Korea Gas Corporation*. El comunicado también expresaba: "Estamos

⁸¹ Diplomático surcoreano que ocupó el cargo de secretario general de Naciones Unidas, entre el 1 de enero de 2007 y el 31 de diciembre de 2016.

intentando confirmar la identidad de los secuestradores y cómo fueron secuestrados los trabajadores".

Quienes dirigen estas agrupaciones de piratas han "luchado mucho entre ellos y contra las fuerzas del gobierno. Pero en esta atmósfera de tratos sombríos todo era posible, cualquier golpe bajo: corrupción a gran escala, fraude electoral, secuestro, asesinato de políticos, atentados, etc. Los primeros ataques a barcos tuvieron lugar a finales de los ochenta, enfocándose especialmente hacia los robos a bordo, se endurecieron y aumentaron dramáticamente. Las bandas criminales buscaron especialistas marítimos, como pescadores locales o marineros, cuando el precio de los rescates y la piratería eran más lucrativos a bordo de buques mercantes que sobre los barcos en la costa.

Finalmente, el arresto de políticos corruptos y unos cuantos dirigentes de grupos armados llevaron a la celebración de diversas reuniones entre bandas rivales a finales de 2005.

De ahí, MEND (Movimiento para la Emancipación del Delta del Níger), una organización anarquista, con una estructura que sirve de paraguas para varios grupos armados y piratas, pretendiendo representar sólo los intereses de la población del Delta del Níger (*Ogoni*, *Ijaw* y otras etnias minoritarias).

Inmediatamente en diciembre de 2005 y enero y febrero de 2006, empezaron una estrategia común por medio de ataques violentos espectaculares en instalaciones de compañías petroleras y el secuestro de sus trabajadores. Asimismo, perpetraron otras acciones como asesinatos, piratería, sabotaje, robo, destrucción de propiedad, guerrilla y secuestro de barcos.

En 2006, su dirigente, GODSWILL TAMUNO, declaró una guerra total en todas las compañías petroleras extranjeras y a sus empleados. Su declaración de guerra se produjo tras el intercambio de fuego entre militantes y el ejército después de que un helicóptero del gobierno hubiera atacado embarcaciones presuntamente utilizado por traficantes para transportar petróleo robado. Coincidentemente, "la organización armada MEND secuestró a nueve empleados de la empresa petrolera americana *Willbros*, amenazando con utilizarlos como escudos humanos" (TOUREN, 2016).

En ese momento, MEND exigió la liberación de dos dirigentes *Ijaw*, pero a medida que sus operaciones acontecían más desafiantes, sus demandas políticas aumentaban también. Y, reclamaron un 30% de la producción nigeriana de petróleo. A principios del 2006 se perdieron millones de dólares en ingresos por petróleo y 29 miembros del ejército nigeriano habían sido asesinados en la revuelta.

Señalaba WATTS (2007), que la creciente inestabilidad política de la zona y los ataques insurgentes producidos, acarrearán que más de 700.000 barriles al día fueran desviados⁸². La situación a través de los campos petrolíferos no era tan tensa desde la finalización de la guerra civil en 1967. No había ningún límite para que el crimen organizado pudiera operar casi libremente, emergía de prisa un clima de anarquía.

Algunos expertos internacionales creyeron que militantes del Delta del Níger podrían estar vinculados a sindicatos en busca de “entornos porosos, caóticos, que procurasen oportunidades ilícitas en África Occidental, precisamente porque en un clima de anarquía todo es posible.

Gran cantidad de las acciones contra empresas petrolíferas y el ejército nigeriano, ocasionaron muchas muertes. En 2009, el Presidente de Nigeria, UMARU YAR'ADUA, firmó una oferta de amnistía incondicional para todos los militantes. Esta oferta era eficaz desde el 6 de agosto de 2009 al 4 de octubre de 2009. El gobierno nigeriano identificó las tres fases siguientes:

- Una fase de desarme que tuvo lugar entre agosto y octubre del 2009 e incluía la recogida de datos biométricos.
- Una fase de desmovilización y rehabilitación que duró de 6 a 12 meses para incluir la provisión de, entre otras cosas, asesoramiento y orientación profesional para los beneficiarios.
- Una fase de reintegración que duró hasta cinco años para incluir la provisión de, entre otras cosas, formación y microcréditos a los participantes”.

⁸² Vid. WATTS, M. (27 de diciembre de 2007). Petro-Insurgency or Criminal Syndicate? Conflict & Violence in the Niger Delta. *Review of African Political Economy*. Volume 34, 2007 - Issue 114. Obtenido de <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/03056240701819517>.

Asumidas globalmente estas fases, alrededor de 8.000 militantes del MEND aceptaron la amnistía y dejaron la violencia según afirmaron autoridades del gobierno.

Al año siguiente, a través del programa de amnistía, el Gobierno prometió dar a los antiguos rebeldes formación, crear un fondo de indemnizaciones y proporcionar trabajos. Además, se planeó ofrecer los militantes una pensión, formación ocupacional y microcréditos.

Para aprovechar la amnistía, los militantes tuvieron que ir al centro de control más cercano para identificarse, prestar un juramento de renuncia, recibir la amnistía presidencial y entonces registrarse en el programa de reintegración. Finalmente, aproximadamente 26.000 ex-militantes del Delta del Níger se incorporaron en el programa de amnistía.

Simultáneamente muchos ex-rebeldes denunciaron que el gobierno faltaba a su promesa, de modo que el número de disidentes del MEND era y todavía es bastante numeroso (ilustración 15).



Ilustración 15. "Miembros del MEND, regresando de una expedición".

El 1 de octubre de 2010, durante el 50º aniversario de la independencia de Nigeria, disidentes del MEND reclamaron la autoría de los atentados con

bomba producidos durante la celebración. En torno a 12 personas murieron por las explosiones. HENRY OKAH, uno de los dirigentes del grupo, fue detenido en Sudáfrica por su conexión con los ataques y fue encontrado culpable de 13 cargos por terrorismo, participación en actividades terroristas, conspiración para cometer acciones terroristas, ya fuera entregando, colocando o detonando dispositivos explosivos.

Dos años después del inicio del programa de amnistía, los ataques de barcos, el expolio de tuberías de petróleo y otras actividades ilegales todavía se sucedían en los riachuelos del Delta del Níger. Los combatientes y los piratas son todavía muy activos: 185 marineros fueron tomados como rehenes en 2012.

II.6. PIRATAS

Este desolador ambiente generado por las prácticas de estas agrupaciones criminales aún se oculta, siempre escondido en los acantilados y marismas. A diario, siempre dispuestos para atacar un navío, fijando sus objetivos con premeditación, inclusive desde el extranjero. Embisten bajo la influencia de narcóticos, listos para matar a los marinos que hacen resistencia. Las noches son el mejor momento para atacar; usan “hasta 3 lanchas rápidas, bien equipadas con motores potentes, y escopetas de repetición, ametralladoras, armas blancas... Asaltando el puente, toman el barco, neutralizan a la tripulación, destruyen todo medio de comunicación, roban el dinero, los móviles VHF, los efectos personales, y finalmente toman rehenes para volver a la costa”.

Su principal objetivo era el dinero, por el poder que ejerce en quienes lo tienen... Con el dinero pueden obtener mejor armamento. Sus familias no tendrán necesidades: algunos de los dirigentes han invertido el dinero de los rescates en el extranjero, gracias al blanqueo de capitales de las redes de tráfico de drogas, armas y seres humanos; algunos conducen buenos coches en las calles de Port Harcourt, Calabar, Wari o incluso en Lagos, sitios donde

adquirieron respeto y hacen su compra; algunos van pescar diariamente en una buena barca moderna que pudieron comprar con el dinero procedente de los saqueos, pescador de día, pirata de noche; algunos están todavía ocupados con el robo de petróleo o el narcotráfico pero a punto para cualquier operación pirata.

Es fácil entender que, en este escenario geográfico y social, exista una fuerte conexión entre piratas, milicias, bandas armadas, cultos extraños y ladrones de petróleo. Las fronteras entre ellos pueden ser tan livianas que un grupo fácilmente se puede fusionar al otro. La piratería es tan sólo una de las actividades de uno de estos grupos. Aun así, esta actividad requerirá algunos especialistas esenciales para lograr capturar un buque mercante, pero no todos son expertos, sino en la violencia de las armas.

Los piratas mantienen una tupida red de corresponsales en países vecinos, en Ghana, República de Benín, Togo, Chad, Níger, Burkina Faso y Costa de Marfil, puesto que los ataques en el mar a veces requieren apoyos específicos. Su formación a menudo tiene lugar en diversas ubicaciones de Nigeria. Con la participación de estos cómplices, los piratas se pueden mover por todas las partes del golfo para lograr un efecto de sorpresa por lanzar un ataque en un país extranjero.

A veces salen de las aguas territoriales, alejándose 120 millas náuticas de la costa. Incluso se puede acercar su presa a bordo una barca de pesca transformada a un barco de abordaje. Hay también unas cuantas bandas con base en Camerún, pero allí la acción es más restringida debido a la presencia de un batallón de intervención rápida (BIR DELTA, del ejército camerunés) en la península de Bakassi" (TOUREN, 2016).

Contaba SERGE RINKEL⁸³, que *"en 2010, cuando investigaba la piratería en Camerún, en representación de la Comisión Europea, conocí en Douala a dos pescadores chinos, quienes habían sido con anterioridad rehenes de piratas. Me contaron su experiencia:*

⁸³ Director of Technical Committee, Borderpol. Octubre, 2013.

Eran las 10 y estábamos los dos a bordo, pescando en barcas de la misma empresa de pesca en las aguas camerunesas, situado fuera de Bakassi entre 5 a 6 millas Náuticas, cuando de repente vimos una lancha, equipada con dos motores potentes de 300 CV cada uno, viniendo de la orilla a una velocidad muy alta. Esta lancha giraba alrededor de nuestras barcas de pesca y abrió fuego de repente disparando contra nuestras barcas arriba, en el puente.

Los piratas abordaron una de nuestras barcas, y nos asustaban haciendo muchos disparos. Eran muy nerviosos, disparando al azar incluso a bordo mientras estábamos tumbados en el suelo. Tres piratas que utilizaban linternas para asegurar sus movimientos inspeccionaron la barca.

Tan pronto como dominaron a la tripulación de la primera barca de pesca y después de que hubieran acabado de registrar la barca, realizaron la misma operación a bordo de la segunda. Los piratas estaban muy alterados, como si estuvieran drogados.

Apenas habían controlado las dos barcas, robaron nuestras provisiones, los cigarrillos y las piezas de equipamiento que almacenaron a bordo y entonces seleccionaron a 7 pescadores de un total de 20 para transferirles a bordo su lancha, con el botín que habían robado. Cuando fuimos hechos rehenes no fuimos esposados”.

Las lanchas con los “piratas y los prisioneros dejó el área y puso rumbo hacia Nigeria, despacio, cruzó un río dentro del área del manglar, probablemente ya a aguas nigerianas. Pararon en una zona de pantanos, donde había un claro en la hierba”, elegido para acoger la sede de retención.

Estaban bajo el control de 4 piratas armados. “No nos dejaron ponernos en pie y nos tuvimos que alimentar sólo con pan y agua. Tuvimos que dormir en la hierba, sin colchón, manta, sábana o red de mosquito. Ninguna posibilidad de hablar, de moverse y tan sólo un lavado rápido por la mañana en el agua del mar”.

Cuando los piratas iban fuera con nosotros, dejaban las dos barcas de pesca rumbo hacia el puerto de pesca más cercano, Limbe (Camerún occidental) Durante el trayecto, tan pronto como eran capaces de establecer una conexión de teléfono, alrededor de las 4 a. m. los captores telefonearon al director de la empresa, informando de los acontecimientos.

Contactó inmediatamente con el Consulado chino en Douala y la Embajada china en Yaoundé. La embajada contactó con la policía camerunesa. A las 9 a.m., los piratas llamaron al director por teléfono (utilizaron un Thuraya, teléfono vía satélite) y exigieron un rescate de 25 millones de dólares.

El 17 de marzo, después de largas negociaciones con el dueño de las barcas, aconsejadas por la Embajada china y las autoridades camerunesas, los piratas fijaron la cantidad final del rescate en doscientos y cincuenta mil dólares de EE.UU., el trato fue aceptado por nuestra empresa.

En este día particular, a las 11 p.m. un bote hinchable dirigido por un único empleado de la empresa fue sólo al punto de encuentro, guiado por teléfono por los piratas a lo largo del trayecto al lado nigeriano de Bakassi". "Finalmente nos encontramos en el punto de encuentro donde fuimos intercambiados por el dinero.

Estábamos traumatizados e impresionados por este acontecimiento doloroso; algunos de nosotros volvieron inmediatamente a China. Todos padecimos malos tratos durante nuestro cautiverio y todos perdimos peso.

Unos cuantos días más tarde, el mismo grupo, atacó un cuartel de la Gendarmería en Bakassi, robando armas y munición. Entonces este grupo secuestró una nueva barca nigeriana de la costa de Camerún, reclamando más de 1 millón" para ser liberado.

En ese momento, la preocupación del director de la compañía era conseguir un equipo de protección permanente a bordo de las barcas del

“Batallón de Intervención Rápida (BIR Delta)”, sin importar el costo. Realmente sus deseos era que no volvieran ocurrir toma de rehenes todos esperaban lo mismo”.



Ilustración 16. "Modalidad de ataques rápidos de piratería".

II.7. OTRAS ACTIVIDADES DELICTIVAS EN EL GOLFO DE GUINEA

II.7.1. Extracción ilegal de petróleo

Dentro de las actividades ilícitas desarrolladas en las costas del Golfo de Guinea, diversos informes y noticias señalan el robo y extracción ilegal de crudo. Prácticamente la totalidad de producción de petróleo nigeriano se encuentra en el Delta del Níger, una pequeña porción de la zona geográfica del territorio, la cual hace unas cuantas décadas ha sido protagonista de infinidad de “conflictos bélicos entre poblaciones locales, empresas petroleras, el gobierno y piratas”. Esta zona ha sido reconocida como uno de los “ecosistemas pantanosos y marino-costeros más importantes” a nivel mundial, pero al mismo tiempo se le considera como la zona más contaminada del planeta, teniendo para el 2015, más de “30.000.000 de habitantes” (BLÁZQUEZ, 2015).

Cabe resaltar que “Nigeria” es uno de los más significativos productores de petróleo a nivel mundial, donde un “80% del PIB está determinado por la extracción y venta de crudo”. El petróleo ha sido uno de los factores del avance del país y símbolo de prosperidad para el futuro. No obstante, el petróleo también ha sido una de las causas de diversidad de conflictos que azotan la región, especialmente la región del Delta. Es extraño que el mayor aporte al “PIB más grande de África” se convierta a su vez en “fuente de riqueza y de desigualdad y oportunidades de explotación”.

La extracción ilícita para después hacer su venta en el mercado negro, presume un vicio en la economía nacional. Una de las consecuencias inmediatas y palpables es la “pérdida de miles de millones de dólares que dejan de entrar en las arcas públicas, ingresos pudieran haber sido utilizados en políticas sociales, para programas que colaboren en disminuir la pobreza de la nación, gestiones que requiere con urgencia la nación en atención a la “realidad socioeconómica y cultural” que en mayor medida forman parte de las causas del alto índice de delincuencia en este territorio.

Además, aunado a la influencia negativa en el aspecto económico, la proliferación de “refinerías ilegales de petróleo” también debe ser considerada, por ser un sector que vulnera de manera evidente los derechos laborales de los trabajadores, tanto los nacionales que suelen ser muy pocos como los establecidos por la “jurisprudencia internacional”, aparte de los altos “costes medioambientales” que esta clase de actividad ilícita puedan generar daños irreparables al ecosistema donde están ubicadas las refinerías. Es inimaginable el daño ambiental que está generando el vertido de petróleo debido a tuberías dañadas por varios días.

De información publicada en informes de “Amnistía Internacional” se mencionaba la problemática que enfrentaba el “Delta del Níger como consecuencia del vertido de crudo y resaltaba la necesidad de dar a conocer esta situación en la intención de que las autoridades competentes tomaran medidas al respecto. Son muchas las denuncias formuladas por agrupaciones ecológicas, donde indicaban que empresas como Shell, utilizaban métodos de extracción de petróleo de manera ilegal que lo hacían era potenciar el problema.

Otra de las actividades ilícitas en este territorio se refiere “*bunkering*”. Esta es una actividad por medio de la cual los buques o embarcaciones se abastecen de combustible, no obstante, su aplicación se ha venido haciendo de forma ilegal, aunque se debe mencionar que no todo el “*bunkering*” es ilegal, ni tampoco todo el “petróleo robado” es destinado a esta clase de actividad; algunas veces es llevado a plantas de refinamiento para su procesamiento (BLÁZQUEZ, 2015).

Los sujetos que roban petróleo o trabajan en refinerías ilegales, obtienen entre “50 y 60 dólares al día”, mucho más de lo que podrían ganar en cualquier otro trabajo, por ello compensan con estas prácticas la precariedad laboral y riesgos a su salud. Generalmente, el mayor volumen de petróleo es enviado directamente a alta mar; solamente el “10% es refinado en la localidad”.

En ocasiones se escucha a los trabajadores “justificar el robo como un medio para beneficiarse del petróleo, que afirman es de todos, y de cuya explotación sacan principalmente beneficio las grandes petroleras internacionales”.

Suelen hacer las extracciones de petróleo en horas del día, pues aprovechan que los “miles de kilómetros de tuberías que bombean el petróleo desde el corazón de Nigeria hacia las ubicaciones de las principales refinerías no pueden estar continuamente bajo vigilancia. Se taladra directamente en ellas y acto seguido se coloca una manguera para proceder a la extracción y finalmente bombearlo y cargarlos en barcazas.

La mayor parte del crudo sustraído es fruto de las extracciones producidas directamente en los pozos y en las terminales de exportación, es decir, aquellos lugares donde se procede a la carga y descarga de este producto en grandes buques petroleros”, pues la mayoría del transporte de crudo y su comercio internacional, se lleva a cabo por vía marítima. En la Ilustración 17 se puede observar el medio de transporte utilizado para trasladar el petróleo robado.

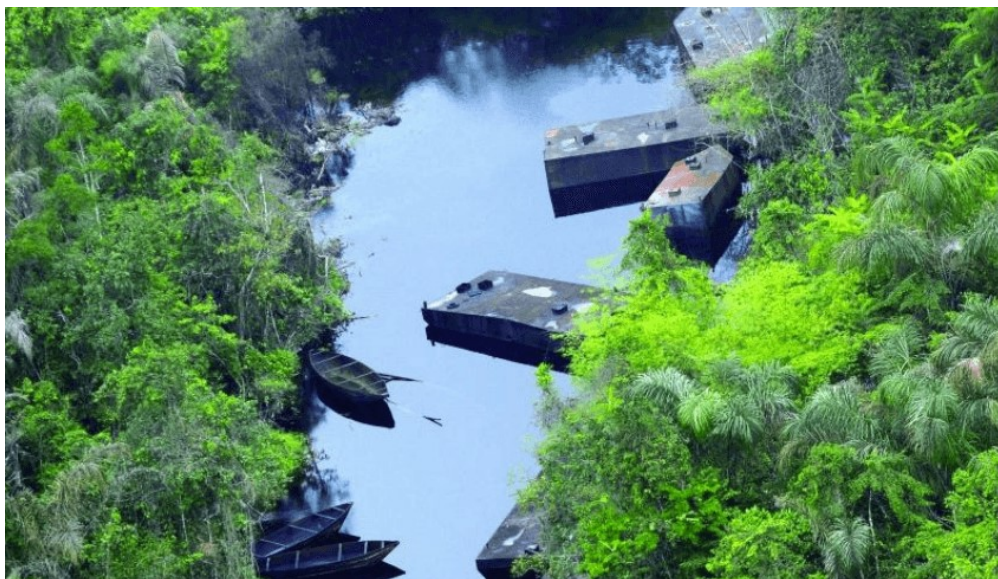


Ilustración 17. "Transporte del petróleo en barcazas por los ríos".

Tras extraer el petróleo, lo venden tanto en el mercado interno como externo. La comercialización del crudo en el mercado nacional lo trasladan en camiones cisternas o en vehículos cargados de barriles para la venta, este suele ser el proceso más rápido y fácil. Después, para trasladarlo fuera del territorio, ya el proceso es más complejo porque la topografía del Delta del Níger no permite acercarse a la costa los buques petroleros, por esa razón lo transportan en barcazas hasta las distintas desembocaduras donde les están esperando los buques para ser cargados. Ya cargados los buques, estos tienen como destino "Estados Unidos, China, Brasil o Sudáfrica". En ocasiones durante el viaje, suele ocurrir que el cargamento cambia varias veces de propietario, lo que no permite identificar de donde proviene el cargamento.

De acuerdo al informe publicado por el "Real Instituto de Relaciones Internacionales Británico, la extracción ilegal de crudo alcanza la cifra de 100.000 barriles diarios, una actividad que se encuentra casi fuera del radar de la comunidad internacional". La violencia y desestabilización que reina en la región, aunada a los índices de corrupción y las inmensas reservas de petróleo en el país, se convierten en la mejor oportunidad lucrativa para las diferentes bandas de "crimen organizado, así como una importante vía de financiación para los grupos terroristas. El informe, además, resalta que distintos miembros

del Gobierno y del Ejército podrían estar beneficiándose de esta práctica. Mientras que el petróleo extraído legalmente se transporta a EE.UU., Europa y Asia, el robado se envía a refinerías a lo largo de la costa oeste africana. Una vez refinado el petróleo, va destinado a países importadores con gran demanda de consumo, tales como Estados Unidos, China o Brasil. Finalmente, cabe destacar que, en el mismo informe, el instituto ha llamado la atención sobre la escasa repercusión mediática que tiene este fenómeno en la comunidad internacional pero que afecta gravemente y de forma directa al Delta del Níger, así como a los precios del petróleo en el mercado internacional” (BLÁZQUEZ, 2015).

Por su parte el Gobierno ha señalado que “semanalmente se roba cerca de una sexta parte de todo el petróleo producido en el país. *Shell Petroleum Development*, la principal compañía explotadora, estima que diariamente le son sustraídos entre 55.000 y 60.000 barriles. En una entrevista al periódico británico *The Guardian*, un asesor de seguridad de la compañía señala que los ladrones taladran directamente las tuberías y lo cargan en camiones y barcas para, posteriormente, ser remolcado al mar en embarcaciones donde esperan los petroleros. Asimismo, afirma que frecuentemente las embarcaciones embargadas empleadas en este tipo de actividades desaparecen de la custodia de la policía, dando lugar a una considerable profusión de rumores sobre la implicación de altos mandos oficiales nigerianos en este negocio. Las sospechas del lucro político con este tipo de prácticas son generalizadas, pues diversos observadores afirman que, en épocas cercanas a las elecciones, el robo aumenta de 100.000 barriles diarios a casi el doble, en buena parte para la compra de votos o la financiación de campañas electorales”.

El modus operandi, tal y como se describe en el UNODC y los informes de expertos internacionales, el petróleo parece ser sustraído principalmente por la noche mediante la creación de conexiones en una tubería en la cual el petróleo fluye bajo presión, como muestra la siguiente ilustración. O volando una tubería, dejándola fuera de servicio el suficiente tiempo para sujetar otra tubería que transportará el petróleo crudo, a menudo durante varios kilómetros,

a una garganta adecuada, donde es liberado en el suelo de barcazas de carga o barcas de madera "Cotonou" (ilustración 18).



Ilustración 18. "Joven sosteniendo una manguera a presión del petróleo vertido".

Todo del petróleo robado para su posterior venta fuera de Nigeria es sacado del país en tanques de superficie o barcazas. La barcaza se desplaza río abajo, empujada por pequeñas balsas de goma, hasta alcanzar los cargueros.

Debido a la orografía del Delta del Níger, como señala UNODC (2019)⁸⁴, los cargueros se pueden acercar lo suficientemente a la orilla, en las desembocaduras de los ríos más importantes, para proceder a su operativa. Los barcos implicados, muchos de ellos oficialmente dados de baja, están en mal estado y derramando combustible. En contraprestación por su petróleo, el carguero recibe dinero y armas. "La escala de este comercio ilícito es enorme. La extracción ilegal de petróleo puede parecer sucia, pero es generalmente

⁸⁴ Vid. UNODC (julio de 2009). Transnational Trafficking and the Rule of Law in West Africa: A Threat Assessment. Obtenido de www.unodc.org/res/cld/bibliography/West_Africa_Report_2009.

considerada legítima” (PAPADIMITRIOU, PANGALOS, DUVAUX-BÉCHON y GIANNOPAPA, 2019)⁸⁵.

Un sistema cuidadosamente estructurado de sobornos asegura que funcionarios y dirigentes de la comunidad a todos los niveles de la operación permiten que el petróleo pase sin ninguna molestia. Una proporción grande del dinero recibido de la venta del petróleo ilícito en el mercado internacional regresa a Nigeria. Este dinero vuelve a las barcas que transportaron el petróleo en primer lugar, o usa sistemas de transferencia de valores informales. El dinero puede ser movido y blanqueado a través del comercio basado en el blanqueo de capitales: la facturación de bienes en los mismos barcos de regreso.

De la misma forma, surgen otras formas de contrabando, como el de divisas, en conexión con el contrabando de petróleo.

Por otro lado, el robo de petróleo a gran escala tiene más que evidentes hilos de conexión con la corrupción: sus fondos fluyen hacia diversos sectores del estamento político y militar de Nigeria. Hay una implicación clara de un cierto número de retirados y personal en activo del ejército, la armada y la policía, así como funcionarios del gobierno local, servidores públicos de alto-nivel e incluso políticos.

Dentro de la región, centenares de refinerías ilegales que emplean a miles de trabajadores del petróleo permiten convertir el petróleo en otros productos que son transportados por África occidental: el “Zouazoua” en Camerún siempre viene desde Nigeria, en barriles grandes, a bordo de barcas.

Los apoyos menores a las redes subsisten en Gabón: para evitar pagar impuestos locales, los traficantes proporcionan combustible en el mar a barcas de pesca local, mediante trasvases discretos efectuados por la noche.

“El tráfico de cargueros es particularmente denso en Nigeria, que carece de la capacidad de refinar su propio producto”: el petróleo crudo es

⁸⁵ Vid. PAPADIMITRIOU A., PANGALOS K., DUVAUX-BÉCHON I., y GIANNOPAPA C. (2019). Space as an Enabler in the Maritime Sector. *Acta Astronautica*, Volume 162, September 2019, Pages 197-206.

transportado fuera de Nigeria, refinado en otro lugar, y entonces importado de nuevo al país donde será vendido en bajos índices de mercado gracias a una subvención de combustible del gobierno. Los sindicatos del crimen nigerianos, respaldados por personalidades de alto nivel político y económico, están explotando esta situación, señalando cargueros específicos para ser secuestrados, descargando su mercancía en barcos más pequeños y vendiendo el producto en el lucrativo mercado negro.

II.7.2. Tráfico de seres humanos

Miles de personas fallecen al intentar huir de las condiciones inhumanas de las tierras que bordean el Golfo de Guinea, como aquellas más de 100 que perecieron a 40 millas de Calabar, Nigeria en un desgraciado naufragio, entrando la primavera en un transbordador cuyos armadores presentaban pocos escrúpulos: la lista de embarcaciones ilegales en el golfo es inconmensurable.

Pero también, y por otro lado, aún a sabiendas de que todos los países del mundo conocen el fenómeno de la prostitución, sus orígenes y circunstancias, lo cruel de esta zona es que la prostitución del Golfo de Guinea afecta a niños tomados a la fuerza y forzados a la prostitución; esta triste actividad se encuentra una vez más conectada con los grupos armados.

Este es otro ejemplo de la cultura de impunidad: las barcas cruzan el golfo con niños que soportan una forma moderna de la esclavitud, pero ningún Organismo reacciona incluso la policía de aduanas o agentes de seguridad, pescadores... Y en los países vecinos, existe la misma indiferencia, silencio de las autoridades.

¿Cómo puede una barca cargada con los niños cruzar del golfo de Benín a Gabón libremente? Nigeria y especialmente el Delta del Níger sufren el tráfico interno y externo de niños. Nigeria es un lugar de reclutamiento, tránsito y centro de destino para el tráfico externo de mujeres y niños.

El tráfico interno se refiere a los niños nigerianos reclutados predominantemente de los estados del Delta del Níger y traficados

mayoritariamente por mar a Gabón, Camerún y Guinea para trabajar en plantaciones de granja. Los niños son también enviados a Guinea, Malí y Costa de Marfil para trabajar como vendedores ambulantes y criados domésticos. Niños de países de África occidental, principalmente Benín, Ghana, y Togo son forzados a trabajar en Nigeria y muchos están sometidos a trabajos peligrosos en minas de granito nigeriano.

En relación con el tráfico externo, los niños nigerianos son enviados a países europeos y de Oriente Medio para ser forzados a la prostitución y a la explotación sexual. Miles de niños y mujeres nigerianas han sido enviados a Europa, particularmente a Italia, donde al menos 10.000 nigerianos están forzados a la prostitución. También afecta al Reino Unido, Bélgica, España, y Holanda. En Francia, una de cada dos prostitutas de raza negra viene de Nigeria.

Estas mujeres son a menudo víctimas de la explotación con motivo de deudas y pueden trabajar sin paga de dos a tres años para resolver el coste de su "importación" ilegal (y naturalmente a pesar del hecho la mayoría hayan sido forzados).

El negocio de la extracción ilegal de petróleo, además, se encadena a la prostitución, como eslabón de una rueda infernal: aislamiento de los trabajadores del petróleo; flujos de dinero negro; extorsión de autoridad y sus agentes; necesidad de redondear el sueldo; penuria económica de jóvenes estudiantes; propietarios sin escrúpulos.

La mayor parte de las víctimas para prostitución son niños durante el transcurso de un viaje. El reclutamiento de chicas para tráfico en la ruta a Europa se produce predominantemente en la ciudad de Benín (Nigeria) y en el Delta del Níger también; las rutas tomadas a los diferentes destinos son tan diversas y variadas como los diferentes sindicatos de traficantes. Algunas bandas son originarias del Delta de Níger. "Las rutas más comunes son desde

Nigeria, a través de los países vecinos; o viceversa” (AGBONKHESE, ARUNA y FOLAMI, 2009)⁸⁶.

La ruta a Europa se realiza a través de Sahara y de países africanos del norte de África como Marruecos o ahora Libia (desde la guerra en Malí, a principios de 2013); los niños cruzan el mediterráneo a bordo lanchas con rumbo a la costa europea. Hay otra ruta a través del Canal de Suez a Reino Unido y otras partes de Europa. A principios del viaje, las fronteras porosas de África occidental, facilitadas por el Tratado ECOWAS, o la carencia de vigilancia marítima en el Golfo, dejan paso fácil para los niños que cruzan los estados de sus miembros.

De hecho, el bajo nivel de protección de la sociedad hacia los niños en África occidental, hace que sea fácilmente aceptada e ignorada la criminalidad de tráfico de niños para trabajos forzados. Indudablemente el tráfico de seres humanos es un delito según las Leyes nigerianas, africanas e Internacionales. Desafortunadamente no ha habido muchos arrestos y enjuiciamientos exitosos con condena de traficantes. En realidad, los traficantes de los niños que tratan varias formas del trabajo forzado no son considerados como delincuentes; por ello en Nigeria no existe ningún registro de ningún arresto de traficantes de niños para trabajo doméstico.

En publicaciones recientes de prensa, han advertido que la “trata y tráfico de personas”, es una de las actividades delictivas más lucrativas a nivel mundial, seguida del narcotráfico y tráfico de armas. Y la manera efectiva de combatirlo es coordinando actuaciones entre las autoridades multidisciplinarias a nivel local, regional e internacional.

Tanto el “tráfico de personas como la trata de seres humanos” son delitos acoplados porque el tráfico necesita del traslado ilícito de personas de un país a otro para obtener fines económicos, y la trata de persona ocurre al captar y trasladar personas con claros y específicos fines de explotación.

⁸⁶ Vid. AGBONKHESE, M., ARUNA O.J. y FOLAMI, M. (2009). Trafficking of Women and Children in Nigeria: Slavery in the Modern Era. En *Criminal Abuse of Women and Children. An International Perspective*, 2009. Editado por Obi N.I. Ebbe & Dilip K. Das, en CRC Press. Págs. 185 a 195.

La gran mayoría de estas personas son capturadas con el artificio de falsas promesas y engaños por agrupaciones que llevan este tipo de prácticas en sus países de origen, personas que por mejorar sus condiciones de vida se arriesgan y creen en estas promesas, siendo trasladadas a otros países donde son explotadas no solo sexualmente sino también a nivel laboral. Sumado a esto, pagan altas sumas de dinero por el “transporte”, sin ningún tipo de garantías, a mafias expertas en crimen organizado, que se lucran a base de su sufrimiento (Ríos, 2019).

Uno de los informes publicados recientemente en el año 2018⁸⁷, ha señalado una tasa de “esclavitud mundial con víctimas del tráfico y trata donde revelan cifras alarmantes que ascienden a 40,3 millones de víctimas de trata a nivel mundial, de los cuales el 71% son mujeres y el 25% menores de 18 años. Las víctimas del tráfico de personas son hombres y mujeres, pero el perfil predominante de la víctima de trata es sin duda el de mujer y la causa de explotación es mayormente sexual”.

Hoy día, es “Nigeria uno de los países donde se origina la trata de seres humanos y tráfico de personas más importante a nivel mundial, es allí donde captan y trafican con centenares de niños y mujeres provenientes del Oeste de África, luego estos son negociados esencialmente en Europa”. Específicamente del Estado de Edo, sobre el que la UNODC⁸⁸ señala en su informe de 2016, que el 94% de las mujeres víctimas del tráfico en Europa es procedente de ese estado nigeriano.

Además, está la problemática de los desplazados internos que hay en Nigeria a consecuencia de los conflictos internos de BOKO HARAM. Evidentemente, esta cantidad de ciudadanos desalojados son las primeras víctimas potenciales para los traficantes.

De modo, que esta problemática es muy compleja porque están asociadas con aspectos muy difíciles de resolver, tales como la guerra, la

⁸⁷ Informe del índice de esclavitud mundial víctimas del tráfico y la trata de julio 2018, disponible en <https://www.globallslaveryindex.org/2018/findings/highlights/> (último acceso 22 de noviembre de 2019).

⁸⁸ Informe de UNODC de 2016, disponible en https://www.unodc.org/documents/lpo-brazil/Topics_TIP/Publicacoes/2016_Global_Report_on_Trafficking_in_Persons.pdf (último acceso 22 de noviembre de 2019).

pobreza y la piratería. Por esa razón la "Fundación Internacional y para Iberoamérica de Administración y Políticas Públicas (FIIAPP)", puso en marcha el proyecto ATIPSOM⁸⁹, el cual se adaptó a la estrategia adaptada de la Unión Europea y de la "Agencia Nacional para la Prohibición de la Trata de Personas de Nigeria (NAPTIP)" cuyo principal objetivo es la prevención de la trata con la implementación de actividades de concientización e información, tratando de impedir que las mujeres sean reclutadas con engaños, y además busca brindar protección a las víctimas de trata y tráfico (ilustración 19) que han retornado nuevamente a Nigeria persiguiendo a estos criminales con el fin de que sean procesados judicialmente con la legislación que penaliza este tipo de delitos.



Ilustración 19. "Miles de africanos trasladados a Europa".

Fuente: Servicio Marítimo de la Guardia Civil. 2017.

En ese sentido, la FIIAPP pone a la disposición de las víctimas la colaboración y experiencia de las Fuerzas de Seguridad del Estado español a los fines de abrir las investigaciones pertinentes, pues para obtener éxito en

⁸⁹ Proyecto A-TIPSOM. "Lucha contra la trata de personas y migración irregular en Nigeria". El objetivo principal del proyecto financiado por la Unión Europea es reducir la trata de personas y el tráfico irregular de migrantes, a nivel nacional y regional, así como entre Nigeria y la UE. En este sentido, se mejorará la capacidad del gobierno nigeriano para abordar el problema con un énfasis especial en las mujeres y los niños, principales víctimas de trata. Disponible en https://www.fiiapp.org/proyectos_fiiapp/lucha-contra-la-trata-de-personas-y-migracion-irregular-en-nigeria/#ancla-contenido (último acceso 15 de octubre de 2019).

estas actuaciones es esencial la identificación de los autores para ser procesados (Ríos, 2019).

Estos tres apoyos han trazado estrategias en sus actuaciones para fortalecer la conexión entre las “agencias gubernamentales y la recogida de datos cuantitativos y cualitativos necesarios para mejorar el diseño de actuaciones y políticas públicas, fortalecer la coordinación entre las autoridades de los diferentes países, no solamente en Nigeria, sino aquellos países de tránsito: Níger, Argelia y Libia y la coordinación entre autoridades y sociedad civil mediante la creación espacios de intercambio de información, experiencias y actuaciones.

Sin duda este proyecto complementa la estrategia del gobierno de Nigeria, no solo para que las acciones sean viables y sostenibles sino para que la coordinación y la cooperación entre todos los países sean los pilares estructurales de una participación a largo plazo que pueda disminuir el número de mujeres y hombres víctimas de la nueva forma de esclavitud en el siglo XXI”.

II.7.3. El Narcotráfico

De acuerdo con información suministrada por la “Oficina de Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC)”, África occidental es la zona por donde transita la droga entre Latinoamérica, Europa y Nigeria en el cual se han venido formando el centro de actividad financiera criminal para el continente entero.

Cabe recordar nuevamente, que el comercio de drogas está unido con el tráfico de armas y que en el Golfo de Guinea los piratas están más bien implicados en la venta de droga local, el cannabis, aunque ahora la cocaína, la heroína y las anfetaminas están preocupando también. Los nigerianos son bandidos temibles cuya reputación es bien conocida en África. Sus circuitos están presentes en todas partes en el mundo, China, Japón, América del sur, Pakistán, Afganistán y naturalmente en Europa y los Estados Unidos (RELEA, 2009).

Las agrupaciones armadas del Delta no permitirían el paso de la droga sin asociación. Por tanto, han sido incluidos en el circuito de la cocaína de África a Europa. Los estuarios porosos del Delta han llevado no sólo al tráfico de armas sino también al de drogas. Sin embargo, estos circuitos son muy flexibles y en continuo cambio, no siendo permanentes a pesar de que las bandas lo son. Aun así, son claros los indicadores que muestran que las drogas se introducen a Nigeria y países vecinos a través de puertos marítimos: uno de ellos es el puerto de Lagos, donde se recibe de forma regular varios envíos de cocaína y traficantes de América del Sur han sido arrestados en el Delta.

Desde hace poco más de una década, la banda terrorista BOKO HARAM ha ocasionado ataques y la muerte de muchas personas en el norte de Nigeria, ampliando su campo de acción a países como "Camerún, Níger Chad o Mali". Ha sido tan alarmante la situación que la prensa mundial presto mayor interés, después de que se produjo el secuestro de unas alumnas de un colegio local de Chibok, a pesar de las campañas que se llevaron a cabo para que devolvieran con vida a las jóvenes todo resultó inútil.

Ya en 2015, se supo que el líder de esta banda ABUBAKAR SHEKAU, juró lealtad al Califa IBRAHIM, quiera fuera el creador del "Estado Islámico". Inicialmente, este cambio fue considerado como una excentricidad de "SHEKU para llamar la atención de los medios. Sin embargo, logró su cometido, pues obtuvo la atención internacional, permitiendo establecer contacto con otras bandas terroristas en Afganistán, Irak, Pakistán, Siria, Libia, Somalia o Filipinas incitando el interés de jóvenes que querían formar parte de estos grupos criminales (CALVO, 2016).

De esa forma se estableció la alianza entre BOKO HARAM y el Estado Islámico que ahora no solo comparten intereses militares y religiosos, sino también el contrabando de drogas. A mediados del año 2016, en Nigeria, en la capital del estado de Delta, fue allanado un laboratorio de metanfetamina por autoridades de la "Agencia Nacional de Lucha contra la Droga (NDLEA)", hubo ocho sujetos detenidos de los cuales la mitad eran nigerianos y el resto de nacionalidad mexicana. Este laboratorio llegaba a producir hasta cinco toneladas semanales de metanfetaminas, las cuales colocaban en el mercado

interno por sumas que ascendían a 5.000 \$ por Kg., la otra era transportadas y vendida el mercado asiático, comercio más utilizado por los nigerianos. Para evitar ser descubierto no utilizaban la “efedrina” en su elaboración, pues era más difícil acceder al mercado legal.

De acuerdo a esta nota de prensa, la empresa encuestadora “Transparencia Internacional”, llevó a cabo una encuesta a “168 personas en el año 2015, la cual revelo que Nigeria había alcanzado el puesto número 32º entre los países más corruptos, por eso resulta complicado deslindar esta situación al incremento del narcotráfico en Nigeria”. De hecho, las cifras de nigerianos capturados en países latinos como el Brasil, han incrementado considerablemente, por encontrarles los dediles de cocaína en el estómago.

¿Las causas? Todas las que se han enumerado a lo largo de esta investigación, todas radican en los problemas internos de estos países, las políticas de sus gobiernos donde privan los intereses particulares sobre los de la población, cuyos habitantes acosados por la devastación de las actividades piráticas, pierden sus terrenos, las familias son desintegradas porque sus jóvenes en busca de mejorar sus condiciones de vida son atrapados por estas agrupaciones criminales que acechan las costas. Estas diversidades de tipología criminal reinante en el territorio se han convertido en un círculo vicioso, donde todas las agrupaciones criminales de narcotráfico, transporte de armas, trata de personas y piratería, terminan estableciendo vínculos y ejerciendo sus prácticas.

¿La solución? Es, a criterio personal, compleja. Tendría que comenzar por la concienciación e implantación de políticas de gobierno, desde las que generar que las posibilidades de educación se incrementen para sus habitantes. Un país con posibilidades económicas, oportunidad de empleo y educación les restan atención a estas actividades ilícitas, por sin darse cuenta, es la misma población quien le da asidero y campo de acción a estos grupos.

Y esta situación ha sido percibida por el líder de la banda BOKO HARAM al punto que ya no solo se trata del narcotráfico, sino que también llevan a cabo secuestros, tráfico de armas y seres humanos. Muchos de los integrantes de esta banda, como se mencionó antes, estableció relaciones con otras bandas

de narcotraficantes con las que usan los “puertos de Calabar”, región rica en petróleo, pero también con enormes niveles de contaminación. También ha establecido vínculos con “bandas de narcos y contrabandistas que operan en los puertos de Costa de Marfil de San Pedro y Abidja, lo que da para sospechar que el ataque en Grand-Bassam, que dejó 16 muertos y fue reivindicado por al-Qaeda para el Magreb Islámico (AQMI), podría llegar a tener ribetes de un ajuste de cuentas con BOKO HARAM, quién tiene intereses financieros en el área” (CALVO, 2016).

Los informes publicados revelan que cada vez es más frecuente la vinculación entre “BOKO HARAM y diferentes carteles colombianos y brasileños, que tienen particular interés en afianzar la ruta desde el Golfo de Guinea hasta los puertos libios dominados por el Estado Islámico, como Sirte y Misrata, desde donde pueden enviar su “mercadería” rumbo a Europa. Estas caravanas terrestres estarían protegidas en los casi 5.000 Km. que separan el Golfo de Guinea, donde arriban las embarcaciones marítimas y aviones de los carteles sudamericanos, hasta los puertos libios, por hombres de BOKO HARAM y Estado Islámico”.

Gran parte de los puertos en torno al Golfo de Guinea son ahora la zona de ingreso de contrabandos de cocaína procedentes de América del Sur, cuyo destino es Europa Occidental y países del lejano oriente. Esta distribución de droga, dirigidas por organizaciones terroristas transportan drogas sintéticas, muchas fabricadas en laboratorio, similares a los que la inteligencia nigeriana “descubrió” en marzo último en la ciudad de Asaba. Los carteles que operan en África, manejan otras plataformas de envío como Angola, Cabo Verde, Tanzania, Kenia, Uganda y Sudáfrica”, operaciones en las que BOKO HARAM también participa.

II.7.4. Pesca ilegal

La pesca ilegal o pesca pirata es una preocupación importante para el Golfo especialmente para Gabón, Santo Tomé y Camerún: arrastreros extranjeros *trawlers* vienen a pescar ilegalmente en las aguas territoriales sin licencia. Esta actividad “ilícita es el azote de las aguas de Santo Tomé. El

saqueo no puede ser detenido porque el país no es capaz de aplicar las leyes en sus aguas. Se ha informado de la presencia de barcos de pesca chinos ilegales como arrastreros industriales las aguas de pesca camerunesas. Muchos pescadores que vienen de Benín, Nigeria o Togo están pescando permanentemente en las aguas de Camerún, algunos de ellos pescan en la zona de tres millas náuticas, el área de reproducción de especies marinas”. Incluso se han conseguido “arrastreros industriales japoneses” llevando a cabo la pesca en la zona marítima de Gabón en épocas de reproducción.

La pesca en el Golfo de Guinea está, esencialmente, fuera de control, no hay ninguna vigilancia aérea, lo que fomenta su situación de ilegalidad. Las autoridades del Golfo de Guinea no son capaces de cuantificar exactamente el daño que causan estas actividades a la economía regional y al desarrollo sostenible de recursos marinos nacionales; la pesca ilegal es realmente una seria preocupación para la seguridad marítima de los países (ilustración 20).



Ilustración 20. "La dotación del Atalaya, de la Armada española, asistiendo a un pesquero de bandera angoleña".

Fuente: Revista Española de Defensa. Diciembre 2019⁹⁰.

⁹⁰ Disponible en <https://www.defensa.gob.es/Galerias/gabinete/red/2019/12/p-10-13-red-367-africa.pdf>.

Las autoridades de Santo Tomé insisten en que la presencia de embarcaciones ilegales pescando en sus aguas territoriales que explica, por ejemplo, la presencia de naufragios visibles alrededor de las islas. La ausencia de vigilancia marítima en Santo Tomé atrae a este mar a aventureros y sus miserables tripulaciones, especialmente porque el pescado siempre encuentra comprador en otros puertos africanos que incluyen las Islas Canarias españolas, y entonces es ilegalmente introducido en el mercado internacional.

II.7.5. Residuos tóxicos

Las autoridades del "Golfo de Guinea han manifestado preocupación al vertedero de productos tóxicos: los habitantes del litoral y pescadores de la localidad han informado de ciertos en los que han observado especies marinas muertas a las orillas de la playa o en las superficies del mar" (GONZÁLEZ, 2017).



Ilustración 21. "Joven ghanés caminando entre residuos tóxicos".

Los Estados africanos con mayores índices de pobreza están siendo utilizados como vertederos de "residuos tóxicos peligrosos de productos producidos en países desarrollados para disminuir los costos de eliminar o reciclar los desechos industriales" (ilustración 21).

La simple excusa de reutilizar equipos de deshecho en países en desarrollo, miles de elementos eliminados, los cuales bajo ley europea tienen

que haber sido desmantelados o reciclados por empresas especializadas, son embalados en contenedores y embarcados a países como Nigeria y Ghana, donde son desnudados de sus metales por niños y hombres jóvenes que trabajan en vertederos de residuos envenenados (ilustración 22).



Ilustración 22. "Rutas de residuos tóxicos provenientes de Europa y América del Norte (UNODC)".

De acuerdo a informes publicados en medios de comunicación, son millones de toneladas de residuos los encontrados en cinco países africanos occidentales cada año. Los habitantes locales obtienen beneficios por extraer metales preciosos de los residuos, pero liberan sustancias químicas peligrosas en el proceso de extracción y reciclado.

II.7.6. Redes de contrabando

El contrabando es omnipresente en el golfo. Las barcas pequeñas son un vector de partida perfecto, especialmente las canoas pequeñas, las cuales no tienen ningún documento a bordo y llevan pasajeros sin tarjetas de identidad. Están cargadas con bultos en los cuales se puede encontrar de todo. Así que cualquier clase de mercancía puede ser transportada para evadir las obligaciones aduaneras. Entre los bultos están prohibidos los bienes sujetos a

cuota o justificación: madera, marfil, alcohol, tabaco, drogas, armas, productos falsificados, oro, especies animales amenazadas, diamantes, vídeo y equipamiento electrónico, petróleo robado, móviles, etc., pueden ser encontrados a bordo para ganar dinero fácilmente, porque hay poco control.

Una red de contrabando importante de Guinea Ecuatorial entrega alcohol y cigarrillos al continente, otras redes proceden de Nigeria con productos electrónicos, vídeo...

Los circuitos son indescritibles: en un único día pueden ser vistas e identificadas en el mar más de 20 canoas cargados con bienes de contrabando; aquí, los pescadores son ambos, traficantes y piratas.

El tráfico de armas actual es complejo, pero todo el mundo sabe que aparte de Liberia, Costa de Marfil y Sierra Leona, donde el superávit de armas es vendido, existen intensos circuitos de contrabando de armas en las fronteras de Camerún principalmente procedentes de Chad (Conflicto de Sudán y los rebeldes de Darfur) incluyendo la vía marítima.

Estos ejemplos muestran la seriedad del problema de las fronteras en África. Podemos dar por sentado que, si se produce un conflicto armado en otros países africanos, estas mismas armas serán entregadas desde Nigeria a otras facciones en combate de la región.

Además de la permeabilidad de las fronteras, los vínculos étnicos a través de fronteras generan fuertes lazos entre familias y grupos étnicos, creando una nueva forma de inseguridad regional desde la que se puede acelerar el flujo de armas y otros actos ilícitos que incluyen la movilización de combatientes para participar en los conflictos.

Otra forma de sobrevivir a través del contrabando, es el caso real de "PEDRO, el joven transportista de Towé...

... tiene 25 años y estudia idiomas —español e inglés— en el campus de Abomey-Calavi de la Universidad de Cotonou, la ciudad más poblada de Benín, con 924.000 habitantes según los últimos datos, de 2011. Allí vive en un pequeño apartamento que comparte con otros cuatro estudiantes, más o menos de su misma edad. Nada que ver con

el hogar familiar construido con arcilla y paja y de suelo arenoso de su pueblo natal, Towé, una villa muy cercana a la frontera con Nigeria rodeada de campos de cacahuetes, palmeras y sinuosos caminos de tierra de color sangre. Al empezar sus estudios Pedro dejó el poblado y se trasladó a la gran ciudad (MÁRMOL, 2016).

En Cotonou echa de menos el campo, su pasión. Desde la gran urbe cada día anhela que lleguen las mañanas de verano en las que coge el arado y el machete, se los carga a la espalda y camina hacia los terrenos agrícolas, propiedad de la familia, acompañado de su padre, Jochoua, y sus ocho hermanos. Echa de menos los paseos y el olor a naturaleza. En Towé el aire es fresco y la tierra rojiza y húmeda contrasta con el verde intenso de las hojas de las palmas. Es un paisaje antagónico al de Cotonou, donde el humo de las motocicletas y el ruido de los coches impregnan con una atmósfera grisácea las calles de cemento y asfalto de la gran ciudad.

PEDRO y su familia no pueden vivir únicamente de la agricultura. El negocio familiar complementario es el tráfico ilegal de gasolina. Desde hace unos años Pedro sólo regresa a Towé en verano, durante los dos meses de vacaciones en la universidad. Vuelve a pisar el campo y a tocar la tierra con las manos. Disfruta afilando el machete al amanecer y se estremece con el chirriante ruido del metal. Los días se agotan sin darse cuenta mientras corta a machetazos las malas hierbas que invaden salvajemente la tierra de la noche a la mañana. Una vez abierto el nuevo terreno de siembra traza armónicos surcos a golpes de arado. En estos huecos es donde crecerá el cultivo, que supervisará día tras día”. La labor del campo no tiene una hora para terminar, es hasta que el sol desaparece y tanto los “adultos como los pequeños pasan el día entre arados, hierbajos y semillas, cultivando lo que les dará de comer. Pero sólo con esta actividad no es suficiente. PEDRO y su familia no pueden vivir únicamente de la agricultura. Su padre, JOCHOUA, tiene tres mujeres y debe mantenerlas, tanto a ellas como a sus ocho criaturas. El joven suele bromear diciendo: “La poligamia no ayuda a la caja”. El campo les aporta la alimentación básica e incluso algunos beneficios por

la venta de parte de los frutos recolectados entre los vecinos. Pero la familia necesita una fuente de ingresos más estable para hacer frente al resto de gastos: medicamentos e higiene, ropa, agua y estudios, principalmente.

Su segundo negocio radica en el tráfico de gasolina (ilustración 23), la actividad más rentable a la que puede aspirar un beninés medio. JOCHOUA combina su dedicación en el campo con sus viajes a la frontera nigeriana, que se encuentra a dos horas de Towé, para abastecerse de combustible de contrabando. Pedro le ayuda casi a diario. Dependiendo de la cantidad de combustible demandada por sus clientes, JOCHOUA alarga o acorta la jornada de su hijo en el campo. El dinero, en mayúsculas, lo da el oro negro”.



Ilustración 23. "Contrabando de gasolina, otra forma de sobrevivir del nigeriano".

II.7.7. Redes de falsificación

La venta de productos falsificados es un deporte nacional en Nigeria, donde se graba el “80% de los discos de música internacional piratas, así como medicamentos falsificados, piezas de repuesto, ropa, etc. Los productos

falsificados son transportados en vehículos terrestres o por mar para cruzar el Golfo de Guinea” con varios destinos (ilustración 24).

Algunos informes de la “UNODC situó el valor anual del comercio de la falsificación de baja calidad de fármacos anti-malaria en 438 millones de dólares, mientras que el contrabando de tabaco de África occidental a Europa y norte de África se estimó en aproximadamente 775 millones” anuales (ABC, 2008).



Ilustración 24. "Falsificaciones procedentes de Nigeria, incautadas por las autoridades españolas".

II.7.8. Corrupción

No se puede hablar de forma detallada sobre la corrupción que se encuentra presente en todas partes y los ejemplos son muchos. Hay gobernantes detenidos, generales, políticos, autoridades policiales y aduaneras y no se podría terminar de enumerar. Pero la "piratería es, en definitiva, un síntoma más de otros males más profundos. No se puede tratar la piratería por separado, sino con todos los delitos a la vez. De otra manera resultaría inútil. Los piratas, quienes ya están implicados en otras operaciones clandestinas, pueden cambiar su trabajo. Hay que recordar que lo importante para éstos es ganar dinero y se jactan de estar en contra de la ley” (JURADO, 2014).

La postura de la comunidad internacional es diferente de lo que ha sido conseguido en Somalia. La piratería en África occidental afecta a una multitud de estados junto con sus aguas territoriales que procuran no compartir porque la delimitación de estas superficies marítimas fue difícil de negociar y porque existen muchas rivalidades debido a varios problemas: el pasado de origen colonial, la lengua oficial, las guerras pasadas y sus mercenarios, las diferencias en política y las tradiciones étnicas. Y, natural y principalmente, debido a la explotación de recursos naturales que nunca aceptarán compartir.

Es una de las razones por las que los guardias armados privados no son bienvenidos en las aguas territoriales de los países del Golfo de Guinea, los gobiernos no quieren a ninguna milicia privada en sus aguas. Así cuando comenzó a surgir la piratería en el Golfo nadie supo qué para hacer.

Gradualmente INTERPOL, la Oficina de ONU contra la Droga y el Delito (UNODC) y la Organización Mundial de Aduanas ha incluido la piratería del Golfo de Guinea en sus análisis de delito organizado en África occidental.

Esta atención internacional reconoce que las amenazas marítimas en África occidental están presentes como parte integral del delito transnacional y su impacto trasciende la región.

II.8. VÍNCULACION DEL TERRORISMO MARÍTIMO Y LA PIRATERÍA

Según indicaba GOSSE (1932)⁹¹, una de las etapas intermedias de los ataques de piratería estaba pasando por una transformación radical desde la delincuencia organizada hacia la combativa, lo que ayudaría a la conformación de estados piratas. Traspasando esta etapa a la actualidad⁹², aunque pudiera ser apreciado el poder político algo disipado y una intimidación política basada en las irregularidades, podría ser establecida la semejanza entre las dos

⁹¹ Vid. DE ALMEIDA SANTOS, G. L. (2005). *Pirate States? State responsibility in the context of piracy: An inquiry into the possibility of attributing acts of piracy to States.*

⁹² *Ibidem.* "Según algunos expertos en consenso señalan que los actos piratas no pueden ser atribuidos a los Estados en virtud de las normas sobre la responsabilidad de los Estados por hechos internacionalmente ilícitos".

realidades posibles si llegaran a recurrir a la mar como medio para llevar a cabo acciones de terrorismo.

Precisamente, estas es una de las acciones violentas realizadas en el mar que no concuerdan en los conocimientos y definiciones que se han establecido sobre “piratería marítima” por el impedimento que presumen los aspectos restrictivos coligados a ella.

La intención personal, es el elemento que forma parte de la definición de “piratería marítima” acogida por el “UNCLOS” con la que queda al margen del contexto normativo todos los ataques originados con interese políticos. “Tanto si motiva a grupos disidentes con la pretensión de denunciar el autoritarismo en su país, como a insurgentes que combaten contra el Gobierno en un conflicto armado interno o a terroristas. Así, mediante este requisito quedarían excluidos actos violentos contra buques pretendiendo menoscabar la autoridad de un Estado, generando confusión o aterrorizando para chantajearlo, también aquellos motivados por la religión, etnia, movimientos de liberación o insurrección”; De modo que, seria identificado como otra modalidad de ataque que ha tomado importancia desde hace algunos años, denominado: “terrorismo marítimo”.

Los dos tienen configuración de delito y están relacionados entre sí, pues conllevan a la ejecución de acciones de “cualquier violencia armada en la mar que no son actos legítimos de guerra”. El inconveniente se genera al momento de establecer una clasificación del objeto de una u otra forma en un contexto determinado, labor relevante para poder diferenciar los dos delitos (CAO FEIJÓO, 2017).

No obstante, al tomar una definición más amplia de “terrorismo”, se podría interpretar como una forma de ejercer coerción, una forma de negociar sustentado en la capacidad de los actores en causar daños y amedrentar reemplazando el uso de la fuerza militar declarada. Un ejemplo podría ser, acciones violentas en la mar, llevados a cabo con todos los elementos que reúne el delito de “piratería/robo armado”, pero sería objeto de polémica pues es ejecutado en un espacio de protestas medioambientales, en la cual

constantemente se desarrollan actos de alzamiento, que concurren con el “terrorismo marítimo”.

Este modus operandi es utilizado por una gran cantidad de agrupaciones, incluso los insurrectos, grupos encubiertos de “estados legítimos e incluso criminales que pretenden promover sus intereses. Para algunos de ellos es la única modalidad, para otros solamente es un medio más, entre los que está el homicidio, la guerra de guerrillas, guerra de información, propaganda y agitación política”.

La realidad es que, aun cuando hay tratados y declaraciones internacionales que intentan regular el “terrorismo internacional”, no se cuenta con un concepto amplio del término. Por esa razón se ha llegado a concluir de la misma forma para la variedad marítima de ese delito, porque no tiene un concepto concreto que proceda de un acuerdo internacional.

En esa línea argumental, muchos son los expertos en normativas jurídicas que han fijado una “definición operativa” asentada en los artículos 3 y 4 del “Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima” (SUA)⁹³, conocido como “Convenio de Roma”.

⁹³ Convenio SUA. Artículo 3.

“1. Comete delito toda persona que ilícita o intencionadamente:

- a) Se apodere de un buque o ejerza el control del mismo mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación; o*
- b) Realice algún acto de violencia contra una persona que se halle a bordo de un buque, si dicho acto puede poner en peligro la navegación segura de ese buque; o*
- c) Destruya un buque o cause daños a un buque o a su carga que puedan poner en peligro la navegación segura de ese buque; o*
- d) Coloque o haga colocar en un buque, por cualquier medio, un artefacto o una sustancia que pueda destruir el buque, o causar daños al buque o a su carga que pongan o puedan poner en peligro la navegación segura del buque; o*
- e) Destruya o cause daños importantes en las instalaciones y servicios de navegación marítima o entorpezca gravemente su funcionamiento, si cualquiera de tales actos puede poner en peligro la navegación segura de un buque; o*
- f) Difunda información a sabiendas de que es falsa, poniendo así en peligro la navegación segura de un buque; o*
- g) Lesione o mate a cualquier persona, en relación con la comisión o la tentativa de comisión de cualquiera de los delitos enunciados en los apartados a) a f).*

2. También comete delito toda persona que:

- a) Intente cometer cualquiera de los delitos enunciados en el párrafo 1; o*
- b) Induzca a cometer cualquiera de los delitos enunciados en el párrafo 1, perpetrados por cualquier persona, o sea de otro modo cómplice de la persona que comete tal delito; o*

En fechas posteriores, y en el mismo sentido, se ha pretendido unificar criterios y definiciones con la definición de terrorismo establecida por la Unión Europea, “Decisión Marco del Consejo de la UE sobre la lucha contra el terrorismo, modificada recientemente por la Directiva (UE) 2017/541 del Parlamento Europeo y del Consejo”⁹⁴, concibiendo que los actos plasmados en ella son semejantes a los desarrollados en el espacio marítimo.

c) Amenace con cometer, formulando o no una condición, de conformidad con lo dispuesto en la legislación interna, con ánimo de obligar a una persona física o jurídica a ejecutar un acto o a abstenerse de ejecutarlo, cualquiera de los delitos enunciados en los apartados b), c) y e) del párrafo 1, si la amenaza puede poner en peligro la navegación segura del buque de que se trate.”.

Artículo 4.

“1. El presente Convenio se aplicará si el buque está navegando, o su plan de navegación prevé navegar, hacia aguas situadas más allá del límite exterior del mar territorial de un solo Estado, o más allá de los límites laterales de su mar territorial con Estados adyacentes, a través de ellas o procedente de las mismas.

2. En los casos en que el Convenio no sea aplicable de conformidad con el párrafo 1 lo será no obstante si el delincuente o el presunto delincuente es hallado en el territorio de un Estado Parte distinto del Estado a que se hace referencia en el párrafo 1.”.

⁹⁴ UE (2002/475/JAI), “Decisión Marco del Consejo de la UE sobre la lucha contra el terrorismo, 13 de junio de 2002, Diario Oficial de las Comunidades Europeas, L 164/4. Actos adoptados en aplicación del título VI del Tratado de la Unión Europea”. Modificada y sustituida por la “Directiva (UE) 2017/541 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2017, relativa a la lucha contra el terrorismo y por la que se sustituye la Decisión marco 2002/475/JAI del Consejo y se modifica la Decisión 2005/671/JAI del Consejo”. Disponible en <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32017L0541> (último acceso 4 de enero de 2020).

Art. 3. Delitos de terrorismo.

“1. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que los siguientes actos intencionados, tipificados como delitos con arreglo al Derecho nacional, que, por su naturaleza o contexto, pueden perjudicar gravemente a un país o a una organización internacional, se tipifiquen como delitos de terrorismo cuando se cometan con uno de los fines enumerados en el apartado 2:

a) atentados contra la vida de una persona que puedan tener resultado de muerte;

b) atentados contra la integridad física de una persona;

c) el secuestro o la toma de rehenes;

d) destrucciones masivas de instalaciones estatales o públicas, sistemas de transporte, infraestructuras, sistemas informáticos incluidos, plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental, lugares públicos o propiedades privadas, que puedan poner en peligro vidas humanas o producir un gran perjuicio económico;

e) el apoderamiento ilícito de aeronaves y de buques o de otros medios de transporte colectivo o de mercancías;

f) la fabricación, tenencia, adquisición, transporte, suministro o utilización de explosivos o armas de fuego, armas químicas, biológicas, radiológicas o nucleares inclusive, así como la investigación y el desarrollo de armas químicas, biológicas, radiológicas o nucleares;

g) la liberación de sustancias peligrosas, o la provocación de incendios, inundaciones o explosiones cuyo efecto sea poner en peligro vidas humanas;

h) la perturbación o interrupción del suministro de agua, electricidad u otro recurso natural básico cuyo efecto sea poner en peligro vidas humanas;

Por otro lado el “Consejo para la Seguridad y la Cooperación en Asia y el Pacífico, en adelante, CSCAP”, conformó un equipo de trabajo relativo al “terrorismo marítimo”, presento una definición más específica a las suministradas por otras organizaciones, en la cual se tomaron en cuenta los aspectos principales; “actos terroristas y actividades dentro del medio marítimo, empleando buques o contra estos o plataformas fijas en la mar o en puerto, o contra cualquiera de los pasajeros, tripulantes o personal a bordo, contra instalaciones o asentamientos costeros, incluyendo lugares turísticos, áreas portuarias y pueblos o ciudades portuarias” (CAO FEIJÓO, 2017).

En ese sentido, podría interpretarse y abarcar cualquier acto ilícito, con razones públicas contra los propósitos anteriormente descritos, a través del cual se intenta hacer presión a las autoridades gubernamentales o a grupos de personas específicas, bien sea directa o indirectamente.

Este *modus operandi* es prácticamente reciente a pesar de que tiene algunos elementos históricos significativos, aunque, presume una mínima porción dentro de las acciones terroristas de forma general.

Ahora, en relación a la cantidad de terroristas o agrupaciones de insurrectos que han elegido a través del mar llevar a cabo sus ataques, se estiman alrededor de “24.000”, distribuidos en al menos unas 36 agrupaciones capaces de atacar “objetivos marítimos” o que se valen de este medio a efectos logísticos. Con respecto a las finalidades perseguidas no se diferencian en mayor medida con las acciones para atemorizar e intimidar, desarrolladas en espacios terrestres y/o aéreos.

i) la interferencia ilegal en los sistemas de información a tenor del artículo 4 de la Directiva 2013/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, en los casos en los que sea de aplicación su artículo 9, apartado 3 o apartado 4, letras b) o c), y la interferencia ilegal en los datos a tenor de su artículo 5, en los casos en los que sea de aplicación su artículo 9, apartado 4, letra c);

*j) la amenaza de cometer cualquiera de los actos enumerados en las letras a) a i)”.
“2. Los fines a que se refiere el apartado 1 son los siguientes:*

a) intimidar gravemente a una población;

b) obligar indebidamente a los poderes públicos o a una organización internacional a realizar un acto o a abstenerse de hacerlo;

c) desestabilizar gravemente o destruir las estructuras políticas, constitucionales, económicas o sociales fundamentales de un país o de una organización internacional”.

Muchas de las autoridades se preguntan por qué estos grupos llevan a cabo ahora estas acciones terroristas al escenario marítimo. De los múltiples debates, arguyen entre las razones el hecho de que allí no hay una regulación jurídica del uso de los espacios, por ejemplo, en los estados más débiles que no tienen medios para “vigilar las aguas territoriales y derechos que se extienden al litoral, además es difícil brindar protección a los puertos sin que estos afecte las operaciones. Igualmente hay espacios donde el hábitat guarda relación directa con el mar y, por ende, el medio idóneo para los terroristas nativos llevar a cabo sus acciones criminales.

De la misma forma, existe actividad de grupos terrorista que no guardan ninguna relación a ninguno de los Estado, simplemente son organizaciones influyentes, que tengan como objetivos diferentes beneficios, como ya se ha mencionado, planes estratégicos, logística, etc. Pero lo que, si es evidente, es que el factor negativo que más influye en la extensión de estas actividades es definitivamente la falta de vigilancia y regulación jurídica, con la que las autoridades tanto nacionales como internacionales se avoquen a la práctica.

La historia y la experiencia han demostrado que los fines terroristas han sufrido una verdadera transformación en sus modalidades de actuar, han cambiado sus objetivos, han marcado ámbitos de vigilancia para luego atacar.

Son muchas las embarcaciones o buques que no cuentan con sistemas de seguridad, convirtiéndose en el blanco perfecto para los terroristas, sin embargo, el implantar los sistemas de seguridad tampoco sería la solución definitiva, porque igualmente atacan en tierra. Claro ya no se estaría tratando el tema de terrorismo marítimo, sino de actividades marítimas, cuyos autores serían los grupos de piratas que se han ido conformando en estos territorios, cuyo objetivo es el mar pues allí les resulta más fácil ejecutar actos de terrorismo.

CAPITULO III

RESPUESTAS A LA PIRATERÍA EN EL GOLFO DE GUINEA

III.1. LECCIONES APRENDIDAS EN LA LUCHA CONTRA LA PIRATERÍA Y EL DELITO MARÍTIMO EN EL ESTRECHO DE MALACA

La presencia de piratas en las aguas del sureste asiático data de hace siglos, especialmente en el estrecho de Malaca “es desde el siglo V cuando Shih Fa-Hsien al regresar a China atravesó el Estrecho de Malaca y manifestó que el mar estaba infestado de piratas para conocer quién es la muerte.

Después a finales del siglo VIII (dc), y principios del siglo IX, el viajero CHIA-TAN haciendo referencia al reino del Sur de Asia, señaló que la mayoría de sus habitantes son piratas”. Estas afirmaciones a la piratería en el sureste de Asia confirman que la práctica de la piratería en la zona no es una situación nueva, a pesar de que sí se presentan diferencias entre las modalidades de prácticas, entre los piratas a que hacía referencia SHIH FA-HSIEN y los que operan actualmente (FERNÁNDEZ SEBASTIÁN, 2017).

Estas aguas han sido una de las zonas en las que la piratería ha tenido relevancia en los últimos siglos. En ellas se desarrolla un tráfico comercial significativo, diariamente más de “50.000 barcos pasan por el Estrecho de Malaca. Se transportan al día en torno a 15 millones de barriles de petróleo lo

que supone el 35% del transporte global de crudo"⁹⁵. Esta zona es el punto que comunica a Asia con el resto del mundo, de manera que su ubicación geográfica es esencial para el desarrollo económico mundial.

No obstante, a pesar de que las prácticas de la piratería se han convertido en una constante en las diversas aguas territoriales de la zona, el "estrecho de Malaca" es uno de los más afectados por la piratería, desde el año 1997. Por tener las características que más se adaptan a la piratería, y una de ellas es la vía marítima de mayor tráfico internacional.

Algunos investigadores han señalado que el "estrecho de Malaca entre Malasia, Singapur e Indonesia es una de las rutas de envío internacional más importantes del mundo. Cada año, 65.000 embarcaciones pasan por el Estrecho, transportando alrededor de un tercio del comercio mundial y la mitad de los suministros mundiales de energía". Incluso, es una de las vías marítimas más importantes para el transporte de crudo, alrededor de cincuenta mil barcos navegan por este estrecho anualmente, y en su mayoría, con destino a China, Japón y Corea del Sur.

Además, sus costas son de gran importancia para la industria turística y pesquera, por contar con abundante diversidad de fauna marina y recursos pesqueros. Estos elementos le dan valor e importancia, sobre todo económico, al estrecho, no solamente a los países de su entorno, sino a los que dependen de los productos que se trasladan por allí.

Sin embargo, hay otros aspectos de igual relevancia que inciden en las prácticas de piratería en el "estrecho de Malaca", relacionadas con el rendimiento político, el acelerado y disímil desarrollo de la economía en Indonesia, y los elevados índices de pobreza (FERNÁNDEZ SEBASTIÁN, 2017).

El Estrecho de Malaca por ser una de las rutas marítimas más transitada y rápida de transporte marítimo hacia Europa y especialmente Japón. Más del 50% del comercio marítimo circula por estas aguas, esto supone una tercera

⁹⁵ Vid. MILDNER, S-A. y GROB, F. (marzo de 2011). Piracy and World Trade: The economic Costs. En MAIR, STEFAN (Ed.). Piracy and Maritime Security. Regional characteristics and political, military, legal and economic implications. SWP Research Paper. (Stiftung Wissenschaft end Politik German Institute for International and Security Affairs). RP 3. Berlin, p. 22.

parte del comercio a nivel mundial y la mitad de las reservas de energía. Al su vez, implica el 80% de las importaciones de petróleo japonesas y el 60% de las chinas dependen de esta ruta.

Además, estas aguas por las riquezas que proporciona su fauna marina, se convierte en parte de la economía de los países del entorno, de hecho, para Malasia, su industria pesquera supone un “14% de la producción en agricultura respecto a materias primas de alimentos”, ocupando su producción una importante contribución a la economía nacional, y no solamente por las ganancias para la población, sino en el ámbito de las exportaciones y como generador de fuentes de empleo. De ahí que muchos pescadores malasios hayan sido víctimas de ataques de piratas en el Estrecho. Estos se enfrentan una doble problemática, a la pesca ilegal en aguas indonesias que son más ricas, y por ser ilegal acostumbran llevar dinero en efectivo en sus embarcaciones para pagar a los funcionarios corruptos de Indonesia o para solventar desperfectos imprevistos de sus embarcaciones. Toda esta dinámica es conocida por los piratas que cometen sus fechorías en la zona y aprovechan para atacar a los pescadores malasios y apoderarse del dinero.

Cabe destacar que tanto el “estrecho de Malaca como el archipiélago indonesio” está conformado por varias islas muy cercanas entre sí, ello sirve de refugio y de centro de operaciones para estos delincuentes. Por otra parte, la formación geográfica del archipiélago, lleva a las grandes embarcaciones a disminuir la velocidad para impedir contratiempos al momento de cruzar entre una isla y otra, lo cual se presta para que los piratas actúen con más facilidad. Convirtiendo la conformación geográfica de la zona en un factor fundamental en el incremento de la piratería, aunado a la disminución de la velocidad de las grandes embarcaciones en su paso por el estrecho.

Sin embargo, hay otros aspectos que influyen también en el desarrollo y proliferación de la piratería, haciéndolo cada vez más difícil de erradicar. Uno de los aspectos que convierten al estrecho en una zona más peligrosa, es que en ellas subsiste una cultura de crimen marítimo y pirático. Sobre todo, en Indonesia y Malasia, existe una larga data de hechos por robos, extorsión y contrabando en las que han incursionado las diferentes comunidades pesqueras de la zona. Al respecto el gobierno no ha tomado medidas, ni ha

llevado a cabo políticas de inclusión de estos pescadores en la economía del estado indonesio, haciendo de la piratería una posibilidad de sobrevivir y solventar las carencias económicas, muy a pesar de ser calificadas como prácticas criminales, los ataques a otras embarcaciones, robos, contrabando, siguen siendo culturalmente una posibilidad para los pescadores. Al ser admitida culturalmente, y no es condenada la piratería por la comunidad, el temor de ser castigados por ella se minimiza, porque cuentan con el apoyo de sus habitantes y el delito se convierte en una actividad cotidiana en esas comunidades.

La situación político-económica en Indonesia es otro de los factores que incide en el arraigo de la piratería por el "estrecho de Malaca". Aunado a la crisis financiera producida a finales de la década de los 90, donde se evidencio un vertiginoso crecimiento económico traducido en una distribución muy rápido que se tradujo en una distribución disímil de las riquezas.

Ambos factores condujeron al Estado indonesio a una crisis con la que fue imposible detener el aumento de los índices de pobreza que afectaban a los habitantes de las pequeñas islas; y, por otro lado, perdieron la capacidad para controlar y brindar seguridad en sus propias aguas, trayendo como consecuencia la toma de espacios marítimos por las bandas de piratas criminales que atacaban sin ningún tipo de restricción. Para el año "1998, el IMB registró 60 ataques perpetrados por piratas en aguas indonesias, luego en el 1999, incrementó hasta 115 y en el 2000 a 119"⁹⁶.

La situación de la piratería, era muy similar en el Índico, debido a su ubicación geográfica, convirtiéndola en un espacio estratégico para las prácticas de estas bandas criminales, pero este no es un problema solamente regional, porque afecta a nivel internacional. Son muchos los intereses económicos los que están en riesgo, y los países más afectados han ejercido presión para que se pongan en práctica correctivos y medidas definitivas contra estas bandas de piratas.

⁹⁶ *Annual Report of ICC International Maritime Bureau. Piracy and Armed Robbery against Ship.* 1 January-31 December 2004. Disponible en: https://www.un.org/depts/los/nippon/unff_programme_home/fellows_pages/fellows_papers/Randrianantenaina_1213_Madagascar.pdf.

En ese sentido, las autoridades de Indonesia le prestaron atención al fenómeno de la piratería, pero solo después de que se produjeron cambios políticos en su país, logrando dejar al margen el autoritarismo sufrido durante la presidencia de SUHARTO. De no haberse producido estos cambios políticos, habría sido imposible ponerle coto en cierta medida a la piratería (FERNÁNDEZ SEBASTIÁN, 2017).

A partir de esa época, los nuevos gobiernos, aunque tuvieron que enfrentar graves problemas, pudieron iniciar el camino hacia la democracia y lograr una buena parte de la estabilidad estatal. Unos años después de esta etapa de transición, donde se mantuvo en cierta medida, la “inestabilidad política, la corrupción y la debilidad de las estructuras estatales, el gobierno indonesio pudo prestar atención al problema de la piratería en sus aguas”.

No obstante, la problemática de la corrupción a nivel interno, influyó de forma significativa en las actividades de los piratas. Al respecto, algunos investigadores sostienen que mientras más tiempo permanezcan activas estas bandas criminales en ciertos territorios, es porque cuentan con la protección y el apoyo de personalidades influyentes o de autoridades en esas localidades, pues alguien les debe facilitar el acceso al mercado para comercializar sus productos o incorporar al mercado el dinero en efectivo que han logrado obtener durante sus ataques. De acuerdo a informes publicados para el año 2015, sobre “Transparencia Internacional, en Indonesia se han reflejado niveles de corrupción que ascienden a 3,6% sobre 10⁹⁷. Y, en los informes de años anteriores no hay grandes cambios en las cifras, de modo que la problemática de corrupción en Indonesia no es nueva. Pudiendo deducir que la piratería y la corrupción son dos elementos que inciden conjuntamente en esta problemática.

Ahora bien, en el caso específico de Indonesia, ya son muy conocidas las actividades que habitualmente practican los militares, los cuales, por no contar con remuneraciones adecuadas, realizan negocios en las distintas comunidades de las que sacaban el mayor provecho, valiéndose de su jerarquía, de la protección que gozan y del poderío de algunos políticos.

⁹⁷ Transparencia Internacional, Índice de Percepción de Corrupción 2015. Disponible en <http://transparencia.org.es/en/corruption-perception-index/> (última visualización 04/12/2019).

Además, las patrullas costeras indonesias, en vez de cumplir con sus labores de seguridad y protección, se aprovechaban de aquellos pescadores ilegales, más que todos los malos, los que dejaban continuar con la actividad ilícita a cambio de grandes sumas de dinero. Quedando en evidencia, los altos índices de corrupción, pero a pesar de ello, no se puede afirmar que existe protección o complicidad contra la piratería. Pero si, queda claro que todas estas actividades ilícitas se convierten en una suma de factores que, al estar presentes en la zona, facilitan las actuaciones de los piratas y al mismo tiempo, hacen más compleja su erradicación (FERNÁNDEZ SEBASTIÁN, 2017).

Es tal el arraigo, de la piratería en algunas regiones, que pueden ser evidenciados con casos que han salido a la luz pública, como el de la “hija de un gobernante de un pueblo costero de la isla de Batam, que fue además el encargado de hacer llegar al gobierno de Jakarta la lista de incidentes que ocurren en la isla, la joven estaba casada con un pirata reconocido, quien además era el jefe de una de las bandas que operaban en la zona”. Son tan evidentes y habituales este tipo de negocios ilícitos, que ya las comunidades se han acostumbrado a convivir con estos criminales y a la complicidad con las autoridades que deberían combatir la piratería y los piratas.

Sin embargo, ya ningún espacio en el globo terráqueo es seguro para los seres humanos, lo mismo ocurre en el océano. Aunque queda la esperanza de surcar los mares con menos riesgos, así se refleja en uno de los informes más recientes publicado por la “Oficina Marítima Internacional (IMB), la división de la Cámara Internacional de Comercio especializada en la piratería en el mar, del cual se desprende que los ataques, asaltos, secuestros y robos a mano armada en el mar se situaron en el 2017 en el nivel más bajo en 22 años. Los 180 actos de delincuencia comunicados al centro de control que IMB tiene en Kuala Lumpur están por debajo de los 188, que fueron reportados en 1995, apenas cuatro años después de que la institución comenzara a realizar el recuento anual y a resaltar que la industria marítima es la zona de más riesgo. En esas cifras del terror hay episodios más y menos cruentos. En el 2017, de 136 abordajes a embarcaciones, 22 se quedaron en simples tentativas, en 16 casos los piratas abrieron fuego contra los barcos y seis buques cayeron secuestrados a manos de los delincuentes” (ABUÍN, 2018).

En 15 de los casos de piratas que atacaron embarcaciones, hubo 91 rehenes que formaban parte de la tripulación, en cambio en otros “13 ataques, 75 marineros fueron víctimas de secuestros en sus propias embarcaciones.

En relación a las víctimas de estos ataques, tres navegantes fallecieron y seis fueron heridos en la revuelta.

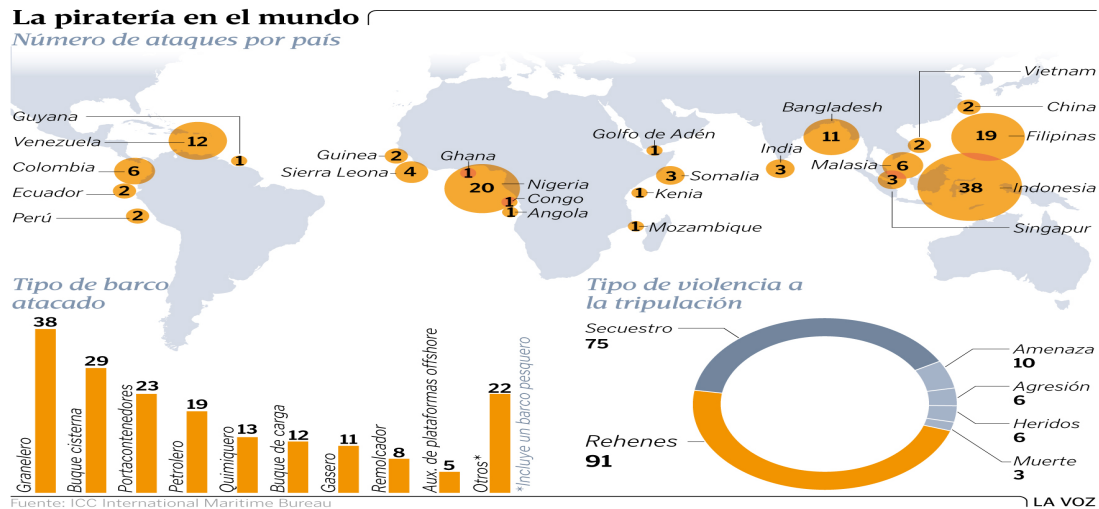


Ilustración 25. "Piratería a nivel mundial".

Fuente: Diario La Voz de Galicia⁹⁸.

Para los nigerianos, la práctica de la piratería ha sido el peor de los castigos, aunque para el 2018, las cifras de ataques han disminuido considerablemente, todavía sigue siendo considerada una zona de alto riesgo para navegar (ilustración 25). Antiguamente, el “Cuerno de África” era una de esas zonas de alto riesgo, ahora la alerta máxima se enfoca en el “golfo de Guinea”, especialmente en las aguas más cercanas a Nigeria.

Efectivamente las cifras de incidentes disminuyeron en gran medida desde el año 2017, en comparación con el 2016, debido a la intervención de las autoridades de Nigeria, quienes han venido implementando de forma progresiva y constante, medidas preventivas, aunque eso no significa que haya

⁹⁸ Recuperado de <https://www.lavozdegalicia.es/noticia/maritima/2018/03/31/actos-pirateria-mar-caen-nivel-bajo-22-anos/00031522529854240187618.htm> (última visualización 26 de enero de 2020).

dejado de ser un peligro para las embarcaciones. Porque, "si los piratas no alcanzaron su objetivo en 36 de los ataques reportados, sí lo hicieron en 10 oportunidades", y en todas habían logrado secuestrar las embarcaciones que habían trazado como objetivo de sus ataques, en los que tomaron 65 rehenes de la tripulación (ABUÍN, 2018).

Con respecto a Indonesia, la información más reciente coincide en afirmar que su territorio marítimo es el más peligroso a nivel mundial, tal como se ha señalado en párrafos anteriores, al menos al compararlas con las cifras de ataques reportados. En el año 2018, fueron reportados "43 ataques, es decir, 6 menos" que en el 2017. Aunque las respectivas autoridades han destinado "10 puertos de fondeo seguros", las acciones delictivas continúan buscando espacios para llevar a cabo sus ataques, y además, hay "5 puertos en los que se han perpetrado más de 3 ataques". Incluso, en alguno de estos puertos de Indonesia se registraron hasta nueve.

En el caso de Filipinas, la situación es inversa, los ataques de piratas son más violentos y crueles. En ese sentido, el "archipiélago del sureste de Asia, está en la misma situación, sin poder disminuir las acciones violentas de estos grupos de criminales que atacan en el mar.

Cabe destacar, que uno de los años donde se reportó un incremento considerable de ataques fue en el 2012, pues en el 2017, la cifra de reportes se duplicó. En el año 2016, fueron ejecutados "10 incidentes y en el 2017, se contabilizaron 22". Entre los puertos calificados de mayor peligrosidad son el de "Manila, y el de Batangas, con 9 y 6 ataques, respectivamente, en el 2017". Calificando las zonas marítimas de Filipinas como las más ensangrentadas, pues, "2 de las 3 víctimas que resultaron en el año 2017, fueron por acciones de piratas en esta zona. Y, el tercero de los asesinatos fue en Yemen.

Lo que demuestra la insuficiencia en las medidas tomadas por las autoridades de Filipinas, al reforzar los puertos y el entorno del territorio con la presencia de militares, muchos de ellos procedentes de otros países que prestaron su colaboración. En esta zona marítima la situación es más compleja, pues es un área donde actúan los piratas y el "grupo yihadista Abu Sayaf, que a la hora de robar y matar no han discriminado entre marineros, cruceristas o

regatistas. Se atreven con cualquiera que navegue por el mar de Sulú o el de Célebes”. Y, a decir verdad, a las autoridades, les preocupa más las acciones crueles de este grupo que la de la piratería (ABUÍN, 2018).

Cabe destacar, países que habían dejado de formar parte de las cifras por ataques de piratas, han resuscitado en el caribe, se trata de Venezuela, donde los ataques se llevan a cabo con armas blancas y pistolas. Situando a Venezuela en zona de peligro, reportando en el año 2017, “12 ataques de piratas”, los cuales pareciera que son una cifra pequeña, pero no es así, porque para el año 2013, este país no registro ataques violentos de piratas. Y en 2014 y 2015, apenas registraron un solo asalto.

Sin embargo en el año 2016 ya se habían reportado “5 ataques y en 2017, aumentó a 12 asaltos, de los cuales 11, fueron perpetrados en embarcaciones fondeadas y uno ya la embarcación estaba en el puerto. La zona de estos asaltos piráticos tuvo lugar en “Puerto José y Puerto La Cruz”.

Otros ataques de piratas en el Mar Caribe se registraron en “Haití y Guyana”. De hecho, uno de los ataques fue a un “gasero con bandera española, y fue asaltado en Nigeria, estos grupos de criminales no respetan límites.

Con respecto a los pabellones que han sido objeto de ataques en el año 2017, se reportan al menos 30, y todos con banderas distintas. Serían más de 60, si se toman en cuenta los reportes desde el año 2013, pero los más vulnerables han sido los de bandera de “Singapur, con 31 asaltados en 2017, o con el emblema de las Islas Marshall, quienes fueron víctimas de de 29 ataques, además se reportaron asaltos de embarcaciones danesas, chipriotas, malteses y noruegos” (ABUÍN, 2018).

Incluso España pues llevaba la bandera del gasero “La Mancha, perteneciente a la naviera noruega Knutsen”, el cual fue asaltado a mediados del 2017, cuando transitaba por las aguas de Nigeria, siendo sorprendidos por una lancha que al acercarse les disparó. El capitán, actuando con rapidez emitió alerta, ordenando activar los “cañones de agua”, seguidamente hizo maniobras para evadir el ataque. Informando del ataque por “VHF, puso en marcha el protocolo de seguridad reuniendo en el puente a la tripulación que no

estaba de guardia”, aun así, los piratas persistieron, y mantuvieron la lancha en paralelo a la embarcación y lanzaron gancho para abordar, pero lograron impedirlo con las maniobras de evasión.

No obstante, durante los intentos apareció un buque en los alrededores, logrando prestar apoyo al gasero, hasta que finalmente los delincuentes desistieron de sus acciones y afortunadamente, toda la tripulación resultó ilesa del ataque de los piratas nigerianos.

En cuanto a Somalia, llamado anteriormente el “avispero”, zona donde no se debía bajar la guardia, ha pasado a ser la costa que en nada se parece a la de años anteriores. Gracias al “desembarco de buques de la Armada de medio mundo frente a las costas de Somalia, se logró acabar con el avispero de piratas, que había convertido las aguas del océano Índico, en la zona de mayor peligrosidad a nivel mundial, como vía de navegación marítima. De los 9 ataques reportados en el año 2017, fueron atribuidos a los piratas somalíes, pero es una cifra insignificante al compararla con las cifras del 2010, que se ejecutaron 174 ataques.

Sin embargo a las autoridades les preocupa que esos nueve ataques, resulten dos más que en el año 2016, pero no quita tanto el sueño como la posibilidad de que este año llegue el fin de la operación Atalanta, la misión naval de la UE contra la piratería en el Índico. La industria marítima, y en especial las armadoras de pesca que operan en ese área, están convencidas de que en cuanto se retiren las patrulleras de la zona, se despertará el enjambre de piratas que durante años sembró el terror en los caladeros de pesca con sus secuestros y asaltos”, obligando a alistar vigilantes de seguridad armados para proteger a la tripulación.

Pero es evidente que el peligro no ha cesado porque las autoridades sugieren a los mercantes aumentar las medidas de precaución al navegar por esa zona marítima y los navíos militares mantienen el patrullaje en las cercanías de la costa con el fin de analizar y entender la forma de vida de la población local, para así poder identificar y lograr capturar a cualquier sospechoso perteneciente a grupos de piratas y no de pescadores como hacen pensar.

Pues se debe mencionar, que cuando se lograba detener algunos sospechosos de actos de piratería, estos alegaban que eran simples pescadores de las zonas aledañas, y para que no se encontraran las evidencias, al verse rodeados, lanzaban al mar los “esquifes, material bélico, rifles, armas blancas y otros objetos como teléfonos y ganchos”.

Ademas la “IMB” sugiere a las embarcaciones llevar seguridad privada, tal como lo acostumbran a hacer las embarcaciones atuneras de España, quienes deben aumentar las medidas de seguridad advirtiendoles que deben prevenir en no confundir piratas y pescadores.

En definitiva, tanto las autoridades de la zona como la “IBM”, prometen continuar la lucha contra la piratería y advierte a los capitanes de las embarcaciones que no bajen la guardia y mantengan las medidas de seguridad, porque los piratas no han perdido la capacidad para ejecutar ataques y secuestros, la experiencia indica que su inactividad en temporadas es la posibilidad de atacar con nuevas estrategias.

III.2. DIFERENTES LÍNEAS DE TRABAJO EN LA LUCHA CONTRA LA PIRATERÍA Y EL DELITO MARÍTIMO EN EL GOLFO DE GUINEA

A pesar de que han disminuido los ataques a las embarcaciones en las aguas del Golfo de Guinea, no ha dejado de ser una preocupación y un problema de inseguridad en este espacio marítimo compartido por los países de África Occidental (FONG, 2019).

Aparte de colocar en peligro la vida de marineros y guardacostas, las productivas acciones de piratería generan un costo anual para los Estados de la región, que asciende a la cantidad de “2.000.000 \$”, de acuerdo a la información suministrada por las autoridades del “gobierno de Nigeria”.

Los problemas generados por los “robos a mano armada” en el mar fue planteado en la “primera Conferencia Mundial de Seguridad Marítima (CMSM)”, celebrada en “Abuja, Nigeria”, donde revelaron que en las “Costas de Marfil y el Congo, en el año 2018 fueron registrados “81 ataques por piratas”. Esto

equivale al 40% del total mundial, que se duplicó en el año 2017, confirmado por la “Oficina Marítima Internacional”, pero, sin embargo, para el año 2018, no hubo reportes de ataques a embarcaciones en las costas de Somalia.

Para tener conocimientos de la gravedad de la problemática que impera en el “Golfo de Guinea”, informaron que para el 2018, en esta zona marítima fueron secuestradas al menos 6 embarcaciones, reportadas a nivel mundial, y de los 18 ataques, 13 fueron con uso de armas de fuego. Además, indicaron que, en una parte “acuífera del océano Atlántico” estos criminales tomaron como rehenes a 130 marinos” (FONG, 2019).

No obstante, también informaron que en Nigeria entre el año 2018 y mediados de 2019, los índices de ataques de piratas han disminuido notablemente, pero no dejan de ocurrir este tipo de incidentes en sus puertos.

Al identificar algunos de los elementos que inciden en la problemática, algunos expertos propusieron implementar lanchas de patrullaje para contribuir en la disminución de las actividades de agrupaciones delictivas en el “Golfo de Guinea”, se trata del “despliegue por Abuja de al menos 300 lanchas” acompañadas de otras acciones gubernamentales de la región y la colaboración de la armada europea.

Luego de solicitar a la “comunidad internacional” a colaborar para enfrentar la inseguridad de la región, el “presidente de Nigeria, MUHAMMADU BUHARI, exhortó en que la seguridad y protección del transporte marítimo” son esenciales para el desarrollo de un comercio sin fallas y una unificación económica efectiva. Solicitud que fue sustentada justo en el momento que la región progresa en la composición del “Área de Libre Comercio Continental Africana”, con la cual podrá aumentar alrededor de un 30% en un corto plazo la cantidad de transacciones de compra y venta “intraafricanas”.

Ya para cuando finalizaba la “Conferencia Mundial de Seguridad Marítima (CMSM)”, sus representantes también hicieron algunas solicitudes a las autoridades gubernamentales de estos Estados, entre las que pidieron fueran destinados en sus presupuestos anuales los recursos financieros y logísticos suficientes para fortalecer las armadas nacionales y aprovisionar a

los guardacostas de lo necesario para que el patrullaje obtenga los beneficios esperados en contra de la delincuencia marítima (FONG, 2019).

Igualmente se pidió continuar con los ciclos periódicos de reuniones entre las autoridades de gobiernos del territorio, autoridades de la armada, y guardacostas, de tal manera que se les dé continuidad a los planes de vigilancia y seguridad implementados, así como mantener en práctica las normativas legales relativas a la seguridad marítima.

Resaltaron que los Estados del “Golfo de Guinea” deben incrementar las voluntades para crear la capacidad efectiva de las “infraestructuras marítimas”, y establecer dispositivos para impedir la “explotación ilegal, el robo de recursos marinos y de petróleo”. Además, instaron a crear tribunales especiales para juzgar a estos criminales marítimos que acechan el “Golfo de Guinea”, y que aún se mantienen impunes de los delitos que han cometido en la región.

Aunque en este tipo de conferencias el tema principal abordado es la problemática de las actividades criminales de la piratería que azotan a la región, muchos de los participantes insistieron en el hecho de que se deberían ejercer medidas de represión para la erradicación definitiva de la delincuencia marítima, algunos de ellos manifestaron que algunos de los gobernantes ignoran las verdaderas causas del problema, pues resulta evidente que las naciones que conforman esa parte del territorio no han aplicado suficientes políticas de carácter social que favorezcan a los habitantes de las zonas costeras que les ayuden a enfrentar la precaria situación económica y pobreza, razón por la que terminan incurriendo en actos delictivos en el mar.

Cuando hacen referencia a los actos de piratería en el “Golfo de Guinea”, advierten que ese sector también es propenso a otro tipo de delitos como el “tráfico de drogas y de personas. Aspecto al que no le han prestado la importancia que merece. Considerando que la extensión de la corrupción, el alto índice de desempleo, y el robo de crudo en tierra y la piratería son una opción laboral que acuerdan a poblaciones de la localidad, participantes de las fuerzas de seguridad y altos funcionarios y políticos (FONG, 2019).

Estados que forman parte del Golfo de Guinea, con diversos conflictos sin resolver, se han involucrado en aplicar mecanismos hoy día, buscando

lograr la seguridad para el tránsito de las embarcaciones que intentan llegar a los puertos cargados con “bienes de consumo y combustibles” para el suministro de sus propias regiones y “Europa”. La amplia zona acuática es de gran relevancia para el comercio a nivel mundial, porque ese es el tránsito de millones de “barriles de carburantes producidos por países africanos”, sin menosprecio de la cantidad de “recursos minerales y piedras preciosas”. Dentro de este hermoso entorno acuático lleno de recursos están los países del “centro-oeste de África se encuentran Liberia, Costa de Marfil, Ghana, Togo, Benín, Nigeria, Camerún, Guinea Ecuatorial, Gabón y Santo Tomé y Príncipe” (FONG, 2019).

Ahora bien, ya es muy conocida la implicación de la comunidad internacional en la lucha contra la barbarie de la piratería, en la que destacan una serie de acciones concretas desde las que se viene actuando de forma contundente, como la adecuación de servicios de guarda costas y fuerzas navales, el poder trabajar conjuntamente, y el compartir inteligencia e información utilizando una base de datos común. Pero, aun así, el “Golfo de Guinea” merece más atención que la que se está prestando por parte de la comunidad internacional, permitir que el crimen crezca podría ser desastroso.

Las medidas a acometer, son sencillas de entender y fácilmente extrapolables, con las que, huyendo de la fragmentación de estructuras internacionales, se podrían conseguir soluciones relativamente rápidas.

Dos, son los grandes grupos de medidas a acometer, las que tendrían que ser tomadas en un plazo corto (inmediatamente) y las destinadas a estudiarse a más largo plazo.

III.2.1. Soluciones Inmediatas

- Apoyar a las agencias de aplicación de leyes

Otra parte importante de esta formación tendría que ser dedicada a la motivación del personal encargado de hacer cumplir las leyes, de tal modo que se incremente su concienciación sobre la importancia del papel que juegan en servicio de la paz del Golfo de Guinea.

Con ello se conseguiría que obtuviesen los objetivos de su trabajo y no se considerasen alejados de la población local, trabajadores y países vecinos. Y sobre todo para cambiar la mentalidad y para restaurar el honor en misiones de servicio público y restaurar orgullo a estos funcionarios.

- Apoyar al sistema judicial

Incluso cuándo los piratas sospechosos son capturados raramente son juzgados, por lo que la mejora del sistema judicial debe considerarse como una de los pilares para conseguir mejorar la seguridad en el Golfo. Piratas, ladrones, criminales deben ser juzgados justamente, pero también condenados sin complacencias.

La corrupción y el blanqueo de dinero también deben ser perseguidos. La mejor manera es promoviendo en los estados del “Golfo de Guinea” un sistema libre de corrupción, crimen organizado y casos de piratería. La comunidad internacional podría formar a jueces, abogados y fiscales (IRIARTE PESTAÑA, 2018).

Otro paso sería pues poner a la ley en lugar apropiado de tal modo que se dé a los responsables de aplicarla las herramientas y medios necesarios para garantizarla. Se podría incluir como parte de las medias a tomar la concienciación y la aclaración entre el personal residente en el litoral del peligro y daño que supone ayudar a los piratas a realizar sus actividades criminales.

- Arrestar y hacer cumplir penas a los piratas

La piratería tiene que ser parada lo antes posible porque mata o traumatiza a personas inocentes, es un acto de barbarie que tiene que acabar; en todo caso la piratería tiene un alto coste para la comunidad internacional y es un cáncer que destruye a la sociedad que vive en el litoral de las costas afectadas.

Se debe arrestar y hacer cumplir a los piratas y estos deben ser castigados con severas penas tras un proceso judicial.

- **Asistencia a las armadas y guardacostas**

Además de lo que hasta ahora se ha descrito, la Comunidad Internacional todavía podría ayudar a los países del Golfo apoyando con los mismos medios de interceptación naval que pueden emplearse rápidamente en cualquier país en beneficio de toda la región. Estos medios, como los botes hinchables de quilla rígida "*(Rigid Hull Inflatable Boats, RHIB)*", podrían ser equipados con equipos básicos y de protocolos estandarizados: "radar, GPS, armamento ligero" (ilustración 26).



Ilustración 26. "Patrullaje de Guardacostas".

Su uso podría ser activado a raíz de observaciones aéreas y a través del centro de "Douala", el cual enviara la petición de intervención. Las tripulaciones nacionales podrían ser entrenadas a la vez, en función de los grupos de lengua, dentro del marco de "CRIMGO".

Los formadores internacionales y los asesores enseñarían las técnicas básicas de interceptación, así como reglas de procedimiento internacional y nacional y derechos humanos, de modo que agentes pudiesen intervenir respetando y de acuerdo a lo establecido en los convenios internacionales y leyes nacionales.

Una base de datos de inteligencia Marítima podría ser desarrollada, recogiendo los grupos de piratas, secuestradores, redes de contrabando, personas, barcos, vehículos y empresas sospechosas.

- **Creación de servicio aéreo de vigilancia**

Se ha explicado en apartados anteriores, como una escasa policía en el Golfo de Guinea hace que su línea de costa sea atractiva para la actividad criminal. Para responder a esto se requiere una inmediata coordinación marítima en lo referente a la vigilancia con el objetivo de proteger a la población costera, así como a los trabajadores de la mar e igualmente para interceptar y arrestar a los delincuentes. Lo ideal pasa por la creación de un cuerpo conjunto de guarda costas, pero esto no es tan fácil ya que por un lado el temperamento característico africano se “inflama” rápidamente, y por otro lado el “Código De Conducta Cotonou” impone los principios de igualdad soberana e integridad territorial de los Estados y el deber de no-intervención en los asuntos domésticos de otros Estados. Por lo que atendiendo a lo anterior se complica la creación de un cuerpo de guarda costas conjunto (CAO FEIJÓO, 2017).

El apoyo militar internacional ya es una realidad. Los “Estados Unidos, Francia, el Reino Unido, Brasil, y España” llevan contribuyendo desde hace varios años, enviando destacamentos navales para entrenar y equipar a la Armada de países africanos, así como para impulsar a las patrullas costeras. Actualmente la Unión europea está dentro del marco de CRIMGO, a entrenar guardacostas, no obstante, esto se considera como insuficiente (ilustración 27).

Los recursos navales de los Estados del Golfo, no tienen suficiente presupuesto para mantener una presencia permanente de sus guardacostas en el mar. La presencia permanente, de día o de noche es la actividad más importante, pero el coste por mantener esos barcos de guerra y de patrulleros permanentes es muy alto. Nigeria, por ejemplo, es un país en guerra en sus Estados del norte: guerra contra terrorismo, contra “BOKO HARAM y otros grupos jihadistas disidentes”. Este es el principal problema del país y esto le supone un elevado coste económico.



Ilustración 27. "Patrullero Atalaya, presta colaboración a las Fuerzas armadas de Ghana".

Fuente: www.defensa.com⁹⁹.

Fuera de Nigeria, el nivel de capacidad de seguridad marítima es incluso más bajo, en Estados vecinos solo hay un puñado de barcas en funciones de patrullero. La pequeña "Isla de Sao Tome", no tiene unidad de patrullas y solo cuenta con barco hinchable de casco rígido.

Se tendría que descubrir lo que pasa cada día en mar para tomar la acción apropiada. Cualquier experto en el campo sabe que esto es posible con una flota aérea, ahorrando el gasto en medios navales. Esta solución técnica podría tomar la forma de una unidad de vigilancia aérea regional. Esta unidad utilizando medios aéreos como característica proveería a la región y participantes un sistema combinado aire-mar de vigilancia.

Ningún gobierno tendría que temer a dicha unidad aérea. Como unidad neutra utilizaría su competencia, capacidades, y medios para conseguir para seguir y controlar barcos y movimientos, así como para patrullar zonas próximas a Zonas de Exclusión Marítima, aguas territoriales, costas, canales de acceso, ríos y áreas aisladas de los estados de Golfo (IRIARTE PESTAÑA, 2018).

⁹⁹ Patrullero español "Atalaya". (11 de noviembre de 2019). Recuperado de <https://www.defensa.com/espana/patrullero-atalaya-colabora-fuerzas-armadas-ghana>.

Si bien este tipo de unidad saldría más barata a los estados participantes por su aportación conjunta, a efectos de coordinación deben quedar muy claros sus límites y no debe existir interferencia política y una autonomía operacional real.

La creación de una unidad como la que se propone requeriría contar con una escuadrilla equipada con aeronaves tipo bi-turbina (ilustración 28), los cuales tienen una buena velocidad de crucero y están equipados con radar, medios de visión nocturna, potentes equipos de comunicación, y con una autonomía de vuelo de cinco a seis horas. Estas aeronaves transmitirían sus señales al centro de coordinación de Douala, y simultáneamente, para información, a todos los centros nacionales de vigilancia (Centros de Operaciones de Seguridad Marítimos) localizados en cada estado de Golfo.



Ilustración 28. "Patrulla aérea francesa"

Con una unidad aérea cualquiera de los centros de operaciones empeñados en una agresión podrían enviar rápidamente y de forma eficaz, a medios de su fuerza naval para parar y neutralizar al objetivo detectado. Además, se podría tras su interceptación, inspeccionar, revisar legalmente y finalmente escoltar al barco interceptado hasta la costa para completar los

procedimientos legales necesarios. Del mismo modo, los medios aéreos podrían escoltar a barcos que se consideran o están en riesgo.

La comunidad internacional podría financiar una unidad aérea. Los pilotos, mecánicos y observadores, podrían estar inicialmente compuestos por expertos y experimentados pilotos extranjeros, quienes podrían formar a jóvenes africanos pertenecientes a países del Golfo.

Esta unidad podría ser operada por una organización no gubernamental internacional o incluso por una empresa privada bajo el paraguas de una autoridad africana (IRIARTE PESTAÑA, 2018).

III.2.2. Soluciones a medio y largo plazo

- Hacer cumplir la ley a los contrabandistas y traficantes de petróleo

Los gobiernos tienen que comenzar su acción persiguiendo y juzgando a los contrabandistas y traficantes de petróleo, así como a cualquier funcionario implicado en algún caso de tráfico ilegal.

Los Estados del “Golfo de Guinea” tienen que empezar por seguir a las redes criminales, algunos de las cuales están siendo dirigidas y controladas por extranjeros que se encuentran viviendo en algún país vecino, desde donde realizan las operaciones encubiertas. Los gobiernos deben colaborar en el seguimiento y captura de barcos y buques sospechosos de tráfico ilegal de petróleo robado.

Los gobiernos deben mostrarse más decididos en compartir información junto con incrementar y facilitar la colaboración con otros países que se vean afectados por el tráfico ilegal de petróleo. Además, se deben de realizar esfuerzos en la persecución de aquellos políticos corruptos que organizan y financian esta actividad ilegal.

Las “comunidades rurales, agentes de puerto para asuntos marítimos, tripulaciones de barcos, estibadores, aseguradores, guardias de seguridad del puerto y cualquier funcionario público relacionado con el tráfico de petróleo debe ser identificado”.

Los Periodistas y ONG deberían tener acceso a la información de estos casos para poder posteriormente hacerla pública y explicarla a la población.

- **Realizar esfuerzos en beneficio de la sociedad civil**

Tener las condiciones necesarias para que haya una vida pacífica y sana en el Delta implica el regreso a un proceso de negociación transparente, de dialogo, consulta e implicación por parte de todos los actores principales y accionistas.

Un estado democrático debe estar basado en el respeto y promoción de los derechos humanos fundamentales, el cumplimiento de la ley, en beneficio del interés público general.

La sociedad civil del “Delta de Níger” necesita un entorno democrático y una mejora de su relación con países vecinos. Las diferencias étnicas tienen que ser tratadas como una ventaja enseñando la comprensión y respeto mutuo. Campañas de concienciación y educacionales deberían ser dirigidas a la población como pilares para mejora la cultura y cambiar las mentalidades en aquello que se consideras erróneo.

Los jóvenes esperan un mundo mejor y critican la generación anterior, implicada en corrupción, robo y delito. El coste de este tipo de campañas es relativamente barato. La comunidad internacional tendría que proporcionar asistencia para reforzar el sentido y deber del cumplimiento de las leyes, especialmente en lugares donde abunda la contaminación, no hay suministro de agua, electricidad y una escasez de medios productores de calor.

Los países del “Golfo de Guinea” tienen que impulsar y potenciar la creación de trabajo a lo largo de la línea de costa, en particular por proteger la industria de pesca tradicional, proporcionado igualmente formación profesional en aquellos sectores más vulnerables (ex contrabandistas, jóvenes desempleados, madres jóvenes), y reinvertiendo capitales procedentes de contrabando y otras actividades ilegales, en proyectos de desarrollo y beneficio social.

El gobierno de Nigeria tendría que iniciar nuevas medidas para que una mayor cantidad del dinero que se produce instancias del petróleo se quedase en el Delta y no se “escapase” a otros territorios. El dinero tendría que ir

directamente a la comunidad de personas para evitar desviaciones hacia políticos corruptos.

- **Limpieza del delta**

Apoyando con ello al “Programa Presidencial de Amnistía” (PAP). Este programa medioambiental de la “ONU (UNEP)” anunció en 2011 que la empresa “Shell”, y otras firmas petrolíferas, habían contaminado de forma sistemática “1.000 km² del área de Ogoniland, en el “Delta de Níger”, con consecuencias desastrosas para la salud humana y la vida animal.

Los nigerianos han pagado un alto precio debido a la búsqueda del crecimiento económico por parte de la industria de petróleo, apunto un director ejecutivo de “Programa de las Naciones Unidas para el medio ambiente (UNEP)” (OKOLO, 2019).

En Nigeria el “Programa Presidencial de Amnistía (PAP)”, busca la reintegración de jóvenes sin ocupación, y apoya también la asistencia a jóvenes que anteriormente realizaban actividades delictivas.

Este programa bajo la iniciativa “*train and engage*” estructurado para construir habilidades y desarrollar negocios que de forma útil comprometan a jóvenes desocupados, así como a miembros de la comunidad que fueron víctimas de violencia o cuyas tierras y recursos de agua habían sido contaminados tanto por actos vandálicos deliberados o por actos criminales de sabotaje, así como por fallos en el refinamiento de crudo. Consiguientemente, la iniciativa coloca al PAP como principal contribuidor de retos económicos para el Delta del Níger y Nigeria.

- **Registro regional de los pequeños botes**

Se debería crear un registro regional de pequeñas embarcaciones que haya en los países pertenecientes al “Golfo de Guinea”, con el propósito de mejorar la identificación de embarcaciones y tripulaciones.

Es decir, un número regional (matrícula) por cada embarcación, siendo cada uno de ellos marcado en el casco (en ambos lados) al igual que en el puente de la embarcación si tuviese. Esta medida sería barata y facilitaría mucho la rápida identificación de los medios marítimos y su control en el mar. El pintado en color blanco de los números sobre el casco no es caro y no supone más de dos horas.

Asimismo, los capitanes y su tripulación podrían ser obligados a portar medios identificativos con un número marítimo regional. Una tarjeta inteligente con microchip no sería muy costosa y facilitaría controles en mar.

- **Respuesta del sector privado**

Empresas como *Marine Risk & Quality*¹⁰⁰ han decidido buscar acciones específicas para proteger y apoyar a aquellas otras que venden embarcaciones a países del “Golfo de Guinea”.

III.3. ACTUACIONES DE LA COMUNIDAD INTERNACIONAL

A lo largo de las últimas décadas, los Estados del África Occidental y Central han emprendido una trayectoria de dinámico crecimiento económico que ha ido de la mano de una evolución desigual de la gobernanza: en algunos países se ha fortalecido, mientras que en otros se ha debilitado. Algunos de ellos avanzan firmemente por la senda que les permitirá incorporarse al grupo de países de renta media, mientras que a otros les queda un largo camino por delante hasta reducir la pobreza en línea con los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM). Aún así, ambos grupos podrían verse amenazados por el crecimiento de la inestabilidad y de la actividad delictiva en el Golfo de Guinea, y por las perturbaciones económicas en la región acabarán repercutiendo directamente sobre la propia UE.

¹⁰⁰ *Marine Risk & Quality (Gesellschaft für maritime Risikobewertung und Qualitätsbemessung mbH)* fue fundada en 2012, como una empresa subsidiaria de *Lampe & Schwartz Marine Underwriting*, con sede en Bremen.

Las distintas formas que adopta la delincuencia organizada, como el tráfico de drogas, armas, diamantes en bruto, medicamentos falsificados o residuos ilegales¹⁰¹, la trata de seres humanos, la ciberdelincuencia y las actividades de blanqueo de dinero con ellas relacionadas a menudo tienen lugar en el espacio intersticial entre las fronteras marítimas y terrestres del Golfo de Guinea, caracterizadas por su permeabilidad. Las rutas de esos tráficos se suelen solapar con las zonas de crisis e inestabilidad y con el terrorismo en el Sahel y el norte de Nigeria. El tráfico de drogas (especialmente de cocaína) y de armas¹⁰² ha contribuido sobremanera al debilitamiento de las instituciones en varios países de África Occidental, especialmente en Guinea Bissau. En algunos casos, esa actividad se ha convertido en una fuente adicional de ingresos para los grupos terroristas del Sahel. Según cálculos de la "Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito" (UNODC), el valor de la cocaína transportada a Europa desde África Occidental ascendió, tan solo en 2011, a 1.250 millones \$, y la mayor parte de los inmigrantes ilegales, sean o no objeto de trata de seres humanos, pretenden acceder a Europa. También el cacao, el algodón, la madera, los anacardos, el oro y los diamantes son objeto de tráfico ilícito¹⁰³.

La piratería y los asaltos a mano armada en el mar constituyen otra amenaza. La mayoría de los 551 ataques y tentativas de ataque que se han denunciado a lo largo de la última década han tenido lugar en aguas jurisdiccionales. Menos del 20% han ocurrido en aguas internacionales, y el mayor número en las costas de Nigeria. En 2013, según la Oficina Marítima Internacional del Centro de Información sobre Piratería, de los 234 incidentes comunicados en todo el mundo 30 se produjeron en las costas de Nigeria, incluidos dos secuestros¹⁰⁴. Los ataques se producen principalmente cuando

¹⁰¹ Entre los ejemplos de residuos ilegales cabe mencionar los herbicidas y plaguicidas, los vertidos de petróleo y los residuos industriales no depurados, incluidos los contaminantes nucleares y en aerosol.

¹⁰² Según la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, en la región del Golfo de Guinea circulan entre cinco y siete millones de armas ligeras y de pequeño calibre.

¹⁰³ El Sistema de Certificación del Proceso de Kimberley se ha creado para atajar el tráfico de diamantes, que tanto ha contribuido a agravar los conflictos en la región, e impedir que accedan a los mercados internacionales.

¹⁰⁴ En comparación con los 13 incidentes, incluidos dos secuestros, en las costas de Somalia, registrados en 2013.

los buques están amarrados o cuando se aproximan o alejan de plataformas petrolíferas en alta mar o tanques de almacenamiento y puertos. Sin embargo, según los análisis más recientes el riesgo de ataques podría alejarse aún más de la costa. El uso de la violencia contra las tripulaciones, incluido el uso de armas, totalmente imprevisible, y el secuestro de tanques de almacenamiento para el robo de combustible, o «petropiratería», son tendencias preocupantes.

Se ha estimado recientemente que el robo o la extracción ilícita (*bunkering*) de petróleo hacen perder a Nigeria alrededor de 100.000 barriles al día, revendidos posteriormente en el mercado negro. El petróleo se roba generalmente de oleoductos en tierra y se transporta en lanchas pequeñas difíciles de rastrear. Los remolcadores que trasladan a los trabajadores del sector a las plataformas también han registrado ataques de piratas y asaltantes armados. Estas actividades privan de ingresos a las administraciones públicas, aumentan los costes de seguridad y desalientan las nuevas inversiones. La seguridad de la industria petroquímica y del petróleo no solamente es importante en Nigeria (hasta ahora, en el epicentro de la problemática), sino también en regiones más apartadas, frente a la costa de Guinea Ecuatorial, Ghana, Camerún, República del Congo, Gabón, Chad, Liberia y Angola¹⁰⁵. Además, con frecuencia los vertidos de crudo vinculados al robo de petróleo agravan los daños que sufren los ecosistemas costeros y, por ende, la pesca y la agricultura de subsistencia.

La Pesca ilegal sigue siendo una importante industria en muchos países del Golfo de Guinea; en concreto, ocupa al 7% de la población activa de Ghana, supone entre el 25 y el 30% de los ingresos de Mauritania, entre el 25 y el 30% de las exportaciones de Senegal, y entre el 25 y el 40% de los ingresos de las administraciones públicas en Guinea Bissau, según el Banco Mundial y Organización para la Agricultura y la Alimentación¹⁰⁶.

La “Pesca ilegal no declarada y no reglamentada” (INDNR) en el Golfo de Guinea cuesta a los Estados ribereños cerca de 350 millones \$ al año, y

¹⁰⁵ Informe del Parlamento Europeo de agosto de 2011 (PE 433.768). “*The Effects of Oil Companies Activities on the Environment, Health and Development in Sub-Saharan Africa*”, centrado en las lecciones extraídas de Angola y Nigeria.

¹⁰⁶ Proyecto de Informe de 2008 del Banco Mundial sobre la pesca regional en África Occidental; perfiles de pesca por países de la FAO para 2007.

supone una grave amenaza ambiental para las poblaciones de peces y podría acabar provocando el colapso general de la industria pesquera. Se calcula que el volumen total de las capturas en la costa del Golfo de Guinea podría ser hasta un 40% más elevado que el declarado. La consecuencia es una importante pérdida de recursos, ingresos, alimentos¹⁰⁷ y medios de subsistencia.

La amenaza que supone la INDNR para los niveles de sostenibilidad de las poblaciones de peces no solo afecta al comercio, los mercados y el empleo locales, sino que tiene también ramificaciones más amplias para Europa y otros países pues, al reducirse el desarrollo y la prosperidad de las comunidades ribereñas, la presión migratoria aumenta.

El desempleo en los países del Golfo de Guinea se estima en torno al 40%, con niveles de desempleo juvenil superiores al 60%. La falta de oportunidades económicas para los jóvenes es endémica en la economía legal (formal). Además, la penuria de alimentos en las zonas rurales ha alentado la emigración de las zonas rurales a las ciudades, lo que ha provocado un rápido crecimiento de la población urbana, exacerbado las presiones existentes sobre las infraestructuras económicas y sociales, ya sobrecargadas, y multiplicado las tensiones entre la población urbana. El elevado nivel de desempleo empuja a los jóvenes a introducirse en el hampa simplemente para ganarse la vida, de manera que se convierten en esbirros de las bandas de piratas y delincuentes, o les empuja a emigrar de manera clandestina y en condiciones muy peligrosas.

III.3.1. Organización Marítima Internacional (IMO)

Durante la última década la comunidad marítima mundial, ya ha presionado en la búsqueda de soluciones internacionales en el marco de la Organización Marítima Internacional (IMO) Se ha tratado de conseguir acuerdos regionales que habilitan a los estados dar una respuesta común, centralizando los medios contra la piratería en alta mar y buscando que los

¹⁰⁷ Según la Organización para la Agricultura y la Alimentación, la pesca proporciona en muchos países hasta el 50% del consumo de proteínas animales necesarias.

estados con litoral mejoren los medios de reconocimiento y el armamento (GÓMEZ, 2014).

Desde hace años se ha implicado en la región en proyectos de asistencia técnica en el campo marítimo, así como ha establecido su presencia en el “Oeste de África desde 1999. Actualmente tiene dos coordinadores regionales en Costa de Marfil para África del oeste y central (francófona) y uno en Ghana para África del oeste y central (anglófona).

En su conferencia celebrada en Abujah en febrero 2010, la organización presentó unos planes para establecer una red de guardacostas para los países del oeste y centro de África. Más recientemente, el IMO ha desarrollado una serie de ejercicios dirigidos al desarrollo y promoción de una multi-agencia, implicando la totalidad de los Estados de la región relacionados con asuntos de seguridad marítima”.

El ejercicio piloto inicial en el que se implicaron a todos los planes en pro del desarrollo y creación de una multi-agencia, para la seguridad marítima y aplicación de la ley marítima en la región, tuvo lugar en agosto de 2012 en Ghana. Posteriormente se han desarrollado acciones similares en todos los países del oeste de África.

III.3.2. Comisión del Golfo de Guinea (GGC)

A comienzos de 2007 se iniciaron las actividades de la Comisión del Golfo de Guinea (GGC), creada en 2001 en Libreville, con la comisión de su Secretario Ejecutivo a Luanda.

La GGC engloba a 8 Estados miembros. De ellos, siete pertenecen a África Central (Angola, Camerún, Congo, Gabón, Guinea Ecuatorial, la República Democrática del Congo, y Santo Tomé y Príncipe) y uno a la región del oeste africano (Nigeria).

La Comisión tiene como mandato “facilitar consultas regionales para impedir, gestionar y solucionar conflictos que podrían surgir de la delimitación de fronteras marítimas y la explotación económica y comercial de recursos naturales dentro de fronteras nacionales”. Es, en definitiva, una respuesta a la

necesidad de una consulta permanente y mecanismo de negociación para dirigir las amenazas y los problemas comunes a la región en el ámbito particular de seguridad marítima.

Se la considerada como un puente entre la *Economic Community Of West African States* (ECOWAS) y la *Economic Community of Central African States* (ECCAS), y podría facilitar la armonización de políticas y actividades dentro de la región del “Golfo de Guinea”.

III.3.3. Comité Consultivo Permanente de las Naciones Unidas (UNSAC)

El UNSAC¹⁰⁸, en su vigésimo octava “Reunión Ministerial, celebrada en septiembre de 2008, en Libreville Gabón, al momento de intervenir Camerún, señaló la necesidad de convocar a una conferencia internacional sobre la piratería marítima en el “Golfo de Guinea”.

Y ya, en 2010, un grupo de expertos europeos en el proyecto “Rutas Marítimas Críticas (CMR)”, envió expertos al Golfo, para dar continuidad a las metas trazadas en el “Programa 2009-2011 del Instrumento para la Estabilidad”, donde se acordó establecer acciones globales.

La problemática planteada por el “programa CMR” es la seguridad de las rutas más importantes y esenciales.

Su objetivo, incrementar la seguridad y protección marítima, además de ayudar a prestar seguridad a las líneas marítimas y de comercio tanto para los países costeros como para los que emplean estos medios de las zonas establecidas como prioritarias.

III.3.4. Programa de Rutas Marítimo Crítico (CRIMGO)

Lanzado por la UE en Abiyán (Costa de Marfil), siguiendo la fase de reconocimiento del año 2010 de CMR, se constituye en una nueva iniciativa para combatir la piratería en el “Golfo de Guinea”. Es un proyecto que

¹⁰⁸ Creado en 1992 en el seno de la Asamblea General, con el encargo de coordinar los servicios administrativos, de asesoramiento y organización de calidad y las cuestiones de seguridad en el África Central como medio de concertación entre los países de la subregión.

aumentará la seguridad de rutas marítimas a través de siete países africanos del Golfo de Guinea.

Dicho programa ayudará gobiernos de África del oeste y Central a mejorar la seguridad de las rutas de navío principales mediante la mejora de la formación del guarda costas y estableciendo una red para compartir información entre países y agencias a través de la región. Las autoridades de la EU apuntaron que "mediante la mejora de la seguridad en las aguas del África Occidental estamos ayudando a aumentar el comercio y crecimiento y proporcionar más oportunidades de vida en estos países que tan desesperadamente necesitan".

El proyecto ha sido desarrollado desde enero 2013 en 7 estados costeros africanos: Benín, Camerún, Guinea Ecuatorial, Gabón, Nigeria, São Tomé y Príncipe y Togo.

La EU entregó "4,5 millones de euros para el proyecto CRIMGO".

Otros socios en el proyecto son:

- *France Expertise Internacional* (FR).
- Dirección de la *Coopération de Sécurité et de Défense* (FR).
- Direção-Geral Polítca do Mar (PT).
- Fundación Internacional y para Iberoamérica de Administración y Políticas Públicas (ES).
- *Foreign y Commonwealth Office* (Reino Unido).
- *Satakunta University of Applied Sciences* (FI).
- *International Maritime Safety Security Environment Academy* (IT).
- *Szczecin Universidad Marítima* (PL).

El foco de este proyecto europeo es la seguridad de las rutas marítimas esenciales. Y, su objetivo es aumentar la seguridad de las líneas/rutas de comercio. A largo plazo, pasan por mejorar el gobierno marítimo. Inicio sus actividades en 2009, concentrando sus acciones en el "Sur-Este de Asia, el oeste del océano Índico y el Golfo de Guinea".

III.3.5. Consejo de Seguridad de Naciones Unidas

El Consejo de Seguridad tiene la responsabilidad primordial de mantener la paz y la seguridad internacionales. Y, en noviembre de 2011, "en colaboración directa con el gobierno de los EEUU", envió una misión de reconocimiento para visitar la región.

Del resultado de este reconocimiento surgió la declaración de la Resolución S/RES/2039 (2012)¹⁰⁹ de las Naciones Unidas, aprobada por el Consejo de Seguridad en su 6727ª sesión, celebrada el 29 de febrero de 2012.

En ella, el Consejo de Seguridad recomendó a ECCAS, a ECOWAS y a la Comisión del Golfo de Guinea, con la cooperación de la ONU, la Unión africana y otros socios, la convocatoria de una cumbre de los Jefes de Estado y gobierno relacionados con asuntos de piratería y asalto marítima¹¹⁰, instando a los "Estados de la región del Golfo de Guinea a que adopten prontas medidas en el plano nacional y regional, con el apoyo de la comunidad internacional siempre que sea posible, y de mutuo acuerdo, para formular y aplicar estrategias nacionales de seguridad marítima, lo que incluye establecer un marco jurídico para la prevención y represión de la piratería y el robo a mano armada en el mar, así como para el enjuiciamiento de las personas implicadas en esos delitos y el castigo de quienes hayan sido declarados culpables de esos delitos, y alienta la cooperación regional en este sentido".

III.3.6. La Conferencia interministerial de Cotonou (Acuerdo de Cotonú)

El Acuerdo de Cotonú establece el marco general de las relaciones de la UE con los países de África, el Caribe y el Pacífico (ACP). Fue adoptado en el año 2000, como lógica evolución del Convenio de Lomé, Togo, de 1975¹¹¹.

¹⁰⁹ Resolución S/RES/2039 (2012), disponible en [https://undocs.org/pdf/res/2039\(2012\)](https://undocs.org/pdf/res/2039(2012)).

¹¹⁰ Vid. "Cumbre de los Jefes de Estado y de Gobierno de la Comunidad Económica de los Estados de África Central (CEEAC), de la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental (CEDEAO) y de la Comisión del Golfo (CGG) sobre la protección y la seguridad marítimas en el Golfo de Guinea". Disponible en https://au.int/sites/default/files/newsevents/pressreleases/27463-pr-comunicado_final.pdf (último acceso 2 de agosto de 2019).

¹¹¹ Acuerdo de Cotonou. Disponible en https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/MEMO_95_10.

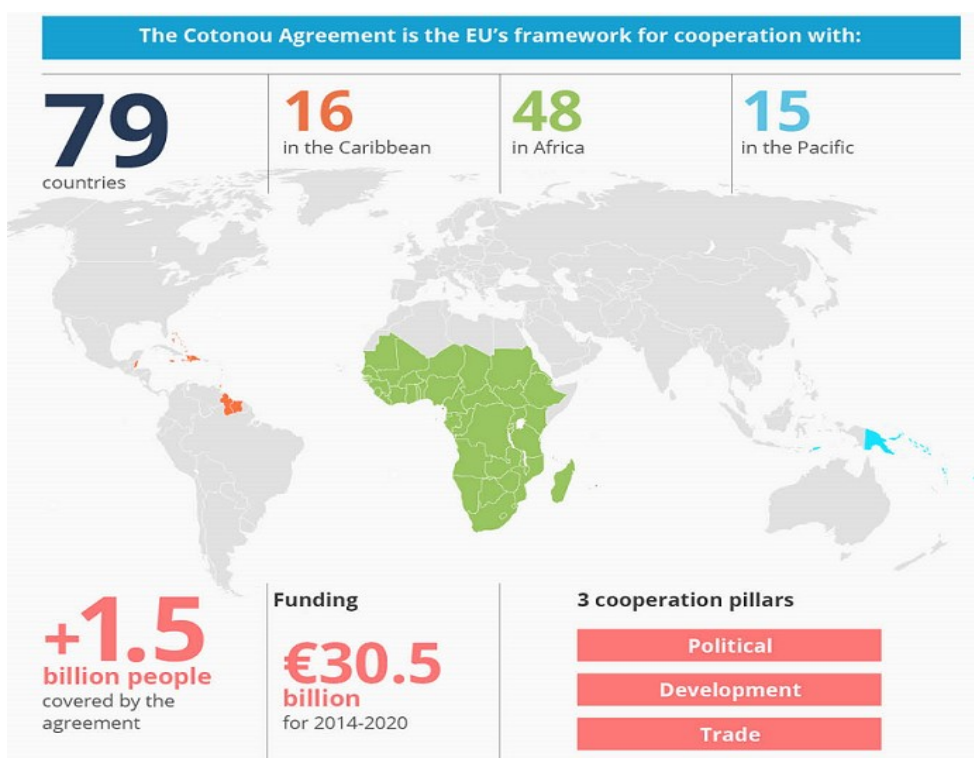


Ilustración 29. "Infografía. Acuerdo de Cotonú. Relaciones de la UE con los países de África, el Caribe y el Pacífico (ACP)".

Fuente: Consejo Europeo¹¹².

Se trata del acuerdo de asociación más amplio celebrado entre países en desarrollo y la UE, y abarca las relaciones de la UE con 79 países, entre ellos 48 países del África subsahariana, como se aprecia en la Ilustración anterior (ilustración 29).

La finalidad última del Acuerdo de Cotonú es reducir y erradicar la pobreza, y contribuir con ello a la integración gradual de los países ACP (África, Caribe y Pacífico) en la economía mundial. Se basa en tres pilares:

- cooperación para el desarrollo
- cooperación económica y comercial
- dimensión política.

¹¹² Disponible en <https://www.consilium.europa.eu/es/policies/cotonou-agreement/>.

En su Conferencia interministerial celebrada en el año 2013¹¹³, con la principal finalidad de validar los documentos desarrollados para enfrentar las acciones ilícitas en los espacios marítimos de ECCAS y ECOWAS (ilustración 30), se suscribió un acuerdo entre "con ellas y Comisión del Golfo de Guinea (GGC)" para la seguridad marítima en estas dos regiones africanas, y los Ministros reconocieron el borrador del "Código de conducta relativo a la prevención y represión de piratería en África Central y en África occidental".

Cabe resaltar que, IMO ha prestado su apoyo a ECOWAS en la redacción del código de conducta, el cual incorpora muchos elementos que el incluyó en el Código de conducta de Yibuti, firmado por 20 Estados del océano Índico occidental y del área del Golfo de Aden, así como provisiones incluidas en el Memorandum de Entendimiento (*Memorandum of Understanding, MoU*), desarrollado en 2008 por IMO y la Organización Marítima de África del oeste y Central (MOWCA), para establecer un servicio de guardacostas enlazada en la costa oeste y central de África desarrollado en 2008.

Los firmantes del código de conducta pretenden cooperar en todo lo posible para la prevención y represión de la piratería y asalto armado contra "barcos, delito organizado transnacional en el ámbito marítimo, terrorismo marítimo, pesca ilícita (*Illegal, Unreported and Unregulated, IUU*) y otras actividades ilegales en mar", con el propósito de conseguir:

- Informar y compartir datos relevantes;
- Interceptar barcos y/o aeronaves sospechosas de estar implicadas en cualquier actividad ilegal en el mar;
- Asegurar que personas cometiendo o tratando de cometer actividades ilegales en el mar están en situación de arresto o persecución;
- Facilitar el cuidado, tratamiento adecuado además de la repatriación de marineros, pescadores, personal de dotación y pasajeros que,

¹¹³ Conferencia Interministerial sobre Seguridad Marítima del Golfo de Guinea. Disponible en http://www.angop.ao/angola/es_es/noticias/politica/2013/2/12/Angola-conferencia-interministerial-sobre-seguridad-maritima-del-golfo-Guinea,a86caf6b-f613-447f-b3f9-d506e38ddb0a.html.

envueltos en alguna actividad ilegal en el mar, especialmente quienes hayan sido sometidos a violencia.

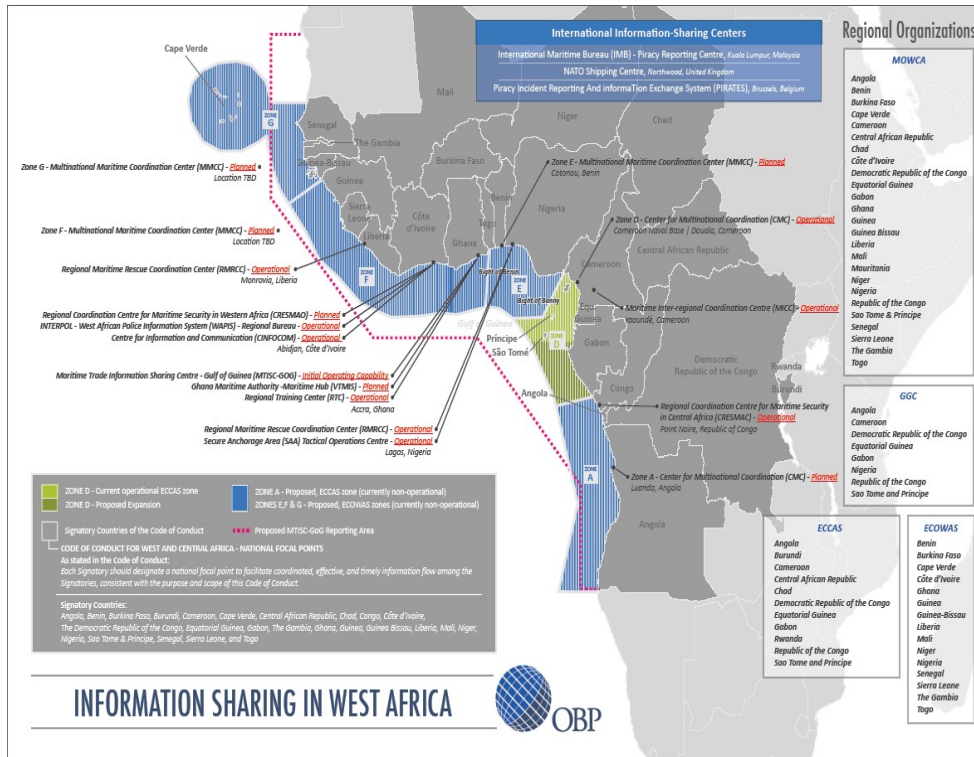


Ilustración 30. "Espacios marítimos ECCAS y ECOWAS".

Fuente: OBP, ECCAS, ECOWAS, GGC, MOWCA.

Además de promover cooperación regional, el Código reconoce los principios de igualdad soberana e integridad territorial de Estados y la obligación (deber) de no intervención en los asuntos domésticos de otros Estados.

III.3.7. Conferencia de Paz y Seguridad en el Golfo de la Región de Guinea (Conferencia Luanda PSGG)

La Conferencia de Luanda sobre la Paz y la Seguridad en la región del Golfo de Guinea¹¹⁴ tuvo lugar a finales de noviembre de 2012, y en ella se

¹¹⁴ Declaración de Luanda sobre la paz y la seguridad en la región del Golfo de Guinea, noviembre 2012. Disponible en <https://cggrps.com/wp-content/uploads/DECLARACION-LUANDA-29NOV2012FINALESP.pdf>.

discutió sobre las amenazas de las acciones piráticas en el Golfo de Guinea, “con la aspiración de alcanzar los siguientes objetivos:

- Determinar el estado de la paz mundial y la seguridad en la región.
- Determinar el estado de la seguridad marítima y su importancia para el desarrollo de la región.
- Determinar los factores que influyen en la seguridad ambiental en la región.”

III.3.8. La Cumbre en Yaoundé

Celebrada en “junio de 2013, en la ciudad de Yaoundé, Camerún, con la asistencia de jefes de Estado y Gobierno de los países de África central y occidental, fundamentalmente encuadrados en la *Economic Community Of West African States* (ECOWAS), la *Economic Community of Central African States* (ECCAS) y en la *Gulf of Guinea Commission* (GGC)”.

El principal tema esbozado fue la problemática presente en el “Golfo de Guinea” con las actividades de piratería, robo a mano armada en los espacios marítimos y otros actos ilícitos ejecutados en la mar (BOLAÑOS MARTÍNEZ, 2013).

Esta cumbre fue, de gran relevancia, todos los presentes asumieron el compromiso, “con uno de los objetivos estratégicos fundamentales planteado en un documento clave en la comprensión de la evolución de la conciencia marítima africana, la 2050 AIM Strategy”¹¹⁵.

“Este objetivo estratégico es la voluntad política a largo plazo de los gobiernos firmantes y es, probablemente, la piedra angular del desarrollo marítimo africano de las próximas décadas” (URCELAY VERDUGO, 2014).

“El documento que vio la luz como resultado de la Cumbre es de carácter político, breve y simple, pero lo bastante específico como para plantear una serie de compromisos concretos que son, realmente, fines políticos. Entre ellos, la finalidad principal es trabajar por la promoción de la

¹¹⁵ Vid. *2050 Africa's Integrated Maritime Strategy*. Disponible en <https://au.int/en/documents-38>

paz, estabilidad y seguridad en el ámbito marítimo en el África central y occidental” (URCELAY VERDUGO, 2014).

“Para alcanzar sus fines, la Declaración de Yaundé es clara sobre las diferentes formas de hacerlo: la cooperación entre las distintas organizaciones regionales y entre los estados de la zona, el desarrollo e implementación de estrategias regionales específicas, el intercambio de información y, finalmente, el apoyo de aliados estratégicos y de organizaciones multinacionales” (URCELAY VERDUGO, 2014).

“Por tanto, la Declaración de Yaundé puede ser considerada, sin temor a equivocarse, como un hito de gran importancia en la evolución de la seguridad marítima en África. Al contrario de otras iniciativas, en las que los africanos eran sujetos pasivos, receptores de ideas externas con la que no se sentían ni identificados ni comprometidos, en el caso de la Declaración de Yaundé se trata de una iniciativa de, por y para los africanos y marca, de manera explícita, el compromiso del nivel político para solucionar el problema de la seguridad marítima en África. Para occidente, además, supone una invitación expresa a apoyar las iniciativas que se originen en la región” (URCELAY VERDUGO, 2014). Fue firmado por 22 estados.

III.3.9. La Unión Africana y la 2050 Africa’s Integrated Maritime (AIM) Strategy

“La Unión Africana es una organización que se puede considerar heredera de una serie de iniciativas políticas panafricanas que vieron la luz en la segunda mitad del siglo pasado, y cuyo objetivo principal era avanzar en una mayor integración política y económica de los países del continente africano (URCELAY VERDUGO, 2014).

El documento *2050 Africa’s Integrated Maritime (AIM) Strategy*, 2050 AIM Strategy, “es un paso importante de la “Unión Africana” para el desarrollo de una política marítima propia. Correctamente estructurada, la estrategia transmite una visión clara de lo que persigue, es decir, de los fines a alcanzar y de qué forma se deben conseguir” (URCELAY VERDUGO, 2014).

En este sentido cumple la tarea que se le presume a este tipo de documentos para servir de puente entre los objetivos políticos y los hechos sobre el terreno (POZO, 2014).

Esta percepción es compartida tanto por la Unión Europea como por la Unión Africana, quien en su 2050 *AIM Strategy* establece los principios de cooperación e incremento de capacidades como básicos para alcanzar la visión estratégica ya esbozada.

III.4. ACTUACIONES DE LA UNIÓN EUROPEA

Los países de la región del Golfo de Guinea se enfrentan a una creciente inestabilidad a causa de la ausencia de control sobre las aguas costeras y la propia costa.

Como consecuencia de ello, van en aumento los actos delictivos, como:

- el tráfico de drogas, armas, diamantes, medicamentos falsificados, residuos ilegales, etc., y la trata de personas;
- la piratería y el robo a mano armada en el mar;
- el robo de petróleo; y,
- la pesca ilegal.

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)”, de la ciertas resoluciones se han integrado al “Derecho de la UE”, pero en su mayoría, al margen de las legislaciones de los Estados¹¹⁶, la “UE ha legislado poco en

¹¹⁶ El Código Penal español de 1995. Artículo 616.

“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.”.

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 CÓRCOLES, 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 literal¹¹⁷.

Al observar esta definición, se evidencia como se excluyó el “concepto de piratería” al pillaje marítimo ejecutados en los límites de las aguas territoriales, reconociendo como piratería a pillaje marítimo llevado a cabo en ciertas zonas marítimas, dejando al margen las producidas en alta mar o en las zonas costeras que no aplique la soberanía de Estado (ejemplo, las aguas antárticas)”. Entonces se puede argüir, que no son reconocidos como actos piráticos los robos consumados en las aguas territoriales de un Estado (EDORTA CÓRCOLES, 2019).

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, y como se ha visto anteriormente (CONVEMAR art. 102), se entiende que un acto de piratería es cometido cuando la tripulación de una embarcación de guerra o de Estado se amotina, constituyendo en sí mismo un acto ilícito, diferenciándose así de acciones de guerra.

Otro aspecto a destacar es que, la piratería marítima quedo definida en sentido estricto, porque la “UNCLOS” también hace referencia a la zona, es decir, el hecho se debe ocurrir entre embarcaciones, por ende, las acciones de piratas en tierra también quedan al margen de tal definición, aun cuando ya se

¹¹⁷ Como en el caso de Bélgica o en el del Reino Unido.

ha mencionado que, en las legislaciones anteriores, el "saqueo a poblaciones haya sido un elemento que siempre ha definido la piratería". Evidentemente que esta clase de ataques, es poco probable reconocerlo como acciones de piratería si se considera que, de acuerdo al "artículo 101 de UNCLOS", esta no puede ser ejecutada en aguas territoriales, por ende, quedan al margen los ataques contra la mayoría de las costas.

Con respecto a la calificación de una embarcación como pirata involucra el que un Estado pueda aprehender la embarcación y a sus tripulantes, así como la incautación de los "bienes transportados, en alta mar o en lugar no sometido a jurisdicción y, en consecuencia, someterlos a la jurisdicción de sus tribunales. En caso de error, el Estado que lo haya aprehendido responderá ante el Estado de la nacionalidad del buque"¹¹⁸. Se debe tomar en cuenta que el considerar una embarcación como pirata, no quiere decir que pierda su nacionalidad, ello estribará en los supuestos que haga el respectivo Estado¹¹⁹.

Obsérvese ahora lo relativo a las acciones de "piratería" perpetrados en aguas bajo jurisdicción, en estos casos hay que ceñirse a lo estipulado en la Resolución A.1025(26)¹²⁰ de la OMI, la cual utiliza la definición de "robo a mano

¹¹⁸ Convención de las Naciones Unidas relativas al Derecho del Mar. Artículo 105.

"Todo Estado puede apresarse, en la alta mar o en cualquier lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, un buque o aeronave pirata o un buque o aeronave capturado como consecuencia de actos de piratería que esté en poder de piratas, y detener a las personas e incautarse de los bienes que se encuentren a bordo. Los tribunales del Estado que haya efectuado el apresamiento podrán decidir las penas que deban imponerse y las medidas que deban tomarse respecto de los buques, las aeronaves o los bienes, sin perjuicio de los derechos de los terceros de buena fe."

¹¹⁹ Convención de las Naciones Unidas relativas al Derecho del Mar. Artículo 104.

"Un buque o una aeronave podrá conservar su nacionalidad no obstante haberse convertido en buque o aeronave pirata. La conservación o la pérdida de la nacionalidad se rigen por el derecho interno del Estado que la haya concedido."

¹²⁰ Resolución A.1025(26), relativa al Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques. Adoptada el 2 de diciembre de 2009. Disponible en <http://www.imo.org/es/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Documents/1025.pdf> (último acceso 20 de julio de 2019).

"A los efectos del presente Código regirán las siguientes definiciones: (...)

2.2 Robo a mano armada contra los buques: cualquiera de los actos siguientes:

.1 todo acto ilícito de violencia o de detención, o cualesquiera actos 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;

.2 todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos anteriormente o facilitarlos intencionalmente".

armada” en supuestos como cualquier acto ilícito de violencia, detención o depredación que, no siendo piratería, sean cometidos contra un buque, y los actos preparatorios encaminados a ese fin.

Esto quiere decir, que fundamentalmente se refiere a la misma conducta que ya había sido sancionada por “UNCLOS”, salvo que no incluye el robo con las aeronaves, pero establece una diferencia en cuanto al lugar de perpetración de estas acciones “(dentro de las aguas interiores, aguas archipelágicas y mar territorial de un Estado)¹²¹”.

Sin embargo, varios “Estados de la UE han adecuado su normativa con el fin de responder frente a las nuevas amenazas que han nacido recientemente. Esto es, como ya se han establecido, las disposiciones en el ámbito internacional, todos los Estados deberán incorporar las suyas y adecuarlas a su ordenamiento jurídico, de las que se derivará una visión particular del fenómeno”. Un ejemplo podría ser, cuando en el año 2014, Francia publicó una ley, por la que se reformó el “Código de Transportes y el Código de Seguridad Interior” relativas a las actividades privadas de protección de embarcaciones.

La finalidad de sus reformas, era el establecimiento de una regulación, para la “presencia de unidades de seguridad privada en los navíos civiles de pabellón francés (buques mercantes y de pasajeros, aunque estos últimos sólo cuando van sin pasaje embarcado,) los cuales transitan por las zonas donde el riesgo de sufrir acciones de piratería marítima es más importante. Dado que el objeto principal de la ley es otorgar a los guardias de entidades privadas el derecho al uso legítimo de la fuerza, prerrogativa reservada al Estado”, se convierte en una norma que habría que analizar, a pesar de que hace mayor referencia a los límites para ejercer esa facultad, y no tanto en definir la piratería (EDORTA CÓRCOLES, 2019)

Aparte de las condiciones en las que se otorga la protección, con respecto a las acciones de piratería, la ley básicamente se encarga de delimitar zonas geográficas concretas para la aplicación de la norma, y eso ya es una

¹²¹ Lo que, en la práctica, implicaría que en el ámbito internacional se pueda considerar la existencia de una dualidad de definiciones de piratería, en atención al lugar en el que se cometan los actos de pillaje marítimo.

traba para emitir una definición de piratería. Siendo identificadas como áreas para su aplicación el “África Occidental (desde Cabo Verde hasta Angola) y, por otro, el Océano Índico y el Mar Rojo (un triángulo con sus vértices en el Golfo de Adén, Irán y Madagascar; quedando fuera de tal jurisdicción el estrecho de Malaca, el Mar de China o el Golfo Pérsico, donde hoy día existe actividad pirática”.

No obstante, ha sido objeto de observación el hecho de que la ley no hace referencia a la piratería, aun cuando la intención era brindar protección a las embarcaciones frente a las actividades piráticas, tan solo utiliza el vocablo “amenaza (exterior)” como semejante. El “Código de Transportes, modificado por esta ley, en ningún punto define la piratería, remitiéndose al Código Penal para indicar los supuestos en los que se darían las situaciones en las que la seguridad privada podría actuar. Aparte, el Código Penal tampoco define la piratería de forma expresa, aunque se refiere a actos claramente identificados con la misma: el apoderarse mediante la violencia o la amenaza de violencia, de una aeronave, un buque o cualquier otro medio de transporte en el que haya personas, así como de una plataforma fija situada en la plataforma continental, se castiga con veinte años de reclusión criminal.

Si se hace en banda organizada, la pena será de treinta años, por lo tanto, se puede concluir que el Código Penal francés limita la piratería al robo de naves, sin referirse, más que como agravante, a los atentados contra las personas, cargamento o bienes que se hallaren a bordo de una nave o plataforma, contrariamente a lo que sucede en el Código Penal español”.

De modo que la referencia de la legislación francesa no es la adecuada para establecer una definición de piratería acorde a la situación actual.

Los Estados de la costa del Golfo de Guinea comparten muchos de los problemas a los que también se enfrentan otros países africanos. Pero la reciente importancia que han cobrado las amenazas derivadas de la ausencia de control sobre las aguas ribereñas y el deficiente control del acceso y la seguridad a lo largo de la propia costa plantea dificultades específicas para los

Estados de la región¹²². Entre las consecuencias cabe mencionar la intensificación de la delincuencia y el terrorismo, que a su vez suponen una amenaza creciente para la “Unión Europea (UE)”.

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 las recomendaciones del Servicio Europeo de Acción Exterior (SEAE)”¹²³. 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

¹²² Incluidos los numerosos países vecinos sin litoral, cuyo abastecimiento depende de la actividad económica en la costa.

¹²³ Vid. Estudios e informes del *European External Action Service* (EEAS), disponibles en https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage_en.

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.

Su ámbito geográfico de aplicación cubre 6.000 Km. de costa desde Senegal hasta Angola, incluyendo las islas de Cabo Verde y Santo Tomé y Príncipe, y abarca dos regiones geográficas, políticas y económicas: la Comunidad Económica de los Estados del África Occidental (CEDEAO) y la Comunidad Económica de los Estados.

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:

- a) La pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, el vertido ilícito de residuos y la piratería y los asaltos a mano armada en el mar¹²⁴, incluido el secuestro.
- b) la trata de seres humanos y el tráfico de estupefacientes, armas, artículos falsificados e inmigrantes clandestinos,
- c) 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 interlocutores africanos y sincronizando los programas existentes en un enfoque integral del desarrollo

¹²⁴ 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.

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 experiencia adquirida al abordar la cuestión de la inseguridad en otros lugares de África, particularmente en el Cuerno de África, el Sahel y la región de los Grandes Lagos, sugiere que la rápida adopción de medidas preventivas, en estrecha coordinación con los países de la región y los organismos regionales africanos, es mucho más eficiente que cualquier solución posterior. Esta experiencia ha mostrado además el valor de incorporar todos los aspectos para obtener un mayor efecto acumulativo: el aspecto político, de buen gobierno y sistemas anticorrupción, de seguridad, institucional, económico y de desarrollo.

La UE y los países de la región tienen importantes intereses comunes, intereses de desarrollo, comerciales y de seguridad. La región tiene una larga línea de costa y es rica en recursos que son cruciales tanto para el empleo y el consumo locales como para el comercio con Europa. La UE lleva a cabo la mayor parte del comercio marítimo con origen o destino en el Golfo de Guinea. Una media de treinta buques, propiedad o con pabellón de la UE, navegan en todo momento por el Golfo de Guinea. La sostenibilidad de todos los recursos marítimos, incluida la pesca, es una preocupación fundamental para las comunidades locales y los consumidores europeos. La seguridad de las rutas del transporte marítimo internacional es indispensable para el comercio y el desarrollo sin incidentes de la actividad pesquera.

La UE se ha comprometido también a apoyar el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales de la región, incluidos los hidrocarburos. Europa importa aproximadamente la mitad de la energía que consume, y casi el 10% de su petróleo y el 4% de su gas natural proceden del Golfo de Guinea. Nigeria, Angola, Guinea Ecuatorial y Gabón son importantes proveedores de petróleo crudo, y Nigeria de gas natural. La proximidad de la región a Europa y la facilidad de acceder a ella por vía marítima le otorgan una ventaja comparativa sobre Oriente Medio por lo que respecta a nuestro abastecimiento de petróleo, y Europa sigue siendo uno de los principales mercados de

exportación de otros productos regionales, incluidos los de la agricultura y la silvicultura y los recursos minerales¹²⁵.

El tráfico de estupefacientes y otras mercancías ilegales a lo largo de la costa y las fronteras terrestres tienen efectos cada vez más negativos sobre las comunidades locales y agravan los problemas en Europa.

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.

¹²⁵ Por ejemplo, mineral de hierro (Nigeria, Gabón y Camerún), diamantes (Guinea, Liberia, Sierra Leona), manganeso (Gabón), bauxita (Guinea), cobalto y madera (Camerún) y cacao (Ghana, Costa de Marfil).

Como los límites marítimos todavía no están plenamente delineados, son difíciles de controlar por su propia naturaleza y resultan totalmente permeables, la intensificación de la cooperación entre los países ribereños y los mecanismos de coordinación regional que se están configurando constituye un punto de partida esencial. La UE también puede ayudar a los países de la región a cumplir las obligaciones internacionales que les competen como Estados de abanderamiento o Estados ribereños.

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.

Por lo tanto, se ha realizado una gran labor para determinar las exigencias estratégicas y las actuaciones necesarias. Sin embargo, su aplicación se ha visto gravemente limitada por la falta de recursos y el nivel de inversión es muy inferior a lo necesario para invertir la tendencia al alza de la delincuencia organizada.

El camino a seguir queda establecido. La Cumbre de Yaundé se saldó con el compromiso firme por parte de los distintos Estados, las organizaciones

regionales y la CGG de trabajar conjuntamente y con los socios internacionales para mejorar la protección marítima regional en su sentido más amplio. Las medidas adoptadas al hilo de esa Cumbre son, por lo tanto, un punto de partida útil para el enfoque de la UE.

Esta estrategia debe desarrollarse en el contexto de la “Estrategia de Seguridad Marítima de la Unión Europea (ESMUE)”¹²⁶, 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 intersectorial¹²⁷ para crear oportunidades de cooperación.

Además, en el documento 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 y actuaciones de la Unión Europea en África.

¹²⁶ *European Union Maritime Security Strategy. European Commission*. Disponible en http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/maritime-security/index_en.htm.

¹²⁷ Conformado por la sociedad civil, el sector privado, el sector público, incluidos los sectores militar y policial.

La UE adopta un “enfoque integrado para las cuestiones de gobernanza y todos los problemas y los riesgos para la seguridad en tierra y en el mar, que abarque todos los aspectos de la delincuencia organizada transnacional en el ámbito marítimo según lo establecido en el código de conducta firmado en Yaundé, aborde las causas subyacentes y promueva la paz, la seguridad, la estabilidad, la buena gobernanza y el desarrollo de la región. Mejorar la gestión de las fronteras y el Estado de Derecho, reformar el marco jurídico y las disposiciones de seguridad, garantizar los derechos humanos y el acceso a la justicia, luchar contra la corrupción y la delincuencia organizada, incluida la migración ilegal, son aspectos fundamentales de la prolongada labor que queda por delante. La gobernanza económica es también clave, en particular una mejor gestión de los recursos naturales, incluidos el petróleo, la pesca, etc., y una mayor participación de la sociedad en su explotación” (Unión Europea, 2013).

Otro elemento importante será basarse en las actuaciones de la UE que hayan resultado eficaces, “tener presentes las enseñanzas de las estrategias aplicadas por la UE en el Sahel y el Cuerno de África” (Unión Europea, 2013). Aunque existen diferencias entre las situaciones del Cuerno de África y el Golfo de Guinea, algunas lecciones siguen siendo relevantes: una combinación efectiva de patrullas navales y medidas de autoprotección de la industria mercante para reprimir la piratería y el robo a mano armada en el mar y disuadir a sus autores, la importancia del intercambio de información y de la cooperación entre la comunidad internacional y gobiernos regionales y el sector privado, el papel clave que desempeña el diálogo político sobre seguridad y prevención de conflictos, la cuestión primordial de una buena gobernanza, la relevancia de un planteamiento general, pero también la necesidad de una planificación minuciosa de los distintos instrumentos y, a semejanza de la estrategia del Sahel, el efecto de refuerzo mutuo que tienen las actuaciones en los ámbitos de desarrollo, seguridad, consolidación de la paz y prevención de conflictos.

Además, como en cualquier otro ámbito, será preciso trabajar a nivel nacional, regional e internacional con Estados o grupos de Estados que tengan la voluntad política de actuar, y de animar a otros a que lo hagan, para así

priorizar y aprovechar al máximo la complementariedad de las actuaciones y obtener una mayor eficacia.

No obstante, la experiencia en regiones, como el “Cuerno de África o el Sahel”, propone que las acciones preventivas se deben llevar a cabo conjuntamente con los países de la región, para obtener mayor efectividad de tal manera que resulte una acción reactiva y el valor de tales acciones este compuesta de aspectos políticos, que impliquen mejoras en la gobernanza, y lucha contra la corrupción dentro de las instituciones estatales, lo cual apuntan es esencial para lograr mejores resultados.

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 VERDUGO, 2014).

Sin embargo, esta estrategia “es solamente un documento de carácter político, con ciertas similitudes al *Strategic Framework for the Horn of Africa*, y no se refirió directamente a la seguridad marítima. Si bien el documento carece de la estructura tradicional de este tipo de documentos *ends, ways and means*, al menos fue un buen punto de partida, que estableció de forma clara la necesidad de una aproximación integral, y enfatizó la utilización coherente y eficaz de los distintos elementos de la acción exterior de la Unión Europea en línea con lo que se está haciendo en el Sahel y en el Cuerno de África y promoviendo siempre la denominada solución africana *ownership*” (URCELAY VERDUGO, 2014).

“Como aspectos menos positivos del documento podemos señalar una cierta indefinición en cuanto a los instrumentos a emplear por la Unión Europea y a los mecanismos a implementar para su coordinación” (URCELAY VERDUGO, 2014).

“En particular, el documento apenas presenta referencias a los instrumentos de la Política Común de Seguridad y Defensa (PCSD): en buena lógica, la solución y herramientas PCSD no puede ser la principal sino, en todo caso complementaria, pero aun así, podría habersele dado mayor relevancia a la aportación PCSD” (URCELAY VERDUGO, 2014)¹²⁸.

Más recientemente, el COAFR¹²⁹ (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 VERDUGO, 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 el 17 de marzo de 2014, este 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

¹²⁸ Vid. URCELAY VERDUGO, J. L. (diciembre de 2014). “Al margen del documento y de la acción conjunta de la Unión Europea, es preciso recordar que la acción exterior de la Unión integra las acciones individuales de los países miembros. En este sentido, las actividades bilaterales de defensa entre determinados países europeos y del Golfo de Guinea son, en ocasiones, intensas. Francia, Reino Unido, España, Países Bajos o Alemania son algunos claros ejemplos”.

¹²⁹ El Consejo, con fecha 16 de marzo de 2015, adoptó las Conclusiones del Consejo relativas al Plan de Acción sobre el Golfo de Guinea 2015-2020.

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.

III.5. ACTUACIONES GLOBALES CONTRA LA PIRATERÍA EN EL GOLFO DE GUINEA

Las actuaciones contra estas amenazas en los últimos años han incluido una serie de iniciativas en los niveles internacional, regional y nacional:

- Dos Resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas sobre los actos de piratería y el robo a mano armada en el Golfo de

Guinea¹³⁰ formuladas a instancias de Benín y Togo, establecen la necesidad de adoptar “un enfoque integral, con el liderazgo de los países de la región, para luchar contra la amenaza de la piratería y el robo a mano armada en el mar en el Golfo de Guinea y sus causas subyacentes”.

Ambas Resoluciones se centran en promover el mantenimiento de la paz y la estabilidad en general en la región del Golfo de Guinea y animar a los socios internacionales a mejorar las capacidades antipiratería de las organizaciones y los Estados de la región con vistas a que puedan prevenir y luchar contra la piratería y el robo a mano armada con eficacia.

- Las organizaciones regionales CEDEAO y CEEAC han adoptado políticas y puesto en marcha acciones específicas, principalmente al hilo del aumento del apoyo y la presión internacionales; en particular, por lo que respecta a la CEDEAO, la elaboración, en 2008, de un marco global de prevención de conflictos que aborda las cuestiones transfronterizas y relacionadas con la protección marítima, el Plan Praia, que sienta un precedente en la lucha contra el problema de las drogas, cada vez mayor, y una estrategia y un plan concreto de lucha contra el terrorismo. La CEDEAO está elaborando una estrategia marítima integral (EMI), un proyecto de la cual deberán aprobar los Jefes de Estado en 2014.

La CEEAC impulsa una estrategia integrada para la seguridad marítima desde 2008 y ha establecido el Centro Regional para la Seguridad Marítima en África Central.

- La Cumbre de Jefes de Estado del Golfo de Guinea, en definitiva, ha propiciado:

¹³⁰ Las RCSNU (2011) 2.018 y RCSNU (2012) 2.039 hacen hincapié en la importancia de apoyar a los países socios y las organizaciones regionales, suministrando formación, asesoría, equipamiento y recursos cuando proceda de manera que puedan prevenir o gestionar las crisis por sí mismos cada vez en mayor medida.

- a) La adopción de un código de conducta relativo a la prevención y la represión de las actividades marítimas ilegales, la piratería y los asaltos armados contra buques en África Central y Occidental, que se revisará en tres años¹³¹.
 - b) La adopción de un memorándum de acuerdo (MA) firmado por la CEEAC, la CEDEAO y los responsables de la CGG en materia de protección y seguridad marítimas en África Central y Occidental, mediante el que se establece un grupo de expertos encargado de preparar un plan de aplicación del código de conducta.
 - c) La decisión de ubicar en Yaundé el centro de coordinación intrarregional (según lo dispuesto en Duala, Camerún). Este será el mecanismo de las regiones que supervisará la aplicación.
 - d) Desde la Cumbre de Yaundé, la CEEAC, la CEDEAO y la CGG están trabajando para establecer un grupo de trabajo interregional que fije los detalles de la aplicación y el modo en que será financiado. Parte de este trabajo consistirá en firmar acuerdos entre Estados de la región para organizar patrullas conjuntas; por ejemplo, Benín, Togo y Nigeria han firmado un acuerdo de "zona E" en virtud de la EMI. Además, el grupo determinará el papel y la estructura del Centro de coordinación interregional de Duala.
- La Organización Marítima Internacional (OMI) está llevando a cabo un programa de ejercicios teóricos destinado a fomentar el desarrollo de comités nacionales de protección marítima con arreglo al Código de conducta de Yaundé. Además del trabajo en curso de sus propios

¹³¹ El código se inspira en el "Código de conducta *Yibuti*" para el Océano Índico Occidental impulsado por la OMI. Sus principales características son: un especial hincapié en la coordinación y el intercambio de información, a través de un punto de contacto nacional designado en cada país y varios centros de coordinación de la protección marítima regional, transnacional y transregionales; un claro compromiso, por parte de los Estados, a declarar sus zonas económicas exclusivas y garantizar la aplicación de sus propias legislaciones, incluidas las disposiciones sobre la pesca, la piratería y el robo a mano armada en el mar, la protección del medio ambiente, el vertido de residuos y los recursos minerales, incluido el petróleo. El código se mantiene bajo los auspicios de la CEEAC, la CEDEAO y la CGG, para aumentar la adhesión de los interlocutores africanos al mismo. Por ahora, el código no es vinculante.

comités sobre protección marítima, la OMI adoptó a finales de 2013 una Resolución sobre el Golfo de Guinea¹³².

Cada uno de los países del Golfo de Guinea ha comenzado a aumentar los recursos y a colaborar en la elaboración de estrategias para atajar la delincuencia organizada tanto en el mar como en tierra, entre las que cabe citar las patrullas conjuntas (Operación Prosperidad) organizadas por la República Federal de Nigeria y la República de Benín.

- La Unión Africana, el 31 de enero de 2014, acordó incrementar la capacidad marítima en África, diseñando una Estrategia Marítima Integrada de la Unión Africana para 2050, “Estrategia AIM 2050”, “desde la que impulsar la seguridad marítima como factor estratégico de desarrollo, con el objetivo de fomentar una mayor creación de riqueza a partir de los océanos, mares y vías de navegación interiores de África, mediante el desarrollo de una floreciente economía marítima y alcanzar así el pleno potencial de las actividades basadas en el mar de un modo ambientalmente sostenible.

En su desarrollo, estableció un ambicioso Plan de Acción con el objetivo prioritario de la convergencia de todo tipo de organismos e instituciones potencialmente implicadas en la defensa marítima, de estructuras gubernamentales y de Estados para la creación de nuevas organizaciones comunes, legislación y recursos que traten de conseguir una conciencia africana para la protección y el desarrollo del “Dominio Marítimo Africano”, buscando la protección del conjunto de los recursos hídricos, los mares y los océanos del continente” (BRÁS, 2015).

¹³² La “Resolución sobre la prevención y supresión de la piratería, los robos a mano armada contra embarcaciones y las actividades ilícitas en el Golfo de Guinea” cubre todas las actividades de la OMI en la región y aborda el modo en que pretende reforzar su cooperación con África Central y Occidental, por ejemplo, estableciendo una red subregional integral de guardacostas en esa región y abordando las amenazas y los retos en la costa y en el mar de manera global.

Contó, en su desarrollo e implementación, con el decidido apoyo de la OMI, que a través de la Declaración de Nairobi de 2015¹³³, hace mención específica de la importancia de las cuestiones marítimas, y muy especialmente a la relevancia de fomentar los esfuerzos regionales e internacionales relacionadas con la protección marítima, incluida la piratería, la pesca ilegal y otros delitos marítimos, subrayando la importancia del fortalecimiento de la protección y la seguridad marítimas a través de la cooperación internacional y regional, tal como figura en la Estrategia marítima integrada para África 2050 (Estrategia AIM 2050).

- Los Estados miembros de la UE han incrementado su apoyo aplicando o reforzando programas bilaterales y regionales. Su apoyo es ya muy importante, especialmente en lo que se refiere al desarrollo de capacidades de las instituciones y servicios clave¹³⁴.
- La Unión Europea lucha contra la pesca ilegal mediante la aplicación de los Reglamentos correspondientes, contribuyendo a su regulación, con el apoyo de buques de los Estados miembros y reforzando el desarrollo y la mejora de la gobernanza del sector pesquero.
- La UE sigue apoyando el desarrollo socioeconómico de los países del Golfo de Guinea, mediante su cooperación bilateral y regional. El apoyo que se presta es coherente con las políticas nacionales de desarrollo de los países beneficiarios e incorpora la dimensión regional.

¹³³ Estrategia de la Organización Marítima Internacional (OMI) destinada a la implantación de medidas para la protección marítima sostenible en África occidental y central, acordada en la Declaración de Nairobi en la 6ª Conferencia internacional de Tokio sobre el desarrollo de África, celebrada en Nairobi, Kenia, entre los días 27 y 28 de agosto de 2015.

¹³⁴ Por ejemplo, Francia mantiene una presencia naval permanente en el Golfo de Guinea con su misión “CORYMBE”, ejecutó en 2011 el proyecto “ASECMAR”, dedicado al refuerzo de las administraciones marítimas de seguridad de la región.

Este apoyo incluye al mismo tiempo la consolidación y el refuerzo del Estado, el crecimiento económico y la reducción de la pobreza en todos sus aspectos.

- El programa de la UE sobre rutas marítimas críticas (CRIMGO) está empezando a reforzar iniciativas regionales, e internacionales, contra la piratería y los asaltos a mano armada en el mar en el Golfo de Guinea¹³⁵.

Sus principales componentes son los siguientes:

- a) establecer una función de formación en materia de protección marítima regional;
- b) iniciar una función de intercambio de información regional;
- c) mejorar el trabajo de la guarda costera (policía marítima); y,
- d) impulsar una capacidad conjunta operativa de coordinación mediante ejercicios u operaciones piloto conjuntas.

Su revisión continua de los procedimientos facilitará cualquier adaptación necesaria.

- Otros socios internacionales como los Estados Unidos (EE.UU.)¹³⁶, Brasil, China, India y Sudáfrica han establecido programas bilaterales para la formulación de políticas, la coordinación y el desarrollo de la capacidad institucional.

- El Grupo de Amigos del Golfo de Guinea del G8++ (G8++FOGG), del que la UE es miembro, se estableció para coordinar mejor los esfuerzos de construcción de capacidades marítimas de los socios internacionales del Golfo de Guinea.

Se centra en la importancia de la responsabilidad africana, el vínculo entre desarrollo económico y seguridad, la importancia de la

¹³⁵ En Benín, Camerún, Guinea Ecuatorial, Gabón, Nigeria, Santo Tomé y Príncipe y Togo.

¹³⁶ En particular, la *US AFRICOM African Partnership Station (APS)*.

coordinación y el intercambio de información y la necesidad de una respuesta integral que incluya la gobernanza y la justicia.

CONCLUSIONES

Como ha ocurrido en otras regiones da nivel mundial igualmente afectadas con un similar, el desarrollo y evolución del crimen organizado 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 a través de la investigación, determinar con precisión la verdadera causa que está generando esta problemática en el “Golfo de Guinea”.

Definitivamente, en la piratería y la proliferación del crimen organizado se han de considerar muchos factores que, al combinarse, incrementan el índice delictivo.

I.

Se ha observado que aquellos Estados donde hay mayor actividad delictiva y pirática, las autoridades gubernamentales y las administraciones son deficientes y han tenido casos de corrupción, su economía es frágil y las condiciones y calidad de vida de sus habitantes también, razón por la que están más expuestos a la aparición de actividades ilícitas que dan acceso más rápido al enriquecimiento y el establecimiento de agrupaciones de crimen organizado al tener un ambiente que les beneficia para actuar.

Con respecto al territorio de África Occidental, se pudieron detectar ciertas insuficiencias en el ámbito social y político, que realmente son

motivo de preocupación porque son los principales factores que conllevan al asentamiento y proliferación de la piratería y el crimen organizado, consiguiendo al territorio de África Occidental como el espacio geográfico ideal para sus actividades. De allí que se considere la zona de mayor vulnerabilidad.

Algunos factores como las deficiencias y falta de gobernabilidad originados a los constantes "conflictos violentos, legados de viejas guerras, los casos de corrupción dentro de las instituciones estatales; y no contar con recursos gubernamentales, afectan en gran medida el control adecuado de las instituciones y el territorio; las deficiencias en los funcionarios de seguridad del Estado; el índice de pobreza, desigualdad, discriminación y las tasas tan altas de desempleo en los habitantes de la región, hacen de este continente aumenta las posibilidades de acciones delictivas.

El bajo rendimiento de las autoridades políticas las instituciones y la pobreza en estos Estados inciden de forma significativa en el éxito del establecimiento de las agrupaciones piráticas y/o crimen organizado en la zona Occidental y la presencia del crimen organizado insertas en las instituciones del Estado y en la misma sociedad.

Y es que, esta extensión aérea, marítima y territorial sin control de vigilancia, genera un clima de inseguridad y posibilidades de condiciones de vida digna inconclusas para sus habitantes, porque es precisamente en los asentamientos rurales donde los piratas y delincuentes se agarran, los corrompen para enraizar sus prácticas y darles continuidad hasta invadir todos los sectores estatales.

Hasta que no se trabaje en el fortalecimiento del sistema legislativo y judicial; los gobiernos decidan erradicar los actos de corrupción, luchando contra la impunidad; y los Estados trabajen de forma conjunta en las zonas de mayor conflictividad, conociendo a fondo las carencias de la población, será imposible atacar el problema de raíz.

Las autoridades deben visitar las zonas, solo así podrán evidenciar las fallas institucionales y ejecutar acciones que brinden la seguridad a sus

habitantes, proteger los bienes y prestar los servicios básicos a la población y generar fuentes de empleo. Porque es de estas grandes fallas que se valen las agrupaciones delictivas, quienes, con su gran capacidad de recursos, ofrecen alternativas a esta población olvidada por sus gobernantes y quienes por sus tantas carencias no dudarán en recurrir a estos grupos.

II.

Por diversas circunstancias y acciones derivadas de la actuación contra la piratería, sí que se puede decir que las actuaciones e incidentes llevados a cabo en esta línea, han dejado de ser portada de los medios de comunicación.

Entre aquellas, sin duda alguna, están las acciones que desde varios países se están desarrollando con implicación directa de sus fuerzas armadas en las zonas de mayor riesgo y los acompañamientos, en determinadas zonas, de elementos de seguridad activa en el interior de los buques, durante el completo de su singladura.

También las acciones directas de los países ribereños, con denostado esfuerzo e implicación.

No obstante, como bien nos recuerda CABALLERO (2014), y siguiendo líneas de trabajo y de investigación del “Instituto para Estudios de Seguridad en África (ISS) y del propio IMB, la realidad bien puede ser otra: no se registran todos los ataques producidos quizás por el temor de los armadores y titulares de las compañías a sufrir incrementos en los costes por los retrasos derivados de la gestión administrativa o investigadora.

Lo que es un hecho significativo, es que aunque se vea un descenso en los ataques, las causas originarias de estos continúan siendo un espejo de la situación: la falta de un control exhaustivo desde las instituciones gubernamentales de los Estados ribereños y afectados; la paupérrima distribución de la riqueza en esas regiones y la falta de oportunidades

dignas de supervivencia para sus sociedades; y una más que considerable falta de herramientas que todo Estado de Derecho ha de poner a disposición de su gestión y organización.

Si nos fijamos en el Golfo de Guinea, las razones de la pervivencia, incluso de su posible incremento, perviven: marginalización de sectores de población, sin acceso a fuentes de riqueza; invisibles oportunidades de formación y de educación; crimen organizado y, en ocasiones, cercano al terrorismo; y economía de supervivencia, al margen de todo tipo de control directo y fiscalizador.

III.

El Golfo de Guinea es una de las regiones marítimas por las que circula un mayor número de buques y transportes de recursos naturales de alto valor estratégico: hidrocarburos, petróleo, gas, minerales, diamantes, oro, uranio, maderas, café y cacao, etc. Por lo que cualquier acción directa en la zona contra un carguero, puede redundar en pingües beneficios a los asaltantes.

Independientemente, y como señala FELBAB-BROWN¹³⁷, en esta zona es donde se puede registrar un mayor número de rutas directamente relacionadas con el tráfico de seres humanos, de drogas o de armas, del mundo.

Son, precisamente, los intereses económicos de las grandes potencias y de las áreas geográficas más industrializadas del globo, junto a la acción de sus gobiernos, los elementos motivadores para hacer frente de forma común y homogénea a la plaga del fenómeno en estudio.

Todo ello es lo que dificulta realmente la acción investigadora y reactiva de los gobiernos, por la implicación económica que sostiene a determinadas facciones de la población en sus países de origen (CABALLERO, 2014).

¹³⁷ FELBAB-BROWN, V. Investigadora principal del *Center for 21st Century Security and Intelligence in the Foreign Policy program*, de la *Brookings Institution*, con sede en Washington.

IV.

Los últimos años, como nos recordaba URCELAY VERDUGO (2014), nos han dejado una clara escalada de las incidencias en el Golfo de Guinea, convirtiendo la zona en una de las más inseguras del mundo.

Sí es cierto, no obstante lo anterior, que la acción contra la piratería en el Golfo de Guinea dista jurídicamente de la realizada en otras regiones, como en la zona de Somalia, precisamente por la diferente consideración de las aguas territoriales y su estatus internacional: aquí son responsabilidad del estado ribereño.

La situación administrativa de la zona marítima afectada, dependiente de los países adyacentes en mayor medida que otras áreas geográficas, como se ha señalado, repercute, entre otras acciones de control, en el cambio del tipo ilícito aplicable, huyendo de la definición establecida para el delito de piratería por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho el Mar, y convirtiéndose en lo que constituyen delito de robo a mano armada, lo que supone un considerable cambio en el tratamiento del fenómeno.

Y todo es derivado, como señalábamos anteriormente, de la perentoria situación social de los habitantes de los países costeros, de la influencia del desigual reparto de la riqueza natural existente y de la falta de control gubernativo.

V.

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, animándoles a proponer iniciativas que traten de manera glotal el origen del problema.

Una buena prueba es la implicación de los países africanos firmantes de la “2050 Africa’s Integrated Maritime Strategy” y del “Código de

Conducta de Yaundé”, de cuyas resoluciones se han derivado acciones específicas y soluciones concretas, como bien nos señala URCELAY VERDUGO (2014).

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 estos países afectados y muchos otros de la vieja Europa (España, Francia, Portugal, Reino Unido, Alemania,...) y de América, con las que tratan de salvaguardar situaciones que les son especialmente de interés.

VI.

Por último, y siguiendo nuevamente a URCELAY VERDUGO (2014), 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.

BIBLIOGRAFÍA

- AGBONKHESE, M., ARUNA O.J., FOLAMI, M. (2009). *Trafficking of Women and Children in Nigeria: Slavery in the Modern Era*. En *Criminal Abuse of Women and Children. An International Perspective*, 2009. Págs. 185 a 195. Editado por Obi N.I. Ebbe & Dilip K. Das, en CRC Press.
- ADEDIJI A. (2016) *The Politicization of Ethnicity as Source of Conflict. The Nigerian Situation*. Globale Gesellschaft und internationale Beziehungen. Springer Science and Business Media LLC. 2016
- ANELE K. K. (16 de agosto de 2016). *A study of the role of seafarers in combating piracy off the coast of Nigeria*. WMU Journal of Maritime Affairs, 2016. Disponible en https://www.academia.edu/29259110/A_study_of_the_role_of_seafarers_in_combating_piracy_off_the_coast_of_Nigeria.
- BOLAÑOS MARTÍNEZ, J. (2013). *Piratería en el Golfo de Guinea: Nuevo Código de Conducta*. España. Instituto español de Estudios Estratégicos. Ministerio de Defensa Madrid. Documento Informativo 21/2013.
- BRÁS BERNARDINO, L. M. (2015). *La Estrategia marítima integrada de África 2050. Una nueva dimensión para la seguridad marítima africana*. España. IEEEE. Instituto español de Estudios Estratégicos. Ministerio de Defensa Madrid. Documento Marco 33/2015. Disponible en <https://studylib.es/doc/7464259/la-estrategia-mar%C3%ADtima-integrada-de-%C3%A1frica-2050>

- BLÁZQUEZ, A. (9 de febrero de 2015). *La maldición del oro negro: el robo de petróleo en Nigeria*. El orden mundial. Obtenido de <https://elordenmundial.com/nigeria-y-el-oro-negro/>
- CABALLERO, C. (17 de Febrero de 2014). *¿Qué fue de los piratas somalíes? El País*. Obtenido de https://elpais.com/elpais/2014/02/17/africa_no_es_un_pais/1392618480_139261.html
- CALVO, G. (20 de mayo de 2016). *Nigeria: Un cartel llamado Boko Haram*. Obtenido de *America latina en movimiento*. Disponible en <https://www.alainet.org/es/articulo/177587>
- CAO FEIJÓO, G. (2017). *Piratería en el Golfo de Guinea: El conflicto del Delta del Níger como detonante de su génesis y evolución*. Tesis Doctoral. A Coruña. Universidade da Coruña. España.
- CORRALES ELIZONDO, A. (2018). *Soluciones jurídicas actuales en relación a la piratería y otros delitos graves en la mar*. Obtenido de https://ziladoc.com/queue/la-delincuencia-maritima-en-el-siglo-xxi_pdf?queue_id=-1
- DE ALMEIDA SANTOS, G. L. (2015). *Pirate States? State responsibility in the context of piracy: An inquiry into the possibility of attributing acts of piracy to States*, Tesis. University of Oslo. Disponible en: URI: <http://urn.nb.no/URN:NBN:no53745>
- DUBNER, B. H. (1980). *The law of International sea piracy*, The Hague, Martinus Nijhoff, páginas 12, 16 y 17. Piracy Today.
- EDORTA CÓRCOLES, O. (2019). *Piratería como concepto jurídico Indeterminado*, pagina 206, España. Editado por la revista internacional de derecho romano y publicado por la Universidad del País Vasco. ISSN 1989-1970. Disponible en [file:///C:/Users/admin/Downloads/Pirater%C3%ADa%20como%20concepto%20jur%C3%ADdico%20indeterminado%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/admin/Downloads/Pirater%C3%ADa%20como%20concepto%20jur%C3%ADdico%20indeterminado%20(1).pdf)
- FERNÁNDEZ, N. D. (2018). *Producción y exportación del petróleo africano. Los casos del norte de África en competencia con el Golfo de Guinea*.

- España. Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado, *Historia Actual Online*, 45 (1), 2018: 45-59.
- FERNÁNDEZ SEBASTIÁN, M. (2017). *Piratería Marítima en el Estrecho de Malaca, Somalia y Nigeria. Causas, consecuencias y respuestas. Un fenómeno en perspectiva comparada*. Tesis doctoral. Madrid. Universidad Complutense de Madrid. España.
- FONG, O. B. (18 de diciembre de 2019). *Piratería, mal que afecta al comercio en Golfo de Guinea*. Prensa latina. Agencia informativa latinoamericana. Disponible en <https://www.prensa-latina.cu/index.php?o=rn&id=315220&SEO=pirateria-mal-que-afecta-al-comercio-en-golfo>
- FELBAB-BROWN, V.; TRINKUNAS H. A. y HAMID, S. (2017). *Militants, Criminals, and Warlords (Geopolitics in the 21st Century)*. Brookings Institution Press. Disponible en <https://www.brookings.edu/book/militants-criminals-and-warlords/>
- GÓMEZ, F. I. (2014). *Inseguridad marítima en el Golfo de Guinea: lecciones aprendidas de la lucha contra la piratería somalí*. España: Universidad de Zaragoza. Obtenido de file:///C:/Users/admin/Downloads/Dialnet-InseguridadMaritimaEnElGolfoDeGuinea-4900469_1%20(1).pdf
- GONZÁLEZ, J. A. (18 de febrero de 2017). *Plomo, cadmio y bromo son los ingredientes que cubren las tierras de Agbogbloshie, uno de los barrios de Accra donde no paran de llegar contenedores con chatarra europea*. *Tecnología Innova*. Disponible en <https://www.diariosur.es/tecnologia/investigacion/201702/18/ghana-vertedero-tecnologico-primer-20170216090027-rc.html>
- GOSSE, P. (1932). *The History of Piracy, originally pub.* Mineola (NY), Dover. Dover Publications.
- IRIARTE PESTAÑA, P. (2018). *El origen de la piratería y los tráfico marítimos ilegales: la situación en África Occidental y la presencia del crimen organizado*. España. Instituto español de Estudios Estratégicos (ieee.es). Documento de Opinión 51/2018.

- JURADO, Á (1 de abril de 2014). *El próspero negocio de la piratería en el Golfo de Guinea*. Diario El País. Obtenido de https://elpais.com/elpais/2014/02/26/planeta_futuro/1393414848_275549.html
- KNYAZEVA, N. A. y KOROBEEV A. I. (30 de noviembre de 2015). *Maritime Terrorism and Piracy: The Threat to Maritime Security*, Mediterranean Journal of Social Sciences. Obtenido de https://www.researchgate.net/publication/285543777_Maritime_Terrorism_and_Piracy_The_Threat_to_Maritime_Security.
- KRASKA, J. (22 de Julio de 2009). *Coalition Strategy and the Pirates of the Gulf of Aden and the Red Sea*. Comparative Strategy, 28:3, 197-216, DOI: 10.1080/01495930903025250. Obtenido de <https://doi.org/10.1080/01495930903025250>.
- LÓPEZ LORCA, B. (2013). *La piratería y otros delitos contra la seguridad de la navegación marítima*. Tesis doctoral. Cuenca. Universidad de Castilla-La Mancha. España.
- MARCHAL ESCALONA, A. N. (2003). *Drogas. Actuación policial. Problemas en la investigación*, en el volumen *Drogodependencia y Derecho*. Madrid: Cuadernos de Derecho Judicial VIII, CGPJ. 2003".
- MÁRMOL, N. (2016). *Gasolina de contrabando de Nigeria a Beni*. Diario El País. Obtenido de <https://elpais.com/especiales/2016/planeta-futuro/trafico-ilegal-gasolina-benin-nigeria/>
- MARTÍN, L. G. (2017). *La crisis del Golfo de Guinea. Consideraciones generales sobre el impacto de los factores políticos, económicos y sociales*. pagina 81. España: Publicado por la Universidad de Granada. Revista de Investigaciones y Análisis Político, 1: 79-108.
- MARTOS, B. (17 de abril de 2014). *Global Affairs*. Universidad de Navarra. Obtenido de *Delta del Níger: conflicto sobre el impacto petrolero*. Disponible en <https://www.unav.edu/web/global-affairs/detalle/-/blogs/delta-del-niger-conflicto-sobre-el-impacto-petrolero>

- MILDNER, S-A. y GROB, F. (marzo de 2011). *Piracy and World Trade: The economic Costs*, en MAIR, S. (Ed.). *Piracy and Maritime Security. Regional characteristics and political, military, legal and economic implications*. SWP Research Paper. (Stiftung Wissenschaft end Politik German Institute for International and Security Affairs). RP 3. Berlin. Pag. 22.
- MORAL, P. (3 de junio de 2015). *Somalia y el Golfo de Guinea: las dos caras de la piratería en África*. El orden mundial. Disponible en <https://elordenmundial.com/somalia-y-el-golfo-de-guinea-las-dos-caras-de-la-pirateria-en-africa/>
- OKOLO, P. (14 de febrero de 2019). *Nigeria, un gigante económico que levanta cabeza tras la crisis del petróleo*. Disponible en <https://www.lavanguardia.com/politica/20190214/46464152437/nigeria-un-gigante-economico-que-levanta-cabeza-tras-la-crisis-del-petroleo.html>
- OMI. Organizacion Maritima Internacional. (4 de octubre de 2019). *Protección marítima y piratería*. Disponible en <http://www.imo.org/es/OurWork/Security/Paginas/MaritimeSecurity.aspx>
- ORMEROD, H. A. (1997). *Piracy in the Ancient World: An essay in the Mediterranean history*. Ed. reimpr. Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1st ed. 1924.
- PAREJA, V. (13 de agosto de 2019). *Piratería, crimen organizado y misiones de paz en el Golfo de Guinea*. The Political Room. Obtenido de <https://www.thepoliticalroom.com/analisis/pirateria-crimen-organizado-y-misiones-de-paz-en-el-golfo-de-guinea/>
- PAPADIMITRIOU A., PANGALOS K., DUVAUX-BÉCHON I., GIANNOPAPA C. (2019). *Space as an Enabler in the Maritime Sector*. Acta Astronautica, Volume 162, September 2019, Pages 197-206.
- PHAM, J. P. (7 de mayo de 2007). *Next Front? Evolving United States–African Strategic Relations in the “War on Terrorism” and Beyond*. Journal

- Comparative Strategy, Volume 26, 2007. Disponible en <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/01495930701271536>.
- _____. (3 de diciembre de 2009). *Africa's Other Dangerous Waters: Piracy in the Gulf of Guinea*, World Defense Review [en línea]. Disponible en <http://worlddefensereview.com/pham120309.shtml>.
- POZO, F. D. (2014). *La seguridad marítima hoy: la mar nunca está en calma*. Real Instituto Elcano.
- RELEA, F. (8 de marzo de 2009). *Reportaje de prensa internacional*. Diario El País. Obtenido de *La nueva ruta de la droga corrompe África*. Disponible en https://elpais.com/internacional/2009/03/08/actualidad/1236466808_850215.htm
- RÍOS, R. (31 de enero de 2019). *El bolg de la FIIAPP. Cooperación Española*. Obtenido de *Nigeria es uno de los países origen de trata de seres humanos y tráfico de personas más importante del mundo*. Disponible en <https://www.fiiapp.org/nigeria-es-uno-de-los-paises-origen-de-trata-de-seres-humanos-y-traffic-de-personas-mas-importante-del-mundo/>
- RINKEL, S. (Agosto de 2015). *Piracy and Maritime Crime in the Gulf of Guinea: Experience-based Analyses of the Situation and Policy Recommendations*. Kieler Analysen zur Sicherheitspolitik Nr. 41. Institut für Sicherheitspolitik an der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel (ISPK). Kiel. Disponible en <https://www.ispk.uni-kiel.de/de/publikationen/arbeitspapiere/sergerinkel-piracy-and-maritime-crime-in-the-gulf-of-guinea-experience-based-analyses-of-the-situation-andpolicy-recommendations> (Consultado el 13 de junio de 2019).
- RODRÍGUEZ, A. W., y GALETTA DE RODRÍGUEZ, B. (2008). *Diccionario Latín Jurídico, Locuciones latinas de aplicación jurídica actual*. Ed. García Alonso, 1º Ed., 1º reimp., Buenos Aires.
- RODRÍGUEZ NÚÑEZ, A. (2013). *El delito de piratería. Antecedentes y reforma del Código Penal por Ley Orgánica 5/2010*. Revista de Derecho Penal y Criminología, Extraordinario, nº 1, págs. 213-239.

- ROS, N. M. (1959). *Historia General de la Piratería*, pagina 89. Barcelona: Ediciones Mateu.
- RUBIN, A. P. (1988). *The law of piracy*. U.S. Naval War College Law studies; volume 63. Newport, Rhode Island. Original de University of California. Digitalizado por Google. Disponible en: <https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=uc1.a0004802492&view=1up&seq=7>
- _____. (1990). *Revising the Law of "Piracy"*. Publicado en California Western International Law Journal: Vol. 21: No. 1, Article 7. Disponible en <https://scholarlycommons.law.cwsl.edu/cwilj/vol21/iss1/7>
- SOBRINO HEREDIA, J. M. (2008). *Piratería y terrorismo en el mar*. Obtenido de <https://www.ehu.eus/documents/10067636/10755885/2008-JoseManuel-Sobrinio-Heredia.pdf/cb03b4f6-4ba7-8044-5026-cc682471a403>
- _____. (2009). *Piratería y terrorismo en el mar*, en Cursos de Derecho Internacional y Relaciones Internacionales de Vitoria-Gasteiz, 81-147, página 89. Universidad del País Vasco, Bilbao.
- TARTABULL, J. M. (28 de junio de 2019). *Golfo de Guinea: persiste la piratería*. Revista digital Cubahora. Obtenido de <http://www.cubahora.cu/del-mundo/golfo-de-guinea-persiste-la-pirateria>
- TOUREN, D. (3 de febrero de 2016). *Guinea: La piratería, de local a internacional*. Obtenido de Archivos de Le Jornal Internacional. Disponible en https://www.lejournalinternational.fr/Guinea-La-pirateria-de-local-a-internacional_a3495.html
- TUCÍDIDES (1987). *História da Guerra do Peloponeso*. Disponible en: <http://www.funag.gov.br/.../0041.pdf>. Publicado por DA GAMA KURY, M. (trad.), 4ª edición, Brasília, Universidade de Brasília, colección de clásicos Instituto de Pesquisa de relatos internacionales (IPRI).
- UNIÓN EUROPEA. (9 de diciembre de 2007). *The Africa-EU Strategic Partnership. A Joint Africa-EU Strategy*. Obtenido de https://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/er/97496.pdf

_____. (2013). *Comunicación Conjunta al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones Elementos para la respuesta estratégica de la UE a los retos planteados en el Golfo de Guinea*. JOIN/2013/031 final. Obtenido de <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52013JC0031:ES:HTML>

_____. (17 de marzo de 2014). *EU Strategy on the Gulf of Guinea*. Obtenido de https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/eu_strategy_on_the_gulf_of_guinea_7.pdf

_____. (16 de marzo de 2015). *Council conclusions on the Gulf of Guinea Action Plan 2015-2020*. Obtenido de <https://www.consilium.europa.eu/media/21521/st07168en15.pdf>

UNITED NATIONS OFFICE ON DRUGS AND CRIME, UNODC, (Julio, 2009). *Transnational Trafficking and the Rule of Law in West Africa: A Threat Assessment*. Obtenido de [www.unodc.org › res › cld › bibliography › West_Africa_Report_2009](http://www.unodc.org/res/cld/bibliography/West_Africa_Report_2009).

URCELAY VERDUGO, J. L. (diciembre de 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*. Monografía 143. Escuela Superior de las Fuerzas Armadas. Ministerio de Defensa. Págs. 199, 205-250.

WATTS, M. (27 de diciembre de 2007). *Petro-Insurgency or Criminal Syndicate? Conflict & Violence in the Niger Delta*. *Review of African Political Economy*. Volume 34, 2007 - Issue 114. Obtenido de <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/03056240701819517>.

ZOU, K. (2009). *New Developments in the International Law of Piracy*. Published by Oxford University Press. Recuperado de https://www.researchgate.net/publication/31302040_New_Developments_in_the_International_Law_of_Piracy

LEGISLACIÓN Y NORMATIVA DE INTERÉS

Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Convención de Ginebra sobre la Alta Mar), de 29 de abril de 1958. Disponible en <https://www.dipublico.org/10527/convencion-de-ginebra-sobre-la-alta-mar-de-29-de-abril-de-1958/>

Convención de Ginebra de 29 de abril de 1958 sobre Alta Mar, Publicado en BOE núm. 309 de 27 de diciembre de 1971.

Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS), adoptado el 1 de noviembre de 1974; en vigencia desde el 25 de mayo de 1980. Disponible en [http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\)-1974.aspx](http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS)-1974.aspx)

Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial. BOE núm. 157, de 2 de julio de 1985.

Real Decreto 137/1993, de 29 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Armas, publicado en BOE núm. 55, de 5 de marzo de 1993.

Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. Publicado en el BOE núm. 281, de 24 de noviembre de 1995.

Ley Orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, de Represión del Contrabando, publicado en el BOE núm. 297, de 13 de diciembre de 1995.

Ley 33/1998, de 5 de octubre, de prohibición total de minas antipersonal y armas de efecto similar, publicada en el BOE núm. 239, de 6/ de octubre de 1998

Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social, publicada en el BOE núm. 10, de 12 de enero de 2000.

UE (2002/475/JAI), Decisión Marco del Consejo de la UE sobre la lucha contra el terrorismo, de 13 de junio de 2002, Diario Oficial de las Comunidades Europeas, art. 1: "Delitos de terrorismo y derechos y principios fundamentales", L 164/4. Actos adoptados en aplicación del título VI del Tratado de la Unión Europea. Disponible en: <https://www.boe.es/doue/2002/164/L00003-00007.pdf>

Ley Orgánica 15/2003, de 25 de noviembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, Publicado en BOE núm. 283, de 26 de noviembre de 2003

Resolución A.1025(26), adoptada el 2 de diciembre de 2009 y relativa al 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/es/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Documents/1025.pdf>

APÉNDICE 1

Convención de Ginebra sobre Alta Mar

Convención de Ginebra, de 29 de abril de 1958, sobre Alta Mar

Artículo 1

Se entenderá por «alta mar» la parte del mar no perteneciente al mar territorial ni a las aguas interiores de un Estado.

Artículo 2

Estando la alta mar abierta a todas las naciones, ningún Estado podrá pretender legítimamente someter cualquier parte de ella a su soberanía. La libertad de la alta mar se ejercerá en las condiciones fijadas por estos artículos y por las demás normas del derecho internacional. Comprenderá, entre otras, para los Estados con litoral o sin él:

1. La libertad de navegación.
2. La libertad de pesca.
3. La libertad de tender cables y tuberías submarinos.
4. La libertad de volar sobre la alta mar.

Estas libertades, y otras reconocidas por los principios generales del derecho internacional, serán ejercidas por todos los Estados con la debida consideración para con los intereses de otros Estados en su ejercicio de la libertad de alta mar.

Artículo 3

1. Para gozar de la libertad del mar en igualdad de condiciones con los Estados ribereños, los Estados sin litoral deberán tener libre acceso al mar. A tal fin, los Estados situados entre el mar y un Estado sin litoral garantizarán, de común acuerdo con este último y en conformidad con las convenciones internacionales existentes:

- a. Al Estado sin litoral, en condiciones de reciprocidad, el libre tránsito por su territorio.
 - b. A los buques que enarbolan la bandera de este Estado, el mismo trato que a sus propios buques o a los buques de cualquier otro Estado, en cuanto a la entrada a los puertos marítimos y a su utilización.
2. Los Estados situados entre el mar y un Estado sin litoral reglamentarán, de acuerdo con éste, teniendo en cuenta los derechos del Estado ribereño o de tránsito y las particularidades del Estado sin litoral, todo lo relativo a la libertad de tránsito y a la igualdad de trato en los puertos, en caso de que tales Estados no sean ya partes en las convenciones internacionales existentes.

Artículo 4

Todos los Estados con litoral o sin él tienen el derecho de que naveguen en alta mar los buques que enarbolan su bandera.

Artículo 5

1. Cada Estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, así como para que puedan ser inscritos en su territorio en un registro y tengan el derecho de enarbolar su bandera. Los buques poseen la nacionalidad del Estado cuya bandera están autorizados a enarbolar. Ha de existir una relación auténtica entre el Estado y el buque; en particular, el Estado ha de ejercer efectivamente su jurisdicción y su autoridad sobre los buques que enarbolan su pabellón en los aspectos administrativo, técnico y social.
2. Cada Estado expedirá, para los buques a los que haya concedido el derecho de enarbolar su pabellón, los documentos procedentes.

Artículo 6

1. Los buques navegarán con la bandera de un solo Estado y, salvo en los casos excepcionales previstos de un modo expreso en los tratados internacionales o en los presentes artículos, estarán sometidos, en alta mar, a la jurisdicción exclusiva de dicho Estado. No se podrá efectuar ningún cambio de bandera durante un viaje ni en una escala, excepto como resultado de un cambio efectivo de la propiedad o en el registro.
2. El buque que navegue bajo las banderas de dos o más Estados, utilizándolas a su conveniencia, no podrá ampararse en ninguna de esas nacionalidades frente a un tercer Estado y podrá ser considerado como buque sin nacionalidad.

Artículo 7

Las disposiciones de los artículos precedentes no prejuzgan en nada la cuestión de los buques que estén al servicio oficial de una organización intergubernamental y enarboles la bandera de la organización.

Artículo 8

1. Los buques de guerra que naveguen en alta mar gozarán de completa inmunidad de jurisdicción respecto de cualquier Estado que no sea el de su bandera.
2. A los efectos de estos artículos, se entiende por buques de guerra los que pertenecen a la marina de guerra de un Estado y ostentan los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad. El Comandante del buque ha de estar al servicio del Estado y su nombre ha de figurar en el Escalón de Oficiales de la Armada. La tripulación ha de estar sometida a la disciplina naval militar.

Artículo 9

Los buques pertenecientes a un Estado o explotados por él, y destinados exclusivamente a un servicio oficial no comercial, gozarán, cuando estén en alta mar, de una completa inmunidad de jurisdicción respecto de cualquier Estado que no sea el de su bandera.

Artículo 10

1. Todo Estado dictará, para los buques que tengan derecho a enarbolar su bandera, las disposiciones que sean necesarias para garantizar la seguridad en el mar, sobre todo por lo que respecta a:
 - a) La utilización de las señales, el mantenimiento de las comunicaciones y la prevención de los abordajes.
 - b) La tripulación del buque y sus condiciones de trabajo, habida cuenta de los instrumentos internacionales aplicables en materia de trabajo.
 - c) La construcción, el equipo y las condiciones de navegabilidad del buque.
2. Al dictar estas disposiciones, los Estados tendrán en cuenta las normas internacionales generalmente aceptadas. Tomarán las medidas necesarias para garantizar la observancia de dichas disposiciones.

Artículo 11

1. En caso de abordaje o de cualquier otro accidente de navegación ocurrido a un buque en alta mar que pueda entrañar una responsabilidad penal o disciplinaria para el Capitán o para cualquier otra persona al servicio del buque, las sanciones penales y disciplinarias contra esas personas sólo se podrán ejercitar ante las autoridades judiciales o administrativas del Estado cuya bandera enarbolaba el buque o ante las del Estado de que dichas personas sean nacionales.

2. En materia disciplinaria, el Estado que haya expedido un certificado de mando o un certificado o licencia de competencia, podrá, siguiendo el procedimiento jurídico correspondiente, decretar la retirada de esos títulos incluso si el titular no es nacional del Estado que los expidió.
3. No podrá ser ordenado ningún embargo ni retención sobre el buque, ni siquiera como medida de instrucción, por otras autoridades que las del Estado cuya bandera enarbola el buque.

Artículo 12

1. Los Estados deberán obligar a los Capitanes de los buques que naveguen bajo su bandera a que, siempre que puedan hacerlo sin grave peligro para el buque, su tripulación o sus pasajeros:
 - a) Presten auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar.
 - b) Se dirijan a toda velocidad posible a prestar auxilio a las personas que estén en peligro, en cuanto sepan que necesitan socorro y siempre que tengan una posibilidad razonable de hacerlo.
 - c) En caso de abordaje, presten auxilio al otro buque, a su tripulación y a sus pasajeros y, cuando sea posible, comuniquen al otro buque el nombre del suyo, el puerto de inscripción y el puerto más próximo en que hará escala.
2. El Estado ribereño fomentará la creación y el mantenimiento de un servicio de búsqueda y salvamento adecuado y eficaz, en relación con la seguridad en el mar, y cuando las circunstancias lo exijan cooperará para ello con los Estados vecinos mediante acuerdos mutuos regionales.

Artículo 13

Todo Estado estará obligado a tomar medidas eficaces para impedir y castigar el transporte de esclavos en buques autorizados para enarbolar su bandera y

para impedir que con ese propósito se use ilegalmente su bandera. Todo esclavo que se refugie en un buque, sea cual fuere su bandera, quedará libre «ipso facto».

Artículo 14

Todos los Estados deberán cooperar en toda la medida de lo posible a la represión de la piratería en alta mar o en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún Estado.

Artículo 15

Constituyen actos de piratería los enumerados a continuación:

1. Todo 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:
 - a) Contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos.
 - b) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes situados en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado.
2. Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo cometa tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata.
3. Toda acción que tenga por objeto incitar o ayudar intencionalmente a cometer los actos definidos en los párrs. 1 y 2 de este artículo.

Artículo 16

Se asimilan a los actos cometidos por un buque privado los actos de piratería definidos en el art. 15, perpetrados por un buque de guerra o un buque del

Estado o una aeronave del Estado cuya tripulación se haya amotinado y apoderado del buque o de la aeronave.

Artículo 17

Se consideran buques y aeronaves piratas los destinados, por las personas bajo cuyo mando efectivo se encuentran, a cometer cualquiera de los actos previstos por el art. 15. Se consideran también piratas los buques y aeronaves que hayan servido para cometer dichos actos, mientras que se encuentren bajo el mando efectivo de las personas culpables de esos actos.

Artículo 18

Un buque o una aeronave podrá conservar su nacionalidad, no obstante haberse convertido en buque o en aeronave pirata. La conservación y la pérdida de la nacionalidad se rigen por la ley del Estado que la haya concedido.

Artículo 19

Todo Estado puede apresaran alta mar, o en cualquier otro lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, a un buque o a una aeronave pirata, o a un buque capturado a consecuencia de actos de piratería que esté en poder de piratas, y detener a las personas e incautarse de los bienes que se encuentren a bordo de dicho buque o aeronave. Los Tribunales del Estado que haya efectuado la presa podrán decidir las penas que deben imponerse y las medidas que haya que tomar respecto de los buques, las aeronaves y los bienes, dejando a salvo los intereses legítimos de terceros de buena fe.

Artículo 20

Cuando un buque o una aeronave sea apresado por sospechas de piratería, sin fundamento suficiente, el Estado que lo haya apresado será responsable

ante el Estado de la nacionalidad del buque o de la aeronave de todo perjuicio o daño causados por la captura.

Artículo 21

Sólo los buques de guerra y las aeronaves militares, u otros buques o aeronaves al servicio de un Gobierno autorizados a tal fin, podrán llevar a cabo capturas por causa de piratería.

Artículo 22

1. Salvo cuando los actos de injerencia se ejecuten en virtud de facultades concedidas por tratados, un buque de guerra que encuentre un buque mercante extranjero en alta mar no tiene derecho a efectuar en él ningún registro, a menos que haya motivo fundado para creer:
 - a) Que dicho buque se dedica a la piratería, o
 - b) Que el buque se dedica a la trata de esclavos, o
 - c) Que el buque tiene en realidad la misma nacionalidad que el buque de guerra, aunque haya izado una bandera extranjera o se haya negado a izar bandera.
2. En los casos de los incisos a), b) y c), el buque de guerra podrá proceder a la comprobación de los documentos que autoricen el uso de la bandera. Para ello podrá enviar un bote al buque sospechoso, al mando de un oficial. Si aún después del examen de los documentos persistiesen las sospechas, podrá proceder a otro examen a bordo del buque, que deberá llevarse a efecto con todas las atenciones posibles.
3. Si las sospechas no resultaron fundadas, y siempre que el buque detenido no hubiere cometido ningún acto que las justifique, dicho buque tendrá derecho a ser indemnizado por todo perjuicio o daño sufridos.

Artículo 23

1. El Estado ribereño podrá emprender la persecución de un buque extranjero cuando tenga motivos fundados para creer que ha cometido una infracción de sus Leyes y Reglamentos. La persecución habrá de empezar mientras el buque extranjero o una de sus lanchas se encuentre en las aguas interiores o en el mar territorial o en la zona contigua del Estado del buque perseguidor, y podrá continuar fuera del mar territorial o de la zona contigua a condición de que no se haya interrumpido. No es necesario que el buque que da la orden de detenerse a un buque extranjero que navega por el mar territorial o por la zona contigua se encuentre también en ellos en el momento en que el buque interesado reciba dicha orden. Si el buque extranjero se encontrase en una zona contigua, tal como está definida en el art. 24 de la Convención sobre el Mar Territorial y la zona Contigua, la persecución no se podrá emprender más que por atentado a los derechos para cuya protección fue creada dicha zona.
2. El derecho de persecución cesará en el momento en que el buque perseguido entre en el mar territorial del país a que pertenece o en el de una tercera Potencia.
3. La persecución no se considerará comenzada hasta que el buque perseguidor haya comprobado, por los medios prácticos de que disponga, que el buque perseguido o una de sus lanchas u otras embarcaciones que trabajen en equipo utilizando el buque perseguido como buque madrina se encuentran dentro de los límites del mar territorial o, si es del caso, en la zona contigua. No podrá darse comienzo a la persecución mientras no se haya emitido la señal de detenerse, visual o auditiva, desde una distancia que permita al buque interesado oírla o verla.
4. El derecho de persecución sólo podrá ser ejercido por buques de guerra o por aeronaves militares, o por otros buques o aeronaves, destinados al servicio de un Gobierno y especialmente autorizados a tal fin.
5. Cuando la persecución sea efectuada por una aeronave:

- a) Las disposiciones de los párrs. 1 a 3 de este artículo se aplicarán mutatis mutandis a esta forma de persecución.
 - b) La aeronave que haya dado la orden de detención habrá de continuar activamente la persecución del buque hasta que un buque o aeronave del Estado ribereño llamado por ella llegue y la continúe, salvo si la aeronave puede por si sola detener el buque. Para justificar la visita y registro de un buque en alta mar no basta que la aeronave lo haya descubierto cometiendo una infracción, o que tenga sospechas de que la ha cometido, si no le ha dado la orden de detenerse y no ha emprendido la persecución o no lo han hecho otras aeronaves o buques que continúan la persecución sin interrupción.
6. Cuando el buque sea detenido en un lugar sometido a la jurisdicción de un Estado y escoltado hasta un puerto de este Estado a los efectos de una investigación por las autoridades competentes, no se podrá exigir que sea puesto en libertad por el solo hecho de que el buque y su escolta hayan atravesado una parte de alta mar, si las circunstancias han impuesto dicha travesía.
7. Cuando un buque sea interceptado o detenido en alta mar en circunstancias que no justifiquen el ejercicio del derecho de persecución, se le resarcirá todo perjuicio o daño que haya sufrido por dicha detención o intercepción.

Artículo 24

Todo Estado está obligado a dictar disposiciones para evitar la contaminación de las aguas por los hidrocarburos vertidos de los buques, desprendidos de las tuberías submarinas o producidos por la explotación y exploración del suelo y del subsuelo submarino, teniendo en cuenta las disposiciones de los Convenios existentes en la materia.

Artículo 25

1. Todo Estado está obligado a tomar medidas para evitar la contaminación del mar debida a la inmersión de desperdicios radiactivos, teniendo en cuenta las normas y reglamentaciones que puedan dictar los Organismos internacionales competentes.
2. Todos los Estados están obligados a colaborar con los Organismos internacionales competentes en la adopción de medidas para evitar la contaminación del mar y del espacio aéreo superyacente resultante de cualesquiera actividades realizadas con sustancias radiactivas o con otros agentes nocivos,

Artículo 26

1. Todo Estado tiene derecho de tender sobre el lecho de la alta mar cables y tuberías submarinos.
2. Sin perjuicio de su derecho de tomar medidas adecuadas para la exploración de la plataforma continental y la explotación de sus recursos naturales, el Estado ribereño no podrá impedir que tiendan cables o tuberías submarinos ni que se proceda a su conservación.
3. Cuando tienda dichos cables o tuberías, el Estado de que se trate tendrá debidamente en cuenta los cables y tuberías ya instalados en el lecho del mar, y en particular la posibilidad de reparación de los cables o tuberías ya existentes.

Artículo 27

Todo Estado está obligado a tomar las medidas legislativas necesarias para que la ruptura o el deterioro, por un buque que enarbole su bandera o por una persona sometida a su jurisdicción, de un cable submarino en alta mar, causados voluntariamente o por negligencia culpable, que interrumpan u obstruyan las comunicaciones telegráficas o telefónicas, así como la ruptura o el deterioro, en las mismas condiciones, de un cable de alta tensión o de una

tubería submarinos, constituyan infracciones susceptibles de sanción. Esta disposición no es aplicable a las rupturas ni a los deterioros cuyos autores sólo hubiesen tenido el propósito legítimo de proteger sus vidas o la seguridad de sus buques, después de haber tomado todas las precauciones necesarias para evitar la ruptura o el deterioro.

Artículo 28

Todo Estado está obligado a tornar las medidas legislativas necesarias para que las personas sometidas a su jurisdicción que sean propietarias de un cable o de una tubería en alta mar y que, al tender o al reparar el cable o la tubería, causen la ruptura o deterioro, de otro cable o de otra tubería, respondan del costo de su reparación.

Artículo 29

Todo Estado está obligado a tomar las medidas legislativas necesarias para que los propietarios de buques que puedan probar que han sacrificado un ancla, una red o cualquier otro aparejo de pesca para no causar daños a un cable o a una tubería submarinos, sean indemnizados por el propietario del cable o de la tubería a condición de que hayan tomado previamente, todas las medidas de precaución razonables.

Artículo 30

Las disposiciones de esta Convención no afectarán a las convenciones u otros acuerdos internacionales ya en vigor, en cuanto a las relaciones entre los Estados Partes en ellos.

Artículo 31

Esta Convención quedará abierta hasta el 31 de octubre de 1958 a la firma de todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas o de cualquiera de los

Organismos especializados y de cualquier otro Estado invitado por la Asamblea General de las Naciones Unidas a suscribir la Convención.

Artículo 32

Esta Convención está sujeta a ratificación. Los instrumentos de ratificación se depositarán en poder del Secretario general de las Naciones Unidas.

Artículo 33

Esta Convención estará abierta a la adhesión de los Estados incluidos en cualquier categoría mencionada en el art. 31. Los instrumentos de adhesión se depositarán en poder del Secretario general de las Naciones Unidas¹³⁸.

Artículo 34

1. Esta Convención entrará en vigor el trigésimo día que siga a la fecha en que se haya depositado en poder del Secretario general de las Naciones Unidas el vigésimo segundo instrumento de ratificación o de adhesión.
2. Para cada uno de los Estados que ratifiquen la Convención o se adhieran a ella después de haberse depositado el vigésimo segundo instrumento de ratificación o de adhesión, la Convención entrará en vigor el trigésimo día después de que dicho Estado haya depositado su instrumento de ratificación o de adhesión.

Artículo 35

1. Una vez expirado el plazo de cinco años a partir de la fecha de entrada en vigor de esta Convención, las Partes Contratantes podrán pedir en

¹³⁸ Véase el apartado G.A. de la Res. 19 febrero 2007, de la Secretaría General Técnica, sobre aplicación del artículo 32 del D. 801/1972, de 24 de marzo, relativo a la ordenación de la actividad de la Administración del Estado en materia de Tratados Internacionales («B.O.E.» 2 marzo), por el que se publica la sucesión por parte de Montenegro, con efecto desde el 3 de junio de 2006.

todo momento, mediante una comunicación escrita dirigida al Secretario general de las Naciones Unidas que se revise esta Convención.

2. La Asamblea General de las Naciones Unidas decidirá las medidas que corresponde tomar acerca de esa petición.

Artículo 36

El Secretario general de las Naciones Unidas comunicará a todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas y a todos los demás Estados mencionados en el art. 31:

- a) Cuáles son los países que han firmado esta Convención y los que han depositado los instrumentos de ratificación o de adhesión, de conformidad con lo dispuesto en los arts. 31, 32 y 33.
- b) En qué fecha entrará en vigor esta Convención, de conformidad con lo dispuesto en el art. 34.
- c) Las peticiones de revisión hechas de conformidad con el art. 35.

Artículo 37

El original de esta Convención, cuyos textos chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos, será depositado en poder del Secretario general de las Naciones Unidas, quien remitirá copias certificadas a todos los Estados mencionados en el art. 31.

En testimonio de lo cual los Plenipotenciarios infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado esta Convención.

APÉNDICE 2

Estrategia conjunta África/Unión Europea



THE AFRICA-EU STRATEGIC PARTNERSHIP¹³⁹

A Joint Africa-EU Strategy

I. CONTEXT, SHARED VISION AND PRINCIPLES

1. Context

1. Africa and Europe are bound together by history, culture, geography, a common future, as well as by a community of values: the respect for human rights, freedom, equality, solidarity, justice, the rule of law and democracy as enshrined in the relevant international agreements and in the constitutive texts of our respective Unions.
2. Since the historic first Africa-EU Summit in Cairo in 2000, where our partnership was strengthened through the institutionalisation of our dialogue, considerable change has taken place on both continents. Democratisation and reform processes have been launched and are being deepened in both Africa and Europe and efforts have continued on both continents to address conflict and crisis situations. At the same time, integration processes on both continents have accelerated – on the one hand, the Organisation of African Unity (OAU) has been transformed into the African Union (AU) with its socio- economic programme, the New Partnership for Africa's Development (NEPAD); on the other hand, the European Union (EU) has nearly doubled in size and is in the process of deepening the Union. The world has also

¹³⁹ UNIÓN EUROPEA. (9 de diciembre de 2007). THE AFRICA-EU STRATEGIC PARTNERSHIP. A Joint Africa-EU Strategy. Obtenido de https://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/er/97496.pdf

changed: new international and global challenges have emerged, globalisation has accelerated and the world has become increasingly interdependent.

3. In response to these changes, cooperation between Africa and the EU has rapidly developed and diversified. Both sides have developed political strategies and policy documents to guide their cooperation, including the AU Constitutive Act and Strategic Framework 2004-2007 and the EU Africa Strategy of 2005. However, it is now time for these two neighbours, with their rich and complex history, to forge a new and stronger partnership that builds on their new identities and renewed institutions, capitalises on the lessons of the past and provides a solid framework for long-term, systematic and well integrated cooperation. There is now a need for a new phase in the Africa-EU relationship, a new strategic partnership and a Joint Africa-EU Strategy as a political vision and roadmap for the future cooperation between the two continents in existing and new areas and arenas.

2. Shared Vision

4. The purpose of this Joint Strategy is to take the Africa-EU relationship to a new, strategic level with a strengthened political partnership and enhanced cooperation at all levels. The partnership will be based on a Euro-African consensus on values, common interests and common strategic objectives. This partnership should strive to bridge the development divide between Africa and Europe through the strengthening of economic cooperation and the promotion of sustainable development in both continents, living side by side in peace, security, prosperity, solidarity and human dignity.
5. This Joint Strategy, which will provide an overarching long-term framework for Africa- EU relations, will be implemented through successive short-term Action Plans and enhanced political dialogue at all levels, resulting in concrete and measurable outcomes in all areas of the partnership.

3. Principles

6. This partnership and its further development will be guided by the fundamental principles of the unity of Africa, the interdependence between Africa and Europe, ownership and joint responsibility, and respect for human rights, democratic principles and the rule of law, as well as the right to development. In the light of this new partnership, both sides also commit themselves to enhance the coherence and effectiveness of existing agreements, policies and instruments.
7. The partnership will furthermore be governed by strengthened political dialogue, co- management and co-responsibility in our bilateral cooperation and towards global issues, burden-sharing and mutual accountability, solidarity and mutual confidence, equality and justice, common and human security, respect for international law and agreements, gender equality and non-discrimination and, not least, a long-term approach.

II. OBJECTIVES

8. The four main objectives of this long-term strategic partnership are:
 - i. To reinforce and elevate **the Africa-EU political partnership** to address issues of common concern. This includes strengthening of institutional ties and addressing common challenges, in particular peace and security, migration and development, and a clean environment. To this end, both sides will treat Africa as one and upgrade the Africa-EU political dialogue to enable a strong and sustainable continent-to-continent partnership, with the AU and the EU at the centre.
 - ii. To strengthen and promote peace, security, democratic governance and human rights, fundamental freedoms, gender

equality, sustainable economic development, including industrialisation, and regional and continental integration in Africa, and to ensure that all the Millennium Development Goals (MDGs) are met in all African countries by the year of 2015.

- iii. To jointly promote and sustain a system of effective multilateralism, with strong, representative and legitimate institutions, and the reform of the United Nations (UN) system and of other key international institutions, and to address global challenges and common concerns such as human rights, including children's rights and gender equality, fair trade, migration, HIV/AIDS, malaria, tuberculosis and other pandemics, climate change, energy security and sustainability, terrorism, the proliferation of Weapons of Mass Destruction and the illicit trafficking of Small Arms and Light Weapons, and knowledge-based society issues such as ICT, science, technology and innovation.

- iv. To facilitate and promote a broad-based and wide-ranging people-centred partnership, Africa and the EU will empower non-state actors¹⁴⁰ and create conditions to enable them to play an active role in development, democracy building, conflict prevention and post-conflict reconstruction processes. Both sides will also promote holistic approaches to development processes, and make this Joint Strategy a permanent platform for information, participation and mobilisation of a broad spectrum of civil society actors in the EU, Africa and beyond. Ongoing dialogue with civil society, the private sector and local stakeholders on issues covered by this Joint Strategy will be a key component to ensure its implementation.

¹⁴⁰ In the context of this Joint Strategy, the term non-state actors is understood as comprising: i) private sector, ii) economic and social partners including trade union organizations and iii) civil society in all its forms according to national characteristics.

III. NEW APPROACHES

9. In order to meet these fundamental objectives, Africa and the EU will need to jointly address a number of key political challenges that are essential for the success of the new partnership, including:
- a) To move away from a traditional relationship and forge a real partnership characterised by equality and the pursuit of common objectives.
 - b) To build on positive experiences and lessons learned from our past relationship where successful mechanisms and instruments have been applied in specific policy areas and learn from shortcomings in other areas.
 - c) To promote more accurate images of each other, in place of those that are dominated by inherited negative stereotypes and that ignore the overwhelmingly positive developments on the two continents.
 - d) To encourage mutual understanding between the peoples and cultures of the two continents and promote better and more systematic use of our shared cultural and social heritage and our cultural diversity, as well as the economic wealth and opportunities that exist in Europe and Africa.
 - e) To recognise and fully support Africa's efforts and leadership to create conducive conditions for sustainable social and economic development and the effective implementation of partner-supported development programmes and to, in this context, underline the importance of strong African political commitment and responsibility in support of the objectives and priorities of the partnership.
 - f) To work together towards gradually adapting relevant policies and legal and financial frameworks, as well as relevant cooperation instruments and mechanisms, to the needs and objectives of the

partnership, and to set up a framework that better addresses each others' concerns.

- g) To ensure that bilateral relations, dialogue and cooperation between one or more European and African countries contribute to the achievement of the objectives set out in this Joint Strategy.
- h) To integrate in our agenda common responses to global challenges and strengthen our dialogue and cooperation in the multilateral context.
- i) To encourage the full integration of members of migrant communities/diasporas in their countries of residence, while at the same time promoting and facilitating links with their countries of origin, with a view to providing concrete contributions to the development process.
- j) To bear in mind that we can only achieve our objectives if this strategic partnership is owned by all stakeholders, including civil society actors and local authorities, and if they are actively contributing to its implementation.

IV. STRATEGIES

1. Strategic Framework

- 10.** The four main objectives of this long-term strategic partnership set the comprehensive framework within which specific strategies will have to be put in place in the following areas: (a) peace and security, (b) governance and human rights, (c) trade and regional integration and (d) key development issues.
- 11.** In the implementation of this new partnership, the principle of policy coherence for development will be applied by both African and EU partners by identifying and promoting interactions and positive

complementarities between sectoral policies and strategies, while ensuring that measures taken in one policy area do not undermine results in other areas.

2. Strategic Priorities

12. In order to meet our objectives, Africa and the EU will need to take concrete action and to make significant progress in the following strategic inter-related priority areas:

a) Peace and Security: Promoting a Safer World

13. Due to their history and experience, Africa and Europe understand the importance of peace and security as preconditions for political, economic and social development. On this basis, the two continents have laid the foundation for successful cooperation based on the need to promote holistic approaches to security, encompassing conflict prevention and long-term peace-building, conflict resolution and post-conflict reconstruction, linked to governance and sustainable development, with a view to addressing the root causes of conflicts.

14. However, there is today a clear determination by both Africa and the EU to bring this partnership to a new and strategic level, not only to foster peace and security in both continents, but also to address issues of common concern in the global arena.

Promotion of Peace, Security and Stability in Africa and Europe

15. At the core of the partnership between Africa and the EU is the need for a strengthened dialogue and institutional cooperation that not only addresses issues of peace and stability in Africa, but also challenges that Europe is facing. The two sides therefore undertake to share

information, perspectives and lessons learned, as well as to consult on issues of common concern. Not only will this enhance the ability of both continents to respond timely and appropriately to peace and security threats, but it will also facilitate the coordination of efforts in relevant international fora, in particular the United Nations Security Council.

- 16.** Under the leadership of the AU, the African Peace and Security Architecture (APSA) is taking shape. African peace-making, peace-keeping and peace-building mechanisms are being strengthened at the continental, regional and national levels. Continentally or regionally sponsored peace agreements are the norm on the continent today, and most African countries now enjoy peace and stability. The EU has been a key partner for African countries and organisations to help create conditions for lasting peace and stability.
- 17.** In view of their expertise, financial and human resources and experience, the EU and its Member States are well placed to provide continued and increased support for the AU in its efforts to – in cooperation with the relevant African regional organisations – operationalise the APSA, including through long-term capacity building for the various structures provided therein, including the Continental Early Warning System, the Panel of the Wise, and the African Standby Force. The AU Peace and Security Council (PSC) will play a key coordinating role in this process. This support will, moreover, aim at facilitating the implementation of other relevant AU instruments such as the Policy on Post-Conflict Reconstruction and Development, the Declaration on the Border Program and relevant instruments on disarmament issues. In this context, efforts will be made to ensure coherence with wider international efforts.
- 18.** EU support to Africa has been and continues to be guided by the principle of African ownership. At the same time, valuable guidance for the cooperation will, as appropriate, be drawn from the EU Concept for Strengthening African Capabilities for the Prevention, Management and Resolution of Conflicts and relevant parts of the EU Joint Policy Framework on Security Sector Reform and the EU Concept on

Disarmament, Demobilisation and Reintegration, and from lessons learned from the implementation of the African Peace Facility (APF), and from wider international experience. EU support will be provided through a number of different instruments, in particular the capacity building component of the APF, EU crisis management instruments as well as other EU programmes, such as Euro-RECAMP, and through bilateral Member States' support.

- 19.** Building capacity should go hand in hand with contributing to adequate, coherent and sustainable financing of the activities undertaken by the AU and the Regional Mechanisms for Conflict Prevention, Management and Resolution, both with respect to civilian crisis management and post-conflict reconstruction and development.
- 20.** Sustainable, predictable and flexible funding for African-led peace support operations is another major challenge. The APF has made a substantial contribution and is a good example of how partner support can complement and reinforce African funding for African-led peace support operations, including from the AU Peace Fund. However, experience over the past years has clearly shown that additional financial support is urgently needed, together with sound and accountable management systems. The EU is committed to taking steps towards establishing a predictable and sustainable funding mechanism, building on the experience of the APF and EU Member States' bilateral contributions, as well as on the determination of Africa to raise additional resources from within the continent.
- 21.** At the same time, the EU will back Africa's efforts to widen the funding base and mobilise additional resources from G8 and other international partners. Africa and the EU will also work together for the establishment, within the context of Chapter VIII of the UN Charter, of a UN mechanism to provide predictable, flexible and sustainable funding for peace keeping operations undertaken by the AU, or under its authority, and with the consent of the UN Security Council.
- 22.** Africa and the EU together commit themselves to support and promote

the role of civil society and non-state actors in underpinning a comprehensive approach, emphasising the importance of conflict sensitivity. The two sides also commit themselves to the implementation of UN Security Council Resolutions 1325 on Women in Peace and Security and 1612 on Children in Armed Conflicts.

Common and Global Peace and Security Challenges

- 23.** While today's global environment has opened up new opportunities to enhance international peace and security, it has also come with new security challenges, which in a world of increasing interdependence and close links between the internal and external aspects of security, only can be addressed through concerted international action, including in a UN context. Issues relating to transnational organised crime, international terrorism, mercenary activities, and human and drugs trafficking, as well as the illicit trade in natural resources, which are a major factor in triggering and spreading conflicts and undermining state structures, are of particular concern.
- 24.** It is also recognised that the illicit proliferation, accumulation and trafficking of Small Arms and Light Weapons (SALW) and their ammunition, explosive remnants of war and the continued use of anti-personnel landmines, are all major common concerns, as is the issue of the proliferation of Weapons of Mass Destruction (WMDs). Africa and the EU will work together on all these issues, and seek to promote, as appropriate, the adoption of multilateral, regional and national instruments, and support the implementation of commitments made, including in the context of UN Security Council Resolutions. This cooperation, which will include matters relating to counter-terrorism, will take place through the exchange of information, law enforcement and institutional capacity building and judicial cooperation.
- 25.** Furthermore, over the past years a number of new global, and human security challenges have emerged, relating to issues such as climate change, environmental degradation, water management, toxic waste

deposits and pandemics. There is a need for Africa and the EU to deepen their knowledge of the security challenges involved and jointly identify responses that could be formulated towards, and together with, the larger international community.

26. Looking beyond Africa and the EU, the two sides will also coordinate their actions and bring their influence to bear in the search for lasting solutions to crises and conflicts in other parts of the world that undermine international peace and security, in particular in the Middle East region.

b) Governance and Human Rights: Upholding our Values and Principles

Common and Global Governance and Human Rights Challenges

27. The promotion of democratic governance and human rights constitutes a central feature of the Africa-EU dialogue and partnership. The two continents will join efforts towards the enhancement of the effectiveness of the multilateral system and the promotion of the values of democracy, rule of law and human rights. In this regard, the Africa-EU strategic partnership will facilitate an open, intensive and comprehensive dialogue on all aspects and concepts of governance, including human rights, childrens' rights, gender equality, democratic principles, the rule of law, local governance, the management of natural resources, the transparent and accountable management of public funds, institutional development and reform, human security, security sector reform, the fight against corruption, corporate social responsibility, and institution building and development. This dialogue should help both parties to define the issues at stake, agree on common positions on issues of common concern and jointly undertake specific initiatives and actions.
28. In the context of situations of conflict, crisis, instability, severe

democratic deficit, and/or institutional weakness, and on the basis of discussions in various international fora, Africa and the EU will also hold a dialogue on the concept of "situations of fragility" aimed at reaching a common understanding and agreeing on steps that could be taken.

- 29.** With regard to human rights, Africa and the EU will work together to protect and promote the human rights of all people in Africa and Europe, including through enhanced dialogue between relevant institutions from both continents, such as the European Court of Human Rights of the Council of Europe, the African Court on Human and Peoples' Rights and the African Commission on Human and Peoples' Rights, the African Committee on the Rights and Welfare of the Child, and African and European national human rights institutions.
- 30.** Similarly, Africa and the EU will also work together on a global level and international fora, including in the UN Human Rights Council, for the promotion and protection of human rights and international humanitarian law and for the effective implementation of international and regional human rights instruments. Both sides also commit themselves to fight impunity in all its forms. The most serious crimes of concern to the international community as a whole, especially crimes against humanity, war crimes and genocide, should not go unpunished and their prosecution should be ensured by measures at both domestic and international level. In this context, the partners agree that the establishment and the effective functioning of the International Criminal Court constitute an important development for peace and international justice.
- 31.** Africa and the EU stress the importance of having a better knowledge of African cultural goods and call for the exchange of information between EU and African countries on existing African cultural goods in the EU and Africa. Africa and the EU will continue to cooperate in the fight against the illicit trade in cultural goods, and facilitate and support the return of illegally acquired cultural goods to their countries of origin, as set out in the relevant UNESCO and UNIDROIT conventions and

other commonly agreed legal instruments. Africa and the EU will also cooperate through the exchange of best practices and lessons learned, by raising public awareness and by providing capacity building in, and technical assistance to, African countries.

Cooperation between Africa and the EU on Democratic Governance

- 32.** The AU is putting into place a new pan-African governance architecture and Africa is developing its public and private institutional capacity at all levels – national, regional and continental. In this context, the EU is committed to supporting institutional development, knowledge-sharing and capacity-building. EU support, based on dialogue and incentives, will build on the approach followed to integrate governance in the EDF programming, under the Governance Initiative, under which additional funding is provided to partner countries committed to engaging in reforms. EU support provided will apply the principle of African and local ownership and should follow African agendas.
- 33.** Two particularly promising cases of Africa-owned governance reform programmes and democracy-building efforts are the African Peer Review Mechanism (APRM) and the African Charter on Democracy, Elections and Governance. To support the APRM process and the implementation of the Charter, and more broadly the pan-African governance architecture, the EU will set up an instrument that takes into account the positive experience with the African Peace Facility and which combines strong African ownership of programme design and implementation with provisions for strategic and political EU-level involvement. Specific support and cooperation are foreseen with the African Court for Human and Peoples' Rights, the African Commission for Human and Peoples' Rights, the Pan-African Parliament and the AU Economic, Social and Cultural Council (ECOSOCC).
- 34.** Africa and the EU will together support the strengthening of the rule of law in Africa, through enhanced support for national Human Rights Commissions, national Parliaments and independent electoral

commissions, as well as civil society organisations.

35. The AU and EU will also work together to support democratic elections in accordance with international and regional standards, including the AU standards for elections, through election assistance and electoral observation. To that end they will strive to reinforce the role of the AU, the regional organisations and of civil society in election observation in line with the UN-endorsed Declaration of Principles for International Election Observation of 2005 and the Durban Declaration on the Principles Guiding Democratic Elections in Africa.
36. Africa and the EU will enhance cooperation in the context of international initiatives to counter the illicit trade and to promote the transparent and equitable management of natural resources, such as the Kimberley certification process, the Forest Law Enforcement Governance and Trade (FLEGT) and the Extractive Industry Transparency Initiative (EITI). Africa and the EU will also, together, address issues relating to the fight against corruption, bribery, counterfeiting, money-laundering, tax-fraud, as well as other aspects of economic governance. In this context, both sides will take measures to facilitate the investigation and return of illegally acquired assets, including funds, to their countries of origin.
37. On all these issues, Africa and the EU recognise that civil society, the media and democratic institutions have important roles to play in ensuring transparency and accountability.

c) Trade and Regional Integration: Raising Potential and Using Opportunities

38. The improvement of economic governance and the investment climate are essential elements to build Africa's economic strength and allow Africa to move away from continuous donor support and find its place in global markets. In this regard, the development of domestic markets and regional integration are key in creating larger and more integrated

markets that, in conjunction with enhanced regulatory convergence, will help to attract investment, increase productive capacities and therefore foster sustainable economic growth and development.

39. One of the priorities of the Africa-EU partnership will be to help Africa improve its productive capacities, move up the value-added scale and become less dependent on raw materials and simple processed products, which in the long term is the best way to avoid a deterioration of the terms of trade and participate in, and benefit from, the global economy. Africa and the EU will also, together with other international partners, work to promote fair trade. In order to achieve this, the key goals which will be pursued by Africa-EU cooperation on trade and regional integration will be: (i) private sector development, supported by foreign investments, to strengthen the supply side of African economies; (ii) the development and strengthening of physical infrastructure networks and related services, which are needed for the movement of persons, goods, information; and (iii) trade integration, which is essential to increase both South-South and North- South trade flows.

Private Sector Development

40. The promotion of an investment and business friendly environment is a core prerequisite for the development of the private sector, within the framework of a stable political environment and governance-related reform. These efforts should be underpinned by appropriate African economic growth strategies aiming at maintaining macroeconomic stability, promoting regulatory reform and harmonisation, protecting intellectual property rights and standards, promoting investment codes, and establishing credible laws and guarantee systems. In this context, it will also be necessary to address key investment disincentives such as fraud, corruption, money laundering and organised crime.
41. Cooperation between Africa and the EU in this field will aim to promote stable, efficient and harmonised legal frameworks for business, free of unnecessary administrative red tape, as well as to promote Corporate

Social Responsibility. Both sides will cooperate on technology development and transfer, quality infrastructure and skills development in support of the industrialisation process. It will also aim at enhancing appropriate business support services, and facilitate better access to credit, especially for converting activities from the informal to formal sectors, which is also a key contribution to enabling more women to participate in the formal economy and to facilitating investment and business activities by members of diasporas.

42. The partnership will, furthermore, contribute to the facilitation and strengthening of the dialogue between, and within, governments and with the private sector on both continents via appropriate continental and regional networks. In this regard, the EU- Africa Business Forum will play a key role in bringing together entrepreneurs and public and private investors from both Europe and Africa in order to discuss ways of improving the investment and business climate and to raise the profile of doing business in Africa.

Trade and Integration

43. In line with the Abuja Treaty, establishing the African Economic Community, trade and integration are recognised as essential components of the wider process of regional integration and development, which shall be duly promoted by the present partnership. Regional Economic Communities will play an essential role as building blocks of the continental integration process. In order to do so, Africa and the EU will work together to make trade rules and regimes more coherent and harmonised. This will require the gradual harmonisation of trade, customs and industrial policies, laws, regulations and procedures. Africa and the EU will cooperate to put in place programmes and mechanisms to develop norms, standards and quality control at regional and pan- African levels with reference to international standards.
44. One key area will be regulations and technical standards, including

sanitary and phytosanitary (SPS) measures. It is widely recognised that meeting international SPS standards is a key component for advancing the competitiveness and market access of African agriculture and food processing industry. Improving African standards will therefore enable greater access to international markets, the promotion of South-South trade and the diminution of non-tariff barriers to trade. Both sides will continue to promote market access for African goods and services to international markets, in particular the EU market. Another key area will be enhancing pharmaceutical production capacities in accordance with international rules on good manufacturing practices (GMPs) and efficient regulatory procedures, including the control of counterfeit medicines and of other products, while promoting access to affordable essential generic medicines, vaccines and commodities for major prevailing diseases and epidemics. In this regard, the capacity of African countries to make full use of flexibilities in TRIPs, in line with the Pharmaceutical Manufacturing Plan for Africa, will be developed. A third key area will be preferential market access for environmentally friendly technologies and products.

- 45.** Africa-EU cooperation will be underpinned by stronger bilateral development-oriented trading relationships between Africa and the EU: (i) through the implementation of Economic Partnership Agreements (EPAs) with African EPA regions (West Africa, Central Africa, Eastern and Southern Africa and the Southern African grouping), which involve the RECs and other African organisations¹⁴¹, and the implementation of the EU- Mediterranean Free Trade Agreement with the countries of North Africa, (ii) by supporting African business in its efforts to meet EU norms and standards and to develop its productive capacity , and (iii) by cooperating in developing export strategies and business-to-business relations. The EPA-agreements, as instruments for development, are to be implemented at the sub-regional level, however, the AU-EU dialogue is relevant to the overall process of regional

¹⁴¹ The regional economic communities (RECs) and other organisations involved in the EPA negotiations are: ECOWAS, UEMOA, ECCAS, CEMAC, COMESA, SADC, SACU, EAS, EAC and IOC.

integration and interface with developing Regional Economic Communities. Both sides stress the need for the EPA process to be supportive of Africa's regional and continental integration agenda on the basis of the Abuja Treaty.

- 46.** The above efforts, in particular the EPA implementation process, as well as more general efforts to better integrate into the rules-based world trading system and to more effectively use trade in the promotion of growth and the eradication of poverty, will be supported by the Community (EDF and other instruments) and EU Member States in accordance with the EU Aid for Trade Strategy, as well as by contributions from other development actors. In coherence with the efforts to further integrate at sub-regional level, efforts to better integrate at continental level will also be supported.
- 47.** At the global level, Africa and the EU will seek to promote global economic governance, and sustain Africa's efforts to integrate into the world economy. To achieve this, the coordination of African and EU positions in international fora will be promoted. Africa and the EU will seek to join efforts to conclude the Doha Development Agenda as soon as possible. This could involve, in particular, seeking common ground to address key issues for development, such as reductions in trade distorting subsidies, greater access to the markets of all WTO members, reductions in tariff peaks, better anti-dumping rules, as well as the implementation of reforms in view of facilitating trade and ensuring the security of the supply chain. In this context, Africa and the EU will cooperate to build technical and institutional capacity for negotiations in trade and related areas, such as quality and food safety, industrial goods, TBT/SPS and commodities issues in order to promote African trade and safeguard the health and rights of consumers.
- 48.** Finally, Africa and the EU will strengthen their cooperation in the field of statistics with the aim of helping policy makers and other users of statistics and enhancing ongoing efforts in the coordination and harmonisation of statistics in Africa within the framework of the African Charter for Statistics.

d) Key Development Issues: Accelerating Progress towards the MDGs

49. For the Millennium Development Goals (MDGs) to be achieved, African countries need to sustain economic growth and equitable social development, and both Africa and the EU have to boost their investments, better focus their policies and deliver on the promises made. Mid-way between 2000 and 2015, supporting Africa's efforts to achieve the MDGs remains the key challenge for the EU's external and development cooperation policy vis-à-vis the continent. In this regard, efforts should focus on making a key contribution to the achievement of the 8 MDGs on (1) poverty and hunger, (2) universal primary education, (3) gender equality and empowerment of women, (4) child mortality, (5) maternal health, (6) HIV/AIDS, malaria and other diseases, (7) environmental sustainability, and (8) the development of a partnership for development.

Development Cooperation

50. In order to achieve the objectives set out in the present Joint Strategy, partners should urgently work on more predictable and less volatile aid, focusing on results. The EU therefore reaffirms its determination to reach the targets agreed in the context of the Monterrey consensus in May 2005 to increasing ODA volume to individually achieve 0.51% ODA/GNI for those Member States which joined the EU before 2002; to strive to achieve 0.17% for those Member States which joined the EU after 2002 within their respective budget allocation processes, and collectively achieve 0.56% ODA/GNI by 2010 as an intermediate step towards achieving the UN target of 0.7% by 2015. By 2010, attaining the 0.56% ODA/GNI should correspond to at least an additional €20 billion in ODA per year, and no less than 50% of this increase will benefit the African continent. The EU will respect and implement these commitments and will take appropriate measures to guarantee a timely

delivery of aid commitments towards Africa. Partners will also make further efforts to keep debt at sustainable levels and, where debt becomes unsustainable, consider debt cancellation in the framework of existing initiatives and fora.

- 51.** Africa and the EU will also strengthen their cooperation in the implementation of the Paris Declaration on aid effectiveness. They will further promote alignment and harmonisation of development aid instruments, increase the use of general and sectoral budget support where circumstances permit, and cooperate closely to implement the EU's commitments to promote complementarity and division of labour.
- 52.** The predictability of development aid should be promoted and the EU will work toward a limitation of conditionalities and further move towards result-oriented aid, with a clear link with MDG indicators and performance. In this context, Africa and the EU will also improve and expand their cooperation in the field of statistics so that policies and decisions are made on the basis of clear evidence.
- 53.** Moreover, the two sides fully recognise that development cooperation alone is not enough to achieve these objectives and that non-aid policies on both sides need to be better geared towards attaining the MDGs, including by enhancing Policy Coherence for Development (PCD). To this end, the EU and the AU will discuss how the coherence between policies and initiatives with development objectives could be enhanced, on the basis of stronger commitments on both sides.
- 54.** In order to ensure coherence and complementarity with the work of other international actors, including emerging partners, Africa and the EU recognise the need to broaden their cooperation with third partners through enhanced tripartite dialogue. Similarly, both parties recognise the importance of triangular cooperation for the development of the two continents¹⁴².

¹⁴² In the context of this Joint Strategy, triangular cooperation refers to the implementation of a project for the development of an African country with the technical involvement of another African country and with financial and/or other input from the EU side, or vice versa.

Human and Social Development

- 55.** Employment issues, notably social protection, the shortage of employment opportunities and the promotion of decent work in Africa, will be jointly addressed, with priority being given to creating productive jobs in the formal economy, improving poor living and working conditions in line with the UN decent work agenda and integrating the informal economy into the formal. Investments in private sector development will be promoted, looking in particular to youth and women. The service sector will be further developed as this is where women and youth are mostly involved. Africa and the EU will make technology work for employment, and will ensure that infrastructure works to create jobs for Africans, both skilled and unskilled. In addition, attention will be paid to the creation of jobs through micro-finance schemes. As generally disadvantaged groups often benefit substantially from such microfinance schemes they should be actively pursued.
- 56.** Africa and the EU will promote children's rights as well as the empowerment of Europe's and Africa's youth. Special efforts will be made to assist youth and children in (post-) conflict situations. All these measures will be supported by predictable long-term financing.
- 57.** Moreover, partners insist on the urgent need to strengthen not only basic education but entire education systems, at all levels. Africa and the EU will together work towards ensuring long-term predictable funding for national education plans to help ensure quality education for all and that all girls and boys attend and complete school, including through the Education for All Fast Track Initiative and the implementation of the Plan of Action for the Second Decade of Education for Africa. Particular attention will be given to the inclusion of hard-to-reach children and children and youth with disabilities.
- 58.** Training and development of teachers is a priority at all levels of education. Africa and the EU will therefore support the recruitment, retention and training of teaching staff, as well as a general valorisation

of the teaching profession. A further priority is to ensure that 'there are jobs behind the education' and an increased responsiveness of training to the needs of the economic sectors. Technical and Vocational Education and Training (TVET) and skills development with the involvement of the productive sectors will also be promoted.

- 59.** Furthermore, building upon the 2007 Addis Ababa Declaration on Science Technology and Scientific Research for Development, Africa and the EU shall strengthen their cooperation in these areas. In this context, attention will also be paid to space-based technology, applications and sciences.
- 60.** In the field of health, integrated strategies, including the strengthening of national health systems at all levels, will be promoted by Africa and the EU, based on adequate financing, human resources and commodities. To reinforce health system capacity, partners will also jointly address both the migration of health workers, which is a crisis in some African countries, and the creation or reinforcement of social protection systems. Efforts will be made in line with the Africa Health Strategy, the EU Project on Human Resources for Health, the Abuja commitment (15% financing for health) and the European Programme for Action to Tackle the Shortage of Health Workers in Developing Countries. Efforts to scale up towards universal access to basic health services, HIV/AIDS, Tuberculosis Malaria prevention, treatment, care and support by 2010, and cooperation on other pandemics as well as on issues relating to meningitis, will be intensified, with special focus on women, children and adolescents, older and disabled persons as well as members of vulnerable groups.
- 61.** The involvement of the private sector in health sector development and financing, including through public-private partnerships, should be encouraged and the production and access to generic medicines should be enhanced. Africa and the EU will, in addition, promote further research, particularly for vaccines and new medicines for both major and neglected diseases, and on issues relating to water-borne diseases, as well as on the clinical effectiveness of traditional medicine.

Partners will also work towards effective implementation of international health agreements and regulations. Other issues of common interest, such as the abuse of narcotic drugs and the preparedness and responses for emergencies, should be addressed. Special attention will be given to fighting malnutrition in Africa, in line with the Africa Regional Nutrition Strategy.

- 62.** Sexual and Reproductive Health and Rights (SRHR) will be promoted with the aim of achieving universal access to reproductive health by 2015 and to reduce newborn, infant and maternal morbidity and mortality, as set out by the International Conference on Population and Development (ICPD) and the Maputo Plan of Action, in the context of the Action Plans of this Joint Strategy.

Gender Equality

- 63.** Africa and the EU will also strengthen the inter-institutional fabric of their administrations to mainstream gender equality in all strategies, policies, programmes and actions. They will address the entire range of women's rights and strengthen their efforts to eliminate illiteracy and to ensure equal access of girls to education, to fight the feminisation of poverty, to promote women in decision-making positions and peace processes, and fight sexual and gender based violence against women and early forced marriage, and work towards the abandonment of female genital mutilation and cutting (FGM/C) and other harmful traditional practices, as set out in the Beijing Platform for Action and the AU Solemn Declaration on Gender Equality.

Environmental Sustainability and Climate Change

- 64.** Africa and the EU have a clear common interest to address environmental sustainability and climate change. Environmental degradation and climate change undermine sustainable development and represent threats to the achievement of the MDGs. Climate change

is affecting all countries, but will be most immediately and severely felt in the poorest and most vulnerable countries, which do not have the means and resources to adapt to the changes in their natural environment. Africa will be particularly hit in terms of food security, water management and extreme weather phenomena such as drought, floods and cyclones.

- 65.** Africa-EU cooperation in this field will link positively with economic growth, job creation, social stability, and the building of capacities for adaptation to, and mitigation of, negative effects of climate change. It will address interrelated areas such as food security, sustainable agriculture and land management and will cover a vast number of interrelated areas and issues such as land degradation, desertification, the preservation of biodiversity, bio-safety issues including GMOs, prevention of toxic waste dumping, environmentally sound waste management, sustainable use and management of natural resources including forest, fish stocks and integrated water management, weather observation and early warning systems to improve disaster risk management.
- 66.** Africa and the EU will also work together in the global arena and international fora to effectively respond and adapt to climate change and other global environmental challenges. In this context, the compliance with UN and other international agreements is of key importance and – following the December 2007 Bali conference – Africa and the EU will work together for an ambitious post-2012 climate framework. The EU will furthermore support Africa's capacity building efforts in the sustainable management of natural resources, including on weather observation and early warning systems, as well as helping to tackle illegal logging and associated trade. In this context, Africa and the EU should strengthen existing cooperation mechanisms and programmes relating to the use of space technologies and space-based systems.
- 67.** At the global level, the EU will promote a better geographical distribution of Clean Development Mechanism projects, helping Africa

profit from the global carbon market.

Migration and Development

- 68.** Migration and mobility are interwoven with the history of human development and should be treated as largely positive phenomena. Acknowledging this, Africa and the EU will pursue and implement policies and programmes that address all relevant dimensions of migration, including circular migration. These efforts will aim to promote and better manage legal migration and mobility with a view to supporting the socio- economic development of both countries of origin and countries of destination.
- 69.** Africa and the EU will work to deepen their frank and constructive dialogue in taking forward the implementation of the Declaration adopted in November 2006 at the Tripoli EU-Africa Ministerial Conference on Migration and Development, and ongoing regional processes, which provide a comprehensive agenda for common action in the area of migration and development. Partners will foster the linkages between migration and development, maximise the development impact of remittances, facilitate the involvement of diasporas/migrant communities in development processes, promote the protection of the human rights of migrants, assist and protect asylum seekers and refugees and help countries of origin, transit and destination in Africa build capacity to better manage migration.
- 70.** Africa and the EU will also jointly address the down-sides of migration. This includes jointly combating illegal migration, where cooperation needs to be stepped up, including through cooperation on return and readmission of migrants in the context of the Tripoli Declaration and relevant international agreements, as well as on border control and trafficking in human beings. In this regard, they will work actively to ensure the implementation of the EU-Africa Plan of Action on Trafficking in Human Beings, especially Women and Children. Partners will also work to promote respect for the principles and provisions of the

OAU Convention governing the specific aspects of Refugee Problems in Africa and the Geneva Convention on Refugees. Africa and the EU will pay particular attention to brain drain in sensitive sectors like health and education.

71. Both sides commit themselves to ensure that adequate financial resources are made available for the effective implementation of the measures outlined in the Tripoli Declaration.

Agriculture and Food Security

72. In the area of agriculture, Africa and the EU will promote policy coherence for development, food security, food safety and food quality; strengthen farmer organisations and inter-professional associations; improve policy and strategy development processes; increase domestic and foreign investment; promote diversification in rural areas; strengthen livestock disease surveillance and control systems, including through fighting against the avian flu; promote risk management approaches and the use of early-warning systems; strengthen capacity vis-à-vis regional and international trade and SPS standards, promote institutional reforms, strengthen agricultural research for development and make the best use of the opportunities opened up by advances in biotechnology.
73. A new EU-AU partnership on agricultural development will support Africa's agricultural agenda, as set out in the Comprehensive Africa Agricultural Development Programme (CAADP). This includes putting emphasis on improved governance of agriculture and supporting capacity-building on the part of African public and private organisations involved in agriculture, particularly at regional and continental levels. It also includes a strong engagement in Africa's agricultural research for development agenda as coordinated by the Forum for Agricultural Research in Africa (FARA).
74. African fisheries resources, both coastal and inland, represent vital

natural capital and a potential source of wealth able to contribute substantially and sustainably to economic growth and poverty reduction. As with agriculture, Africa and the EU will improve policy coherence for development, particularly related to fisheries access arrangements, trade and controlling illegal, unregulated and unreported fishing, notably through the Fisheries Partnership Agreements (FPAs). Africa and the EU will also collaborate in creating an institutional and governance environment to promote conservation and sustainable and optimal use of this valuable resource.

Infrastructure

- 75.** The promotion of interconnectivity of African infrastructure at all levels in line with AU/NEPAD priorities will be further advanced. In doing so, the two sides will make use and build upon the framework offered by the 2006 EU-Africa Infrastructure Partnership and Trust Fund as well as the Pan-African Infrastructure Development Fund which set out the strategy for securing interconnectivity across the continent and its different regions and for tackling the issue of delivery of infrastructure services. In line with the priorities identified through the Infrastructure Partnership, the following goals shall be pursued:
- 76.** As regards transport, Africa and the EU will aim at increasing interconnectivity by investing in and improving infrastructure along the Trans-African road transport corridors and associated regional road and rail networks. Partners shall also focus on enhancing port efficiency, and supporting measures for improving air and maritime safety and security. By supporting the removal of non-physical barriers to the free movement of goods, services and people through more rigorous implementation of regional protocols the Partnership shall also aim at improving transport services.
- 77.** As regards water, Africa and the EU acknowledge that in order for water to contribute fully to national development and local livelihoods, investment in regional hydraulic infrastructure needs to be increased.

- 78.** As regards energy, the two sides recognise that increased regional and continental interconnectivity is necessary for enhancing the reliability and efficiency of energy systems. Partners will thus aim at improving energy infrastructure, in particular for electricity interconnections, agreements on joint standards and regulation procedures, as well as removing non-physical barriers for exchange of energy across borders.

Water and Sanitation

- 79.** Water resource management and access to safe water and basic sanitation are crucial both for economic growth and poverty reduction and the achievement of the MDGs. Africa and the EU will therefore work together to further develop the existing EU- Africa Partnership on Water Affairs and Sanitation with the overall objective to meet basic water and sanitation needs and contribute to improved water resource management at local, river basin and catchment, national and trans-boundary level.
- 80.** In addition, Africa and the EU will reinforce their joint efforts to address the challenges of water security and climate change, sustainable access to safe affordable water supplies, hygiene education and sanitation. In this context, Africa and the EU will aim at mobilising increased investments for hydraulic infrastructure in Africa. Furthermore, they will promote the participation of other international partners in the dialogue on the sustainable use of Africa's water resources.

Energy

- 81.** The two sides recognise that the international energy challenges have created a need for Africa and the EU to give an even stronger focus to sustainable energy in their mutual relations. Both sides will therefore aim at strengthening cooperation and solidarity in the sustainable management of their energy resources and at continuing to promote

access to energy, energy security and safety, and regional cooperation.

82. To this end, the partners have agreed to establish the Africa-EU Energy Partnership, which will address the joint challenges of energy security and diversification of supply, access to affordable, clean and efficient energy services, new and renewable energy resources and climate change. Partners will furthermore aim at building capacity, at mobilising increased investments for energy infrastructure in Africa, including through the existing EU Energy Facility and other financial instruments, and at including emerging donors in the dialogue on sustainable energy sector development in Africa.
83. Africa and the EU will also explore ways and means to launch a dialogue on the peaceful use of nuclear energy, within the framework of relevant International Atomic Energy Agency (IAEA) and Non-Proliferation Treaty (NPT) provisions and in line with international safety standards and rules.

Development of Knowledge-based Societies

84. Africa and the EU will strengthen their cooperation in building knowledge-based societies and economies. Both sides recognise that the development of S&T and innovation is one of the essential engines of socio-economic growth and sustainable development in Africa; that competitiveness in the global economy is increasingly dependent on knowledge and innovative ways of applying modern technology, especially Information and Communication Technology (ICT); and that meeting the MDGs requires a special global effort to build scientific and technological capacities in Africa. Thus partnerships and investments advancing access to ICT infrastructure, access to quality education, and the development of science and technology and innovation systems in Africa are crucial for attaining all other development goals.
85. Africa and the EU will strengthen their cooperation and support to bridge the digital divide and promote the development of an inclusive

Knowledge Economy, including through the implementation of the outcome of the World Summit on Information Society and relevant AU/NEPAD programmes.

86. More specifically, in the area of ICT, Africa and the EU will aim at bridging the digital divide that limits access to modern telephony and internet services. It will address the harmonisation of policy and regulatory frameworks and investment in broadband infrastructure and support non-commercial e-services.
87. In parallel, similar efforts will be made to address the scientific divide and increase Africa's research capacities. Inadequate technical capacity of Africa will be upgraded through the establishment of specialised networks in regions and sub-regions, which need to focus on identified priorities so as to underpin economic growth and sustainable development of the African continent. In this respect, Africa and the EU will promote the strengthening of collaborative links between African regional and sub-regional partnerships and European partners, in order to contribute to the sustainability of established centres and networks of excellence.

Cultural Cooperation

88. A stronger political partnership between Africa and the EU should be underpinned by an equally strong partnership on cultural cooperation. All expressions of culture, including arts, multilingualism and sports, should be taken into account.
89. Africa and the EU will therefore engage in an effective dialogue and cooperation on culture, promote cultural exchanges and twinning arrangements, and support capacity building and technical assistance on the protection and preservation of, and access to, cultural goods and sites in Europe and Africa. These efforts will strengthen the safeguarding of African World Heritage sites, as well as the diversity of cultural expressions within the framework of relevant UNESCO

conventions. In this context, the two sides will launch an inventory of ongoing cooperation on cultural goods issues with a view to identify potential areas of further cooperation. Furthermore, Africa and the EU will also – in the context of their development cooperation – fully take into account local culture and contribute to increase the access of people to culture and to means of cultural expression.

Communication

- 90.** Africa and the EU recognise the need to better communicate with each other and to better promote the social and cultural values of the European and African peoples.
- 91.** In this regard, partners will also work towards the promotion of more accurate images of each other, and fight stereotypes, xenophobia and racism, through enhanced exchanges and contacts of non-state actors, including trade unions, professional associations, the private sector, media, schools, universities, research and cultural institutions, and sport clubs and associations, including through support for twinning arrangements between civil society organisations.

V. INSTITUTIONAL ARCHITECTURE AND IMPLEMENTATION

1. Institutional Architecture and Actors

- 92.** Africa and the EU will implement their new strategic partnership through an institutional architecture, which allows and promotes intensive exchange and dialogue on all issues of common concern.
- 93.** The partnership will involve a large number of institutional and non-institutional actors in Africa and the EU at continental, regional, national and local levels, with a central role of the AU and the EU. Partners will therefore place greater value on the role of their continental

organisations in facilitating this partnership and task them to work closely together, including through more regular dialogue between corresponding AU and EU institutions, in the preparation and follow-up of decisions and meetings. The frequency of these meetings at political level, namely, of senior officials, Ministers and Heads of State and Government, will have to be enhanced in order to take forward the objectives of the Joint Strategy.

94. It should be noted that this strategic partnership, and the effective implementation of the policies and actions outlined in the Joint Strategy, are also the shared responsibility of all African and EU states.

Regular Africa-EU Summits

95. In the future, starting from the Lisbon Summit, meetings of the Heads of State and Government will be organised every three years, alternately in Africa and the EU. These Summits will reflect the importance which the two sides attach to their relationship, take stock of progress made in the implementation of commitments made and give political guidance for further work, including through the approval of Action Plans. These Summits should be prepared at ministerial level.
96. The political momentum and visibility of the new partnership will also require political engagement and commitment of the leaders of Africa and the EU in the period between the Summits. To this end, the Presidents of the EU Council and the AU, of the European and the Pan-African Parliament and of the European and AU Commissions, will – in the period between Summits and on a regular basis – meet their institutional counterparts, alternately in Africa and the EU, to review progress and provide political guidance to the partnership.

The AU and EU: Different Levels of Interaction

97. In this context, partners recognise a need for a more defined division of roles and responsibilities between the pan-African, sub-regional,

national and local levels and between the different actors on the EU side, as well as for coherence and complementarity with other international actors.

- 98.** The African Union has emerged as a natural interlocutor for the EU on continental issues and as the most important institutional partner for the EU. Therefore, the institutional architecture promoted by the Joint Strategy will, on the African side, be centered on the AU. This approach requires strong institutions that invest particularly in their capacity to act effectively and interact with each other. The EU will therefore allocate the necessary resources and adapt its organisational structures. The opening of an EU Delegation to the AU in Addis Ababa will be an important step in that direction. The AU will also further strengthen its representation in Brussels. Beyond that, the EU will continue to assist the AU in its ongoing institutional transformation process and also support the strengthening of the AU's institutional ability to interact with the EU and other international partners.
- 99.** One particular challenge is to simplify the institutional framework for regional integration and its articulation with the EPA-related groupings. Regional Economic Communities (RECs) are important for the continental economic and political integration agenda and should continue to be key partners for the EU in Africa. The EU and AU will aim at integrating the RECs and the Sub-Regional Organisations (SROs) in the present institutional architecture and at minimizing overlap between, and conflicting mandates of, the entities concerned. The issue of the configuration of the EPA-related groupings is of particular importance in this context.

Africa-EU Troikas

- 100.** In the period between the Summits, the dialogue between Africa and the EU should be maintained through regular meetings of Senior Officials and Ministers. In order to ensure an effective and balanced representation of both Unions, these meetings will continue to be held

in Troika format, whereby each side is represented by a smaller number of representatives who are mandated to speak on behalf of Africa and the EU respectively. On the EU side, the Troika consists of the current and incoming EU Presidency, the European Commission and the EU Council Secretariat, while on the African side the Troika consists of the current and outgoing Presidencies of the AU and the AU Commission, expanded to include chef de file countries at the expert and senior official levels.

- 101.** The biannual Africa-EU Ministerial troika meeting will play a central role in the review and monitoring of the implementation of the Joint Strategy and its successive Action Plans.
- 102.** Africa and the EU will continue to hold biannual Africa-EU troika meetings between Foreign Ministers, alternately in Africa and the EU, and will also, as necessary, strengthen their dialogue through additional sectoral Ministerial meetings.

Commission-to-Commission Dialogue and Joint EU-AU Task Force

- 103.** The two Commissions will play a central role as the driving forces behind the partnership. They will continue and further develop their cooperation, together with the EU Council Secretariat. The existing Joint EU-AU Task Force will be strengthened to facilitate permanent working level dialogue, interaction and joint projects between the different institutions and will continue to hold regular meetings to move forward the agenda of the strategic partnership. The Colleges of Commissioners of the European and AU Commissions will meet on an annual basis to provide political leadership and impetus to the work of the Joint EU-AU Task Force.

Parliaments and other Representative Institutions

- 104.** This institutional architecture will also strengthen the formal structure of the dialogue between the institutions that represent the people of the

two continents, the European Parliament, the Pan-African Parliament (PAP) and the AU Economic, Social and Cultural Council (ECOSOCC). The PAP and the ECOSOCC – both part of the AU institutional architecture – are promising and legitimate voices for democratic governance in Africa and deserves the support of all actors in the Africa-EU partnership.

105. Cooperation between the socio-economic partners at both sides will also be enhanced, notably through the dialogue between the EU Economic and Social Committees (EESC) and the AU ECOSOCC. These dialogues will complement and/or feed into the institutional EU-AU troika dialogue. Consideration will also be given to setting up mechanisms for exchanges between stakeholders on the EU side to achieve maximum coordination, coherence and consistency of EU policies and approaches.

Civil Society

106. Partners furthermore recognise that the Joint Strategy should be co-owned by European and African non-institutional actors and that these actors can play an important role in taking forward the objectives of the partnership.
107. With a view to a people-centred partnership, an appropriate and prominent place needs to be defined in the institutional partnership for civil society and other non-state actors. Africa and the EU will therefore further promote the development of a vibrant and independent civil society and of a systematic dialogue between it and public authorities at all levels.
108. In addition, both sides will make effective communication with non-institutional actors a priority and strengthen their capacity to disseminate information, collect and make use of ideas and proposals from civil society partners, and encourage the active involvement of non-institutional actors in the implementation and monitoring of the

Joint Strategy and its Action Plans. EU and AU Member States, and sub-regional organisations and institutions, will play a key role in this work.

109. To facilitate these people-to-people contacts, Africa and the EU will promote and expand twinning arrangements in relevant sectors. To make these arrangements work, both sides will work towards facilitation of entry procedures – including visa requirements – for people participating in these schemes.
110. The Joint Strategy should remain a permanent platform for continued dialogue with stakeholders in Africa and the EU in the years ahead. Members of Parliament, civil society organisations and European and African research institutes and think tanks will participate in dialogue mechanisms and initiatives and play a key role in monitoring the implementation of African, European and joint policies and commitments outlined in the Joint Strategy.

2. Implementation and Follow-up Mechanisms

Action Plans

111. The Joint Strategy, which provides an overarching long-term policy framework for Africa-EU relations, will be implemented through successive Action Plans which will build on the operational part of this Joint Strategy and cover proposed priority actions for three years. The first Action Plan will be adopted in Lisbon, covering the period up to the next Summit. These Action Plans will identify the main political priorities, as well as the policy commitments, programmes and actions that will be needed to achieve them. The Action Plans will allow Heads of State and Government to, on a regular basis, assess the successes and failures of implementation in key areas and, if necessary, provide new political impetus.

Financial Instruments

- 112.** The two sides will work closely together to secure appropriate funding, and to enhance the accessibility of financing sources, to give effect to this Joint Strategy and its successive Action Plans.
- 113.** The implementation of the Joint Strategy and the initiatives to be developed in this framework will be supported by existing financial instruments in accordance with their respective scope and their relevance to the objectives and activities concerned, such as the European Development Fund (EDF), the Development Cooperation Instrument (DCI), the European Neighbourhood Policy Instrument (ENPI), the Instrument for Stability, as well as the Thematic Programmes and by EU financial institutions, such as the European Investment Bank (EIB). Where possible these instruments will be complemented by further contributions by EU Member States. Moreover, whenever possible, African financial instruments and AU Member States shall contribute to this process and an involvement of African financial institutions such as the African Development Bank will be ensured as appropriate.
- 114.** In order to ensure the effective use of instruments in this innovative Africa-EU cooperation framework and to ensure that they enable partners to meet the goals of the strategic partnership, the complementarity and coherence of these instruments will be properly ensured. To this end, partners will work together towards gradually adapting relevant policies and legal and financial frameworks, as well as relevant cooperation instruments and mechanisms, to the needs and objectives of the partnership. In particular, Africa and the EU will work together to build synergies between existing cooperation agreements in support of the partnership, including through the progressive establishment of a Pan-African financial support programme.

Monitoring, Evaluation and Review Mechanisms

- 115.** The Joint Strategy is for the long term and shall be reviewed on a regular basis and as appropriate.
- 116.** The two Commissions and the EU Council Secretariat will – on an annual basis and in cooperation with the AU and EU Presidencies – coordinate the preparation of a joint report on the progress made in the implementation of the Joint Africa-EU Strategy, focusing on the policies and actions outlined in the Action Plans and using clear indicators and concrete benchmarks and timetables to ensure that implementation is on track. These reports will be presented to the Africa-EU Ministerial Troika meetings which will monitor progress and ensure that implementation is on track: every third year, these reports will be presented to Heads of State and Government, meeting at Summit level, alternately in the EU and in Africa.
- 117.** In parallel, the European Parliament and the Pan-African Parliament are invited to organise joint hearings and to prepare political reports on progress made.
- 118.** Finally, and in order to ensure a wide ownership of the process and transparency in the monitoring, civil society organisations in the EU, Africa and beyond are invited to prepare general and sector-specific reports, the conclusions of which will be taken into account in the progress reports prepared by the two Commissions and the EU Council Secretariat and inform the further implementation of the Joint Strategy.

APÉNDICE 3

Estrategia de la Unión Europea sobre el Golfo de Guinea



COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION



EU Strategy on the Gulf of Guinea¹⁴³

FOREIGN AFFAIRS

Council meeting Brussels,

17 March 2014

EXECUTIVE SUMMARY

States bordering the Gulf of Guinea coastline face many of the challenges familiar to countries throughout Africa. But the recent increased focus on threats emanating from the lack of control over the coastal waters and the weak control over access and security along the coast itself pose a particular challenge to the states of the region¹⁴⁴. The consequences include growth in criminal and terrorist activity, which also pose a growing threat to the European Union (EU).

During the Summit of Gulf of Guinea Heads of State in Yaoundé on 24-25 June 2013, member states of the Economic Community Of West African States (ECOWAS), the Economic Community of Central African States (ECCAS) and the Gulf of Guinea Commission (GGC) showed their determination to face these challenges through a common regional approach: the 'Code of Conduct

¹⁴³ UNIÓN EUROPEA. (17 de marzo de 2014). EU Strategy on the Gulf of Guinea. Obtenido de https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/eu_strategy_on_the_gulf_of_guinea_7.pdf

¹⁴⁴ Including the many neighbouring landlocked countries whose supplies depend on coastal economic activities.

Concerning the Repression of Piracy, Armed Robbery Against Ships and Illicit Activity in West and Central Africa', in line with UN Security Council resolutions 2018 and 2039. The EU should support African leadership and the implementation of the Code.

This EU Strategy reviews the overall scale of the threat and the risks posed to the coastal states and the EU. It defines potential actions that the EU, through a comprehensive approach in support of the action of the region itself and in coordination with international partners, can take to help those states and regional organisations tackle the problem.

Scope

The geographic scope of this Strategy covers the 6.000 km coastline from Senegal to Angola including the islands of Cape Verde and Sao Tome and Principe, covering two geographical, political and economic regions: the Economic Community of West African States (ECOWAS) and the Economic Community of Central African States (ECCAS), both of which are affiliated to the Gulf of Guinea Commission (GGC) and the African Union (AU).

P R E S S

R u e d e l a L o i 1 7 5 B – 1 0 4 8 B R U S S E L S T e l . : + 3 2 (0) 2 2 8 1 6
3 1 9 F a x : + 3 2 (0) 2 2 8 1 8 0 2 6

press.office@consilium.europa.eu <http://www.consilium.europa.eu/Newsroom>

Threats

The threats take various forms, are often interlinked across borders and can, collectively, lead to contagious criminal activity and linkages with terrorist networks, putting at risk the stability of states and reducing their chances of successful economic development or of reducing poverty, to which the EU is committed. The main threats include:

- a) illegal, unreported and unregulated fishing, illicit dumping of waste, and piracy and armed robbery at sea¹⁴⁵, including kidnap
- b) trafficking of human beings, narcotics, arms and counterfeit goods, and smuggling of migrants
- c) oil theft ("illegal bunkering"), and criminal acts in ports.

Shared African and European interests

The EU's overriding objective is to help the states of the region to achieve peace, security and prosperity through the successful and legitimate development of their economies and their institutions, in line with the African Peace and Security Architecture (APSA); building political consensus, enabling and respecting African ownership and synchronising existing programmes in a comprehensive approach to regional development and security. The EU's commitment to address poverty and support economic development is enshrined in the Cotonou Agreement. Experience in dealing with insecurity elsewhere in Africa, particularly in the Horn of Africa, the Sahel and the Great Lakes, suggests that early preventive action, in close coordination with the countries of the region and African regional bodies, is much more cost-effective than a later cure. That experience has also demonstrated the value of integrating all aspects for greater cumulative effect; political, good-governance/anti-corruption, security, institutional, economic, and development.

The EU and the countries of the region have major common economic, developmental, commercial and security interests. The region has a long coast line, and is rich in resources which are crucial both for local employment and consumption, and for trade with Europe. Maritime trade to and from the Gulf of Guinea is largely conducted by the EU. There is an average of 30 EU flagged or owned vessels at any one time in the Gulf of Guinea. The sustainability of all maritime resources, including fisheries, is a key concern for local communities as well as European customers. Secure global shipping lanes are necessary for commerce and trouble-free fishing.

¹⁴⁵ International law differentiates between "piracy" – incidents which take place in international waters – and "armed robbery at sea" – incidents which take place in territorial waters.

The EU is also committed to supporting the sustainable exploitation of natural resources in the region, including hydrocarbons. Europe imports about half of its energy needs, of which nearly 10% of its oil and 4% of its natural gas come from the Gulf of Guinea. Nigeria, Angola, Equatorial Guinea and Gabon are significant suppliers of crude oil, and Nigeria of natural gas. The region's proximity to Europe with easy sea access gives it a comparative advantage over the Middle East for our oil needs and Europe remains a primary export market for other regional products, including forestry, agricultural and mineral resources¹⁴⁶. Narcotics and other illegal goods trafficked along the coast and across land borders are increasingly damaging local communities and fuel problems in Europe.

Yet the region is an increasing magnet for European investment, not only in the natural resources but in the consumer goods and services sectors, including mobile telephony. That combines with a growing importance as a potential market for exports as the region's economic growth accelerates. All this makes for a growing mutual interest in a partnership to promote growth and jobs by ensuring security and stability. It is equally in the EU's interests to promote stability in the Gulf of Guinea to protect the EU's own citizens from the threats of drugs, terrorism, piracy and armed robbery, and other forms of crime emanating from the region.

Given the significant shared interests, the EU wants to build on the regional momentum that was created at the Yaoundé Summit of June 2013 and provide appropriate support to regional organisations (ECOWAS, ECCAS, GGC) as well as to individual states to help them design effective strategies to tackle the challenges and implement them in a coordinated manner, in accordance with the Code of Conduct.

Response

The EU can mitigate the risks identified above by helping states to strengthen their maritime capabilities, the rule of law and effective governance across the

¹⁴⁶ Examples include iron ore (Nigeria, Gabon and Cameroon), diamonds (Guinea, Liberia, Sierra Leone), manganese (Gabon), bauxite (Guinea), cobalt and timber (Cameroon) and cocoa (Ghana, Ivory Coast).

region, including improvements in maritime administration and law enforcement through multiagency cooperation by police, navy, military, coastguard, customs and immigration services.

As maritime boundaries are still not fully delineated and inherently hard to police and entirely permeable, strengthening cooperation between the coastal states and nascent regional coordination mechanisms is an essential starting point. The EU can also support countries in the region to deliver on their international obligations as flag and coastal states.

It is therefore proposed that the EU and its Member States, working in coordination with local and international partners, adopt a comprehensive approach focusing on four specific objectives:

1. Building a common understanding of the scale of the threat in the Gulf of Guinea and the need to address it among the countries in the region and the international community.
2. Helping governments of the region build robust institutions, maritime administrations and multiagency capabilities to ensure maritime awareness, security and the rule of law along the coast.
3. Supporting prosperous economies in this region in line with national and regional development strategies, to create employment and assist vulnerable communities to build resilience and resist criminal or violent activities.
4. Strengthening cooperation structures between the countries of the region and the regional organisations to take the necessary actions to mitigate the threats at sea and on land.

THE NATURE AND EVOLUTION OF THE THREAT

Over the last decade, West and Central African states have experienced a mix of dynamic economic growth together with a strengthening of governance in some countries and a weakening of it in others. Some of the countries are

securely on the path to middle income status, while others still have a way to go to reduce poverty in line with the Millennium Development Goals (MDG). Yet, both could be threatened by growing instability and criminal activity in the Gulf of Guinea; and instability or economic disruption there will have a direct impact on the EU itself.

Organised crime in the forms of trafficking of drugs, human beings, arms, rough diamonds, counterfeit medicines, illegal waste¹⁴⁷, cybercrime and related money-laundering often take place in the interface between the porous land and sea borders in the Gulf of Guinea. Trafficking routes often overlap with areas of instability and crisis, and with terrorism in the Sahel and northern Nigeria. Trafficking of drugs, particularly cocaine, and arms¹⁴⁸ has played a significant role in weakening governance institutions in several countries of West Africa, most notably in Guinea Bissau. In some cases this activity has become an extra source of revenue for terrorist groups in the Sahel. The United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC) estimates the value of cocaine shipped from West Africa to Europe in 2011 alone, as USD 1.25 billion, and the bulk of illegal migrants, whether trafficked or not, are bound for Europe. Other illegal trafficking involves cocoa, cotton, timber, cashew nuts, gold and diamonds¹⁴⁹.

Piracy and Armed Robbery at Sea is a second threat. Over the last decade, of the 551 attacks and attempted attacks that have been reported, most took place in national jurisdictions, while fewer than 20% took place in international waters, with the largest number occurring off the coasts of Nigeria. In 2013, according to the International Maritime Bureau Piracy reporting Center, of 234 reported incidents worldwide, 30 took place off the coast of Nigeria, including 2

¹⁴⁷ Examples of illegal waste include herbicides and pesticides, oil spill, untreated industrial wastes including nuclear and aerosol contaminants.

¹⁴⁸ 5-7 million Small Arms and Light Weapons are estimated by UNODC to be in circulation in the Gulf of Guinea region.

¹⁴⁹ Diamonds have contributed to the fuelling of conflict in the region, which led to the establishment of the Kimberley Process (KP) Certificate Scheme to stop conflict diamonds reaching international markets.

hijackings¹⁵⁰. These attacks occur mainly when ships are moored, bound for, or leaving offshore oil platforms, storage vessels and ports. However, latest assessments are that the risk of attack could shift further from the coast. The unpredictable use of violence against crews, including use of guns, and the hijacking of tankers for fuel theft or "petro-piracy", are worrying trends.

Oil theft or illegal "bunkering" of oil was recently estimated to lose Nigeria around 100,000 barrels a day, which is then re-sold on the black market. Oil is generally stolen from on-shore pipelines and transported in small, difficult to track barges. Tugs ferrying oil workers to rigs have also been targeted by pirates and armed bandits. These activities cost governments revenue, increase commercial security costs and discourage further investment. The security of the petroleum and petrochemical industry is important not just in Nigeria (at the epicentre up to now), but increasingly further afield, off the coast of Equatorial Guinea, Ghana, Cameroon, Republic of Congo, Gabon, Chad, Liberia and Angola¹⁵¹. Oil spills linked to oil theft often also exacerbate the damage to coastal environments and therefore fishing and agricultural livelihoods.

Illegal fishing: Fishing remains an important industry in many countries in the Gulf of Guinea, supporting about 7% of the working population of Ghana; contributing from 25 to 30% of Senegal's exports; and 25-40% of government revenue in Guinea Bissau according to the World Bank and Food and Agriculture Organisation¹⁵². Illegal, Unreported and Unregulated fishing (IUU) in the Gulf of Guinea is costing coastal states around USD 350 million a year, and is posing a serious environmental threat to fish stocks and the potential overall collapse of the fishing industry. Total estimated catches in the Gulf of Guinea coastline are believed to be up to 40% higher than reported. Significant

¹⁵⁰ To be compared with 13 incidents including 2 hijacking off the coast of Somalia recorded in 2013.

¹⁵¹ European Parliament report Aug 2011, PE 433.768: "The Effects of Oil Companies' Activities on the Environment, Health and Development in Sub-Saharan Africa" focuses on lessons from Angola and Nigeria.

¹⁵² World Bank West Africa Regional Fisheries project report 2008; FAO Fishery Country Profiles 2007.

resources, revenue, nutrition¹⁵³ and livelihoods are lost as a result. The IUU fishing threat to sustainable fish stock levels not only threatens local trade, markets and jobs but also has wider ramifications for Europe and beyond through increasing migration pressures as the development and prosperity of coastal communities decline.

Unemployment in countries in the Gulf of Guinea is estimated at around 40% with levels of youth unemployment at over 60%. There are insufficient economic opportunities in the formal, legal economy for young people. In addition, food insecurity in the countryside has encouraged migration from rural areas to cities, leading to rapid urban population growth, stretching already struggling social and economic infrastructure and creating tensions amongst urban populations. Such a high level of unemployment encourages young people into criminal activity simply to make a living, so that they become foot-soldiers for pirate and criminal gangs, or leads them into illegal migration in very dangerous conditions.

WHAT HAS BEEN DONE

The responses to these threats in recent years have included a range of initiatives at international, regional and national levels:

- Two **UN Security Council resolutions** on Piracy and Armed Robbery in the Gulf of Guinea¹⁵⁴ initiated by Benin and Togo, set-out the need for adopting “a comprehensive approach led by the countries of the region to counter the threat of piracy and armed robbery at sea in the Gulf of Guinea and their underlying causes”; and the need to build on “existing national, regional and extra-regional initiatives to enhance

¹⁵³ According to the Food and Agriculture Organisation fish provides up to 50% of the required animal protein intake for several countries.

¹⁵⁴ UNSCR (2011) 2018 and (2012) 2039 emphasised the importance of supporting partner countries and regional organisations, through providing training, advice, equipment and resources where appropriate, so that they can increasingly prevent or manage crises by themselves.

maritime safety and security in the Gulf of Guinea". Both resolutions focus on promoting the maintenance of peace and stability in general in the Gulf of Guinea region and encourage international partners to enhance the counter-piracy capabilities of regional states and organisations in order to enable them to prevent and counter piracy and armed robbery effectively.

- **Regional Organisations ECOWAS and ECCAS** have adopted policies and launched specific actions, mainly as a result of both increasing international pressure and international support, including for ECOWAS a comprehensive Conflict Prevention Framework in 2008 addressing inter alia cross border and maritime security issues, a landmark Praia Plan to address the growing drugs problem, and a Counter Terrorism Strategy and Implementation Plan. ECOWAS is developing an ECOWAS Integrated Maritime Strategy (EIMS) and a draft version is due to be agreed by Heads of State in 2014. ECCAS has an Integrated Strategy for

Maritime Security since 2008 and set up the CRESMAC (Regional Centre for Maritime Security in Central Africa).

- **The Summit of Gulf of Guinea Heads of State** held in Yaoundé on 24-25 June 2013 has led to:
 - a. The Adoption of a 'Code of Conduct Concerning the Prevention and Repression of Piracy, Armed Robbery against Ships, and Illegal Maritime Activities in West and Central Africa' which will be reviewed in 3 years¹⁵⁵.
 - b. The Adoption of a Memorandum of Understanding (MoU) signed by the ECCAS, ECOWAS and GGC Heads on Maritime Safety and

¹⁵⁵ The Code is inspired by the IMO Djibouti Code of Conduct for the Western Indian Ocean. Its main features are a particular emphasis on information sharing and coordination, facilitated by a designated national contact point in each State, and a number of regional transnational and trans-regional maritime security coordination centres; and clear engagement by States to declare their exclusive economic zones and enforce their own laws, including on fishing, piracy and armed robbery at sea, environmental protection, waste dumping and mineral resources including oil. The Code is kept under ECCAS, ECOWAS and GGC auspices for greater African ownership. The Code is non-binding for now.

Security in West and Central Africa, setting out the establishment of an experts group to prepare a follow-up action plan for implementation of the Code of Conduct.

- c. Decision to locate the Intra-regional Coordination Centre (as outlined in the MoU) in Douala, Cameroon. This will be the regions' mechanism to oversee implementation.
 - d. Since the Yaoundé Summit, ECOWAS, ECCAS and the GGC are working to set-up an interregional working group to establish the details of implementation and how this should be funded. Part of this work will be signing agreements between regional States for joint patrols, for example, Benin, Togo and Nigeria have signed a “Zone E” Agreement under the EIMS. In addition, the group will determine the role and structure of the Intraregional Coordination Centre in Douala.
- The **African Union** adopted an African Integrated Maritime Security Strategy (2050 AIM Strategy) in January 2014.
 - **The International Maritime Organisation (IMO)** is conducting an ongoing programme of table top exercises aimed at promoting the development of national maritime security committees pursuant to the Yaounde Code of Conduct. In addition to the ongoing work of its own committees on maritime security the IMO adopted in late 2013 a Resolution on the Gulf of Guinea¹⁵⁶.
 - **Individual countries** in the Gulf of Guinea have begun to increase resources and develop strategies in partnership to address organised crime both offshore and on land such as the joint patrols (Operation Prosperity) by the Federal Republic of Nigeria and the Republic of Benin.
 - **EU Member States** have increased their support by implementing or

¹⁵⁶ The Resolution on the prevention and suppression of piracy, armed robbery against ships and illicit maritime activity in the Gulf of Guinea covers all the IMO's activities in the region and how it intends to strengthen its cooperation with MOWCA – e.g. through establishing a subregional integrated coastguard network in West & Central Africa, and address threats and challenges onshore and offshore in a holistic, comprehensive manner.

reinforcing bilateral and regional programmes. Their support is already very substantial, notably as regards capacity building of key institutions and services¹⁵⁷.

- **The European Union** is addressing illegal, unreported and unregulated fishing through the implementation of the IUU Regulation and through EU Fishery Partnership Agreements with many of the coastal countries of West and Central Africa. These help to regulate fishing, including by EU vessels, and support development and improved governance in the fishing sector.
- The EU continues to support the socio-economic development of the Gulf of Guinea countries, through their bilateral and regional cooperation. The support provided is consistent with the national development policies of the beneficiary countries and integrates the regional dimension. The support includes at the same time state building and reinforcement, economic growth and poverty reduction in all its aspects.
- The EU "Critical Maritime Routes" programme (CRIMGO) is beginning to reinforce regional and international initiatives against piracy and armed robbery at sea in the Gulf of Guinea¹⁵⁸. Its main components are: (a) setting-up a regional maritime security and safety training function, (b) starting a regional maritime information-sharing function, (c) improving coast guard work (maritime law enforcement), and (d) developing a joint operational coordination capacity through common exercises or pilot operations. Its continuous review procedures will facilitate any necessary adaptation.
- **Other international partners** such as the United States¹⁵⁹ (US), Brazil, China, India, South Africa, have set up bilateral programmes for policy formulation, coordination and institutional capacity building.

¹⁵⁷ For example France maintains a permanent naval presence in the Gulf of Guinea with its mission "CORYMBE", implemented in 2011 the "ASECMAR" project, dedicated to the reinforcement of maritime security administrations in the region.

¹⁵⁸ In Benin, Cameroon, Equatorial Guinea, Gabon, Nigeria, Sao Tome and Principe and Togo.

¹⁵⁹ In particular the US AFRICOM "African Partnership Station" (APS).

- **The G8++ Friends of the Gulf of Guinea Group (G8++FOGG)**, of which the EU is a member, has been established to better co-ordinate the maritime capacity building efforts of international partners in the Gulf of Guinea. It focuses on the importance of African ownership; the link between economic development and security; the importance of coordination and exchange of information; and the need for a comprehensive response including governance and justice.

In terms of defining the strategic requirements and necessary policies, much work has therefore been done. Implementation, however, has been severely limited by resource constraints, and the gap with the level of further investment needed to reverse the rising trend of organised crime, remains wide.

THE WAY FORWARD

The Yaoundé Summit signalled a firm commitment from individual states and the regional organisations to work together and with international partners to develop regional maritime security in its widest sense. Follow-up to this Summit is therefore a useful starting point for the EU's approach. This strategy should also be seen in the context of the future EU Maritime Security Strategy¹⁶⁰, which promotes a similar cross-sectoral¹⁶¹ approach to establish opportunities for cooperation. The EU's approach should be based on three principles:

- partnership with the countries of the Gulf of Guinea and close coordination with their regional organisations and other international organisations active in the region (ECOWAS, ECCAS, GGC, Maritime Organisation for West and Central Africa (MOWCA), plus UN Offices for Central and for West Africa and on Drugs and Crime, (UNOCA, UNOWA and UNODC), and international organisations including the AU, UN agencies such as International Maritime Organisation (IMO), as well as INTERPOL, World Customs Organisation (WCO) and

¹⁶⁰ Expected adoption in June 2014.

¹⁶¹ Between civil society, private, public, including military and law enforcement sectors.

others);

- a comprehensive approach to the problems, ensuring that security, development and governance issues are integrated into a single strategic framework.
- applying the lessons learnt from our strategies in other regions of Africa, especially in the Horn of Africa.

The EU will take an integrated approach to governance issues and all security risks and challenges on land and sea, addressing all aspects of transnational organised crime in the maritime domain as set out in the Code of Conduct signed in Yaoundé, tackling the underlying causes, and promoting regional peace, security, stability, good governance and development. Supporting border management, the rule of law, reforming legal and security frameworks, ensuring access to justice and human rights, fighting corruption and organised crime including illegal migration, are essential components of the long term work ahead. Economic governance is also key, such as better management and societal participation in the exploitation of natural resources, including oil, fisheries and others.

Another important element will be to build on existing successful EU actions, learning the lessons of the EU Sahel and Horn of Africa strategies. While there are differences between the situations in the Horn of Africa and the Gulf of Guinea, certain lessons are still relevant: effective combination of naval patrols and merchant industry self-protection measures to repress and deter piracy and armed robbery at sea; importance of information-sharing and cooperation between the International Community and regional governments and the private sector; the key role of political dialogue on security and conflict prevention; the central issue of good governance; the relevance of the comprehensive approach, but also of the need to carefully plan the many instruments; and – from the Sahel Strategy – the mutually reinforcing effect of actions in the fields of development, security, peacebuilding and conflict prevention.

It will also be necessary, as elsewhere, to work at national, regional and international levels with individual or groups of States which have the political will to act - and encouraging others to join - to prioritise and maximise the

complementarity of actions for greater effectiveness.

Bearing that in mind, and avoiding any overlap with already existing Member States projects in the region, the EU approach will focus on the following four objectives:

Objective 1 – *Building a common understanding of the scale of the threat in the Gulf of Guinea and the need to address it among the countries in the region and the international community.*

The aim is to develop a sound, factual basis for policy-making and action, promote a sense of ownership among African countries, and encourage the political will to tackle the problems. It will also enable the EU to judge better the cost and benefit of actions proposed.

Cooperation with key stakeholders in countries and regional organisations, including civil society organisations, United Nations agencies, Non-Governmental Organisations (NGOs), Regional Fisheries Management Organisations (RFMOs) and the private sector, will make it possible to define a comprehensive picture of the scale of the threat, identify opportunities and agree priorities.

Possible action:

- improve data collection (many maritime incidents often still go unreported) and information sharing;
- develop analytical tools to better understand the political economy in environments affected by transnational criminal activities. This analysis should help political and development actors identify entry points to mobilise the necessary political will to tackle existing threats;
- identify geographic and thematic priority zones to focus the EU response, including in cooperation with other international actors;
- address the wider drivers of instability according to the level of risk

using tools such as the Conflict Early Warning System and Conflict Risk Assessments, political economy analysis, and EU Human Rights strategies;

- ensure alignment of thematic (security, trafficking of drugs and human beings, smuggling of migrants, and counter-terrorism) and geographical policies/strategies;
- maintain close links and organised consultations with the private sector, notably shipping companies, industrial, artisanal fisheries and mining sectors, to ensure their perspectives are taken into account by governments;
- support dialogue with civil society, industry and governments to better understand the local context. In parallel, also support dialogue with international partners active in the region (like the US and China) to better coordinate efforts and avoid duplication.

Objective 2 – *Helping regional governments put in place the institutions and capabilities to ensure security and the rule of law.*

Resilient national and regional institutions able to counter the threats on a sustainable basis are essential for an effective, multiagency fight against organised criminal networks. These institutions need to have the will to counter criminality, the mandate and resources to do so, as well as the technical capability, including in specialist areas. The EU has the experience and resources to help build local capacity, and should encourage the necessary political support through political dialogue.

The institutions include:

- regional Institutions and mechanisms, in particular the Intra-regional Coordination Centre (as outlined in the MoU signed by the ECCAS, ECOWAS and GGC Heads on Maritime Safety and Security in West and Central Africa) to which the EU can offer technical assistance and support;

- political institutions (for example parliaments, election management bodies, political parties) that can provide other institutions with a mandate to intervene and an appropriate legal framework to do so;
- security institutions (for example internal security forces, coastguards, port authorities, customs authorities and military – land, sea and air forces, all with associated intelligence gathering functions) that can conduct surveillance operations and where necessary, intervene to protect trade routes, oil installations and disrupt illegal activities such as drug and human trafficking and smuggling of migrants. A suitable legal framework and political accountability need to be in place to ensure clear responsibilities in relation to serious crimes on land or sea. Capacity reinforcement is needed in specific areas where they are weakest (for example countering piracy at sea, or detecting drugs);
- rule of law institutions (for example police, courts and prisons, including specialised tribunals for example in the areas of customs or fishing) that can a) enable suspects to be investigated, tried and suitably punished according to law and with respect for human rights standards;
- facilitate access to justice and human rights protection (also for victims of human trafficking); to promote judiciary and home affairs reform. Some key dimensions here are the independence and protection of judges and investigating magistrates, forensic capacity to provide evidence in court and reduce the use of illegal interrogation methods;
- economic and environmental management institutions: national authorities need to reduce corruption where it exists, prevent money-laundering through national financial institutions, avoid corrupt or incompetent management of natural resources contracts, and ensure sound environmental management by commercial operations;
- oversight institutions and civil society (for example auditor general, ombudsman, anti- corruption institutions, media, NGOs, think tanks,

community groups) that can encourage good governance and rule of law to counter the enabling space for organised criminal networks to operate in.

The EU should seek to engage with the local communities, civil society and media to help citizens hold these institutions accountable.

Possible action:

- to improve the rule of law through strengthening national law enforcement agencies and the judiciary; improving sea and land capacity; supporting enhanced interagency and regional coordination in the fight against drugs and organised crime including security and legal cooperation, data sharing, and cross-border anti-trafficking joint action¹⁶²; supporting the implementation of the 2050 Africa Integrated Maritime Strategy and improving monitoring and reporting of maritime security breaches, including collection of evidence for prosecution. Such support should take account of previous experience. The use of all EU instruments (including CSDP), should be explored as part of a comprehensive approach;
- to improve economic and environmental governance through development or enforcement of legal frameworks for fishing and offshore mineral exploitation, including fish licensing systems; working with international organisations, Regional Fisheries Management Organisations, and other key bodies in ensuring respect for international law and regional norms; working with the private sector – including oil and maritime industry to promote corporate responsibility actions and consultation with civil society and local communities;
- to support closer coordination and increased synergies and coherence between the EU and its Member States and the countries in the region.

¹⁶² For example the Intra-Regional Coordination Centre between ECOWAS, ECCAS and GGC on Maritime Safety and Security.

Objective 3 – *Supporting the development of prosperous economies in the coastal countries, enabling them to provide basic services, employment opportunities and poverty reduction for their citizens.*

Many States of the Gulf of Guinea are fragile Least Developed Countries (LDCs), with low key development indicators such as life expectancy, health and literacy. Widespread poverty, poor governance and under-development can facilitate the emergence of criminal activities. Generating legitimate and sustainable jobs for young people could help tackle some of the underlying causes feeding insecurity in many Gulf of Guinea countries.

EU development policy, including the EU's Agenda for Change, prioritises assistance to the poorest countries, particularly fragile states. Key issues addressed in the Agenda for Change include good governance, inclusive and sustainable growth, agriculture, food security, clean energy, and improving resilience to the consequences of climate change. In terms of nutrition, trade, economic development and employment, the importance for the region of improvements to the management of the fisheries sector, notably artisanal coastal fishing, is evident.¹⁶³

Possible action

- continue and extend the ongoing work to improve regulation and management of key industries in Gulf of Guinea countries including fishing and extractives;
- support the development of secure and modern infrastructures, including ports;
- increase community participation in local economic development and support communities through expansion of access to energy and basic services;

¹⁶³ For the EU there are also considerable potential gains from strengthening local capacities to conserve and manage fish stocks, in the form of improved perspectives for EU fishing fleets and increased security of maritime routes due to better local surveillance.

- engage with Gulf of Guinea countries, Regional Fisheries Management Organisations, International Organisations and other key stakeholders to improve regulation and management of fisheries and extractive industries;
- promote a stronger and sustained focus on job creation.

Objective 4 – *Strengthening cooperation structures between the countries of the region to ensure effective action across borders at sea and on land.*

The importance of information sharing and cooperation among a wide range of agencies and actors, public and private¹⁶⁴, makes it essential to build strong planning and coordination among them, notably with the key regional organisations; ECOWAS, ECCAS and GGC. The broader coordinating role of the African Union has proven its value in the Horn of Africa and is increasingly appreciated by the regional organisations in the Gulf of Guinea. EU cooperation needs to support this integration and coordination of effort.

Possible Action:

- improve planning, coordination and communication amongst regional partners; help regional organisations work more collaboratively in follow-up to the Yaoundé Summit;
- identify where active partners like the US, Russia, Canada, Japan, Australia, China, Brazil, as well as the UN, World Bank, and other multi-lateral organisations/institutions can have a positive impact, including the Gulf of Guinea in our political dialogue with these partners;
- EU Political Dialogues with the States and the Regional Organisations and other regional bodies should regularly assess the security at sea

¹⁶⁴ An example of the commitment of the private sector is the Maritime Trade Information Sharing Centre for the Gulf of Guinea. This initiative focuses on the creation of an affordable, sustainable and enduring regional maritime information sharing center and complements regional and national initiatives to counter maritime crime by providing a real-time connection with industry and passing information which will assist with delivering a targeted response.

and on land as well as the development situation, trends and needs;

- support ECOWAS, ECCAS, GGC and the African Union in their efforts to coordinate internally, with their Member States and with each other, and with external partners, including where possible through the secondment of EU experts/advisers from various professional fields with expertise in security;
- harness EU experience of having successfully contributed to the work of the Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia, to support the coordination and cooperation efforts of ECOWAS, ECCAS and the GGC.

CONCLUSIONS

Although some promising steps have been taken nationally, regionally and internationally, the scale, variety and shifting nature of criminal activities and the complexity of the underlying problems require much more attention at national, regional and international levels. Actions in the region, within the framework of this Strategy, are consistent with and complementary to national poverty reduction policies and regional initiatives, as well as in synergy with actions implemented through the Fisheries Partnership Agreements and actions implementing the IUU Regulation. It is clear that activity across the different objectives as set out in this framework can be mutually reinforcing and complementary.

It will be important however to coordinate all these different initiatives both in the region and amongst the EU and its Member States as well as the international community. Our level of ambition, albeit broad and encompassing the full range of economic, social, governance, security and development challenges, is the right approach at this stage.

It will be wise to concentrate where the EU can have the most effect. Post-Yaoundé there is an opportunity to lever support to the regional African-led coordinating platforms that are developing. Ultimately, this strategic framework

will allow us to better judge and plan the EU's work with its partners in the Gulf of Guinea in a more coherent way. Increasing the EU's focus now on coordinating better will have significant effects on security, investor confidence, prosperity, livelihoods, the environment, and energy supplies."

APÉNDICE 4

Plan de Acción de la Unión Europea sobre el Golfo de Guinea 2015- 2020



Council of the European Union

Brussels, 16 March 2015 (OR. en)

7168/15

COAFR 97

ACP 42

PESC 279

RELEX 221

JAI 173

NOTE	
From:	General Secretariat of the Council
To:	Delegations
No. prev. doc.:	7082/15
Subject:	Council conclusions on the Gulf of Guinea Action Plan 2015-2020

1. At its meeting on 16 March 2015, the Council adopted the Council conclusions set out in the annex to this note.

ANNEX TO THE ANNEX

EU Gulf of Guinea Action Plan 2015-2020¹⁶⁵

1 – INTRODUCTION

1. The Foreign Affairs Council of 17 March 2014 agreed the European Union (EU) Strategy on the Gulf of Guinea designed to support the African-led cross-regional Yaoundé process initiatives between the Economic Community of West African States (ECOWAS), the Economic Community of Central African States (ECCAS) and the Gulf of Guinea Commission (GGC). The EU Strategy on the Gulf of Guinea is based on a joint communication "Elements for the EU's Strategic response to the Gulf of Guinea"¹⁶⁶ and is complementary to the general EU Maritime Security Strategy¹⁶⁷.
2. The Heads of State Summit held in Yaoundé in June 2013, with representatives from 25 West and Central African countries and regional organisations (the first time such a joint meeting between both regions had taken place), led to the adoption of a Memorandum of Understanding between ECCAS, ECOWAS and the GGC on maritime security in West and Central Africa, and of a Code of Conduct to address maritime insecurity in its widest sense, including the establishment of an Inter-Regional Coordination Centre to oversee implementation. This centre was launched on the 11 September 2014 in Yaoundé, Cameroon.
3. This Action Plan is to put the EU Strategy into practice based upon its four strategic objectives: building a common understanding of the scale

¹⁶⁵ UNIÓN EUROPEA. (16 de marzo de 2015). Council conclusions on the Gulf of Guinea Action Plan 2015-2020. Obtenido de <https://www.consilium.europa.eu/media/21521/st07168en15.pdf>

¹⁶⁶ JOIN (2013) 31.

¹⁶⁷ 11205/14.

of the threat; helping regional governments to put in place robust multi-agency institutions; supporting the development of prosperous economies; strengthening the cooperation structures. Furthermore, it seeks to build on the regional momentum that was created at the Yaoundé Summit and provide appropriate support to regional organisations as well as to individual states¹⁶⁸ to help them design effective strategies to tackle the challenges and implement them in a coordinated manner, in accordance with the Yaoundé Code of Conduct¹⁶⁹.

4. The EU will also seek to ensure that its interventions in the fields of development cooperation, peace-building, conflict prevention and international security are mutually reinforcing. Regular dialogue will be maintained with ECOWAS, ECCAS and individual states as appropriate to ensure a common understanding of what is necessary and achievable. For example, support to the implementation of the ECOWAS Integrated Maritime Strategy offers the opportunity to achieve mutually beneficial objectives. Inclusive and sustainable economic growth is crucial to long-term poverty reduction which is a primary objective of the Union's external action. Therefore the EU should encourage more inclusive growth, characterised by people's ability to participate in, and benefit from wealth and job creation.
5. Recent reports and assessments of the threat from transnational organized crime in the maritime domain, as defined by the Yaoundé Code of Conduct¹⁷⁰, highlight a persistent, unstable, and potentially deteriorating security situation. The Gulf of Guinea has always been a

¹⁶⁸ Signatory States to the "Code of Conduct concerning the repression of piracy, armed robbery against ships, and illicit maritime activity in West and Central Africa", adopted at the June 2013 Heads of State Summit in Yaoundé are: Angola, Benin, Burkina Faso, Burundi, Cameroon, Cape Verde, the Central African Republic, Chad, Congo, Côte d'Ivoire, the Democratic Republic of the Congo, Equatorial Guinea, Gabon, the Gambia, Ghana, Guinea, Guinea Bissau, Liberia, Mali, Niger, Nigeria, Sao Tome and Principe, Senegal, Sierra Leone, and Togo.

¹⁶⁹ Link to Yaoundé Code of Conduct: <http://pages.au.int/sites/default/files/Code%20of%20Conduct.pdf>

¹⁷⁰ For the purposes of the Code of Conduct, transnational organized crime in the maritime domain consists of any of the following acts: Piracy and armed robbery against ships (ARAS), money laundering, illegal arms and drug trafficking, illegal oil bunkering, crude oil theft, human trafficking, human smuggling, maritime pollution, Illegal Unreported and Unregulated (IUU) fishing, and illegal dumping of toxic waste.

hotspot for piracy and armed robbery at sea (ARAS). According to International Maritime Bureau figures, the Gulf of Guinea accounted for 18% in 2013 and 16% in 2014, of attacks worldwide. Over the last decade, approximately 80% of all violent attacks against ships have taken place in territorial waters, with harbour and port areas the most vulnerable. Yet over the last couple of years, there has been a shift towards such incidents occurring on the high seas and with a wider geographical spread further West and South¹⁷¹. On average, there are between 30-40 EU Member State flagged or owned vessels at any one time in Gulf of Guinea waters at risk of being targeted by pirates and criminals. There is widespread knowledge of under-reporting of attacks, so statistics vary, and are inaccurate, but the general trend is concerning enough to justify EU action, in particular the increasing pattern of violence against seafarers which is highly alarming¹⁷², and has already claimed the life of a Greek seafarer in 2015¹⁷³.

6. The EU is concerned over the threat that illicit maritime crime, especially piracy and armed robbery at sea, pose to the safety of seafarers and other persons, including through kidnapping, hostage-taking and increased violence by pirates and persons involved in piracy. It is therefore important to create an appropriate regional legal framework for prevention and interdiction of such criminal activities, to ensure that persons engaging in piracy and armed robbery at sea are arrested, detained, prosecuted and convicted, in accordance with internationally recognized rules and principles of international law¹⁷⁴. The Action Plan will also seek to support initiatives to provide appropriate assistance to

¹⁷¹ The Kerala piracy incident off the coast of Angola in January 2014.

¹⁷² International Maritime Bureau Monthly reports e.g. in June 2014 out of 5 reported incidents, 2 were hijackings with 65 crew taken hostage; and guns and knives used in 4 of the 5 reported incidents. In 2014, 8 cases of actual violence against crew, 9 cases of guns used, and 66 crew taken hostage compared to 0 in the Indian Ocean, 28 in the Malacca Straits, and 43 in the South China Sea (source: IMO Global Integrated Shipping Information System (GISIS - <http://gisis.imo.org>) Overall in 2014, 24 incidents were reported compared to 3 in the Indian Ocean - although the real figure is likely to be twice as much.

¹⁷³ Attack on a fishing vessel off the coast of Ghana on 30 January 2015.

¹⁷⁴ Especially the relevant provisions of the UN Convention on the Law of the Sea of 10 Dec 1982 (UNCLOS), in particular articles 100, 101 and 105, which set out the legal framework applicable to countering piracy and armed robbery at sea, as well as other ocean activities (ref. UNSC RES 2039 (2012)).

EU seafarers who fall victim of piracy kidnapping and hostage taking, including through increased diplomatic contacts with responsible national authorities and building on existing initiatives under the auspices of the International Maritime Organisation (IMO)¹⁷⁵, as well as the ongoing EU initiatives in support of security against maritime crime, such as those envisaged in the EU Maritime Security Strategy, the Athens Declaration of the Interim Review of the EU Policy for the Maritime Transport Domain, adopted in June 2014 by the Council, and relevant work of the European Coast Guard Functions Forum.

7. Maritime trade, including energy supply routes¹⁷⁶ to and from the Gulf of Guinea is largely conducted by companies based in the EU Member States, the primary export market for most countries in the region. Europe imports about 13% of its oil and 6% of gas from West Africa. The effect from transnational organized crime on maritime insurance rates could also have negative impacts on the economies of coastal countries. Furthermore, West African waters are estimated to have the highest levels of illegal, unreported and unregulated fishing (IUU) in the world, representing up to 37% of the region's catch, costing coastal states around \$1.3 billion per year, and severely compromising the food security and livelihoods of coastal communities¹⁷⁷.
8. There is also concern that the threat of terrorism in the region continues to grow, and criminal activities such as kidnapping for ransom likely to increase, for example in the run up to the presidential elections in Nigeria in early 2015. Trafficking and smuggling (drugs, humans, arms), with related money-laundering, also continues to grow across porous land and sea borders, taking advantage of continuing insecurity notably in the Sahel, and in other countries. Sophisticated and highly adaptable

¹⁷⁵ Especially as regards the provisions of IMO Assembly Resolution A.1069 (28).

¹⁷⁶ The cost to Nigeria alone of oil and hydrocarbon theft is estimated at some US\$ 6 billion per year.

¹⁷⁷ Around 9 million people depend on fisheries for their livelihoods in this region and fish represent 41% of animal protein intake Sources for IUU fishing activities; World Bank, Environmental Justice Foundation (2012) – Pirate Fishing Exposed: the Fight against Illegal Fishing in West Africa and the EU.

criminal networks are firmly entrenched across the region¹⁷⁸.

2 – STATE OF PLAY IN THE REGION

- 9.** The Inter-Regional Coordination Centre has been created to oversee implementation of the Yaoundé Code of Conduct by the three regional organisations, and it will have overall strategic and political level authority and competence to direct resources and means from one region to another as necessary to address maritime crime. It is gradually setting-up a core team composed of a mixture of both military and civilian staff. A military Director from ECOWAS and a civilian Deputy Director from ECCAS are already appointed. The two regional centres for West and Central Africa that sit underneath it (the CRESMAC; Regional Centre for Maritime Security in Central Africa, in Pointe Noire, officially inaugurated in October 2014, and its equivalent; the Regional Maritime Security Centre of West Africa – the CRESMAO, host state still to be decided) are still to become operational, pending the mobilisation of resources. Underneath the regional CRESMAC and CRESMAO levels, the maritime security architecture in the Gulf of Guinea will be made up of five Zones (A; D; E; F; G) covering the ECOWAS and ECCAS maritime space, each coordinated by a Multi- National Centre of Coordination (CMC). The CMC for Zone A will be in Luanda, Angola, but yet to become operational. The CMC for Zone D is situated in Douala, Cameroon, and is the first Zone to have become operational. The CMC for Zone E will be in Cotonou, Benin, expected launch date to become operational in March 2015. The CMCs for Zones F and G are still in the planning stage, with no decisions yet on what countries will host them. The operationalization of all these centres as soon as possible is a priority.
- 10.** Multi-layered action at all levels – inter-regional, regional, zonal and national - will be necessary. A combination of top-down and bottom-up activity is envisaged as there is no 'one size fits all' solution given the

¹⁷⁸ Source: The United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC).

wide-range of inter-related issues at sea and on land, and the diverse spread of countries and varying degrees of willingness and capability.

11. All national (Maritime Operations Centres) - zonal, multi-national (CMCs), regional centres (CRESMAC and CRESMAO), and the Inter Regional Coordination Centre, were never intended to be military only facilities but multi-agency or "multi-dimensional". This is one of the key priorities to support as this layered architecture of connecting centres gets constructed across both West and Central Africa regions.
12. Some good national level examples already exist like the establishment of the Vessel Traffic Management Information System (VTMIS) in Ghana, which enables access to information on cargo, namely dangerous or polluting ones, transiting or calling at ports. As well as the establishment of a Fisheries Enforcement Unit (FEU), a result of the push given by the EU IUU Regulation¹⁷⁹ for Ghana to improve, inter alia, monitoring and compliance systems, which will also include equipment to monitor fishing vessels activities. More importantly, the unit is made up of a mixed team of Navy, Police and Fisheries officers.
13. The oil industry initiative the 'Maritime Trade and Information Sharing Centre – Gulf of Guinea' (MTISC-GoG) is based in Accra, Ghana, that has been operational since March 2014 and supported by some EU Member States, and other international partners. Merchant vessels submit voluntary reports to the centre which facilitates the creation of a maritime picture from Senegal to Angola. The MTISC-GoG provides security warnings to vessels about suspicious incidents and attacks. It also shares relevant information with the appropriate authorities of states in the region. The MTISC-GoG is showing the value of an accurate maritime picture and has gained the trust of the merchant shipping industry. It will work with the CRESMAC and CRESMAO and Inter Regional Coordination Centre as they grow in capability to remain fully complementary to the Yaoundé Code of Conduct.
14. The Maritime Analysis and Operations Centre - Narcotics (MAOC-N) is

¹⁷⁹ (EC) No 1005/2008.

another good example of an operational platform bringing together experts and military from several EU countries, with the purpose of fighting against illicit drug trafficking by air and sea across the Atlantic Ocean towards Europe and the West African Seaboard. This organization works closely with the European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction (EMCDDA), the European Maritime Safety Agency (EMSA), and other international partners, such as United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC), European External Action Service (EEAS), the European Defence Agency (EDA), EUROJUST, FRONTEX and the US's Drug Enforcement Administration, as well as with key African countries particularly with Cabo Verde, but also with Guinea Bissau, now that the Constitutional order has been gradually restored in the country.

- 15.** Since the adoption of the Strategy, the European External Action Service (EEAS) has briefed African Ambassadors in Brussels; the High Representative Vice President (HRVP) hosted a maritime security meeting in the margins of the EU-Africa Summit, which included key representatives from the region¹⁸⁰, and which has been followed up by an AU-EU ministerial meeting on maritime safety and security on 8/9 February 2015 focussing on lessons learned and how to achieve better coordination and sharing of experience across the African continent on maritime security¹⁸¹. The EU discussed next steps with ECOWAS, ECCAS and GGC during preparatory work for the set-up of the Inter-Regional Coordination Centre in Yaoundé between April and June 2014 and attended the G7++ Friends of Gulf of Guinea (FOGG) meeting and the inauguration of the Inter-Regional Coordination Centre on the 10 and 11 September 2014, both in Yaoundé, Cameroon.
- 16.** Positive signs are already visible with the multiplication of high level meetings at political and technical level to kick start the implementation of the Yaoundé process demonstrating that concerned governments take the threat of maritime insecurity seriously. In spring 2015, a Gulf of

¹⁸⁰ From Nigeria, Cameroon, Gabon, Togo, Benin and Angola.

¹⁸¹ Awaiting AU link to the Conclusions to insert here.

Guinea Maritime and Energy Security conference is planned in Angola. Togo is also planning to host an AU Maritime Security and Development Summit in November 2015. The last G7++ FOGG meeting took place in Accra, Ghana on 3 December 2014, and at the EU level, we will continue to participate at these as well as invite and host speakers in Brussels¹⁸², as we have done so far with the help of EU Institute for Security Studies (EU ISS)¹⁸³, including regional, international, as well as academic and the private/industry sector.

3 – IMPLEMENTATION APPROACH

- 17.** Enshrined in the Comprehensive Approach principles¹⁸⁴, it is intended to tackle the underlying causes not just the symptoms: link security, governance and development challenges offshore and onshore; draw from EU experience/lessons learnt from the Horn of Africa and Western Indian Ocean – where appropriate; and increase the level of coordination between the EU and EU Member States in the region as well as with international partners. All initiatives of the international community should be synchronised and complementary with each other.
- 18.** The Action Plan offers opportunities to combine geographic and thematic priorities through a coherent and complementary use of the different EU external financing instruments and the extra-budgetary European Development Fund (EDF)¹⁸⁵ as well as contributions from the EU

¹⁸² Rear Admiral Mendoua, Chief of Staff of the Cameroon Navy, who has overseen the creation of the Inter-Regional Coordination Centre presented the Yaoundé process intra-regional initiatives to the EU Military Committee on 26 November 2014.

¹⁸³ EU ISS hosted a seminar in April 2013 (with link below), and a workshop in July 2014 with EU Member States. See link: <http://www.iss.europa.eu/publications/detail/article/fighting-piracy-in-the-gulf-of-guinea-offshore-and-onshore/>

¹⁸⁴ The 8 Comprehensive Approach principles: 1. Shared Analysis, 2. Common Strategic Vision, 3. Focus on Prevention, 4. Mobilise different EU strengths and capacities, 5. Commit to the Long Term, 6. Linking internal and external policy to action, 7. Role of EU Delegations, 8. International Partnership.

¹⁸⁵ Development Cooperation Instrument (DCI Regulation (EU) N°233/2014, 11 March 2014) including its Pan-African Programme; Instrument Contributing to Stability and Peace (IcSP Regulation (EU) N° 230/2014, 11 March 2014); the intra-ACP programme within the EDF and other Commission DG programmes.

Member States to deliver on the EU's objectives. Synergies and complementarity with Member States ongoing activities in the region (FRONTEX operations, Sea Horse project, for instance) could also be explored. In addition, greater cooperation and collaboration with relevant international partners and organisations is to be sought, including in the framework of the G7++ Friends of Gulf of Guinea (FOGG), and in particular with the UN and US – to identify the level of regional state buy-in, and find areas for complementarity and for pooling and sharing.

- 19.** The Action Plan also seeks to make the best use of all EU instruments, including the combined efforts of the Union and its Member States through CFSP/CSDP and the related initiative to support capacity building of partner countries and regional organisations in order to enable them to increasingly manage and prevent crises by themselves. The Action Plan takes into account the contribution of EU Member States' civilian and military capabilities and expertise to the EU Comprehensive Approach in the Gulf of Guinea, both on land and sea. Lessons learned, where appropriate, from past experience and from other scenarios, like the Horn of Africa and elsewhere, with ongoing CSDP missions like EUCAP Nestor and EUCAP Sahel Niger, should also be taken into consideration. Moreover, as set-out in the Comprehensive Approach, the Action Plan aims at enhancing civilian/military synergies and information sharing.
- 20.** There are, however, some analytical gaps still to be filled, given the diverse mix of threats and challenges in the maritime domain that need prioritising, including some key areas such as environmental damage, seabed resources and other economic aspects. It is also important to concentrate on the key political, bureaucratic and economic impediments to tackle, in order to increase countries' incentives to take effective actions and sustainable solutions against maritime crime as set out in the Yaoundé Code of Conduct. Conflict and crisis analysis, early warning/risk assessment, contingency planning, crisis management, conflict prevention and stabilisation, and joint-programming must all be enhanced within the Action Plan as it moves forward, as crucial EU tools

to advance our understanding and better target our response. In so doing, the Action Plan will become more precise in articulating what effect EU support can have against these risks.

- 21.** Migration is also an important dimension within and from the Gulf of Guinea region, with regular casualties of illegal migrants trying to reach different countries by sea in very dangerous conditions. There is a window of opportunity to build on the current foundation of political will. Improved maritime security and the consequent reduction in criminal activity will reduce economic migration and increase trade, stability and prosperity in the region.
- 22.** The EU has significant comparative advantage to many other partners as the most important development partner for the countries in the region as well as a major export trade partner. The current difficulties to appropriately address maritime crime at sea are symptomatic of wider governance and rule of law issues on land. The enhancement of maritime security will be a building block and enabler for greater stability on land. However, financial means are not enough. Enhanced diplomatic engagement and political coordination by the EU in the region is planned to be made in support and encouragement of regional and country-specific action to deliver against the Yaoundé Code of Conduct¹⁸⁶ as well as dialogue and technical support – in the form of mentoring and advice, all comparatively low-cost but very high-value. The EU can offer a lot of practical expertise in this regard. The networked coordination by EU Delegations and Member States' Embassies at country and regional levels will help identify the gaps at country and regional levels and what EU support would be appropriate to provide. The EU Delegations and Member States' Embassies will play a key part of the cooperation process, under the overall leadership of an EU coordinator for the Gulf of Guinea.
- 23.** Annex B breaks-down the four overarching objectives from the EU Gulf of Guinea Strategy into tables showing Expected Results and Actions

¹⁸⁶ For example at political Joint Way Forward/Strategic dialogues like those held with Nigeria, Angola, and South Africa in 2014.

over an immediate, medium and long term delivery horizon¹⁸⁷.

4 – OVERALL OBJECTIVES AND EXPECTED RESULTS

- 24.** The present Action Plan provides the operational framework for the implementation of the EU Gulf of Guinea Strategy from present day to 2020 and beyond¹⁸⁸. It comprises ongoing programmes, as well as new projects and activities that will be implemented at the Union level through various instruments and mechanisms - including possible CFSP/CSDP – in coordination with EU Member States and in coherence with the EU Maritime Security Strategy (EUMSS).
- 25.** The overall goal of the present Action Plan is to contribute to the sustainable development of West and Central African coastal States' economies by promoting the significance of a well-governed, safe and secure maritime sector. It intends to reach this goal by enhancing the capabilities of coastal states of the Gulf of Guinea to tackle the complex and wide ranging challenges of maritime insecurity, organised crime and IUU fishing activities.
- 26.** Over the next five years, the following results are expected:
1. Building a common understanding of the scale of the threat in the Gulf of Guinea and the need to address it among the countries in the region and the international community.
 2. Helping governments of the region build robust institutions, maritime administrations and multiagency capabilities to ensure maritime awareness, security and the rule of law.
 3. Supporting prosperous economies in this region in line with national and regional development strategies, to create employment and assist vulnerable communities to build resilience

¹⁸⁷ Immediate; Medium (one to three years); Long term (three to five years).

¹⁸⁸ With a change of EU Commission team in 2020, this is a good marker to aim for before evaluating and revising/updating the EU strategy for the Gulf of Guinea.

and resist criminal or violent activities.

4. Strengthening cooperation structures between the countries of the region and the regional organisations to take the necessary actions to mitigate the threats at sea and on land.

27. To achieve these results, the following types of actions are envisaged:

- Political dialogue and outreach at bilateral and multilateral levels with regional organisations and national agencies on how to address the various threats and challenges; seeking to prioritise areas of action and encourage national and regional "ownership".
- Capacity building and institutional support to the Yaoundé process architecture.
- Provision of expertise and technical assistance (mentoring).
- Training and equipment.
- Support to regional cooperation and information sharing; encouraging the states in the region, through the IMO and other relevant fora such as the G7++ FOGG group, to share good practice and lessons learnt amongst themselves and with private sector and industry stakeholders.
- Joint operations and exercises.
- Support to/facilitation of investment in priority infrastructures.
- Support to sustainable and inclusive growth through development aid projects contributing to poverty reduction.
- Support deployment of state-of art Information and Communication Technologies.
- Coordination with international partners and organisations like US, IMO, and the G7 ++ FOGG group.
- Ongoing assessments and mapping of activities and initiatives, alongside reinforced monitoring and evaluation mechanisms.

- Close links and regular consultations with the private sector and industry on implementation of planned activities and on relevant proposals/recommendations/good practice, not least to avoid duplication.

28. An overview of expected results linked to the EU Strategy objectives is provided in annex A. More detailed proposals for action are compiled in annex B as the basis for an integrated implementation framework for interventions of the EU, in coordination with its Member States.

5 – IMPLEMENTATION AND FUNDING

29. There are different EU financing instruments and mechanisms/modalities for the implementation of the Action Plan (e.g. political, technical co-operation, plus the broad possibilities of CSDP/CFSP action in coordination with EU Member States, or with third countries and other international partners). Some activities are already ongoing or under preparation in the framework of the Instrument Contributing to Stability and Peace (IcSP) – long term¹⁸⁹; others are being developed (e.g. enhanced coordination of actions supported through Sustainable Fisheries Partnership Agreements (SFPAs) with actions funded by IcSP and Development instruments), and still others that will require additional funding. EDF funding both under national and regional indicative programmes could also contribute to the implementation of the present Action Plan.

30. Division of labour and coordination with EU Member States in relation to financing and joint actions will reduce duplication and enable greater complementarity between different projects to achieve greater cumulative

¹⁸⁹ The Critical Maritime Routes (CMR) Gulf of Guinea (CRIMGO) project aims to counter piracy and supports a number of countries (Benin, Cameroon, Equatorial Guinea, Gabon, Nigeria, São Tomé, Togo; Ghana and Cote d'Ivoire associated) in developing the capacity for regional cooperation in maritime security (training, information sharing, coordination). The project was launched in 2013, has a four-year duration with a budget of 4.5 M€, and is now being further expanded to complement and reinforce regional and international initiatives in support of the wider Yaoundé process and the Intra-Regional Coordination Centre.

effect. Coordination with other key international partners like the US, the UN (IMO, UNODC), and the G7++ Friends of the Gulf of Guinea, is also envisaged. This may include pooling and sharing, implementation of existing and possibly new EU initiatives such as Train and Equip.

6 – STEERING AND COORDINATION

- 31.** As set out in the Council Conclusions of 17 March 2014, a Senior EU Coordinator will coordinate the implementation of the EU Gulf of Guinea Strategy and this Action Plan and ensure systematic monitoring and reporting. Sectoral and cross-sectoral stakeholder consultations at the EU and national level are foreseen and close co-operation and coordination with the Political and Security Committee (PSC) on a regular basis, at least every six months.
- 32.** The senior coordinator's role will be to deliver greater impact by joining up the EU and EU Member States active in the region to achieve a consistent, coherent and complementary use of instruments and reinforcement of political coordination, including reinforcing political dialogue with regional organisations and national agencies.

7 – EU AND INTERNATIONAL ENGAGEMENT, TO DATE AND PLANNED

- 33.** A number of activities in the areas of maritime security in the Gulf of Guinea, funded by the EU and its Member States, are already ongoing or under preparation. They are briefly outlined below.
- 34.** CRIMGO (Critical Maritime Routes for the Gulf of Guinea – EUR 4.5 million over four years) aims to enhance the level of information sharing, interagency cooperation and coordination at a regional level across the Gulf of Guinea. It has undergone a review to adapt and align itself more closely with the Yaoundé process regional initiatives. The project is now

focussed on two components: maritime security regional cooperation and information sharing, and maritime education and training. The first one includes deployment of an expert – already based in Yaoundé - supporting the Inter-Regional Coordination Centre; the second one includes regional maritime trainings delivered to more than 60 stakeholders so far, and crisis response trainings already delivered to Benin, Togo, Cameroon and Nigeria. The CRIMGO project has also been extended to January 2017. Also under the long-term component of the IcSP, there is an additional EUR 7.5 million action planned to support maritime security in the wider Gulf of Guinea (Senegal to Angola) in support of the EU Gulf of Guinea Strategy and Action Plan which has already started its formulation phase, with project-work able to start as soon as 2016. This could include inter-centre communication, information sharing and capacity building, in particular in zones D and E, and gradually expanding to all zones

- 35.** A shorter term IcSP 18-month (approx. EUR 1 million under Article 3) action (mentoring/guidance of an International Maritime Organization (IMO) expert embedded into the Inter-Regional Coordination Centre and South-South exchanges) is also planned, with the aim to deploying the expert to Yaoundé in March 2015. The IMO has been working in West and Central Africa since 2006 with the Maritime Organisation of West and Central Africa (MOWCA) in promoting the concept of an "integrated coast guard function network": encouraging a joined-up, multi-agency approach to maritime law enforcement including countering trafficking and border control, maritime safety, security and protection of the marine environment. An IMO expert alongside the CRIMGO expert will provide extra synergy and potential for the Inter-Regional Coordination Centre to have the best chance of success in establishing itself as a credible and viable institution.
- 36.** Since 2009, under the Instrument for Stability¹⁹⁰, the EU has committed almost EUR 50 million to over 40 countries in Africa, Latin America and the Caribbean through the flagship Cocaine Route Programme in efforts

¹⁹⁰ IFS Regulation (EC) N° 1717/2006, 01 January 2007.

to fight against both organised crime and drugs trafficking. Components currently implemented in Western Africa include the Seaport Cooperation Project (SEACOP) to build inter-agency Intelligence and control Units to rummage suspected shipments and encourage regional and trans-regional cooperation against illicit trafficking via sea routes; the Airport Communication Project (AIRCOP) to set-up interdiction task forces in selected airports and connect them to international law enforcement databases; the West Africa Police Information System (WAPIS) to support in a few pilot countries the set-up of national and eventually regional databases to collect relevant police information; the AML-WA project to encourage Inter-Regional and International effort in anti-money laundering with financial intelligence units and law enforcement officers. Future relevant actions, currently under preparation, include a support to regional/trans-regional criminal investigation and criminal justice cooperation between countries along the Cocaine Route.

37. The EU's "Support to the Maritime Transport sector in Africa" programme has three projects (started in July 2014 – EUR 5 million – and will last until 2016) with a focus on West and Central Africa, on maritime safety, port efficiency and port state control, data upgrading and data exchange, funded by the European Development Fund (intra-ACP). The African Union (AU), ECOWAS, ECCAS, and MOWCA are associated to this Programme; all 28 MOWCA countries are eligible to benefit.
38. The EU addresses IUU fishing activities through the EU IUU Fishing Regulation¹⁹¹, and the Commission and the European Fisheries Control Agency support capacity building activities in the field of monitoring, control and surveillance (MSC) as well as fisheries development/governance efforts in particular, but not only, in the framework of SFPAs¹⁹². Currently there are agreements and active Protocols with Cape Verde, Senegal, Guinea Bissau, Ivory Coast, Gabon, and Sao Tome and Principe. Negotiations with Liberia are

¹⁹¹ Council Regulation (EC) No 1005/2008.

¹⁹² Commission investigations led to €9M of fines and fees recovered by coastal or flag states in 2011 and 2012, and resulted in several decisions of refusal of importation into the EU.

scheduled to start in 2015. In parallel, the Sub-Regional Fisheries Commission (CSRP) has benefited from EDF funding to reinforce MSC. The programme ACP FISH II has also financed some actions in the field of MSC in West and Central Africa (including one with the Regional Commission of Fisheries of Gulf of Guinea - COREP). These experiences have highlighted the need to reinforce capacities at national level and to strengthen coordination through the mandate of regional fisheries bodies. In line with the EU's Comprehensive Approach, EU support provided through SFPAs will be coordinated with Development, IcSP, EDF and other relevant EU instruments as well as initiatives of EU Member States.

- 39.** Some EU Member States are also actively involved bilaterally. Several are working with states in the region to modernize and expand the different harbours in the region. This is mostly done through strong collaboration with regional partners, industry and private sector. France maintains a permanent naval presence in the Gulf of Guinea with its mission “CORYMBE”. It also implements, since 2011, the “ASECMAR” project, dedicated to the reinforcement of maritime security administrations in the region. Belgium, Denmark, Italy, the Netherlands, Portugal, Spain, and the UK, are all also active in different fields. The idea of “Lead Member States” for specific areas or actions in Annex B could be explored further.
- 40.** The programming of the 11th EDF (2014 – 2020) is currently ongoing and will be concluded in early 2015. In both the West and Central Africa Regional Indicative Programmes (approx. EUR 1,5 billion combined), "Peace, Security and Regional Stability" has been identified as one of the focal sectors. The Gulf of Guinea features with regard to possible support under these programmes that comprise headings related to regional security and the fight against organised crime. Discussions are taking place with ECOWAS and ECCAS in a view to include action against money laundering, trafficking, maritime security capacity building, and the fight against IUU fishing activities and support to fisheries and aquaculture sectors, among the regional priorities.

- 41.** Numerous National Indicative Programmes (NIPs) are already signed and cover sectors that are directly or indirectly related to the implementation of the present Action Plan. Particular consideration will be given to synergies and complementarity between EU and Member States funding, including through joint programming at country level, as well as on concentration of resources on the most urgent objectives.
- 42.** Other international partners' engagements are also substantial. US Department of State Africa Bureau and United States Africa Command (AFRICOM) are working mainly in West Africa improving investigation of maritime organised crime by funding regional workshop trainings for different law enforcement agencies, and providing technical assistance to help the Nigerian ministry of Justice to prosecute maritime crime, including oil bunkering and kidnapping. AFRICOM conduct the OBANGAME Express annual maritime live exercises in the Gulf of Guinea, which includes not only participation from regional navies, but EU Member States as well as other partners like Norway and Brazil. Since 2013, in the framework of the African Partnership Station (APS), different exercises like 'African Winds' and 'Sahara Express' have involved marines from several EU Member States, US and countries from the region, working together in training and capacity building along the West African coast. Interpol, which has investigated attacks carried out since 2013, is mobilising its central national bureaux in the Gulf of Guinea and central regional bureaux in Abidjan and Yaoundé, and is devising the AGWE project to support police authorities in the Gulf of Guinea, to investigate maritime crime. All these initiatives are very useful in identifying capacity building and information sharing gaps, and activities under this Action Plan will need to take these into account.

ANNEX A - SUMMARY OF PROPOSED FIELDS OF ACTION

Overall Objective: Sustainable development of West and Central African coastal States’ economies by promoting the significance of a well-governed, safe and secure maritime sector.

Objectives		Expected Results	Timeline ¹⁹³
1.	An improved common understanding of the scale of the threat, and the need to address it among the countries in the region and the international community	1.1 Bilateral dialogues with ECOWAS, ECCAS, GGC, African Union, and National governments	I
		1.2 Regular reporting and analyses of risks with EU Member States and international partners	I/M
		1.3 Sharing of information on activities among all stakeholders involved	I/M
2.	Reinforced multi-agency institutions at the regional and national levels	2.1 Capacity building of regional and national institutions	M
		2.2 Improved information exchange and deployment of state-of art Information and Communication Technologies	I/M
		2.3 Improved law enforcement and judicial cooperation (incl. customs, coast guard, maritime police and gendarmerie)	I/M
		2.4 Improvements in transnational (zonal) cooperation	M
3.	More prosperous and resilient economies and coastal communities	3.1 Improved governance of key industries (incl. fishing and extractive industries)	M
		3.2 Support for infrastructure projects, including ports	M/L
		3.3 Support to growth and employment in coastal areas	M/L

¹⁹³ Immediate; Medium (one to three years); Long term (three to five years)

		3.4 Facilitation of research to understand conducive causes, and support to youth and educational initiatives to mitigate criminality	I/M
4.	Strengthened cooperation structures with the region, and amongst EU Member States and international partners	4.1 Encouragement of practical regional cooperation beyond declarations of intent	I
		4.2 Political dialogues and coordinated lobbying for implementation of the Code of Conduct, MoU.	I
		4.3 Support to ECOWAS, ECCAS and GGC internal coordination with their MS; with each other, and with external partners	I/M

ANNEX B – PROPOSED FRAMEWORK OF ACTIVITY BY EXPECTED RESULTS

RESULT 1: An improved common understanding of the scale of the threat and the need to address it among the countries in the region and the international community

No.	Expected Results	Actions ¹⁹⁴ and Lead Actors ¹⁹⁵	Delivery horizon ¹⁹⁶
1.1	Bilateral dialogues with ECOWAS, ECCAS, GGC, African Union, and National governments focussed around the EU's strategic objectives and on promoting the maintenance of peace and stability in general in the Gulf of Guinea region (as set out in UNSC resolutions 2018 and 2039)	(a) At the regional level: Identification of key actors in regional organisations and their levels of influence to enable productive bilateral dialogues (EEAS)	I
		(b) At the regional level: EU Political Dialogues with the Regional Organisations regularly assess security at sea and on land as well as gaps, trends and needs leading to identification of opportunities for political and operational engagement (EEAS)	I
		(c) At the national level: Identification of key actors amongst national authorities leading to high level contacts made with regular local meetings agreed. (MS/EEAS)	I
		(d) At the national level: Identification and assessment on whether we are dealing with an implementation gap or a regulation (governance) gap, or both. (e.g. regarding the building of robust multi-agency maritime administrations) (MS/COM/EEAS)	I

¹⁹⁴ The Actions constitute a preliminary implementation framework for coordinated interventions of the EU institutions and EU MS.

¹⁹⁵ Within their competences and legal mandates. This footnote applies to all references to "Lead Actors".

¹⁹⁶ I: Immediate; M: Medium (one to three years); L: Long term (three to five years).

		(e) Supporting and promoting ideas to improve intra- regional cooperation dynamics; showcasing examples as good models to follow where possible, like MAOC –N, MTISC-GoG. (MS/COM/EEAS)	I
		(f) At the EU level: Participation and contribution at FOGG and/or extended CGPCS meetings, regional (ECOWAS/ECCAS) ministerial meetings and AU Summits to stimulate practical cooperation in support of Yaoundé process. (MS/EEAS)	I
1.2	Regular reporting and analysis of risks with EU MS and international partners	(a) Improving understanding by taking a risk-based approach and producing a matrix; matching likelihood of the risk occurring with the impact or consequence of that risk on EU and Gulf of Guinea interests. (MS/EEAS)	I/M
		(b) Integrating analysis at local, regional, and international (UN, AU) levels as well as at thematic and geographic levels within the EU via participation/facilitation of Think Tank events, involvement with EU Member State experts, industry, CSOs, Horn of Africa partners, private sector, industry and shipping companies. (MS/EEAS)	I
		(c) At the EU level: Gulf of Guinea on agendas of political dialogues with key EU capitals and partners; US, China, Japan, Brazil, South Africa, Canada, Australia, etc. possibly leading to synchronised lobbying ahead of regional and international summits. (MS/EEAS)	I
		(d) At the national/regional level: Providing reporting & analysis on issues of interest (e.g. how to contribute to regional, national and local decision-making) (MS/EEAS)	I/M
		(e) At the private sector level: maintain close links and organized consultations with the private sector, notably shipping companies, industry, artisanal fisheries and mining sectors, taking their perspectives into account to ensure complementarity of action. (MS/COM/EEAS)	(I/M)

1.3	Sharing of information on activities among all stakeholders involved	(a) At the national level: Identification of key donor partners leading to a clear picture established of the collective effort at the local level and where EU institution and EU Member States can have impact and provide added value. (MS/COM/EEAS)	I/M
		(b) At the international level: Participation in coordination efforts of EU Member States and key partners' activities, in order to maximise combined impact and avoid duplication. (e.g. via the FOGG Oceans Beyond Piracy database and/or other tools) (MS/EEAS)	I
		(c) At the national and international level ¹⁹⁷ : Mapping of ongoing activities by national governments, regional and international organisations and EU Member States, so as to identify niche areas of joint working amongst EU Member States and complementarity of effort with international partners. (MS/COM/EEAS)	M

¹⁹⁷ Possible information sharing by the maritime community must be in accordance with relevant provisions of the International Ship and Port Facility Code. Info sharing between military and non-military (private) actors requires: (a) a complete image for maritime surveillance that should be created jointly by the two stakeholders and (b) the creation of an info sharing protocol between them and with third actors, since relevant information is inadvertently classified.

RESULT 2: Reinforced multi-agency institutions at the regional and national levels

No.	Expected Results	Actions and Lead Actors	Delivery horizon
2.1	Capacity building of regional and national institutions	(a) Conducting a needs assessment leading to a programme of capacity building engagement being mapped out to disable pirates' capacities on-shore and off-shore. (MS/COM/EEAS)	I/M
		(b) Provide external expertise to Inter-Regional Coordination Centre according to needs and priorities. (MS/COM/EEAS)	I
		(c) Supporting Inter-Regional Coordination Centre in developing a communications strategy and provide regular updates on actions, results, planning and coordination with regional and zonal maritime centers. (MS/COM/EEAS)	I/M
		(d) Helping establish 24/7 focal points at national and regional levels to be in place – as per the Code of Conduct – and leading to Country and Regional organograms created and shared amongst relevant centres. (MS/COM/EEAS)	I/M
		(e) At the national level: Supporting countries in developing National maritime strategies outlining how they will develop and benefit from their exclusive economic zones– as per the Code of Conduct. (MS/COM/EEAS)	I/M
		(f) At the national level: Supporting countries strengthen local (national) institutions/agencies and their own centres of operation and coordination to comply with the Yaoundé Code of Conduct (including possibly embedding expertise into these). (MS/COM/EEAS)	I/M
		(g) At the regional level: Improving maritime intervention capabilities via maritime capacity building; coast-guard, navy, law enforcement and customs agencies properly trained and equipped. (MS/COM/EEAS)	I/M/L

		(h) Supporting multiagency capabilities leading to enhanced interoperability between the national and regional maritime responses. (MS/COM/EEAS)	I/M
		(i) Promoting and encouraging use of good models already in operation for training of personnel to improve information exchange and law enforcement cooperation building on models like MAOC-N, MTISC-GoG, and with initiatives such as Interpol/WAPIS. (MS/COM/EEAS)	I
		(j) Supporting ECCAS and ECOWAS on the development of the CRESMAC, CRESMAO & Inter Regional Coordination Centre. (MS/COM/EEAS)	I/M
		(k) Establishing engagement with the oil and fishing industries at the local and national levels in order to understand their needs and requirements as per the Code of Conduct. (MS/COM/EEAS)	M
2.2	Improved information exchange and deployment of state-of art Information and Communication Technologies	(a) At the national level: Supporting the streamlining of communication channels among maritime and other law enforcement entities leading to higher levels of maritime crime reported and recorded. (MS/COM/EEAS)	I/M
		(b) At the national level: Providing support to ensure that communication equipment and sensors are adapted to each country but as much as possible interoperable within the region) and not overlapping existing structures leading to better use of information technology and enhanced maritime situational awareness. (MS/COM/EEAS)	I/M
		(c) At the national level: Improving surveillance and traceability systems, safe and reliable reporting mechanisms for effective exchange of information, data collection and management. (MS/COM/EEAS)	I/M
		(d) At the regional level: Supporting effective implementation/dissemination of best practices (including Anti-Piracy Best Practice), Information sharing centres aligned and coordinated and complementary in passing on same messages to mariners and shipping companies. (MS/COM/EEAS)	I/M

		(e) At the regional level: Standardization of recording and reporting models to speed-up and ease understanding of the data transmitted. (MS/COM/EEAS)	M
2.3	Improved law enforcement and judicial cooperation	(a) At the national level: Assisting development of national legal frameworks, as well as the adequate organisational structures needed to implement the Code of Conduct, leading to ratification of international instruments such as UNCLOS, SOLAS, ARAS, UNFSA, PSMA and harmonisation with national legislation to enable efficient and successful prosecutions. (MS/COM/EEAS)	M
		(b) At the national level: Supporting and strengthening compliance with applicable international legal instruments for fishing, offshore mineral exploitation (including oil and hydrocarbon theft), waste dumping, drug trafficking and tracking of financial flows, as per the Code of Conduct. MS/COM/EEAS)	M
		(c) At the national level: Supporting an efficient justice chain – competent police and prosecution, independent and efficient judiciary, adequate detention facilities, in order to deal effectively with piracy and criminality. (MS/COM/EEAS)	M
		(d) At the regional level: Supporting conventional definitions towards a standard legal framework achieved and shared across the region as per the Code of Conduct. (COM/EEAS)	I/M
		(e) At the regional level: Supporting agreements for law enforcement and judicial cooperation between authorities of the countries involved. (MS/COM/EEAS)	I/M
		2.4	Improvements in transnational (zonal) cooperation
(b) Mapping of training needs at national and regional levels. (COM/EEAS)	I/M		
(c) At the regional level: Coordinating use of existing and future civilian and military technologies and capabilities for maritime domain awareness, capacity - building and training/exercising. (MS/COM/EEAS)	M		

	(d) Strengthening inter-agency co-operation at both national and regional levels (CMCs transformed into multi-dimensional centres – with a coastguard function to work in line with the Yaoundé Code of Conduct). (MS/COM/EEAS)	M
	(e) At the regional level: Strengthening joined up working with direct neighbours and regional CMCs and other centres leading to successful operations and stronger security and maritime enforcement/coastguard functions/capabilities. (COM/EEAS)	M
	(f) Helping Maritime Zones D and E to become fully operational. (MS/COM/EEAS)	I/M

RESULT 3: More prosperous and resilient economies and coastal communities

No.	Expected Results	Actions and Lead Actors	Delivery horizon
3.1	Improved governance of key industries (incl. fishing and extractive industries)	(a) Strengthening the regulation and management of fisheries and extractive industries (at both national and regional levels) leading to improved analysis/reporting on the enforcement capacities of different initiatives and improvements required or gaps where EU could assist. (COM/EEAS)	M
		(b) Encouraging countries to incentivise change with economic instruments (fiscal incentives for those companies that comply with regulations, reviewing tax incentives/subsidies etc.). (COM/EEAS)	M
		(c) Reinforcing the mandate of Gulf of Guinea countries' Regional Fisheries Management Organisations leading to improved cooperation and effectiveness of the regional organisations and recording and reporting of catches. (COM/EEAS)	M
3.2	Support for infrastructure projects, including ports	(a) At the regional level: Supporting access to energy and basic services linked to the development of ports and maritime industries leading to an enhancement of intra- African trade as well as attracting EU investment in the African maritime transport sector. (MS/COM/EEAS)	M/L
		(b) At the national level: Supporting port compliance with IMO ISPS Code leading to more secure, effective & efficient port infrastructure and operations and improved revenues for Governments. (MS/COM/EEAS)	M
		(c) Facilitating investment in relevant infrastructure like ports (financial instruments, incentives, donor coordination etc.) (MS/COM/EEAS)	M
3.3	Support to growth and employment in coastal areas	(a) Taking due consideration of the needs of coastal communities in development strategies, incl. fishing communities. (MS/COM/EEAS)	M/L

		(b) Supporting job and growth creation in the fisheries and aquaculture sectors through improvement of the value chain. (MS/COM/EEAS)	M/L
		(c) Improving safety conditions in fisheries and extractive sectors including personnel training. (MS/COM/EEAS)	M
		(d) Promoting maritime training and study of maritime technology leading to more jobs. (MS/COM/EEAS)	I/M
		(e) Support effective judicial systems in administrative, civil and commercial law, as key enablers of sustainable growth. (MS/COM/EEAS)	M
3.4	Facilitation of research to understand conducive causes, and support to youth and educational initiatives to mitigate criminality	(a) Understanding and addressing the socio-economic causes of criminality in this region. With particular attention to youth unemployment and radicalisation, illegal migration and smuggling. (COM/EEAS)	M
		(b) Identifying vulnerable/at risk communities through tools such as the Conflict Early Warning, Conflict Risk Assessments and EU Human Rights strategies. (COM/EEAS)	I/M
		(c) Addressing concerns of coastal communities with regard to illegal fishing and waste dumping. (COM/EEAS)	M
		(d) Encouraging access to education and alternative livelihoods via training incentives leading to a reduction of overall criminality. (MS/COM/EEAS)	M
		(e) Increasing community participation in local economic development and support initiatives. (MS/COM/EEAS)	I/M

RESULT 4: Strengthened cooperation structures with the region, and amongst EU Member States and international partners

No.	Expected Results	Actions and Lead Actors	Delivery horizon
4.1	Encouragement of practical regional cooperation beyond declarations of intent	(a) Supporting regional coordination centers (CRESMAC and CRESMAO) to be in place leading to improved planning, coordination and communication amongst regional partners. (MS/COM/EEAS)	I/M
		(b) Helping key regional and national agencies and institutions to have information flows, planning and decision-making processes in place. (MS/COM/EEAS)	I/M
		(c) Sharing and discussing EU lessons learned as appropriate from Horn of Africa (e.g. passing on experience from the Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia, in support of the coordination and cooperation efforts of ECOWAS, ECCAS and the GGC). (MS/COM/EEAS)	I
		(d) Sharing EU experience on the development of "coast guard functions". (MS/COM/EEAS)	I
		(e) Exploring South-South cooperation initiatives with Southern and Eastern African or Caribbean countries including seeking opportunities for partnering. (MS/EEAS)	I/M
4.2	Political dialogues and coordinated lobbying for implementation of the Code of Conduct, MoU.	(a) Encouraging the regional organisations to fulfil their Yaoundé Memorandum of Understanding obligations and reinforce their institutional links with the AU and its AIM 2050 Maritime Security strategy. (MS/EEAS)	I/M
		(b) Providing added-value regional focus, complementing the Sahel Strategy and conflict prevention initiatives. (MS/EEAS)	I

4.3	Support to ECOWAS, ECCAS & GGC internal coordination with their Member States; with each other, and with external partners	(a) Facilitating external partners' support through the G7++ Friends of Gulf of Guinea and other G7+ groups on Serious and Organised Crime leading to greater collaboration and de-conflicting activity. (MS/EEAS)	I
		(b) Identifying existing gaps and weaknesses in capacity (Abuja, Yaoundé, Libreville, Luanda) and opportunities for quick deliverable proposals to address political blockages. (MS/EEAS)	I
		(c) Identifying the level of regional state buy-in. (MS/EEAS)	I/M

