



66/2021

1 de junio de 2021

Laura Rueda García*

¿Es el golfo de Guinea la nueva Somalia? Piratería en el África Occidental

[Visitar la WEB](#)

[Recibir BOLETÍN ELECTRÓNICO](#)

¿Es el golfo de Guinea la nueva Somalia? Piratería en el África Occidental

Resumen:

El alarmante incremento de actividades en el golfo de Guinea durante los últimos años representa uno de los conflictos sin resolver del panorama geopolítico internacional. Estas incesantes operaciones de robo a mano armada engloban características similares a los actos llevados a cabo en la costa oriental del continente africano. Sin embargo, su impacto internacional es mucho menor al de los eventos en aguas somalíes. Aun siendo declarada la zona marina más peligrosa de la Tierra, el golfo de Guinea posee una gran importancia para la exportación de combustibles. La posible intervención internacional en la zona hace necesaria una correcta comprensión del fenómeno de la piratería en el golfo de Guinea, hecho que se tratará de esclarecer en el siguiente análisis.

Palabras clave:

Golfo de Guinea, piratería, África Occidental, delta del Níger, toma de rehenes, Somalia.

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

Is the Gulf of Guinea the new Somalia? Piracy in Western Africa

Abstract:

The alarming increase in piracy in the Gulf of Guinea in recent years represents an ongoing conflict on the forefront of international geopolitics. These incessant armed robbery operations encompass characteristics like those acts carried out on the eastern coast of the African continent. However, their international impact is less prominent as that of their counterpart. Even though it has been declared to be the most dangerous marine area on Earth, the Gulf of Guinea is of great importance regarding the export of fuels. Thus, a possible international intervention in the area requires a comprehensive understanding of the phenomenon in the Gulf of Guinea, a fact that will try to be clarified within the following analysis.

Keywords:

Gulf of Guinea, piracy, Western Africa, Niger delta, kidnap for ransom, Somalia.

Cómo citar este documento:

RUEDA GARCÍA, Laura. *¿Es el golfo de Guinea la nueva Somalia? Piratería en el África Occidental*. Documento de Opinión IEEE 66/2021.
http://www.ieeee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2021/DIEEEO66_2021_LAURUE_Gog.pdf y/o [enlace bie³](#) (consultado día/mes/año)

Contextualizando los orígenes del conflicto

El transporte marítimo corresponde alrededor del 90 % del comercio mundial¹. Es por esto por lo que la economía global depende en gran parte de aquellos navíos que se dedican a exportar e importar bienes y servicios a otras zonas terrestres. El golfo de Guinea conforma las costas de más de veinte países; por tanto, representa un referente marítimo clave por su función como vía primaria para la exportación de combustibles, cacao y otros productos básicos². Durante los últimos años, esta región se ha visto amenazada por el fenómeno de la piratería³, el cual se ha reestablecido en el norte del continente africano. Estos actos criminales, los cuales se centran de manera notable en las aguas del delta del Níger y el área frente a Lagos⁴, están constantemente siendo analizada por los informes del Buró Marítimo Internacional (IMB, por sus siglas en inglés).

El conflicto del delta del Níger tiene origen en la crisis económica que golpeó a Nigeria en 1973 en torno al desplome de los precios del petróleo, lo que afectó de manera directa a la economía del país⁵. No obstante, las raíces del problema de la piratería derivan de la escasez de mecanismos necesarios para reactivar la economía nigeriana. Consecuentemente, las empresas de Nigeria, tanto públicas como privadas, se vieron obligadas a recortar su plantilla, lo que ocasionó un alto grado de desempleo general.

¹ ESCUDERO, Erik. "Transporte marítimo mueve más del 90% del comercio mundial", *The Logistics World*. Fecha de publicación 2 de marzo de 2020. Disponible en: <https://thelogisticsworld.com/comercio-internacional/transporte-maritimo-mueve-mas-del-90-del-comercio-mundial/> NOTA: todos los vínculos de Internet del presente documento se encuentran activos a fecha de 26 de abril de 2021.

² LIBBY, George. "Pirates Are Attacking Ships in Gulf of Guinea. Here's Why and the Impact", *Reuters, Insurance Journal*. Fecha de publicación 26 de enero de 2021. Disponible en: <https://www.insurancejournal.com/news/international/2021/01/26/598824.htm>

³ Según el Artículo 101 de la Convención de la Ley del Mar de Naciones Unidas (UNCLOS) del 10 de diciembre de 1982, se considera como piratería: (a) cualquier acto ilegal de violencia o detención, o cualquier acto de depredación, cometido con fines privados por la tripulación o los pasajeros de un barco privado o una aeronave privada, y dirigido: (i) en alta mar, contra otro barco o aeronave, o contra personas o bienes a bordo de dicho barco o aeronave; (ii) contra un barco, aeronave, personas o propiedad en un lugar fuera de la jurisdicción de cualquier Estado; (b) cualquier acto de participación voluntaria en la operación de un barco o de una aeronave con conocimiento de hechos que lo conviertan en un barco o aeronave pirata; (c) cualquier acto de incitación o de facilitar intencionalmente un acto descrito en el subpárrafo (a) o (b). Disponible en: <https://imo.libguides.com/c.php?g=659460&p=465525>

⁴ Ciudad más poblada de Nigeria —con la mayor aglomeración urbana del África subsahariana— que cuenta con alrededor de 21 millones de habitantes. "Apartheid' climático", *El País*. Disponible en: https://elpais.com/elpais/2016/01/11/planeta_futuro/1452536004_523770.html

⁵ PAOLA CRUZ CARDOZO, Adriana. "Análisis de la presencia de petroleras occidentales y la agudización de conflictos políticoeconómicos en el Delta del Níger. Caso: la Royal Dutch Shell y el Movimiento para la Emancipación del Delta del Níger (MEND) 2006-2010", fecha de publicación 2011. Disponible en: <https://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/2802/CruzCardozo-Adriana-2012.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

En este contexto de destrucción de posibilidades laborales —alrededor del 80-90 % de la población activa nigeriana estaba desempleada⁶— los ciudadanos insatisfechos decidieron alistarse en una miríada de bandas criminales armadas⁷ como único método de supervivencia⁸. Como resultado, surge un sentimiento de abandono en los ciudadanos por parte del Gobierno en torno a temas de seguridad.

Esta inestabilidad no solo afectó a la economía de la región, sino que también a sectores medioambientales, políticos y sociales⁹, lo que favoreció el surgimiento de grupos de piratas de crimen organizado.

Entre otros grupos, nace el Movimiento para la Emancipación del Delta (MEND). El MEND es una organización sin liderazgo formal que actúa a modo de *holding*¹⁰ relacionada con grupos asociados con actos de piratería cuyo lucro deriva del robo de combustible, también conocido como *bunkering*¹¹. Existen varios informes que relacionan al MEND con la financiación de las bandas criminales, aunque la mayoría de sus beneficios provienen del comercio ilegal de combustible a terceros en el golfo de Guinea¹².

⁶ IVANCOVICH, J. WHITENECK, D. HALL, K. "Piracy Enterprises in Africa". Fecha de publicación: junio de 2011. Disponible en:

<https://www.researchgate.net/deref/http%3A%2F%2Fdx.doi.org%2F10.13140%2FRG.2.1.4119.7203>

Report number: CRM D0023394.A2/Final. Affiliation: Center for Naval Analyses.

⁷ AKINWUMI, Olayemi. "Youth participation in Violence in Nigeria since the 1980s". Fecha de publicación 2006, International Perspectives on Youth Conflict and Development, p. 80. Disponible en: [10.1093/acprof:oso/9780195178425.003.0005](https://www.researchgate.net/deref/http%3A%2F%2Fdx.doi.org%2F10.1093/acprof:oso/9780195178425.003.0005)

⁸ «La población local exige mejores servicios públicos y una mayor participación de los ingresos petroleros, que compañías como SPDC paga al gobierno central en impuestos y regalías. Las comunidades están más y más frustradas y los disturbios civiles han ido en aumento». Fragmento de: "Conditions in the Niger Delta", *The Shell Global Home*. Disponible en http://www.shell.com/home/content/environment_society/society/nigeria/conditions/

⁹ "Niger Delta Human Development Report", UNDP. Fecha de publicación 2016. Disponible en: http://hdr.undp.org/sites/default/files/nigeria_hdr_report.pdf.

¹⁰ "Forma de organización o agrupación de empresas en la que una compañía adquiere todas o la mayor parte de las acciones de otra empresa con el único fin de poseer el control total sobre la otra empresa." "¿Qué es un holding?", *Debitoor*. Disponible en: <https://debitoor.es/glosario/definicion-holding>

¹¹ Término inglés que «designa el abastecimiento y repostaje de los buques en el mar». "¿Qué es el «bunkering»?", *La Razón*. Disponible en: <https://www.larazon.es/espana/que-es-el-bunkering-KM3295268/>

¹² IVANCOVICH, J. WHITENECK, D. HALL, K. "Piracy Enterprises in Africa". Fecha de publicación: junio de 2011. Disponible en:

<https://www.researchgate.net/deref/http%3A%2F%2Fdx.doi.org%2F10.13140%2FRG.2.1.4119.7203>

Report number: CRM D0023394.A2/Final. Affiliation: Center for Naval Analyses.

Asimismo, el fenómeno de la globalización, mano a mano con los avances tecnológicos del siglo XXI ha propiciado un nuevo panorama global en el que el poder de los Estados es difuso¹³, en especial en zonas cuya producción gira en torno a los combustibles.

La región del golfo de Guinea tiene un alto interés geoestratégico internacional pues la mayoría de los yacimientos petrolíferos del continente africano se encuentran repartidos entre los países de la región¹⁴. Además, como estrategia en contra del terrorismo fundamentalista islámico, a principios del siglo XXI, Estados Unidos decidió explotar los recursos de este territorio como alternativa a los combustibles de Oriente Medio. Los yacimientos marinos del África Occidental permiten un acceso sencillo a los buques petroleros, lo cual presentaba una gran ventaja en lo relativo a la seguridad hasta la aparición de los piratas¹⁵. Sin embargo, la piratería no se trata de un fenómeno novedoso en las costas del norte de África. El internacionalmente reconocido conflicto de la piratería en Somalia representa un precedente para su homólogo occidental. Es por eso por lo que cabe comparar ambas realidades.



Figura 1. Mapa de Piratería 2021. Fuente. Centro de Información sobre la Piratería de la IMB. Disponible en:

<https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map>

¹³ KEOHANE, Robert O., y NYE, Joseph S. *Power and Interdependence*, tercera edición. Longman, fecha de publicación 2001.

¹⁴ Estos países son: Camerún, Congo, Gabón, Guinea Ecuatorial, Nigeria y República Democrática del Congo. A su vez, la región limita los yacimientos de Angola y Chad y Sudán.

¹⁵ LÓPEZ GARAY, Miguel. *El interés selectivo por los conflictos internacionales y los conflictos olvidados en un mundo hiperconectado*, IEEE. Fecha de publicación 4 de septiembre de 2020. Disponible en: http://www.ieeee.es/contenido/noticias/2020/09/DIEEEE0107_2020MIGLOP_conflictos.html

África Occidental vs. África Oriental

En la actualidad, el golfo de Guinea representa el principal escenario de piratería en el territorio africano. Lo anterior se debe a que, estadísticamente, hay un mayor número de delitos ejecutados por estas bandas criminales en la zona durante la última década en comparación a aquellos del Cuerno de África¹⁶. A su vez, el panorama nigeriano está caracterizado por un aumento en la violencia empleada en comparación con sus homólogos somalíes. Por este motivo, varias organizaciones internacionales, como el Buró Marítimo Internacional (IMB, por sus siglas en inglés), identifican lo ocurrido como una ‘mudanza’ pirática desde la parte oriental de África, a la occidental¹⁷.

La Figura 1 (arriba) muestra un mapa a tiempo real¹⁸ de la piratería desde comienzos de año. En él podemos observar un mayor número de altercados en la costa occidental del continente que en la zona oriental. No sólo ha habido un desplazamiento de la actividad pirática, sino que el IMB ha identificado un notable aumento en el número de secuestros de pescadores en los últimos años. Esta forma de violencia es una novedad en la zona, pero forma parte del día a día de los piratas somalíes.

Con el paso del tiempo, piratas que antes robaban el cargamento de barcos pesqueros, ahora se dedican a la toma de rehenes para su liberación a cambio de grandes sumas de dinero. Lo anterior está relacionado con la caída del precio del petróleo en 2020 tras la segunda recesión de Nigeria en cinco años. Por lo que los grupos criminales buscan fuentes alternativas de financiación.

No solo un nuevo perfil de atacantes...

Los delincuentes del golfo de Guinea representan un perfil amplio en el que nacionales de diferentes zonas de África Occidental se unen bajo la misma causa. El ejemplo más representativo de este grupo es el del pirata nigeriano.

Se ha identificado que la procedencia de los piratas de la zona en cuestión se encuentra en el delta del Níger y otras regiones cercanas del litoral fronterizo y se estima que la

¹⁶ CAO FEIJÓO, Genaro. Tesis doctoral UDC, “Piratería marítima en el Golfo de Guinea: El conflicto del Delta del Níger como detonante de su génesis y evolución”. Fecha de publicación 2017. Disponible en: <https://ruc.udc.es/dspace/handle/2183/19301>.

¹⁷ ICC-IMB, “IMB Piracy Report Highlights Violence in West Africa”, *IMB News*. Fecha de publicación: el 15 de julio de 2013. Disponible en: <http://www.iccwbo.org>.

¹⁸ Captura de pantalla tomada el día 22 de abril de 2021.

edad de estos gira en torno a los veinticinco años de edad. Además, estos poseen experiencia en el dominio de armas, puesto que tales conocimientos derivan de su involucración en disputas de la zona a lo largo de su juventud, al contrario que los piratas somalíes los cuales son inexpertos en lo que al manejo de armas respecta¹⁹.

Los piratas se agrupan en bandas organizadas de manera jerárquica en cuya cumbre se coloca el adalid, o líder. En estas milicias es necesario que los nuevos reclutas dispongan de sus propias armas previamente a su incorporación.

Aquellos rasgos peculiares de los piratas de la demarcación son claves para comprender la manera de ejercer la delincuencia en la región del golfo de Guinea. No solo es la experiencia de los atacantes una característica determinante, sino que la logística que éstos disponen representa un factor clave para su éxito.

Según Whiteneck²⁰, los líderes de estas bandas de crímenes organizados no están relacionados con *holdings* como es el caso del Movimiento para la Emancipación del Delta (MEND) ni con otros grupos de actividad pirática. Al contrario, los piratas del Golfo de Guinea actúan de manera solitaria.

Una vez analizado el perfil del atacante del África Occidental, es importante analizar el *modus operandi*²¹ de estos.

...sino que también emplean tácticas adaptadas al panorama actual.

Mientras que los piratas de la zona de Somalia tenían como principal objetivo de sus ataques la obtención de altas sumas de dinero en forma de rescate, sus homólogos del golfo de Guinea no compartían este propósito en sus comienzos. Al contrario, el objetivo de los segundos piratas giraba en torno al comercio relacionado con el tráfico ilegal de petróleo y gas natural que sustraían de petroleros, cargueros y oleoductos²² tras la crisis

¹⁹ “De Somalia al Golfo de Guinea. Un nuevo foco de piratería amenaza a los petroleros y pesqueros españoles que operan en la costa oeste de África”, *El Confidencial Digital*. Fecha de publicación 24 de enero de 2013. Disponible en: <https://www.hsabogados.es/img/actualidad/00332.pdf?v=0>

²⁰ WHITENECK, Daniel J. “Piracy Enterprises in Africa”, p. 41. Fecha de publicación junio de 2011. Disponible en DOI: [10.13140/RG.2.1.4119.7203](https://doi.org/10.13140/RG.2.1.4119.7203). Report number: CRM D0023394.A2/Final. Affiliation: Center for Naval Analyses.

²¹ “Loc. lat. que significa ‘modo de operar’”. Definición de La Real Academia Española (RAE), fecha de publicación no detallada. Disponible en: <https://dle.rae.es/modus%20operandi>

²² IVANCOVICH, J. WHITENECK, D. HALL, K. “Piracy Enterprises in Africa”. Fecha de publicación: junio de 2011. Disponible en: <https://www.researchgate.net/deref/http%3A%2F%2Fdx.doi.org%2F10.13140%2FRG.2.1.4119.7203> Report number: CRM D0023394.A2/Final. Affiliation: Center for Naval Analyses.

de la década de los ochenta²³. No obstante, no solo han cambiado sus formas de actuación, sino que su objetivo actual se alinea con aquel de Somalia. De este modo, la meta de los piratas es adquirir dinero mediante los rescates obtenidos de la toma de rehenes.

Teniendo en cuenta la procedencia estimada de los atacantes del África Occidental, cabe remarcar que es en las aguas interiores del delta del Níger, y frente a sus costas, donde los ataques se ejecutan con una violencia mayor a la de otras zonas del golfo. Es por eso por lo que el actual *modus operandi* tan agresivo de las bandas difiere de su anterior carácter reivindicativo: lo que comenzó como una lucha política para la reclamación de combustibles originó un cambio en los ataques, los cuales ya no se dirigen únicamente hacia los petroleros. En la actualidad, estos delitos engloban todas aquellas actividades a través de las cuales las bandas puedan obtener financiación.

En lo que respecta a los tipos de ataques empleados en la piratería contra buques tripulados, el IMB identifica siete tipos de acciones, que implican diferentes grados del empleo de la violencia: tripulantes que han sido tomados como rehenes, amenazados, asaltados, heridos, muertos, desaparecidos y secuestrados²⁴. En la región del África Occidental, la toma de rehenes ha destacado por su amplia difusión durante la última década. De hecho, en el marco global actual el golfo de Guinea representa más del 95 % de los secuestros marítimos a escala mundial.

Los ataques violentos contra los barcos y sus tripulaciones han aumentado un 40 % en 2020 en comparación al año anterior, con 77 tripulantes secuestrados a cambio de un rescate desde enero, COMO revela el último informe de piratería de la Oficina Marítima Internacional de la Cámara de Comercio Internacional.

Estos incidentes son especialmente peligrosos debido a que el 80 % de los atacantes disponen de armas de fuego —y cuchillos— según las cifras del Centro de Información sobre Piratería (PRC, por sus siglas en inglés) del IMB²⁵, el cual advierte que las bandas

²³ MORAL, Pablo. "Somalia y el golfo de Guinea: las dos caras de la piratería en África", EOM. Fecha de publicación: 3 de junio de 2015. Disponible en: <https://elordenmundial.com/somalia-y-el-golfo-de-guinea-las-dos-caras-de-la-pirateria-en-africa/>

²⁴ CAO FEIJÓO, Genaro. Tesis doctoral UDC, "Piratería marítima en el Golfo de Guinea: El conflicto del Delta del Níger como detonante de su génesis y evolución", fecha de publicación 2017, disponible en <https://ruc.udc.es/dspace/handle/2183/19301>

²⁵ "Pirates are kidnapping more seafarers off West Africa, IMB reports", ICC. Fecha de publicación 14 de octubre de 2020. Disponible en: <https://www.icc-ccs.org/index.php/1298-pirates-are-kidnapping-more-seafarers-off-west-africa-imb-reports>

de piratas en la zona están bien organizadas y tienen como objetivo «a todo tipo de embarcaciones en una amplia gama»²⁶.

Una vez que una embarcación es secuestrada, la tripulación es capturada y puede ser retenida en tierra hasta que se negocie su liberación. El caso de la toma de rehenes más lejano del litoral en 2020 ocurrió a casi 200 millas náuticas de la costa. La anterior distancia es bastante amplia en comparación a aquella de 60NM (del inglés: *nautical mile*, 'milla náutica'), la cual representa la distancia promedio de los secuestros, según el IMB²⁷.

Los consultores de seguridad Dryad Global realizaron un informe en el que se mencionaban los notables cambios en el *modus operandi* criminal marítimo de África Occidental (ver Tabla 1)²⁸. Las estadísticas, basadas en las tácticas adoptadas por los piratas, muestran cómo los secuestros se han doblado en comparación a años anteriores, a la vez que el número total de ataques.

Como resultado, la creciente preocupación por la seguridad marítima en el Golfo de Guinea ha impulsado los esfuerzos internacionales para aumentar la capacidad naval regional, entre ellas se encuentran las recientes adquisiciones de equipos de patrullaje marítimo por parte de Camerún, Angola, República del Congo, Senegal y Nigeria, entre otros.

Estadísticas marítimas del golfo de Guinea				
	2017	2018	2019	2020
Acercamientos indebidos	21	19	10	25
Secuestros	11	15	28	27
Ataques	5	5	5	8
Buques disparados	10	21	19	11
Intentos fallidos	8	9	3	8

²⁶ "Segundo barco atacado en el Golfo de Guinea en menos de 24 horas", Guinea Infomarket. Fecha de publicación 20 de octubre de 2020. Disponible en: <https://guineainfomarket.com/afrika/2020/10/20/segundo-barco-atacado-en-el-golfo-de-guinea-en-menos-de-24-horas/>

²⁷ CHAMBERS, Sam. "Gulf of Guinea becomes this decade's Somalia as kidnapping cases soar", *Splash247*. Fecha de publicación 14 de enero de 2021. Disponible en: <https://splash247.com/gulf-of-guinea-becomes-this-decades-somalia-as-kidnapping-cases-soar/>

²⁸ Las tablas de datos que contiene este documento son de elaboración propia sobre la base de los datos registrados por la consultaría de seguridad Dryad Global. El anexo documental está disponible en <https://467222-1467340-raikfcquaxqncofqfm.stackpathdns.com/wp-content/uploads/2021/01/Piracy.jpg>

Atracos	15	19	13	21
Robo	16	40	31	31
Secuestro de buques	1	2	8	1
Toma de rehenes	111	156	177	138

Tabla 1. Estadísticas marítimas del golfo de Guinea. Fuente. Dryad Global.

Sin embargo, las naciones de la región son reacias a financiar mejor sus marinas, dadas otras prioridades, que incluyen abordar su vulnerabilidad frente a las amenazas terrestres.

Según el director del IMB, Michael Howlett²⁹, las últimas estadísticas obtenidas en el primer trimestre del año 2021 en la región del golfo de Guinea muestran un incremento exponencial de las capacidades de los piratas. Como resultado de lo anterior, los ataques se están realizando cada vez más lejos del litoral.

A causa de estos avances de los ladrones, la Cámara de Comercio internacional del IMB recomienda en su informe anual del año 2020³⁰ a los buques que se aproximan a las costas del África Occidental de mantenerse al menos a 250 NM del litoral o hasta que se haya un fondeadero disponible para evitar ataques de piratas. Michael Howlett insta a una urgente respuesta a este tipo de crímenes mediante las armadas del golfo de Guinea ya que la gravedad del contexto de la piratería en la zona ha alcanzado niveles alarmantes.

El psicólogo norteamericano Eichstaedt considera que la piratería de la zona del delta del Níger es comparable a aquella de Somalia cuando se encontraba en su mayor apogeo³¹, pero que su difusión en los medios de comunicación es mucho menor. Por tanto, cabe analizar el impacto mediático en la piratería del África Occidental y Oriental.

²⁹ CHAMBERS, Sam. "Gulf of Guinea becomes this decade's Somalia as kidnapping cases soar", *Splash247*. Fecha de publicación 14 de enero de 2021. Disponible en: <https://splash247.com/gulf-of-guinea-becomes-this-decades-somalia-as-kidnapping-cases-soar/>

³⁰ "ICC-IMB Annual report: 2020 World-Wide incidents of piracy and armed robbery against ships", *MaritimeCyprus*. Fecha de publicación 17 de enero de 2021. Disponible en: <https://maritimecyprus.com/2021/01/17/icc-imb-annual-report-2020-world-wide-incidents-of-piracy-and-armed-robbery-against-ships/>

³¹ Según el autor: «Robar, saquear y secuestrar para pedir rescate son comparables, si no peores, a lo que está ocurriendo en Somalia, pero requieren mucha menos atención» ("Robbing, looting, and kidnapping for ransom are comparable to if not worse than what is occurring in Somalia but command far less attention"). EICHSTAEDT, Peter. "Pirate State: Inside Somalia's Terrorism at Sea", Chicago, Lawrence Hill Books, 2010, p. 80. Fecha de publicación 2010. Disponible en: ISBN 978-1-56976-311-7.

Cobertura mediática del golfo de Guinea: comparativa con África Oriental

Las operaciones internacionales que responden a conflictos humanitarios tienen una relación bidireccional directa con los intereses geoestratégicos de la región para la comunidad internacional y la cobertura mediática que abarca la crisis. Los medios de comunicación generan noticias que el público consume. Por tanto, se conforma una opinión pública que, a su vez, puede tener aun incidencia más o menos directa a las decisiones tomadas por los gobiernos y organizaciones internacionales referidas a una posible intervención. Es por esto por lo que cabe analizar la situación del golfo de Guinea en comparación con la del Cuerno de África en lo relativo a la cobertura mediática de la situación.

Uno de los principales motivos por los cuales Somalia recibió una gran serie de refuerzos internacionales, como es el de la Operación Atalanta promovida por la Unión Europea, está relacionado con su mayor impacto en el comercio mundial. Sin embargo, el escaso interés de la población en torno al conflicto de la piratería en el golfo de Guinea no genera audiencias similares a las de Somalia. Como resultado, la cobertura mediática es mínima.

La escasez de reportajes que muestran la situación del golfo de Guinea obstaculiza una posible intervención a gran escala. De lo anterior se puede concluir que hasta que la piratería de África Occidental no suponga un riesgo comercial inminente a escala global, es poco probable que haya una respuesta internacional³². A su vez, lo anterior incita a pensar que, para recibir ayudas y poder contrarrestar el conflicto de la piratería en Nigeria, es necesario que la noticia de un ataque se haga viral para que se creen un gran número de reportajes y pueda derivar así en una mayor involucración global.

³² WHITE, Nicola. Directora asociada de Control de Riesgos para Lloyd's List Maritime Intelligence. "Gulf of Guinea kidnappings overlooked as tally edges higher", *Informa*. Fecha de publicación 12 de mayo de 2020. Disponible en: <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1132328/Gulf-of-Guinea-kidnappings-overlooked-as-tally-edges-higher>

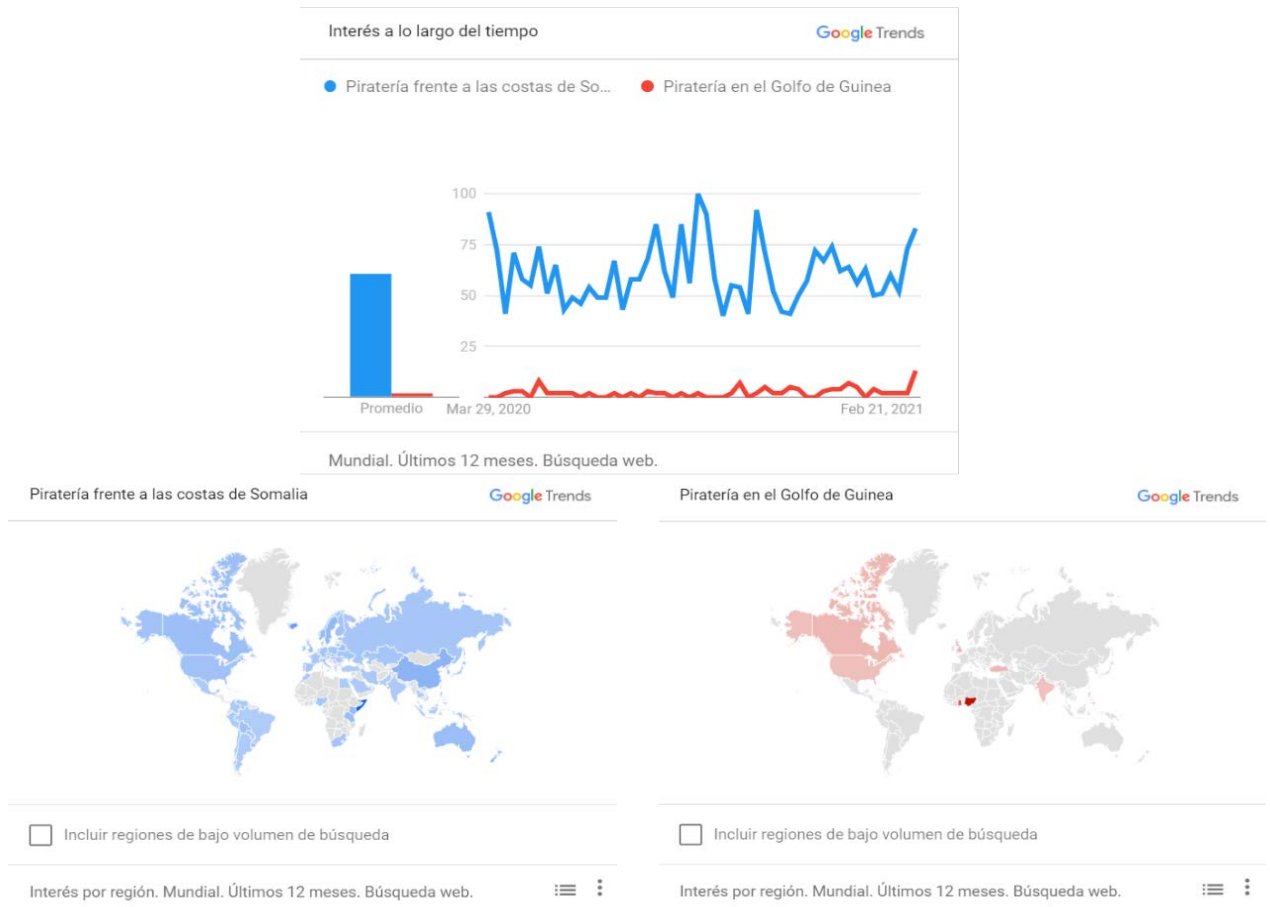


Figura 2. Comparativa del resultado de búsquedas entre 'Piratería del Golfo de Guinea' y 'Piratería frente a las costas de Somalia' el último año. Fuente. *Google Trends* (Fecha de consulta: 25/03/2020).

La Figura 2 (arriba) muestra una comparativa en torno a las búsquedas mundiales relacionadas con la piratería en la región del golfo de Guinea (en rojo) y Somalia (en azul) durante el último año. Como se puede observar, aunque el conflicto del golfo de Guinea sea el más preocupante con respecto a la piratería global en la actualidad, este no causa un interés general tan elevado como el del Cuerno de África. Aunque ya esté bajo control internacional, el fenómeno de la piratería en la parte oriental africana sigue atrayendo un mayor interés para los internautas a fecha de hoy. Lo anterior se debe a una amplia lista de motivos. Uno de los más importantes, sino el que más, gira en torno al panorama de inseguridad global originado a principios de 2020 con la propagación del virus SARS-CoV-2.

Por otra parte, la crisis mundial derivada directamente de la pandemia de la COVID-19 supone un gran impacto económico en la región del golfo de Guinea ya que facilita las

condiciones necesarias para un mayor número de secuestros³³. Como resultado de la pandemia, el IMB anunció un aumento del 40 % de los secuestros en el golfo de Guinea en los primeros nueve meses de 2020. A pesar del aumento exponencial de secuestros, la poca relevancia del tema en comparación a aquellos relacionados con la pandemia deriva en una cobertura mediática baja, casi inexistente³⁴.

A continuación, se analizará una gráfica obtenida a través de la herramienta de *Google Trends* en torno a la recurrencia de búsquedas sobre la piratería en el Golfo de Guinea durante los últimos cinco años.



Figura 3. Resultado de búsquedas en torno a la 'Piratería del Golfo de Guinea' en los últimos 5 años. Fuente. *Google Trends* (Fecha de consulta: 25/03/2020).

A lo largo de la gráfica se pueden observar varios repuntes en lo que a la repercusión mediática de la piratería en el golfo de Guinea respecta, destacando entre ellos un par de ataques que causaron un mayor seguimiento del conflicto:

- El primer pico tiene lugar el 11 de mayo de 2016, día en el que el petrolero *Sea Emperor* de las islas Marshall fue atacado en la costa de Togo. A pesar de que el abordaje no tuviera éxito, la Armada de Togo documentó la situación en el canal 10 nacional lo que dio una mayor audiencia al conflicto³⁵.

³³ WHITE, Nicola. Directora asociada de Control de Riesgos para Lloyd's List Maritime Intelligence. "Gulf of Guinea kidnappings overlooked as tally edges higher", *Informa*. Fecha de publicación 12 de mayo de 2020. Disponible en: <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1132328/Gulf-of-Guinea-kidnappings-overlooked-as-tally-edges-higher>

³⁴ Al utilizar la herramienta de búsqueda de Google podemos observar que al introducir «noticias COVID-19» en el buscador se obtienen cerca de 1 920 000 000 resultados en 0,76 segundos. Por otro lado, al introducir las palabras clave 'piratería del Golfo de Guinea', se obtienen alrededor de 191.000 resultados en 0,44 segundos. Con lo anterior podemos concluir que el consumidor de 2020/2021 consulta hasta <1 005 000 % más de noticias relacionadas a la COVID-19 que sobre la Piratería del Golfo de Guinea. Datos del 25 de marzo de 2021.

³⁵ IMO. *REPORTS ON ACTS OF PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS: Acts reported during May 2016*, MSC.4/Circ.237. Fecha de publicación 30 de junio de 2016. Disponible en:

- El último pico representa el caso de secuestro del navío pesquero de la Costa de Marfil HAILU FENG 11, el cual fue asaltado el 15 de mayo de 2020. Afortunadamente, gracias a la cooperación regional, los 10 piratas que habían tomado la nave fueron arrestados por la Armada de Nigeria en la costa fronteriza a Lagos³⁶.

Como se ha analizado previamente usando el ejemplo del Cuerno de África, una de las vías utilizadas para alcanzar a un público más internacional se basa en atraer a los medios de comunicación y a la opinión pública. Aquellos ataques realizados con intenciones políticas tienen una mayor posibilidad de hacerse virales antes que aquellos de lucro personal. Es por eso por lo que los medios de comunicación emplean un «doble rasero»³⁷ en torno a la cuestión del Golfo de Guinea³⁸.

¿Cómo intervienen los actores internacionales?

A nivel mundial, los principales actores que luchan en contra de esta clase de delitos marítimos son la Organización Internacional de Policía Criminal (Interpol), el centro de notificación de piratería del IMB y los miembros del Grupo del G7 de Amigos del golfo de Guinea (G7++FoGG)³⁹. El G7++FoGG inició esta iniciativa de cooperación marítima para apoyar la implementación del Código de Conducta de Yaundé. El anterior código fue implementado tras una cumbre realizada en la capital de Camerún en la que se reunieron un gran número de jefes de Gobierno y Estado de varias zonas de África con el objetivo de promover medidas cuyo objetivo sea detener el avance de los piratas en la zona del golfo de Guinea por su gran relevancia para el comercio mundial⁴⁰.

[http://shippingregs.org/Portals/2/SecuredDoc/Circulars/MSC.4-Circ.237%20-%20Issued%20monthly%20-%20Acts%20reported%20during%20May%202016%20\(Secretariat\).pdf?ver=2016-08-15-111013-613](http://shippingregs.org/Portals/2/SecuredDoc/Circulars/MSC.4-Circ.237%20-%20Issued%20monthly%20-%20Acts%20reported%20during%20May%202016%20(Secretariat).pdf?ver=2016-08-15-111013-613)

³⁶ CEMLAWS (Centre for Maritime Law & Security). Maritime Governance Brief: Gulf of Guinea Piracy: The Old, the New and the Dark Shades. Volume 2, Issue 1. Fecha de publicación agosto de 2020. Disponible en: http://www.cemlawsafrica.com/wp-content/uploads/2020/09/CEMLAWSAfrica-Piracy-Analysis-2020_6September.pdf

³⁷ La práctica del «doble rasero» se basa en aplicar unos principios morales universales que contradicen su propia esencia al convertirse en un baremo que sólo se aplica a ciertas realidades. Definición de La Opinión de Málaga, fecha de publicación 15 de agosto de 2006. Disponible en: <https://www.laopiniondemalaga.es/opinion/2006/08/15/doble-rasero-rasero-unico-29203815.html>

³⁸ MONTANYÀ, Xavier. "El Oro Negro de la Muerte", p.42. Fecha de publicación 2011, ISBN: 978-84-9888-342-8.

³⁹ Entre ellos: Bélgica, Dinamarca, Holanda, Noruega, Portugal, España, Suiza, Brasil (en calidad de observador) y organismos internacionales (la Unión Europea, la Oficina de las Naciones Unidas contra las Drogas y el Crimen e Interpol).

⁴⁰ BOLANOS MARTÍNEZ, Jorge. "Piratería en el golfo de Guinea: nuevo código de conducta regional para contenerla", IEEE. Fecha de publicación 30 de julio de 2013. Disponible en:

La Unión Europea decidió crear una estrategia teniendo en mente una mejora en las estructuras de cooperación mediante ayudas a los gobiernos de la zona, la cual es muy parecida a la estrategia de su homólogo del Cuerno de África. A su vez, la Unión Europea reconoce la necesidad de contrarrestar las causas fundamentales de la delincuencia marítima y establecer un enfoque integral de la cooperación con los estados afectados, tanto en África Occidental como Oriental. No obstante, las bases creadas por la Unión Europea para la iniciativa del golfo de Guinea no son comparables a aquellas que se implementaron para ayudar a Somalia⁴¹. Para poder frenar a los piratas del África Occidental, una solución de seguridad multilateral como aquella que se implementó para frenar a los piratas del Cuerno de África parece ser imprescindible. Sin embargo, el golfo de Guinea no parece recibir la misma atención internacional. Aunque bien es cierto que algunos Estados miembros de la Unión Europea han desplegado patrullas en el occidente africano para asistir a las fuerzas navales de la región, esto no ha logrado reducir el número de secuestros de manera significativa. Como consecuencia, y para reforzar su presencia en la principal zona del fenómeno, el 25 de enero de 2021 el Consejo lanzó su primer proyecto piloto de Presencias Marítimas Coordinadas (PMC) en el golfo de Guinea —con fecha de inicio en enero de 2022— con el objetivo de aumentar la capacidad de la Unión Europea como proveedor de seguridad y aliado internacional⁴². Este proyecto consiste en la creación de una Célula de Coordinación⁴³ en el golfo de Guinea, zona declarada como Área Marítima de Interés (MAI, por sus siglas en inglés) en las Conclusiones del Consejo.

Una vez acordadas las directrices de actuación en la zona por los diferentes actores internacionales involucrados, el siguiente paso será su puesta en marcha para poder analizar posteriormente si estas medidas son exitosas o han de ser revaloradas.

http://www.ieeee.es/Galerias/fichero/docs_informativos/2013/DIEEEEI21-2013_CodigoConductacontraPiratas_JBM.pdf

⁴¹ "Piracy in the Gulf of Guinea: EU and international action", Parlamento Europeo. Fecha de publicación marzo de 2020. Disponible en:

[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2020/649333/EPRS_BRI\(2020\)649333_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2020/649333/EPRS_BRI(2020)649333_EN.pdf)

⁴² "Gulf of Guinea: Council conclusions launching the pilot case for the Coordinated Maritime Presences concept", Consejo de la UE. Fecha de publicación 25 de enero de 2021. Disponible en: <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2021/01/25/gulf-of-guinea-council-conclusions-launching-the-pilot-case-for-the-coordinated-maritime-presences-concept/>

⁴³ La Célula de Coordinación de este Área Marítima de Interés (MAICC, por sus siglas en inglés) «permite a las unidades desplegadas en zona compartir información operativa en tiempo real, que se traduce en un mayor conocimiento de los patrones de vida de la región y facilita tanto la detección de comportamientos sospechosos y delictivos como la reacción temprana antes estos». GARCÍA ESTRADA, Ángel. *Presencia Marítima Coordinada*. Fecha de publicación 5 de marzo de 2021. Disponible en: http://www.ieeee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2021/DIEEEO28_2021_ANGGAR_Guinea.pdf

Conclusiones

El fenómeno de la piratería en las costas del golfo de Guinea se encuentra en constante crecimiento, es tan exponencial este aumento que es considerada por muchos expertos como la zona marina más peligrosa del mundo. Es por esto por lo que este incremento en el número de ataques representa uno de los asuntos con mayor gravedad geopolítica para la comunidad internacional debido a la importancia de las aguas del África Occidental para el comercio mundial de combustible, entre otros bienes básicos.

Una vez analizados los aspectos que conciernen a la piratería del África Occidental, y habiendo sido estos comparados con su homólogo de oriente, se puede concluir que la situación del golfo de Guinea no puede ser considerada como la nueva Somalia, sino que difiere a su homólogo oriental notablemente. Esta conclusión se basa en varios elementos, siendo estos:

- La mínima cobertura mediática del África Occidental, en comparación a aquella del África Oriental, no ha favorecido a la difusión global del conflicto, lo que representa un gran obstáculo para su solución.
- Los niveles de violencia y el nivel de habilidad de los piratas de la costa occidental son mucho mayores, lo que resulta en ataques más intensos y constantes.
- La mayor efectividad de las operaciones militares de rescate llevadas a cabo por los actores internacionales en torno al conflicto de golfo de Guinea, las cuales han sido ineficaces hasta el día de hoy difieren de aquellas exitosas recibidas por Somalia.
- Asimismo, parece que sin un decidido apoyo internacional que potencie las capacidades de los países de las costas del golfo de Guinea, o incluso no descartando una intervención directa internacional, la solución a la piratería en el África Occidental parece compleja.

*Laura Rueda García**

Doble Grado en Relaciones Internacionales y
Comunicación Global (Bilingüe)
Universidad Pontificia Comillas