

**LA PIRATERÍA DE NIGERIA COMO UNA AMENAZA A LA SEGURIDAD  
MARÍTIMA DEL GOLFO DE GUINEA (2007-2012). UNA APROXIMACIÓN  
DESDE EL CRIMEN ORGANIZADO**

**LINA MARIA VALDERRAMA LUNA**

**UNIVERSIDAD COLEGIO MAYOR DE NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO  
FACULTAD DE RELACIONES INTERNACIONALES  
BOGOTÁ D.C., 2015**

“La piratería de Nigeria como una amenaza a la seguridad marítima del Golfo de Guinea  
(2007-2012). Una aproximación desde el crimen organizado”

Estudio de caso  
Presentado como requisito para optar el título de  
Internacionalista  
En la Facultad de Relaciones Internacionales  
Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario

Presentada por:  
Lina Maria Valderrama Luna

Dirigida por:  
Margarita Cadavid

Semestre II, 2015

## **AGRADECIMIENTOS**

El presente estudio de caso, no hubiera sido posible sin la ayuda, paciencia y dedicación de mi directora Margarita Cadavid. A ella le agradezco sus consejos y enseñanzas durante toda la investigación.

Por otro lado, quiero agradecerle a mi hermana por revisar constantemente los avances del presente trabajo; por su compañía en los momentos difíciles y por su cariño. Finalmente, a mis papas por su apoyo, amor infinito y por todo lo que hacen diariamente por mí.

## RESUMEN

*Desde finales de los 70 la piratería se convirtió en un problema para Nigeria. Con el tiempo adquirió características del crimen organizado y en 2010 se transformó en un problema transnacional, afectando a Estados del golfo de Guinea. Así, a través de una base conceptual, el estudio de caso concluyó que los factores internos –como la pobreza, debilidad estatal y marginalización- y externos –siendo ellos la falta de políticas internas destinadas a las aguas y la ausencia de estrategias marítimas en la región- de la piratería, crearon una dinámica para que dicha actividad se convirtiera en una amenaza a la seguridad marítima del golfo de Guinea, tomando como referencia a Benín y Togo. Siguiendo la línea argumentativa, se demuestra que la búsqueda de una solución a la delincuencia marítima ha generado interacciones de seguridad que sugieren las primeras fases de un posible complejo de seguridad regional.*

### **Palabras clave:**

*Piratería, crimen organizado, Nigeria, seguridad marítima, amenaza.*

## ABSTRACT

*Since 70s piracy became a problem for Nigeria. It eventually acquired characteristics of organized crime and in 2010 became a transnational problem, affecting the gulf Guinea's states. Thus, through a conceptual base, this investigation concluded that the internal factors –such as poverty, weak state and marginalization- and the external ones –as the lack of domestic policies to the waters and the absence of maritime strategies in the región- of piracy, created a dynamic that allowed piracy activity become a maritime security threat, taking Benín and Togo like examples. Following the line of argument, it's shown that the search for a solution to maritime crime has generated interactions that suggest the early stages of a possible regional security complex.*

### **Key Words:**

*Piracy, organized crime, Nigeria, maritime security, threat.*

## CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCIÓN	8
1. DEFINIENDO LA PIRATERÍA EN NIGERIA	11
1.1. La piratería en Nigeria: El origen de una estructura criminal organizada	12
1.2. Medidas políticas nigerianas frente al robo de petróleo	20
2. BENÍN Y TOGO: NUEVAS VÍCTIMAS DE LA PIRATERÍA	24
2.1. Factores que propiciaron la prolongación de la piratería	24
2.2. Desarrollo de la actividad pirata en Benín y Togo	29
2.3. Inseguridad en el ámbito marítimo de Benín y Togo	32
3. LA AMENAZA DE LAS ACCIONES PIRATAS A LA SEGURIDAD MARÍTIMA DEL GOLFO DE GUINEA	37
3.1. La piratería de Benín, Nigeria y Togo: Una amenaza compartida	37
3.2. Segundo llamado para la estrategia marítima en el golfo de Guinea: Resolución 2039	44
4. CONCLUSIONES	51
BIBLIOGRAFÍA	
ANEXOS	

## **LISTA DE ANEXOS**

- Anexo 1. Tabla. Tipos de piratería
- Anexo 2. Mapa. Piratería en el Golfo de Guinea
- Anexo 3. Tabla. Perfil de las marinas y guardias costeras de África Occidental
- Anexo 4. Tabla. Lugares de ataques reales y/o intentos (enero-diciembre: 2007-2011)
- Anexo 5. Tabla. Lugares de ataques reales y/o intentos (enero-diciembre: 2008-2012)

## LISTA DE SIGLAS

ACSS	Centro Africano de Estudios Estratégicos
ASECMAR	Apoyo para la Seguridad Marítima en el Golfo de Guinea
CEDEAO	Comunidad Económica de los Estados de África Occidental
CEEAC	Comunidad Económica de los Estados de África Central
CGG	Comisión del Golfo de Guinea
CS	Consejo de Seguridad
CSR	Complejo de Seguridad Regional
IMB	Oficina Internacional Marítima
ISPS	Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias
MEND	Movimiento de Emancipación del Delta del Níger
NN	Marina de Nigeria
OMI	Organización Marítima Internacional
ONU	Organización de las Naciones Unidas
SSR	Subcomplejo de Seguridad Regional

## INTRODUCCIÓN

Uno de los aspectos que definen el contexto internacional actual es la presencia de amenazas capaces de trascender las fronteras geográficas. A decir verdad, muchas de estas las representan actores no estatales –con capacidades operacionales ilícitas– que en repudio de alguna actitud estatal encuentran en acciones peligrosas y hostiles una forma para reivindicar sus necesidades, o aspiraciones políticas, económicas o sociales; al tiempo que perjudican a Estados, individuos, e instituciones, entre otros. África Occidental es una región en donde este tipo de amenazas se registran día a día, como consecuencia de una coyuntura social, económica y política compleja, la cual varía según el(los) Estado(s) que se estudie.

Quizás uno de los casos, que en este sentido, resulta bastante ilustrativo es la piratería en el golfo de Guinea. Primero, se exteriorizó en Nigeria entre 1970 y 1990 como una forma de protesta y oposición a la mala administración y redistribución de los recursos provenientes del petróleo, por parte del gobierno en las diferentes regiones del país. Segundo, los ataques aumentaron con el paso de los años, hasta que en 2007 se reflejó un alto nivel de criminalidad y violencia en cada hecho registrado. Tercero, observando las medidas de seguridad implementadas por el gobierno nigeriano desde 2009, por un lado, y las facilidades logísticas en Estados próximos –de otro–, la piratería encontró la forma de proliferarse en dichos territorios adoptando una dimensión transnacional. Cuarto, la dinámica que se estableció en el golfo por las acciones piratas, no solo produjo una serie de consecuencias en los Estados en los que tuvo lugar, sino que llegó a cuestionar la tranquilidad y seguridad marítima del golfo entre 2011 y 2012.

Hasta este punto es necesario mencionar que existen estudios sobre la delincuencia marítima en la región; sin embargo, suele pasarse por alto diferentes elementos que resultan fundamentales y hay que tener en cuenta a la hora de analizar el problema –como la amenaza que llegó a ser– y la complejidad y dificultades que se presentan a la hora de encontrar una solución. Este estudio de caso toma varios de esos elementos, con el fin de promover una lectura primero, de la piratería en la región como una forma de crimen organizado; y segundo, de la necesidad de una estrategia marítima en la región para



prevenir y tratar el fenómeno. El simple hecho de que la delincuencia marítima adoptara una dimensión internacional para afectar intereses comunes de los Estados en el mar, impuso en ellos la necesidad de una política coordinada para así reducir la situación. Sin estos elementos no podría considerarse adecuadamente la actividad en la zona, sus causas, sus repercusiones y el futuro de esta problemática en el golfo.

Teniendo en cuenta lo anterior, el objetivo del presente estudio de caso es analizar los factores internos y externos de Nigeria que configuraron la dinámica de la piratería regional convirtiéndose en una amenaza a la seguridad marítima de los países de Benín y Togo en el golfo de Guinea entre 2007 y 2012. Respecto a este postulado se plantea que la manifestación continua de factores en Nigeria como la debilidad estatal, el desorden social y la marginalización, la falta de una estrategia marítima regional en la zona y la ausencia de políticas que destinen recursos a la protección de las costas hicieron posible la extensión del fenómeno a Benín y Togo como crimen organizado entre 2007 y 2012. Así, la piratería regional se constituyó como una amenaza a la seguridad marítima de estos Estados pues creó un panorama desfavorable para sus intereses económicos, ambientales y geoestratégicos.

En aras de responder a lo anterior, el presente trabajo se estructura en tres apartados. En el primer capítulo se expondrán los principales elementos políticos, económicos y sociales de Nigeria que permitieron el surgimiento y definición de la piratería en el país. Asimismo, se explicará por qué el problema se convirtió en una forma de crimen organizado. En el segundo, se presentará por un lado, la propagación del fenómeno a Benín y Togo; y por otro, las repercusiones más importantes, como la exacerbación de la inseguridad marítima. Mientras que en el tercero, se hace un balance de las iniciativas en la región para contrastar la amenaza que representaron las acciones de la piratería en Benín, Nigeria y Togo a la seguridad marítima en el golfo de Guinea; así como se analiza el contexto que se formó por dichas actuaciones.

De manera tal que esta investigación busca establecer la correlación de la seguridad marítima de Benín y Togo en función del contexto interno y externo de la piratería de Nigeria, a partir de un amplio esquema conceptual. Vale mencionar que en el curso de la investigación fue necesario adicionar algunas definiciones respecto al proyecto de estudio

de caso, con el fin de ampliar el campo explicativo y analítico del trabajo. Por ejemplo, el concepto de ‘Buen orden en el mar’ se agregó para explicar algunas repercusiones del caso; la definición de ‘Amenaza compartida’ y ‘Complejo de seguridad regional’ se incluyeron para mejorar el análisis del último apartado, con el fin de mostrar hacia donde podría dirigirse la región en busca de una solución a este problema. Es necesario anotar que esto no modificó la estructura del proyecto; por el contrario, le aportó mayor soporte argumentativo al caso. Esto ayuda finalmente a demostrar como la prevención del fenómeno de la piratería en el golfo de Guinea ha generado las primeras fases de lo que puede llegar a convertirse en un complejo de seguridad regional, teniendo en cuenta que el tratamiento de la amenaza compartida solo puede lograrse a través de una mejor interacción entre los Estados afectados.

## 1. DEFINIENDO LA PIRATERÍA EN NIGERIA

Al observar los Estados que conforman África Occidental, Nigeria se destaca entre los demás por varias características. La primera es su gran amplitud, la cual le permite ser uno de los países más grandes de esta parte de África; segundo, la presencia de yacimientos petrolíferos lo ha definido como uno de los primeros productores de crudo en el mundo. Pese a la importancia de estas fortalezas, Nigeria también sobresale por experimentar diferentes problemas derivados de la mala redistribución de los recursos por parte del Estado.

Uno de los inconvenientes más importantes y quizá no tradicionales que ha presenciado Nigeria desde 1980 es la piratería marítima, la cual se entiende como una actividad ilegal que se enfoca en el robo de los buques con fines principalmente económicos. En el caso de Nigeria, a partir de la coyuntura política, económica y social del país la piratería apareció inicialmente como un delito –no convencional– en sus principales vías de navegación. Pero con el paso de los años, se convirtió en una estructura organizada y lucrativa dándole las características propias del crimen organizado; como son el perfil formado por personas con una especialidad diferente, el cumplimiento de una sola actividad (robo de petróleo principalmente), el tráfico de armas, el apoyo en una base logística fuerte, el uso de violencia, entre otros.

A partir de esto, en el siguiente capítulo se van a exponer, cuáles fueron los principales elementos políticos, económicos y sociales de Nigeria que permitieron el surgimiento de la piratería. Por otro lado también se explicará, por qué este problema se convirtió en una forma de crimen organizado, analizando algunas de sus características; y tercero, se expondrá cómo el sistema criminal pirata formado en Nigeria ocasionó ciertas respuestas por parte del gobierno con el fin de mitigar los efectos de esta actividad en el país.

## **1.1. La piratería en Nigeria: El origen de una estructura criminal organizada**

Nigeria es un país que se organiza territorialmente en estados, sin embargo fue común agruparlos en diferentes regiones. Una de las más importantes es el delta del Níger, primero por la cantidad de habitantes que acoge, y segundo por el potencial económico de los recursos allí albergados. Frente a esto último, se considera que son la principal entrada del país debido a que aportan más del 80% del total de los ingresos gubernamentales, los cuales se recaudan –en su mayoría– por el negocio del petróleo, centralizado por el gobierno federal nigeriano desde 1967 (Ikelegbe 2005, pág. 214). Esa tendencia centralizadora fue inadecuada, en el sentido que se observó una repartición desigual de los recursos en las regiones de Nigeria. Muestra de esto fue que en algunas zonas del país se exacerbó el ciclo de pobreza mientras que en otras, al hacer uso efectivo de los ingresos, la prosperidad económica fue visible.

En la región del delta esta situación fue evidente, puesto que al ser el principal estado petrolífero de Nigeria se esperaba que el crecimiento y bienestar fuera equivalente a la producción y venta de crudo; pese a esto, se observó un ambiente generalizado de pobreza, pues la región no tenía acceso a servicios básicos, como la vivienda, el alimento, la educación (Abdulkadir 2008, pág.23). Se puede decir que este contexto en el que se sumergió la zona desencadenó un resentimiento en contra de la actitud estatal nigeriana y sus decisiones en materia económica.

No obstante, varios factores también contribuyeron a que dicho sentimiento se avivara entre la población pobre de Nigeria. El primero fue la falta de un marco institucional sólido que distribuyera por igual los recursos entre los 3 niveles estatales (federal, estado y gobiernos locales); haciendo evidente una debilidad gubernamental para controlar las funciones de cada uno, así como sus derechos económicos (Rapu 2013, pág. 72). En segundo lugar, fue la aparición de conductas corruptas e ilegales en el sector más poderoso de Nigeria, el petrolero. Esto fue resultado del excesivo control del gobierno sobre el sector y su alianza con compañías extranjeras, la cual facilitaba el acuerdo de negocios indebidos que solo los beneficiaba a ellos (Ikelegbe 2005, págs. 214-215). Respecto a esto se puede decir que el dinero obtenido por la venta de petróleo, no se

utilizaba en virtud de todos los habitantes. En vez de invertir en el mejoramiento de servicios básicos, en infraestructura y demás aspectos de la población necesitada, las ganancias eran robadas por funcionarios corruptos y/o destinadas exclusivamente a ciertos estados (Rapu 2013, pág. 80).

En consecuencia, se reflejó como la mala distribución de los recursos entre una parte ‘privilegiada’ del total de la población, la constante corrupción que giraba alrededor del negocio más prometedor de Nigeria y la débil gestión gubernamental, provocaron que el resentimiento contra el Estado nigeriano aumentara progresivamente, principalmente en el delta. Como resultado, a finales de los 70 empezaron a conflagrarse actividades no convencionales, precisamente como venganza a la actitud estatal.

Estas acciones sirvieron de ‘recompensa’ para la mayoría de zonas que se encontraban sumidas en la marginalización, al no ser parte de las decisiones gubernamentales. Por ejemplo, jóvenes de la comunidad étnica Ijaw se dedicaron a cometer sabotajes en contra de los grandes oleoductos de Nigeria, mostrándose por un lado irreverentes a la actitud estatal, y de otro, ganadores al obtener el dinero que para ellos era de su propiedad (Tepp 2012, pág. 190). Así, esta tendencia de nuevas formas de lucha en los estados pobres para alcanzar una igualdad de ingresos se fue popularizando, a tal punto que las actividades ilegales ya no solo eran una muestra de represalia contra el comportamiento gubernamental, sino también la única alternativa para salir de la condición de pobreza.

Una de las que tomó más fuerza en este contexto fue la piratería marítima. La Organización de las Naciones Unidas<sup>1</sup>, en un primer instante no consideró que los hechos en Nigeria fueran piratas por el simple hecho de no ser un problema transnacional, ya que solo supone como actos piratas los sucesos de violencia contra un buque que no esté bajo la jurisdicción de algún Estado (Naciones Unidas 1982, Parte VII Artículo 101).

Sin embargo, debido a que este problema ha tenido un efecto extensivo –como se verá más adelante– la Organización empieza a reconocer los hechos emitiendo varias Resoluciones. Por esta razón, en la primera fase de este estudio se toma la definición que otorga la Oficina Internacional Marítima (IMB), en la cual se entiende a “la piratería como

---

<sup>1</sup> Definición de la Convención del Derecho del Mar.

un acto de embarque (o intento de embarque) con la intención de cometer el robo o cualquier otro delito y con la intención o capacidad de utilizar la fuerza en cumplimiento de ese acto” (Marlow 2010, pág. 668).

Para la década de los 80 en Nigeria fueron reportados actos de este tipo, principalmente en las aguas adyacentes al delta. Lo cual reitera la relación de causalidad entre la inconformidad de esta región frente a las políticas del Estado y la aparición de esta nueva modalidad de crimen.

Sin embargo, hay que aclarar que los episodios piratas cometidos en Nigeria tienen varias distinciones en comparación con otros casos de asaltos marítimos; una de ellas es que sus ataques son perpetrados en aguas nacionales e internacionales, esto se facilita debido a la falta de compromiso para mantener un sistema operativo de seguridad cerca a los puertos. Frente a esto, se puede decir que la Marina de Nigeria desde su origen no pudo controlar las rutas de navegación del país, ya que su personal no estaba debidamente entrenado, y no contaba con suficientes armas y elementos de vigilancia (Tepp 2012, pág. 191). De lo anterior se deduce que el gobierno nigeriano no dedicó el presupuesto necesario para el financiamiento y preparación de los guardacostas, aumentando las oportunidades para los delincuentes que deseaban cometer actos ilegales en estas zonas.

Otro de los elementos propios de la piratería de Nigeria es el tipo de bienes que son robados, haciendo de ésta una de las más lucrativas del mundo. Los ataques marítimos en otras zonas de África se caracterizaban por secuestrar buques, saquear las pertenencias del personal y cobrar el seguro de la embarcación. Sin embargo, en Nigeria la piratería se enfocó principalmente en el robo del petróleo<sup>2</sup> (Murphy 2013, págs. 432-433). Este factor tenía un doble significado, por una parte era una forma simbólica de manifestarle al gobierno su corrupción en el sector petrolero nigeriano; y por otra, se reiteraba que era una salida económica para los habitantes pobres de Nigeria, ya que obtenían un porcentaje valioso de dinero a cambio de realizar los ataques.

Ahora bien, con el paso del tiempo y observando las oportunidades económicas, la piratería en Nigeria adquirió una serie de características que provocaron su desplazamiento de un simple delito a una forma de crimen organizado. Este se entiende como el sistema

---

<sup>2</sup> Ver Anexo 1.

compuesto por grupos de personas que cooperan y adoptan estrategias encaminadas a la provisión de bienes y servicios ilegales (Allum et al. 2010, págs. 18-19). En el caso nigeriano, los procedimientos y estrategias empezaron a formarse gradualmente por la suma de diferentes elementos. Por ejemplo, un pirata detenido mencionó que uno de los primeros pasos fue planificar un centro de control en Lagos, la capital comercial de Nigeria (Ghosh 2013, pág. 15). La ubicación de la principal sede pirata era de esperarse, en el sentido que resultaba estratégica en dos formas: Primero, los criminales podían incursionar en una de las urbes económicas del país, a fin de conseguir armas, personal y diferentes negocios legales que disimularan las ganancias de los ataques.

Segundo, facilitaba el control de instituciones estatales encargadas del tránsito marítimo. Teniendo en cuenta que allí se encontraba el puerto más importante del país, la ubicación era perfecta para conectar la delincuencia marítima con autoridades locales (miembros de las fuerzas armadas, funcionarios), quienes después se convirtieron en los ‘principales informantes’ sobre objetivos económicos (barcos) importantes (Ghosh 2013, pág.15).

La colaboración de estos personajes fue fundamental para el siguiente paso: Planificar el ataque. Una vez detectada alguna embarcación con carga importante, los informantes transmitían el mensaje a los piratas quienes se encargaban de obtener todos los detalles del buque (como el tipo de cargamento o ruta de navegación) en las dependencias del Ministerio de Recursos Petroleros; no obstante, el rol de los oficiales continuaba a lo largo de la preparación, ya que algunos eran sobornados –como los delegados de la seguridad en el puerto– con una cuota, de la cual se pagaba inicialmente entre el 70% y 80% (This Day Live 2012). Se puede mencionar como dicho porcentaje se ofrecía antes del ataque para obligar a los funcionarios a dar información fiable y verídica, de tal forma que si era cierto y resultaba exitoso el ataque podrían entonces adquirir el saldo final. De esta forma se llegó a notificar como

Funcionarios de la policía prefieren aceptar sobornos en vez de cumplir las leyes, guardias de seguridad y miembros militares encargados de la protección de los buques y terminales petroleras desaparecen simplemente antes de un ataque pirata o responden inadecuadamente, funcionarios portuarios reciben bienes robados como parte de los beneficios [...] (Tepp 2012, pág. 192).

El sistema no se detuvo ahí pues una de las estrategias adaptadas por los piratas para hacer más organizada la estructura, fue el robo de embarcaciones para uso propio. Reportes nigerianos aseguran que buques cisterna fueron robados y alterados físicamente con nueva pintura para ser utilizados después por los piratas (Tepp 2012, pág. 193). De esto se deriva que su uso principalmente era el de contener el petróleo robado, transportarlo y comercializarlo en mercados ligados al negocio de la piratería. Pero también se deduce que empezaron a ampliar la base logística para llevar a cabo más ofensivas, ya que al contar con su propia flota les era más fácil atacar un barco, pero al mismo tiempo estar planificando otro asalto.

La plataforma formada se completó con el reclutamiento y entrenamiento de un gran número de personas<sup>3</sup>. Esto fue fundamental para lanzar las operaciones y hacerlas cada vez más organizadas. Pese a esto, el perfil de los piratas debía cumplir un mínimo de condiciones –propias del crimen organizado– como su conducta y forma de ser. Por ejemplo, el proceder de los criminales debía ser violento y agresivo con el fin de imponer reglas en un ambiente ajeno, controlar la situación y asegurar la obediencia de sus víctimas (Allum et al. 2010, pág. 20). Además, de un conocimiento moderado que los hiciera expertos sobre las rutas locales y el manejo del agua.

Una vez capacitados los delincuentes se podía llevar a cabo el último paso de la estrategia, es decir al ataque. Los piratas en tierra, con la información suministrada, elegían a otros miembros de la banda para cometer el robo. Algunas veces se llevaba a cabo un pre-ataque de reconocimiento para identificar posibles rutas de huida o puntos de control; no obstante, la mayoría de asaltos se cumplían directamente utilizando pequeñas embarcaciones de gran velocidad para evadir las posibles respuestas por parte de la marina nigeriana (Murphy 2013, pág. 433).

Pese a desarrollar un sistema complejo y organizado, en Nigeria el crimen marítimo y su estructura no siempre se caracterizó por ser de esta forma. Inicialmente carecía de un grado de violencia sobresaliente, puesto que las débiles medidas de seguridad en los principales puertos de Nigeria<sup>4</sup> facilitaban los ataques con armas de corto alcance o incluso

---

<sup>3</sup> “hay reportados cerca de 1250 piratas entrenados alrededor del país” (Ghosh 2013, pág. 15).

<sup>4</sup> Lagos, Apapa, Harcourt.



armas blancas (cuchillos, por ejemplo).

Sin embargo, con en el siglo XXI se observaron mayores actos de embarque ilegal en la zona, así como grados cada vez más altos de violencia y criminalidad. Era común registrar ataques a embarcaciones utilizando rifles automáticos como el AK 47, escopetas, pistolas, rifles semiautomáticos, etc. (Uadiale 2012, pág.51). El apoyo de los delincuentes en medios violentos más sofisticados para llevar a cabo los robos marítimos, significaba de alguna forma el inicio de una estructura basada en: La organización de estrategias por un lado, y de otro, actos cometidos por un grupo determinado de personas que buscaban obtener dinero y proveer servicios de forma ilegal.

Según un informe del grupo de trabajo intersectorial de la Universidad de Dalhousie, la piratería como una forma de crimen organizado debe responder a una combinación de armas, buques, base de apoyo en tierra, etc. (Sloan 2012, pág. 6). En el caso de Nigeria esta estructura estaba por cumplirse, pues ya se tenían varios elementos característicos como el equipo de base en tierra y barcos de su propiedad, pero otros quedaban por mejorar. Por ejemplo, el hecho de llevar consigo un par de rifles automáticos y/o semiautomáticos no garantizaba el soporte armamentístico que debía tener un grupo pirata; por tanto, fue necesario que los delincuentes dedicaran una parte de su personal a buscar los instrumentos que podían hacer más efectivos y sofisticados los ataques, mejorando la imagen de la ‘empresa’ que representaban.

Justamente, se reportó como en la comercialización del crudo robado se adquirían armas, pero también como los delincuentes seguían a distribuidores locales, militares retirados y políticos corruptos para obtener artefactos violentos y consagrarlos a la piratería (Hazen y Horner 2007, págs. 82-83). Algunos de los marginados en Nigeria entraron a formar parte de esta dinámica al encontrar un rol significativo, como era el de seguir las principales fuentes de abastecimiento armamentístico, y contribuir al desarrollo de las actividades criminales.

Ahora bien, una vez mejoradas las debilidades en la defensa de la estructura, pudo observarse que los ataques a barcos eran cada vez más organizados. Entre otras cosas, porque las funciones dentro de las redes, se podían diferenciar unas de otras; por ejemplo, era fácil percibir quienes se encargaban del asalto, o de la transferencia de los bienes

robados, así como del tratamiento de las ganancias obtenidas. De esta manera, el robo marítimo dejó de ser una mera oportunidad, ya que el patrón conformado por personas dedicadas al robo esporádico de embarcaciones en las costas de Nigeria con obsoletos medios de intimidación, se vio reemplazado por una piratería sofisticada en la que sus actores eran cada vez más especializados y se dedicaban exclusivamente a esta actividad con un modus operandi determinado (Tepp 2012, pág. 187).

Como se ha dicho, este modelo fue aceptado con gran acogida en los estados más marginalizados y pobres de Nigeria. Desde un principio se convirtió en una esperanza para los miles de desempleados de la región al reconocer que podían participar y aportar al negocio a cambio de beneficios económicos. De este modo, la piratería como una forma de crimen tuvo la facilidad de transformarse en una opción ‘profesional’ y un modelo de recompensa para esos jóvenes sin empleo, o para aquellos que preferían el dinero fácil y sin mucho esfuerzo (Tepp 2012, pág. 193). Así, a falta de un gobierno fuerte que promoviera soluciones a las necesidades de la población y al alto porcentaje de pobreza de algunas regiones, la piratería se fue popularizando cada vez más como una ocupación rentable.

Ahora bien, las causas que provocaron que este delito se apoyara en la estructura del crimen organizado están ligadas a algunos de los factores que incitaron su surgimiento: La debilidad estatal permitió formar un apoyo logístico desde los mismos puertos para garantizar el éxito de los robos, sin dejar de mencionar la falta de presencia del Estado en las rutas de navegación; por su parte, la pobreza facilitó que la piratería se convirtiera en un negocio, una profesión y una empresa para las personas que se encontraban sumergidas en dicha condición, como ya se ha dicho.

Dichos factores convierten a Nigeria en un Estado débil, entendido por Barry Buzan como aquel que “[...] no [tiene, o no ha] sabido crear un consenso interno político y social de suficiente fuerza para eliminar el uso a gran escala de la fuerza como un elemento [...] en la vida política nacional” (Buzan 1983, pág. 67).

Precisamente, estas características favorecieron en el caso nigeriano una actitud estatal insuficiente para suplir las necesidades de sus habitantes, al mismo tiempo que facilitaron el surgimiento de actividades criminales. De esta manera, se explica por un lado, la grave dificultad del gobierno para comprometerse y regular adecuadamente los asuntos

internos (políticos, sociales y económicos) (Williamson 2013, pág. 348). Y por otro, su problema para responder y controlar el crecimiento del fenómeno de la piratería como un crimen poco común.

Fue así, como la delincuencia marítima en el país no tuvo solución con el tiempo. Para 2006 era claro que la actividad persistía, ya que los factores causantes de este fenómeno continuaban en Nigeria. Primero, permanecía la debilidad estatal en una de sus funciones básicas: Contrarrestar la pobreza en determinadas zonas de Nigeria, que para ese entonces superaba el 60%; segundo, las tasas de desempleo aumentaban (49,8%); y tercero, los movimientos propios de los sectores pobres y marginalizados en contra del Estado eran más contundentes (Sagagi 2008, págs. 53-54).

A decir verdad, la insistencia de estos elementos en Nigeria promovió que la piratería siguiera siendo un síntoma y una alternativa –ilegal– del desorden que estaba caracterizando a Nigeria desde años atrás. Pero también, es importante mencionar que el hecho de que la delincuencia persistiera en la zona fue animado también por la insurrección en el delta del Níger, la cual cobró mayor importancia a partir del 2006 con el grupo MEND, una de las facciones militantes más importantes de Nigeria. Este grupo declaró una campaña en contra primero, del sector petrolero al no promover políticas ambientales, y segundo, del gobierno que no distribuía las ganancias del petróleo equitativamente. Sus acciones se redujeron a embestidas frente al personal portuario, la infraestructura, los oficiales de petroleras extranjeras, los buques, etc. (Tepp 2012, pág. 190).

Sin duda, las intenciones de estos grupos eran tanto económicas como políticas. Al no verse beneficiados por las actividades petroleras las iban a detener afectando a la elite política, posicionándose como fuertes líderes interesados en la distribución equitativa de recursos; pero al mismo tiempo, obtenían un porcentaje de los secuestros. Si bien esto generó confusión con las bandas criminales dedicadas exclusivamente a la piratería, dado que su principal objetivo –robar las embarcaciones obteniendo una ganancia– no se alejaba tanto de una de las intenciones de los grupos insurgentes. No obstante, la explicación se encontró en que la falta de unidad en la estructura del MEND hizo que las acciones piratas se vieran encubiertas dentro de los objetivos de la insurgencia, culpando al movimiento de la totalidad de los robos marítimos (Tepp 2012, pág. 190). Como resultado, los actos piratas

durante un tiempo pasaron desapercibidos por el simple hecho de ser reportados como actos insurgentes.

En todo caso, la piratería logró en ese lapso extender su radio de acción, pues la falta de compromiso del gobierno con la verdadera delincuencia marítima, facilitó más ataques por debajo de la insurgencia. Esto dio paso finalmente al período más crítico, llegando a considerar a Nigeria como uno de los países más peligrosos en cuestiones marítimas.

## **1.2. Medidas políticas nigerianas frente al robo de petróleo**

En el 2007 sucedió algo importante en el caso de la piratería de Nigeria. Las cifras de robo se cuadruplicaron en comparación con el año anterior pasando de 12 a 42, reflejando un aumento significativo en los ataques marítimos (Chalk 2008, pág. 18). Eso recalca dos cosas: Primero, Nigeria punteaba las listas de las zonas marítimas más peligrosas, y segundo, la capacidad gubernamental para controlar los ataques cometidos en su totalidad era preocupante, corroborando nuevamente una grave debilidad estatal.

Estos puntos resultaron ser desplazados a un segundo plano, al momento de analizar la principal característica de la economía de conflicto que empezó a formarse años atrás en el delta. Se trata de los 2 objetivos materializados por la estructura de la delincuencia marítima: El robo de la carga y el secuestro de buques. El primero hace referencia al hurto de los bienes transportados en los barcos para su venta en otros mercados; mientras que el segundo hace mención al secuestro de la nave y sus miembros para pedir luego su rescate (Ghosh 2013, pág. 4). Es menester recordar que “cerca del 90% de los ingresos externos del país se derivan de las exportaciones de petróleo crudo [...]” (Orogun 2010, pág. 460). Luego, a partir del importante valor del petróleo en todo el país, al igual que la constante lucha por una mejor distribución de las ganancias, se puede decir que el primer objetivo, es decir, el robo de petróleo terminó por ser la forma más lucrativa para atacar las injustas acciones de la elite política y mejorar las condiciones de los estados pobres de Nigeria.

Sin embargo, también trajo consigo repercusiones preocupantes para el Estado, en el sentido que disminuyó la principal fuente de ingresos del gobierno nigeriano. Se notificó

como la industria petrolera y el gobierno estaban perdiendo millones de dólares por la dinámica de la piratería, debido a que se acordó la reducción en un 1% la extracción diaria de petróleo, pasando de 2,6 millones de barriles por día a 1,8 (Chalk 2008, pág. 19).

La angustia que generó esta externalidad desencadenó una serie de acciones desde la base política hacia los movimientos insurgentes, pensando que eran los principales protagonistas de los ataques. Una de ellas fue la amnistía ofrecida en 2009 por el presidente nigeriano Umaru Yar'Adua a los grupos que se alzaron en el delta del Níger –entre ellos el MEND siendo el más importante– para que dejaran las armas y se inscribieran a un programa que podía ofrecerles hasta formación profesional (International Crisis Group 2012, pág. 11). Se puede decir que esta iniciativa fue exitosa inicialmente, en la medida en que las acciones violentas y los robos se redujeron considerablemente en Nigeria. Quizás el logro más importante fue que más de 25.000 personas dejaran las armas (Murphy 2013, pág. 435), reintegrándose a la sociedad nigeriana.

Pese a tener un año de tranquilidad marítima en las zonas más vulnerables del país, la popularidad criminal no perdió fuerza pues se reportaron pequeños ataques en estados con instalaciones petrolíferas. Esto continuó al punto que las redes piratas crearon refinerías ilegales, disminuyendo la competencia de los grandes aliados extranjeros de la élite política nigeriana en la venta del crudo; esta dinámica persistió y fue a finales de 2010 que la amnistía se rechazó por completo y se retomaron en su totalidad los ataques, entre ellos los robos marítimos (International Crisis Group 2012, págs. 11-12). Puede decirse, que la cultura pirata se fortaleció por completo, ya que la amnistía al no estar dedicada a ese sector facilitó medidas para mejorar su base logística criminal (su flota, sus centros de operaciones, el mercado para comerciar los bienes robados, el apoyo en los puertos, el armamento) y hacer más productivos los ataques marítimos.

Asimismo, se puede pensar que los piratas desafiaron las decisiones políticas durante el período de indulgencia a los movimientos insurgentes al mantener su sistema criminal intacto, aumentando cada día más los ataques. El riesgo que esto representó para las embarcaciones que pasaban o tenían que detenerse en Nigeria, provocó una serie de consecuencias. Por ejemplo, el costo de liberación de los barcos y su respectiva tripulación aumentó considerablemente, obligando a los dueños de las navieras a disminuir el número

del personal de tal forma que las operaciones de rescate y las primas de seguro fueran más económicas (International Crisis Group 2012, pág. 12).

Frente a esta arremetida, el gobierno nigeriano se vio obligado a tomar otras medidas. Una de ellas fue la adición de barcos y personal de la Marina nigeriana responsables en el patrullaje y seguridad de las costas; o el establecimiento de bases avanzadas en tierra para reforzar la acción de la marina (International Crisis Group 2012, pág. 13). De ahí, que la vulnerabilidad de los barcos y su navegación disminuyera notablemente en lo que respecta a Nigeria, pero significó un problema para los piratas y su sistema, dado que dependían de esa fragilidad para mantenerse en funcionamiento.

Como consecuencia de lo anterior, los criminales nigerianos comprendieron que debían reajustar sus estrategias a fin de mantenerse rentables. Fue así como acogió otra característica del crimen organizado para atenuar sus pérdidas; se trató de la extensión de los actos criminales marítimos más allá de Nigeria acogiendo una dimensión transnacional. Lo anterior, se esperaba en el sentido que no solo buscaron la forma de evadir el control de la Marina nigeriana cometiendo sus actos en territorios cercanos, sino que también se aprovecharon de la situación e hicieron llamativo el negocio en otros Estados.

De esta forma, se extendió el perímetro de acciones más allá del margen de maniobra tradicional nigeriano, así como los implicados en los robos marítimos. Respecto a esto, un reporte del investigador Paul Orogun aseguró que en el sofisticado robo de petróleo no solo se involucraban actores nigerianos, sino también habitantes de otros países que se interesaron por el conocido ‘oro negro’ –o crudo– conformando un gran mercado internacional para comercializar el bien robado y ampliar las operaciones respecto a esta actividad criminal (Orogun 2010, pág. 497).

De lo anterior se deduce que no se hablaba de una sola red encargada de cometer los actos piratas o de una estructura fija dentro del Estado nigeriano, sino de conexiones entre grupos criminales de varios países que al estar motivados por el mismo bien se interesaron en la misma actividad ilegal (Allum et, al 2010, pág. 21). Fue así como la delincuencia marítima nigeriana –entendida bajo los postulados del crimen organizado– inicialmente se proliferó en otros territorios como resultado de las últimas medidas emprendidas por el gobierno, debido a que atacaban directamente a los piratas y a toda la estructura creada por

ellos. Esto generó una situación de inseguridad marítima como se verá en el siguiente capítulo.

## **2. BENÍN Y TOGO: NUEVAS VÍCTIMAS DE LA PIRATERÍA**

Como se pudo observar en el capítulo anterior, la piratería en África Occidental afectó inicialmente a Nigeria, como resultado de diversos factores internos los cuales crearon un escenario para que esta actividad ilegal pudiera prosperar. Algunas de las consecuencias observadas en Nigeria fueron la reducción del tránsito marítimo de embarcaciones, el aumento de la violencia en la zona del delta y el fortalecimiento de la estructura criminal pirata más allá de las fronteras nacionales desde 2010. Esto último significó que el fenómeno estaba próximo a convertirse en un problema de orden transnacional, ya que involucraba a más de un Estado en la región.

Desde finales de 2010 los piratas nigerianos vieron la posibilidad de extender su radio de acción adoptando una dimensión internacional. Fue así como los Estados más cercanos a Nigeria se convirtieron en los destinos elegidos por los criminales para realizar sus diferentes ataques y robos marítimos. Benín y Togo fueron los primeros en sufrir la proliferación de la piratería, la cual como en el caso de Nigeria, trajo diferentes repercusiones.

Por esta razón el presente capítulo tiene por objetivo, presentar los principales factores que provocaron la propagación de la piratería a Benín y Togo. En este apartado se mencionaran también algunos de los ataques que perpetuaron dicha situación y sus respectivas características. Finalmente, se expondrán las repercusiones más importantes en Benín y Togo, entre las cuales se puede observar la exacerbación de la inseguridad marítima como resultado de las actividades criminales y sus diferentes acciones.

### **2.1. Factores que propiciaron la prolongación de la piratería**

Como se observó anteriormente a finales de 2010 la piratería de Nigeria dejó de ser una preocupación exclusivamente nigeriana, en el sentido que empezaron a observarse diferentes ataques en algunos Estados próximos (Ver Anexo 2). La situación se confirmó según reportes y registros de la OMI, los cuales reflejaron que existía una evidente proliferación de los actos criminales en las aguas de Benín (más de 10 ataques) y Togo



(cerca de 11 ataques) (ICC Commercial Crime Services 2012). Varias cosas eran claras en esta situación: Primero, los esfuerzos gubernamentales de Nigeria por mejorar la marina y las políticas de seguridad en los puertos<sup>5</sup> hicieron que el perímetro de acción de los piratas se extendiera a territorios aledaños. Segundo, esa expansión demostró que la dimensión transnacional (adoptada por los criminales nigerianos para mantener el negocio), era cada vez más fuerte y popular en la región. Y tercero, era necesario verificar si existían factores independientes a la situación nigeriana, que de alguna forma hayan facilitado la propagación de la piratería a Benín y Togo.

Se puede decir que, varios elementos exógenos a la piratería nigeriana influyeron en la extensión de la actividad. Sin embargo, fueron principalmente dos los factores que terminaron de crear el escenario perfecto para que la estructura pirata fortaleciera su dimensión transnacional: Las políticas domésticas de Benín y Togo, y la falta de una estrategia marítima regional en el golfo de Guinea. El primer factor hace referencia a la falta de políticas internas encargadas de mantener la seguridad marítima en los Estados. Esta se entiende como “la prevención de actos ilícitos en el ámbito marítimo, ya sea que afecten directamente al país o región de que se trate, o los autores en tránsito” (Onuoha 2009, pág. 32).

A partir de esto se puede decir que en Benín y Togo no tenían establecidas políticas y lineamientos internos capaces de prevenir actos criminales en sus aguas territoriales. No se contaba con equipos de vigilancia adecuados, personal preparado, no existía asistencia técnica en caso de emergencia para las embarcaciones que pasaban por sus aguas territoriales, entre otras cosas. En Benín, por ejemplo, se llegó a notificar la poca funcionalidad de su flota, en el sentido que ésta solo poseía un par de barcos tripulados por 2 patrulleros de edad avanzada inexpertos en la protección del dominio marítimo beninés (International Crisis Group 2012, pág. 19).

A pesar de lo anterior, se rectificaba que esas medidas respondían y se limitaban a la extensión de las costas de Benín y Togo. Es decir, frente a una longitud costera menor a 123 kilómetros en cada uno de estos dos países (Beattie 2012, pág. 43), no era necesario

---

<sup>5</sup> Los esfuerzos fueron coordinados a través de la Marina Nigeriana y la Agencia Marítima de Administración y Seguridad (NIMASA) (Adejimi 2015, pág.3).

tener mayor control marítimo o ejercer varios esfuerzos para asegurar la superficie. Así, cualquier tipo de interés en grandes operaciones de vigilancia, o progreso de las fuerzas navales beninesas o togolesas resultaba insignificante. En el caso de Benín, para 2009, se contaba con solo 2 barcos de control obsequiados por China años atrás (Biziouras 2013, pág. 117). A pesar de tenerlos, el gobierno beninés no tuvo disposición en mejorar su flota o adquirir nuevos tanques, dejando una marina rudimentaria e ineficaz a cargo de su seguridad marítima.

En la misma línea, Togo tenía un sistema de control marítimo obsoleto, pero su mayor dificultad era la ausencia total de embarcaciones y guardias de control (Ver Anexo 3). Fue hasta 2010 que recibió de Estados Unidos un defensor de barcos para hacerle frente a los robos marítimos en sus costas; sin embargo, este no contaba con personas capacitadas para cubrir en su totalidad la vigilancia de su longitud costera (Wertheim 2014, pág. 92). Esa falta de entrenamiento también era responsabilidad del gobierno, ya que estaba en sus manos designar un personal adecuado para garantizar su seguridad marítima.

El analista del Centro Africano de Estudios Estratégicos (ACSS), Augustus Vogel, corroboró esta información. Por un lado, manifestó que algunos Estados africanos se interesaban más en las fuerzas de tierra –como los ejércitos, los medios de transporte– dedicando poca inversión a las unidades marítimas y a las guardias costeras (Vogel 2011, pág. 2). Por otro, aseguró que en África Occidental el uso incorrecto de las marinas y las guardias costeras hizo que la protección de las aguas fuera ineficaz. Esto se debe principalmente a la confusión de tareas entre las dos; la marina encargada generalmente de los asuntos diplomáticos de un Estado (visitas oficiales a otros Estados, misiones de apoyo, etc.), fue responsable de las misiones de la guardia costera, como son la seguridad marítima y la protección del dominio marítimo (Vogel 2009, pág.5). Se puede decir que este error de roles, promovido por algunos gobiernos de África Occidental, hizo que el control de las aguas no fuera funcional ni práctico.

Así, la capacidad de Benín y Togo para prevenir posibles actos piratas en algún punto de su extensión costera y/o tratarlos de ser necesario era inexistente. Esto basándose efectivamente en la escasez de elementos internos dedicados a la protección de todas las actividades relacionadas al ámbito marítimo. Por esta razón se dice que la falta de políticas

marítimas y/o la ineficaz administración náutica de estos dos Estados, además de la débil inversión en equipo y personal fueron factores que facilitaron la expansión de la piratería nigeriana a sus territorios, pues contaban con las condiciones propicias para llevar a buen término este tipo de actividades.

Ahora bien, el segundo factor que facilitó la extensión del fenómeno, fue la ausencia de una estrategia marítima en la región (para efecto de este caso se verá solo el ámbito de seguridad que involucra la estrategia). Esta se entiende como

la dirección de todos los aspectos del poder nacional que se refieren a los intereses de una nación en el mar [...] implica otras funciones del poder del Estado que incluyen [...] la seguridad y la defensa del comercio en el mar; pesca; la explotación, conservación, regulación y defensa de la zona económica exclusiva del mar; defensa costera; seguridad de las fronteras nacionales [...]; así como la participación en las preocupaciones regionales y mundiales relaciones con el uso de los océanos [...] (Hattendorf 2013, pág. 7).

En este sentido resulta evidente que en la región no se prestaba atención a los posibles riesgos marítimos, hasta que empezaron a hacerse visibles primero en Nigeria, luego en Benín y Togo. La piratería fue uno de estos asuntos que carecía de tratamiento por parte de los Estados del golfo de Guinea –como ya se ha manifestado– dado que no se contaba con centros de control, guardias costeras eficaces, oficinas y/o departamentos encargados del tema (Hattendorf 2013, pág. 7). Y si esos elementos que eran básicos para tratar los riesgos marítimos, no eran visibles, mucho menos se iba a encontrar una participación conjunta de los Estados del golfo en torno a los intereses y preocupaciones en el mar. En pocas palabras, no existía una coordinación activa que vinculara a los Estados de la zona para tratar los efectos de la piratería y/o cualquier otro problema<sup>6</sup>.

Esto puede tener una explicación y es que los Estados de África Occidental en su intento por ratificar su soberanía, dedicaron pocos esfuerzos contiguos para hacerle frente a las actividades criminales en el espacio marítimo (Guedes 2014, págs. 403-404). En este orden de ideas la excesiva preocupación de los Estados africanos por mantener el orden y la obediencia dentro de sus fronteras, desplazó a los protocolos marítimos regionales

---

<sup>6</sup> Pese a que en 2008 en respuesta a los hechos reportados en Nigeria, la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental (CEDEAO) promovió un plan para establecer dicha estrategia, los Estados miembros no desarrollaron ninguna iniciativa.

encargados de intercambiar información, crear zonas conjuntas de control, etc. Por esta razón, para el año en el que empezaron a reportarse actos piratas en Benín y Togo, no existían mecanismos coordinados entre los Estados para prevenir los crímenes o al menos para suministrar una solución.

Se puede decir, por un lado, que la falta de una estrategia integrada sugirió que las actividades ilegales de orden transnacional, como la piratería, no tenían mayor importancia en las relaciones internacionales de los Estados del golfo. Pero de otro, fueron los criminales los que si aprovecharon la situación para crear redes fronterizas y ampliar su marco de acción. En el caso de Benín se llegó a decir que los piratas nigerianos crearon redes comunitarias con grupos benineses en las que intercambiaban información, barcos, estrategias y conocimientos para llevar a cabo los robos marítimos en el principal puerto del país, Cotonú (International Crisis Group 2012, pág. 19).

Por su parte, en Togo, los piratas crearon un espacio alrededor de las aguas territoriales togolesas llamado el ‘Triángulo de Togo’, el cual se utilizó con el fin de expandir el mercado de crudo robado a otros territorios; en este lugar se vendía el petróleo ilegal, pero también se coordinaban otros crímenes marítimos que proporcionaban grandes ganancias para los piratas (Ismail y Martyns 2014, págs. 77-78). Luego, era evidente que esa red criminal compuesta por piratas, comerciantes de crudo y demás interesados, se fue ampliando y fortaleciendo ante la falta de estrategias marítimas regionales que prohibieran su desarrollo.

Fue así como el segundo factor terminó de crear el escenario perfecto para que los piratas pudieran extender el negocio de los crímenes marítimos a otros territorios. Benín y Togo empezaron a reportar ataques y en algunos casos intentos de robo que fueron frustrados por varias razones. En todo caso, la prolongación de la piratería de Nigeria en estos dos Estados era un hecho, pues tomo fuerza y se consolidó. Fue en este momento cuando los gobiernos preocupados por su nivel de violencia y agresión, así como por el ambiente de inseguridad marítima que se generó en la zona, intentaron emprender medidas para controlarlo.

## 2.2. Desarrollo de la actividad pirata en Benín y Togo

Se ha dicho que algunos factores de la piratería de Nigeria y los componentes externos a ésta, provocaron la aparición de ataques marítimos en Benín y Togo; no obstante, el problema no fue simultáneo en los dos Estados. Benín fue el primer Estado –después de Nigeria– en observar crímenes piratas desde finales de 2010. Inicialmente, los reportes anunciaron el secuestro del barco petrolero Valle di Cordoba en diciembre de 2010 y el intento de robo del Duzgit Venture en Marzo de 2011 a poca distancia del puerto Cotonú, el más importante de Benín (Beattie 2012, pág. 43).

Del primero se dice que los piratas sorprendieron a la tripulación al abordar el buque, dejando como resultado el robo de varias toneladas de petróleo; del segundo, se aseguró que durante las operaciones criminales los piratas obligaron al personal del Duzgit a dirigirse cerca de la ciudad nigeriana Warri, para luego abandonar la embarcación cerca a Lagos, sin llevar a cabo algún robo (UNODC 2013, pág.50). Estos ataques sirvieron de ejemplo para explicar una situación que continuó durante un período en las aguas de Benín.

Los crímenes se prolongaron entre diciembre de 2010 a septiembre de 2011, completando un ciclo de violencia e intimidación (Ver Anexo 4). Para mediados de 2011 la cifra aumentó a 28 robos<sup>7</sup>, en general de tanques que transitaban químicos, petróleo y otro tipo de cargas no identificadas (Beattie 2012, pág. 43). Una de las estrategias utilizadas por los piratas para cometer estos asaltos fue obligar al personal de la embarcación a navegar con destino desconocido; en este lugar se encontraban otros criminales listos para desviar la carga a las embarcaciones piratas, despojando a los tripulantes del contenido del buque cisterna para ser comercializado en el mercado negro (ICC 2011, págs. 26-27).

El fin de esta estrategia o el interés por estas cargas era el mismo para todos los grupos que se dedicaron a la piratería, es decir, enriquecerse con la venta de los bienes robados. Sin embargo, en Benín no se hablaba de una sola banda criminal, ya que los hurtos eran cometidos por dos grupos principalmente: Piratas nigerianos y bandas beninesas. En

---

<sup>7</sup> Según reportes de la Oficina Internacional Marítima, los más importantes fueron el Freja Nordica, el Eagle Miri, el Aristofanis, el New Ranger, el Paterna, el Aegean Star, el RBD Anema E Core, el Emocean, el Mattheos I, el Northern Bell y el Baltic Mariner (ICC 2011, págs. 26-27).

primer lugar, los más antiguos en el negocio (grupos de Nigeria) siguieron cometiendo sus agresiones en aguas extranjeras. Aprovechando que los puertos benineses no tenían mayor control marítimo, los piratas nigerianos se sirvieron de la cercanía para recuperar a sus objetivos asaltándolos cerca de Cotonú (International Crisis Group 2012, pág.18). Se puede decir que esa contigüidad les permitió por un lado, observar cómo embarcaciones que antes pasaban por Nigeria se desviaban para detenerse en Benín; y por otro, les ayudó a crear una serie de estrategias para no perder su negocio, sino extenderlo más allá de Lagos.

En segundo lugar, bandas beninesas siguieron el ejemplo de sus vecinos al encontrar en la estructura pirata un negocio atractivo también para sus integrantes e interesados. Sin embargo, estos grupos fueron formados por los propios piratas nigerianos. Inicialmente en su afán de ampliar el número de ataques reclutaron a jóvenes del vecino país para obtener información de contrabandistas locales; posteriormente, fueron las bandas de Benín las que se fascinaron por la estructura criminal pirata y dejaron de ser intermediarios con los grupos nigerianos, para convertirse en los líderes del negocio en su país (International Crisis Group 2012, pág. 19).

La participación de estos últimos sugirió la conexión con autoridades del puerto Cotonú, lo que resultó ser similar a la situación nigeriana. Los piratas de Nigeria encontraron un respaldo en ‘informadores’ dentro del puerto Lagos, pues entregaban datos de las embarcaciones más lucrativas haciendo más fáciles los robos (Beattie 2012, pág. 44). El recuento de los ataques en Benín sugería que los robos y demás también tenían un grado de anticipación. Esto solo podía suceder con una asistencia en tierra que ofreciera diferentes datos a los criminales sobre horas de llegada y salida de embarcaciones, posibles rutas de navegación de grandes barcos, entre otras cosas (Beattie 2012, pág. 44). Y si a esto se suma los bajos ingresos que recibían los trabajadores del puerto Cotonú, resultaba claro que dicha ayuda podía derivarse de algunos miembros del personal portuario. Al igual que en Nigeria, a cambio de su complicidad podían recibir un porcentaje de dinero por cada robo cometido. Luego, los grupos criminales benineses y los trabajadores el puerto de Cotonú, vieron en la piratería una oportunidad para mejorar sus ingresos.

En Togo, la situación no fue muy diferente, en primer lugar porque tampoco existía control marítimo –en este caso cerca de la región donde se encuentra la capital Lomé–

facilitando nuevamente la proliferación de la piratería. En segundo lugar, las condiciones de pobreza en algunas zonas marítimas incitaron la adopción de actividades criminales lucrativas desde 2011, tal como sucedió en Benín y Nigeria. A pesar de esto, las alarmantes cifras de piratería en Benín forzaron a los dueños de las embarcaciones a buscar rutas y puertos alternos para realizar las actividades comerciales. Togo resultó una opción atractiva, debido a que su cercanía geográfica a Benín y Nigeria facilitaba las dinámicas comerciales, al mismo tiempo que se podía evitar un posible ataque pirata.

Fue así, como el Estado togolés se convirtió en el elegido por las navieras, beneficiándose de esta decisión esporádicamente, en el sentido que la actividad en los puertos del país aumentó considerablemente en 2011 pero fue cambiando a medida que empezaron a reportarse asaltos piratas (Tyler 2013, pág. 2). En 2012 era un hecho que la delincuencia marítima se había proliferado también en aguas togolesas, pues los crímenes superaron las cifras del 2011 preocupando a las autoridades de este país (Ver Anexo 5). Los más alarmantes fueron el robo al MT BW Rhine, MT Anuket Emerald, MT Energy Centurion y MT Wappen Von Hamburg; casi todos cometidos en la noche cerca a la costa de Lomé por grupos bien equipados (ICC 2012, p. 21-33).

Se puede decir que en Togo también se observaron algunas de las estrategias criminales que se habían popularizado años atrás en Nigeria. Por ejemplo, los piratas togoleses también se organizaron en grupos, unos en tierra y otros en mar. Alrededor de 12 criminales conformaban el grupo de mar, y se encargaban de rodear la embarcación, preparar la carga para ser transferida a un barco pirata, y bloquear a la tripulación en una cabina para hacer más fácil el escape (Almeida 2012). Esto hizo que la piratería también presentara una estructura criminal organizada en Togo, en la medida que se tenían actores, roles, acciones definidas, apoyo logístico, etc.

Pese a esto, en algunos casos la estructura ideada por los nigerianos no fue del todo efectiva en Togo, debido a la respuesta ocasional de la marina togolesa frente a las alertas de algunas embarcaciones. Por ejemplo, durante uno de los intentos de ataque en abril de 2012, la tripulación del barco se encargó de advertir a las autoridades togolesas, recibiendo ayuda para disuadir a los piratas (Gcaptain 2012). No obstante, este fue uno de los pocos

casos en el que la marina actuó y evitó un ataque, lo que lleva a pensar que el negocio era más fuerte que cualquier tipo de vigilancia marítima o control cerca de Lomé.

Fue así como se perpetuó un escenario de inseguridad marítima, en el cual era factible la idea de aumentar el número de ataques y robos. Los piratas no dudaron en continuar con sus acciones violentas y agresivas contra las embarcaciones más importantes en términos económicos que pasaban por Benín y Togo, aumentando los registros de piratería en la región.

### **2.3. Inseguridad en el ámbito marítimo de Benín y Togo**

Se ha manifestado que el negocio de la piratería en Benín y Togo se convirtió en un acto ilícito que no pudo ser controlado por los países en cuestión. Entre otras cosas por la ausencia de guardias costeras y estrategias regionales en el golfo de Guinea que se encargaran de prevenir los robos en los dos Estados. Así, la percepción de seguridad marítima era nula, ya que las actividades ilegales generaron graves consecuencias en el ámbito o dominio marítimo de Benín y Togo.

Benín fue el primer Estado en sufrir algunas repercusiones en su dominio marítimo, entendido por Raymond Gilpin “como todas las áreas y cosas [...] en relación con [...] un mar, océano [...] incluyendo todas las actividades marítimas relacionadas, la infraestructura, la gente, la carga, buques y otros medios de transporte” (Gilpin 2007, pág. 1). Por ejemplo, las actividades del puerto Cotonú comprendían el 70% del ingreso total del gobierno beninés, pero cuando los piratas empezaron a cometer sus asaltos en el 2011, este se redujo considerablemente; en especial por la disminución del tránsito marítimo a mediados de 2011 (cerca del 70%), debido a que las compañías navieras decidieron buscar nuevas rutas más seguras para llevar a cabo sus actividades (Beattie 2012, pág. 44).

La desviación del tráfico marítimo a otros puertos fue resultado primero, de la desconfianza generada en la misma tripulación del barco, teniendo en cuenta que no estaban dispuestos a sacrificar su bienestar, así como la protección de sus cargas por rutas más cortas, como la de Benín. Segundo, del aumento en las pólizas de seguro por la inclusión de Benín dentro de las áreas marítimas más peligrosas. Esto estuvo a cargo del



Joint War Committee, una dependencia de la aseguradora Lloyd's delegada para anexar la zona económica exclusiva de Benín dentro de la lista de países con mayor riesgo en sufrir daños marítimos (Beattie 2012, pág. 44).

Esto último hizo que los dueños de los barcos no estuvieran dispuestos a pagar seguros más altos ante la excesiva vulnerabilidad del paso en Benín. De esta forma, si no se ampliaba el rango de los seguros y persistían los actos ilícitos en el ámbito marítimo de Benín, era innegable que el tránsito dejaría de ser constante. Pero eso no fue todo, ya que una de las repercusiones a la hora de extender los seguros fue aumentar el costo de envío de las cargas que transitaban los barcos (AllAfrica 2013). Por supuesto, Benín y su población fueron los principales afectados por los nuevos precios que los comerciantes extranjeros introdujeron a las mercancías importadas; eso implicaba menor competitividad en las dinámicas comerciales, en especial en las exportaciones beninesas; así como aumento en el costo de vida por la misma subida de los precios (UNODC 2013, pág. 51).

Esto despertó la preocupación de algunos sectores benineses que se mostraran interesados en la situación del país. Por ejemplo, el presidente de turno, Yayi Boni, se inquietó no solo por las consecuencias en la economía del país, sino también por el retroceso del Puerto Cotonú frente a las iniciativas que estaba desarrollando (International Crisis Group 2012, pág. 19). Este estaba desempeñando la razón de ser de todo puerto, es decir, garantizaba su actividad marítima (Rúa 2006, pág.1), pero al mismo tiempo empresarios buscaron estrategias para convertirlo en un puerto innovador en la región. Respecto a esto último, la ubicación de Cotonú resultaba estratégica para convertirse en 'puerto hub', es decir, “[uno en el que] la mayor parte de las operaciones que se realizan corresponden a trasbordo de mercancía entre buques [...]” (Rúa 2006, pág. 14).

Se puede decir que bajo unas condiciones de seguridad mínimas, Cotonú como un hub le hubiese dado reconocimiento al país y mayor eficiencia en su actividad marítima. Primero, porque ofrecería un manejo operacional de la actividad marítima diferente al de otros puertos; segundo, utilizaría una infraestructura moderna y funcional; y tercero, mejoraría sus relaciones comerciales con Europa, Asia, América, y países africanos como Níger, Mali, Burkina-Faso (Gouchola 2013, pág. 6). No obstante, en Benín fue evidente que la presencia de piratas limitó el ideal de Cotonú como un hub, así como las funciones

básicas y los servicios que estaba llevando a cabo el puerto. En este orden, fue este estancamiento lo que llegó a preocupar más al presidente Boni, pues los planes de desarrollo para aumentar la actividad marítima, jugando con una situación inestable en sus aguas territoriales, solo provocarían retrocesos en el transporte, el comercio del país y la estabilidad de Cotonú.

Por otro lado, el retroceso económico fue más allá al pensar las consecuencias en otros sectores de Benín. El poder adquirido por los piratas en el país fue muestra de que la estructura criminal también fue productiva como en otros Estados, debido a que ofreció algunos beneficios para aquellas personas pobres y marginalizadas. Sin embargo, este éxito hizo que el gobierno se interrogara sobre el poder del mercado criminal (petróleo robado), y de la estructura formada por los mismos delincuentes al no poder ser regulado o intervenido por el Estado (Gouchola 2013, pág. 12). Por ejemplo, Benín como país no dependiente del petróleo estaba observando como el negocio del mercado negro se convertía en uno de los más rentables. O como esa estructura pirata significaba mayor corrupción en Benín, pues los criminales fortalecían sus conexiones con políticos benineses y grandes hombres de negocios.

Esto hizo que el punto más preocupante fuera el poder de la piratería en el futuro político del país (Gouchola 2013, pág. 15). En la medida que esa relación económica pirata, político y demás actores de la vida diaria beninesa siguiera siendo una alternativa económica y social para los habitantes desempleados, pobres y/o marginalizados, la confianza que tenían estos últimos con la clase política dominante de Benín disminuiría. Esto produciría un quiebre en las dinámicas del país haciendo factible la idea que aquellas personas que estaban adquiriendo mayor poder económico (ilegalmente) y social, consiguieran en un futuro representación política, debido a que contaban con los medios para financiar una campaña, pero también un apoyo indiscutible entre la población marginada de Benín (Gouchola 2013, pág. 15).

Pero eso no solo completaba un panorama preocupante, sino que se agravaba mirando las repercusiones en otros Estados. En el caso de Togo, las consecuencias se presentaron en menor proporción que las observadas en Benín y/o Nigeria. Lo anterior, debido a las esporádicas respuestas de la armada togolesa, las cuales propiciaron que

algunos intentos de ataques piratas fueran estropeados y que los reportes fueran menores a los de otros Estados de África Occidental. No obstante, no quiere decir que no se observaran efectos negativos.

Por ejemplo, la explosión de la piratería en Togo hizo que el transporte marítimo también disminuyera y que las tasas de seguros aumentaran. Luego, el incluir un valor adicional a los propietarios de los buques para poder transitar en aguas togolesas, provocó que los dueños de barcos buscaran –como en los países vecinos– rutas alternas y desplazaran el tráfico marítimo a otras zonas. Esto hizo que el número de barcos entrantes a Togo se redujera en el 2012 en un 6,9%, debido a que en el 2011 se registró el ingreso de 1063 buques, mientras que en el 2012 –con los ataques piratas– solo se encontró el reporte de 989 barcos (Agence Ecofin 2014).

A partir de esto, se puede decir que la repercusión más preocupante fue la variación en el movimiento portuario. Primero, porque durante 2000 y 2011 el Puerto Autónomo de Lomé evidenció un aumento anual significativo en su actividad comercial del 6%, pasando de 2.655.433 toneladas en el año 2000 a 8.248.393 toneladas en 2011 (Derman 2012, pág. 2). Dicho aumento representaba mejoras en el nivel de desempleo al ofrecer variedad de trabajos a los togolesas, así como un reconocimiento en la zona; pero, la oleada de ataques piratas hizo que las cifras del puerto se estancaran. Segundo, porque dicha variación se tradujo en un grave retroceso del desarrollo y modernización de Lomé, parecido nuevamente al caso de Benín.

Si bien estos últimos efectos se esperaban en la medida que Benín y Nigeria ya los habían predicho con su propia experiencia, no se pensaba que fueran a crear un escenario para que las aguas togolesas pudieran ser incluidas dentro de las zonas de alto riesgo. En este caso Togo no tenía la capacidad para hacer frente a las consecuencias de una posible inclusión (International Crisis Group 2012, págs. 20-21). Algunas de ellas serían mayores costos en el sector marítimo, cambios en los términos de los seguros, dificultad en las relaciones comerciales, aumento el costo de vida de los togoleses, entre otras.

Ahora bien, como puede verse en los 3 países se comparten algunos factores que impactan en mayor o menor medida según sea el caso. Por ejemplo, la falta de control marítimo y la debilidad en las políticas domésticas para prevenir posibles ataques piratas

son factores que se presentaron en Benín, Nigeria y Togo; no obstante, en Benín y Nigeria se observaron con mayor fuerza estas falencias marítimas que en el caso de Togo, ya que en este último las guardias costeras esporádicamente respondían adecuadamente evitando uno que otro asalto.

Sin embargo, existen dos factores que son comunes y se mostraron de igual forma en los tres Estados. Primero, la ausencia de una estrategia marítima regional permitió por un lado, la proliferación de la actividad a otros Estados, y de otro, dificultó la posibilidad de una solución integral a la amenaza desde un principio. Segundo, el alto nivel de corrupción de las instituciones estatales en los 3 países, contribuyó a la aparición de la delincuencia marítima, y a la perpetuación de su estructura criminal en otros territorios.

En todo caso estos factores, unos más intensos que otros, favorecieron el desarrollo de la delincuencia marítima y como consecuencia una grave percepción de inseguridad marítima en las aguas de Benín, Nigeria y Togo. A partir de 2011 y en respuesta a algunos llamados gubernamentales de la región, empieza a concebirse a la piratería como una amenaza para la seguridad marítima y estabilidad de muchos Estados del golfo de Guinea, lo que será descrito en el siguiente capítulo.

### **3. LA AMENAZA DE LAS ACCIONES PIRATAS A LA SEGURIDAD MARÍTIMA DEL GOLFO DE GUINEA**

Inicialmente la delincuencia marítima en el golfo de Guinea fue un problema que desencadenó una serie de consecuencias para unos Estados específicos de la región: Benín, Nigeria y Togo. Con el paso del tiempo y teniendo en cuenta la experiencia de Nigeria, se comprendió que bajo el mismo contexto de pobreza, debilidad estatal y falta de oportunidades, este problema de seguridad iba a presentarse en otros Estados; así, en algún momento Estados ‘no afectados’ podían ver en sus aguas la aparición de ataques piratas.

Esto significó dos cosas: Primero, los ataques marítimos dejaron de ser un problema nacional convirtiéndose en una situación que atentaba contra la estabilidad marítima del golfo; y segundo, ya no podía entenderse el problema de forma independiente, sino que era necesario manejarlo entre los Estados involucrados. Fue así, como la piratería se convirtió en una amenaza compartida para los Estados de África Occidental. Esto fue rectificado por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas mediante la emisión de dos Resoluciones (2018 y 2039), en las cuales se anunciaba el peligro de la amenaza pirata para el progreso de la región, al mismo tiempo que la obligación de mejorar los vínculos regionales para combatir esta actividad.

Siendo así, este capítulo presentará inicialmente el contexto en el que se consideró a la piratería como una amenaza a la seguridad marítima del golfo de Guinea. Enseguida, se expondrán los primeros avances regionales en respuesta a las disposiciones de la primera Resolución del Consejo de Seguridad (2018), y se explicará por qué se emite una segunda Resolución en el 2012. Finalmente, se mencionará por qué el contexto establecido en el golfo de Guinea, permite evidenciar la posibilidad de crear un Complejo de Seguridad Regional en la zona.

#### **3.1. La piratería de Benín, Nigeria y Togo: Una amenaza compartida**

Es claro que el ambiente de inseguridad marítima percibido en las aguas de Benín, Nigeria y Togo entre 2011 y 2012, reflejó que la piratería en la zona estaba adquiriendo mayor

fuerza con el paso del tiempo. Tras esta situación se ratificó que los 3 Estados seguían siendo débiles a la hora de enfrentar la actividad ilegal, en otras palabras no existía una cohesión socio-política y jurídica para hacerle frente a los desafíos externos; asimismo, se demostró su grado de vulnerabilidad hacia los efectos de los robos marítimos, es decir, poca capacidad para enfrentar el poder de estos crímenes.

Estos puntos fueron suficientes para confirmar que la delincuencia marítima se había convertido en una amenaza de gran ímpetu para los Estados de la región. Según el teórico Barry Buzan, una amenaza puede considerarse como aquella situación y/o acto propio de un contexto definido, que responde a un cambio generando miedo, peligro, duda, enfermedad, ansiedad (Buzan 1991, pág. 43-50). Entorno a lo anterior se pueden decir varias cosas: Primero, la piratería en el golfo de Guinea responde a un contexto de pobreza, falta de oportunidades, corrupción política, inexactitud en el control marítimo, etc. Segundo, fue tal el alcance de la actividad que las aguas de muchos Estados de África Occidental (entre ellos los Estados estudiados) fueron consideradas peligrosas y arriesgadas por el alto número de ataques marítimos.

Y tercero, bajo estas circunstancias se podría decir que no solo se perjudicó la seguridad marítima de dichos Estados –como ya se demostró– sino también otros aspectos, tal como el correcto funcionamiento interno (1) y el dinamismo internacional de los Estados (2) (Buzan 1991, págs. 115-116). Respecto a la primera parte, ya se ha demostrado cómo los ataques marítimos generaron un impacto negativo en la integridad funcional de los 3 Estados. Vale recordar una vez más como en Nigeria la dinámica interna de la economía se vio perjudicada por esta situación, pues la simple suspensión de la pesca cerca del país por temor a robos, hizo que el precio del pescado aumentara al ser un bien escaso, pero también que alrededor de 305.000 puestos de trabajo estuvieran en riesgo (Guedes 2014, pág. 403). O con el solo nivel de corrupción alrededor de las actividades criminales se pudo verificar que el mantenimiento de las funciones y de la estructura estatal de cada uno de los países ya indicados, se estancó o sufrió complicaciones resultado de la delincuencia marítima.

Ahora bien, observando el segmento que hace referencia al dinamismo internacional de Benín, Nigeria y Togo, se puede decir que también pertenece a la integridad funcional

de los países, no obstante fue el más afectado por los crímenes marítimos. Lo anterior debido a: La desconfianza popularizada entre la comunidad internacional para no transitar por esta región marítima; el aumento de precios en las dinámicas comerciales; y el peligro que representaba para actores internacionales (como navegantes extranjeros, comerciantes, etc.) mantener algún tipo de relación con el ámbito marítimo de los 3 Estados.

El análisis de estos puntos lleva a presentar otro de los elementos que permitieron definir la delincuencia marítima como una amenaza, y se trata de su forma de operar. Buzan advierte que un Estado al no tener precisión de cuándo va a suceder un hecho peligroso, puede sugerirse que una amenaza ha adquirido gran intensidad (Buzan 1991, págs. 134-137). En este caso, los ataques marítimos en la región se intensificaron generando mayor incertidumbre en los Estados del golfo, así como la posibilidad de sufrir mayores repercusiones. Benín, Nigeria, Togo y muchos otros países de la región, no tenían presente cuándo iba a suceder otro ataque para así prevenirlo; y al no existir avances en el control de los puertos y las aguas territoriales de los Estados, la prolongación y desarrollo de la actividad eran casi evidentes.

Fue así como la forma de operar de la piratería se intensificó tanto, que bajo los postulados de Buzan fue esto lo que hizo que se convirtiera en un problema de seguridad nacional (Buzan 1991, pág. 134). Sin embargo, dejó de serlo precisamente cuando se reconoció que la delincuencia marítima no reconocía fronteras, sino que por el contrario sobrepasaba los límites. Así, otros Estados se preocuparon no solo por la probabilidad de sufrir múltiples consecuencias, sino también por la necesidad de interrumpir la intensidad adquirida por ésta.

Pese a esto, detener la piratería no era tan fácil de conseguir y más de forma individual, pues era necesario entender que ésta se había convertido en una forma de crimen organizado transnacional. A diferencia de otras agrupaciones delictivas (bandas juveniles y organizaciones terroristas) los piratas en África Occidental encontraron facilidades –como ya se ha expuesto– para seguir cometiendo sus delitos fuera de Nigeria. Lograron instaurar una estructura transnacional para así mantenerse rentables, elemento que rectificó su carácter de crimen organizado (El País s.f, págs. 25-28).

La perpetuación de esta estructura fue lo que cuestionó la capacidad de cada país para enfrentar el problema por sí solo. En primer lugar, porque los niveles de corrupción en cada Estado demostraron que las actividades criminales transnacionales eran cada vez más aceptadas por los beneficios que representaban (Friman y Andreas 1999, págs. 11-13). Segundo, porque el nuevo modelo de piratería caracterizado por su dimensión internacional, estaba afectando en su conjunto la estabilidad del golfo (Sterio 2014). Tercero, al implementar exclusivamente esfuerzos en un solo Estado para retener la actividad criminal, los países vecinos eran más vulnerables a sufrir de ataques. Luego, ya no podía verse la piratería solamente como un problema nacional, pues los hechos confirmaron que este asunto concernía a varios países, debido a los efectos negativos que trajo consigo para la estabilidad marítima de la región.

Así, la piratería empezó a percibirse en varios Estados, particularmente Benín, Nigeria, Togo y sus alrededores, como una amenaza compartida, entendiendo esta como una acción hostil que al apreciarse en varios Estados –por su facilidad de actuar en distancias cortas– resulta indispensable que su tratamiento y mitigación se conciba de forma conjunta (Buzan 1992, pág. 171). Fue así como se hizo inexcusable fortalecer las acciones regionales frente a la reducción de dicha amenaza, ya que había afectado a unos y era avistada por otros. Buzan asegura que a causa de esto las relaciones de seguridad entre los Estados vecinos aumenta (Buzan 1992, pág. 169). Y el caso del golfo no fue la excepción, pues se hizo hincapié en prevenir nuevos ataques marítimos a través de mayores vínculos regionales y/o esfuerzos colectivos.

Esta situación la corroboró el Consejo de Seguridad, quien inquieto por los hechos en el golfo de Guinea y en respuesta a varias peticiones<sup>8</sup>, manifestó nuevamente la amenaza que representaba la piratería, así como la obligación de los Estados de la región para ofrecer posibles soluciones. Lo anterior fue hecho a través de la resolución 2018 expedida en 2011, en la cual condenó que los ataques y robos marítimos en el mar de la zona estaban afectando la navegación, el desarrollo económico de la región y su seguridad. Para esto era necesario por un lado, adoptar un enfoque integral de la amenaza a fin de entenderla, y por

---

<sup>8</sup> En 2011 el presidente de Benín solicitó ayuda a las Naciones Unidas (Kamal-Deen 2015, pág. 102).



otro, formular estrategias e iniciativas regionales de seguridad marítima para prevenir nuevos ataques (Naciones Unidas Resolución 2018 2011, pág. 2).

El Consejo hizo énfasis efectivamente en la coordinación regional en África Occidental, teniendo en cuenta que la falta de esto fue lo que en un principio permitió la proliferación de la actividad criminal en aguas de Benín y Togo, por ejemplo. Y se logró el objetivo, pues la resolución fue el punto de partida primero, para que las operaciones en curso –es decir, aquellas que se estaban llevando a cabo para el momento en el que salió el documento– mejoraran y lograran su cometido; y segundo, para nuevos compromisos regionales.

Uno de esos proyectos con signos de trayectoria fue la ‘Operación Prosperidad’ entre Benín y Nigeria. El objetivo de esta colaboración era mejorar el control marítimo de sus aguas, para lo cual se especializaron en patrullas regionales y sus diferentes tácticas (Kamal-Deen 2015, pág. 102). No obstante, no se alcanzaron los resultados esperados, pues los Estados líderes en su intento por reducir la piratería, provocaron que esta se extendiera a otros territorios. Togo por ejemplo, fue uno de estos Estados que se vio afectado, al observar el traslado de toda la actividad a sus aguas (Kamal-Deen 2015, pág. 103).

Se puede decir que algunos puntos de la Resolución hicieron referencia ciertamente a mejorar esos detalles, como lo era pensar más allá de una simple cooperación bilateral – en este caso entre Benín y Nigeria– manejando el problema de una forma más amplia (con más países de la región). Esto con el fin de no generar más consecuencias contraproducentes en otros Estados, pues éstos entrarían a formar parte de los interesados por combatir cualquier crimen marítimo, previniendo la aparición de amenazas en su territorio. Y también, con el objetivo de mantener una percepción sostenible de seguridad marítima en el golfo, en el sentido que los esfuerzos por combatir cualquier ataque en el mar persistirían al generar una agenda regional obligatoria.

Ahora bien, esto finalmente se mejoró en las siguientes iniciativas y compromisos, el hecho de tratar la piratería como una amenaza compartida entre varios Estados de la región. Sin embargo, aparecieron algunos puntos que se mostraron contradictorios con el perfil de este marco regional para la acción. El primero fue la legislación de algunos Estados (Benín, por ejemplo) con respecto a la piratería, la cual era incompatible con las

disposiciones de Organizaciones Internacionales como la Convención sobre el Derecho del Mar (Kamal-Deen 2015, pág. 108). En otras palabras, manejaban un concepto diferente de esta actividad al establecido por dicha Organización.

Esto significaba dos cosas, primero que la piratería no sería preocupante dentro de ese Estado (Benín si fuera el caso); segundo, que no se judicializarían a los piratas capturados adecuadamente por falta de disposiciones legales, dejando impune el crimen cometido (Kamal-Deen 2015, pág. 108). Luego, si se quería combatir la actividad ilegal de forma conjunta era necesario crear un marco jurídico semejante en la región. El cual podría apoyarse en el intercambio de información (como tipos de castigo), propuestas y proyectos para controlar las aguas territoriales, pero siempre bajo unos parámetros comunes entre los interesados.

El segundo punto que no coincidía con el propósito de combatir la amenaza de forma regional, fue la escasa voluntad de algunos Estados, nuevamente, para ratificar las disposiciones de las convenciones internacionales a las que hacían parte. Este fue el caso de algunos países del golfo, que al ser signatarios del Código Internacional para la Protección de los buques y de las instalaciones portuarias (ISPS en sus siglas en inglés)<sup>9</sup>, estaban obligados a mejorar la protección de sus aguas y prevenir amenazas dentro del ámbito marítimo; sin embargo, no estaban cumpliendo los compromisos adquiridos (Gilpin 2007, págs. 5-6).

Esto quiere decir que la firma no fue garantía de una debida ratificación e implementación por parte de los Estados ‘miembros’. Luego, era indispensable que se corroborará y siguiera el cumplimiento total de dichas disposiciones y hacerlas sostenibles en el tiempo, si se quería hacer una base estable para enfrentar positivamente el peligro de la delincuencia marítima y sus efectos en los Estados.

Teniendo claro lo que debía hacerse para dar inicio al compromiso regional en cada uno de los Estados interesados, se procedía a garantizar el buen orden en el mar (definición que explica también la percepción de seguridad marítima que se buscaba mantener). Geoffrey Till entiende este concepto como el adecuado uso que se le da al mar en 4

---

<sup>9</sup> Es un documento que pretende establecer un marco internacional, enfocado a diferentes aspectos de la protección y prevención de amenazas en el sector marítimo (Organización Marítima Internacional 2002, pág. 5).

‘valores’: el mar como recurso, el mar como medio de transporte, el mar como área de dominio y el mar como medio para intercambiar información (Till 2004, págs. 310-311). La propuesta regional buscaba precisamente garantizar cada uno de los valores en el golfo de Guinea. Es decir, quería restituir la extracción de los recursos marítimos, su transporte a otros Estados, la jurisdicción de los países sobre el mar y sus recursos, y finalmente, el intercambio de ideas provenientes de la investigación marina (Till 2004, págs. 310-311).

Estos fueron los lineamientos bajo los que se guiaron algunas Organizaciones Regionales para convocar reuniones relativas al tema y progresar en la supresión de la piratería. Por ejemplo, la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental (CEDEAO) y la Comunidad Económica de los Estados de África Central (CEEAC) lideraron una reunión sobre seguridad marítima a finales de marzo de 2012, en la cual se trató de encontrar un camino para garantizar la seguridad y el buen orden de sus dominios marítimos, a través de un Memorando de entendimiento (MoU) que reprimiera la piratería en la zona (Owolabi 2012).

Otro caso fue el de la Comisión del Golfo de Guinea (CGG) que en conjunto con la Organización de las Naciones Unidas y la CEDEAO, presentaron un esquema orientado a la estrategia marítima que debía tener la región (Engel 2014, págs. 15-20). Estos fueron algunos de los avances para comprometer inicialmente a los Estados afectados y a las Organizaciones a las que hacían parte, a crear una agenda coordinada en la región sobre temas de seguridad marítima.

A pesar de dar el primer paso para la estrategia en el golfo –en cumplimiento primero de las sugerencias hechas por el Consejo de Seguridad, y segundo de lo pactado en las reuniones regionales– algunos Estados se concentraron solamente en establecer controles internos para atacar directamente la amenaza dentro de su territorio. Uno de los más importantes fue el liderado por Nigeria, a través de la Operación ‘Pulo Shield’ (2012), la cual “fue establecida para eliminar [...] la piratería y todas las formas de robo marítimo dentro de su área de responsabilidad” (Onuoha 2012, pág. 10).

Otro caso significativo fue el de Benín, quien también adecuó medidas para mantener en el mínimo la intensidad de la piratería, como fue la creación de sistemas y plataformas de vigilancia en las aguas beninesas (Onuoha 2012 pág. 10). Este tipo de

intervenciones resultaban importantes, ya que prevenían nuevas oleadas piratas en sus aguas. En otras palabras, al mejorar las condiciones internas de seguridad y control se estaba atacando una de las causas de la piratería en el puerto de Cotonú y sus alrededores, o como se había mencionado en el capítulo anterior uno de los factores externos a la piratería nigeriana.

Sin embargo, esos progresos internos eran contradictorios con la agenda regional que se estaba adelantando, debido a que no se estaban articulando como un punto adicional obligatorio para cada Estado del marco; sino que pocos países al mejorar sus condiciones internas de seguridad proyectaron su problema a los territorios aledaños observando por un lado una actitud desafiante frente a los avances regionales. Por otro lado, un retroceso en la finalidad de la estrategia que sugería manejar la amenaza compartida entre todos.

Por esto, se puede decir que las concertaciones regionales tenían que efectuarse inmediatamente, dado que si no se hacían, los Estados con capacidad para certificar su bienestar marítimo comprometerían a otros con el peligro que representaba la piratería. Además, era necesario pensar que el triunfo interno tendría mayor éxito con nuevas formas de cooperación y acuerdos multilaterales, para combatir la amenaza de forma integral y alcanzar mejores resultados.

### **3.2. Segundo llamado para la estrategia marítima en el golfo de Guinea: Resolución 2039**

El manejo de la piratería marítima en el golfo de Guinea, generó una especie de disyuntiva para los Estados, entre continuar con los avances internos dedicados a mejorar las políticas domésticas de seguridad o encaminarse hacia una estrategia regional para combatir la amenaza que representaba. Si bien, bajo un análisis correcto estas ideas no deberían ser excluyentes, pues cada esfuerzo –fuese interno o colectivo– estaba dirigido al mismo objetivo y de alguna forma se apoyaban.

Sin embargo, la falta de compromiso de los países del golfo para efectivamente disminuir la piratería a través de avances internos y/o regionales, llevó a que en el 2012 el Consejo de Seguridad publicara otra Resolución (2039) haciendo referencia nuevamente al

problema en la región. En esta se recalcó “la urgente necesidad de idear y adoptar medidas eficaces y prácticas para luchar contra la piratería y el robo a mano armada en el mar en el Golfo de Guinea” (Naciones Unidas Resolución 2039 2012, pág. 1). Resultaba casi repetitivo el documento, en la medida que registraba la gravedad de los ataques marítimos para los Estados y todos los actores involucrados con el mar, es decir, reconocía una vez más la amenaza de la piratería para la región.

Pese a esto, se hizo excesivo énfasis en la coordinación regional a partir de las iniciativas y las medidas preparatorias que habían adelantado algunos Estados y Organizaciones de la región (Naciones Unidas Resolución 2039 2012, pág.2). Celebraba el hecho de observar algunos esfuerzos con respecto al primer documento emitido en 2011 (2018), pero daba la sugerencia de concretarlas y materializarlas a fin de dar un punto final a la preocupación regional.

Quizás esto fue uno de los puntos que hizo novedosa la nueva Resolución del Consejo, pero se puede decir que el más importante, fue la invitación a adoptar algunos cambios en el marco jurídico interno de los Estados<sup>10</sup>, y así garantizar igualdad en la cooperación regional (Naciones Unidas Resolución 2039 2012, pág.3). Esto recuerda uno de los puntos –anteriormente mencionados– que parecían ser contradictorios con el perfil del marco regional que se buscaba implantar en la zona. Luego, se reconoció que sin esa corrección de conceptos, leyes y demás, no se podía avanzar a una verdadera estrategia marítima. Era de esperarse que en los próximos escritos de Organizaciones Internacionales se identificaran estos problemas, en virtud que durante la práctica no se corriera el riesgo de llegar a diferencias entre los Estados.

Ahora bien, esta Resolución sirvió una vez más para que algunas Organizaciones regionales se pronunciaran y tratarán de dar otros pasos en el objetivo final. La CEDEAO trató de replicar la oficina de seguridad marítima creada por la CEEAC, la cual buscaba precisamente entender el problema de forma integral y prevenir la aparición de amenazas en el centro de África; asimismo, planeó una zona piloto (Zona E) compuesta inicialmente por Benín, Nigeria y Togo para responsabilizarse de la piratería en las aguas ribereñas, a

---

<sup>10</sup> Entre ellos “[...] establecer un marco jurídico para la prevención y represión de la piratería y el robo a mano armada en el mar [...], y alienta la cooperación regional en este sentido” (Naciones Unidas Resolución 2039 2012, pág.3).

través del intercambio de información, recursos, etc. (International Crisis Group 2012, pág. 23). Se puede decir que ya se empezaba a ver finalmente las iniciativas internas y regionales plasmadas en acciones claras y prácticas para dar fin a la piratería en la región.

Claro está que tan solo eran ensayos, en otras palabras, fue un paso que se debió dar tiempo atrás, después de varios años de sufrir las consecuencias de los ataques marítimos. No obstante, por fin se comenzaba a apreciar en la Comunidad Internacional los cimientos de la anhelada estrategia regional. La base de ésta también fue tratada por la CGG en Noviembre de 2012 durante una reunión, en la que se concertó iniciar un diálogo inter-estatal para mejorar las condiciones de seguridad marítima en la región; de esta forma se firmó la Declaración de Luanda sobre la Paz y la Seguridad en el golfo de Guinea (Chatham House 2013, pág. 5).

Otras reuniones se celebraron a lo largo del 2012, todas con el mismo propósito y finalidad. Más allá de combatir los factores que propiciaron la expansión de la piratería de Nigeria a Benín, Togo y otros Estados, era encontrar la forma de prevenir nuevos ataques en cualquier lugar de la región. Para esto fue inevitable contar también con el apoyo de Estados no pertenecientes a África Occidental. Por ejemplo, Francia respaldó la causa mediante un proyecto llamado ‘Apoyo para la Seguridad Marítima en el Golfo de Guinea’ (ASECMAR en sus siglas en inglés), el cual tenía varios objetivos: Primero, mejorar las estrategias marítimas de Benín, Ghana y Togo, inicialmente, y Costa de Marfil, Guinea y Nigeria meses; segundo, fortalecer su administración interna frente al tema; y tercero, promover nuevamente la coordinación regional (International Crisis Group 2012, pág. 25).

El apoyo de Francia resultaba obvio en la medida de los antecedentes históricos, como también era el de Estados Unidos. El Estado americano apoyó desde un principio la lucha contra los crímenes marítimos al abastecer de unas cuantas flotas a algunos de los Estados más perjudicados (como se explicó en el caso beninés). Durante 2012 continuó con su labor, donando cerca de 5 barcos a la región, y promoviendo ejercicios de entreno en diferentes países del golfo (International Crisis Group 2012, págs. 25-26).

Todo esto fue agradecido en la región, pero de nuevo no se alcanzaron los resultados esperados. Cabe recordar que a mediados de 2012 en Togo se registró una fuerte oleada de ataques marítimos (más de 18 casos), y para el mismo año Nigeria observó las

cifras más altas en la piratería marítima desde 2007 (UNODC 2013). En otras palabras, cualquier medida interna y/ progreso regional no estaban logrando sus objetivos. Varias pueden ser las explicaciones, una de ellas fue la falta de políticas a largo plazo, pues todas las medidas adoptadas se enfocaban en un período corto de tiempo. Otra puede ser que no se abordaron las causas internas de la piratería, es decir, no se entró a pensar en los factores socioeconómicos que años atrás provocaron el surgimiento de la piratería en Nigeria.

Quizás esta última pesaba más, en la medida que “los esfuerzos deben centrarse en Nigeria, el epicentro de la violencia marítima y sobre todo en el delta del Níger donde la marginación económica, la pobreza, corrupción y el crimen crearon un terreno fértil para la piratería” (International Crisis Group 2012, pág. 27). Esto quería decir que la gestión regional también debía enfocarse en los síntomas y problemas internos; la estrategia debía ser marítima, pero a la vez multidimensional, en la medida que debía tratar varios sectores para así erradicar de raíz el problema.

Esto se visualizó en un reporte de la CGG, en el cual se aseguró que “cualquier estrategia de seguridad marítima debe tener dos objetivos: eliminar las oportunidades de corrupción y la redistribución de los ingresos petroleros” (International Crisis Group 2012, pág. 27). Teniendo en cuenta que la corrupción fue uno de los aspectos que se presentó en los 3 Estados analizados (Benín, Nigeria y Togo), resultaba fundamental que fuera considerado y tratado dentro de las estrategias regionales. Primero, mediante acciones orientadas a eliminar los ‘informadores’ dentro de los puertos y las empresas relaciones con este sector; y segundo, a través de procesos para integrar mejor a la población dentro de la distribución de recursos.

Se puede decir que era interesante observar cómo empezaba a crearse una agenda integral para mejorar la seguridad marítima del golfo de Guinea, en la que convergiera la importancia de controlar el ámbito marítimo y la necesidad de garantizar desde adentro un ambiente propicio para alejar cualquier intento de crimen organizado. Sin olvidarse de entrenar a las guardias y cuerpos costeros, para hacer de la estrategia una fuerza sin precedentes. Para esto era fundamental que los gobiernos y las diferentes Organizaciones regionales –como la CEDEAO y la CEEAC– continuaran con sus esfuerzos para fijar nuevos acuerdos y acciones coordinadas, haciendo más efectiva y eficiente la lucha contra

la piratería tras convertirse en un problema transnacional (International Crisis Group 2012, pág. 31).

Una vez más solo eran ideas y propuestas, aunque se puede rescatar un mayor interés en el tema. A pesar de ser un año con cifras muy altas de delincuencia marítima en el golfo, también se observaron varias convocatorias regionales para los años siguientes con la finalidad de dar el último paso y establecer una vez por toda la estrategia. Una de ellas fue la invitación a participar a mediados de 2013 de la Cumbre de los Jefes de Estado y de Gobierno de la Comunidad Económica de los Estados de África Central, de la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental y de la Comisión del Golfo sobre la protección y la seguridad marítima en el Golfo de Guinea en la República de Camerún (Yaoundé) (Kamal-Deen 2015, pág. 93).

Faltaba esperar si finalmente se conseguía algo concreto, es decir, un material para dar inicio a todas las políticas nacionales, regionales e interregionales; o si nuevamente sería una reunión en la que se reafirmaría la amenaza de la piratería para la seguridad marítima de los Estados del golfo de Guinea y la necesidad de endurecer los acuerdos regionales en materia de estrategias marítimas.

En todo caso, ya se tenía conocimiento sobre todos los puntos que se debían abordar en las próximas reuniones (como los factores internos que causaron el auge de la piratería, los factores externos que promovieron la proliferación del problema a otros Estados, y los puntos adicionales que debían solucionarse para establecer un marco regional de acción) en virtud de disminuir la intensidad que había adquirido la amenaza pirata y restaurar la estabilidad en el golfo de Guinea.

Se puede decir que en este punto, África Occidental empezó a desenvolverse en un contexto muy parecido al que Buzan denominó en un comienzo como complejo de seguridad regional (CSR), entendido como “un grupo Estados cuyas principales preocupaciones de seguridad los relacionan tan estrechamente que sus seguridades nacionales no pueden considerarse separadas una de las otras” (Buzan y Waever 2003, pág. 44). Dentro de esa dinámica, Nigeria observó primero el desarrollo de la actividad marítima ilegal en sus aguas (con mayor intensidad en el 2007) resultado de inestabilidades internas; y después, la formación de una estructura criminal transnacional que provocó graves



consecuencias en los ámbitos marítimos de varios Estados aledaños a Nigeria (Benín y Togo).

Este efecto spillover o desbordamiento, llevó a entender por un lado que la piratería ya no era un problema exclusivamente interno, puesto que permeó la seguridad y estabilidad marítima de la región. Y por otro, que se debía generar una solución conjunta a la amenaza que compartían los Estados de África Occidental, como se reconoció con anterioridad. De forma predictiva, este proceso de entrelazar la seguridad de los ámbitos marítimos de los Estados del golfo de Guinea y estrechar su interacción en la búsqueda de una estrategia marítima (solo se lograría con ayuda de los afectados) sugirió la posibilidad de un CSR.

Además se pueden vislumbrar algunos de los requisitos que determinan la formación de los complejos. Por ejemplo, la presión de la proximidad geográfica, entendida como esa característica de las áreas adyacentes o próximas que permite mayor interdependencia, debido al constante movimiento de amenazas entre ellas; y la estructura anárquica en la que interactúan las unidades, que corresponde a la presencia de un ente gubernamental en una zona determinada (Buzan y Waever 2003, pág. 45). En el caso expuesto, se ha reiterado primero, que la cercanía de Benín y Togo a Nigeria fue un aspecto que no solo determinó la presencia de ataques piratas ante las medidas gubernamentales nigerianas, sino también hizo que los mismos Estados buscaran la forma de fortalecer su control frente a la amenaza. Segundo, los límites marítimos entre los 3 países no tenían ningún tipo de control, observando una estructura anárquica, en tanto la presencia de algún tipo de autoridad, fuese estatal o marítima, era nula (como se explicó en el segundo capítulo).

En este sentido varias cosas se pueden decir de la seguridad regional y la formación de un complejo en el golfo de Guinea específicamente. Partiendo del tipo de amenaza, el complejo resultaría particularmente diferente a otros ya existentes en el mundo, ya que la amenaza no es estatal, sino que encuentra origen en las inestabilidades domésticas nigerianas (Buzan y Waever 2003, pág. 248). Segundo, la excesiva atención de los Estados de África Occidental a los asuntos internos puede dificultar la relación de interdependencia necesaria para los CSR (Buzan y Waever 2003, pág. 64). Pese a esto, la piratería en el golfo

de Guinea resultó ser una situación que estrechó la seguridad de ciertos países de la región y forjó una relación exclusiva entre ellos. Esto quiere decir que la debilidad generalizada en los vínculos de seguridad de África Occidental, no sería suficiente para obstaculizar la creación de un complejo enfocado en la piratería, en el sentido que algunos Estados ribereños se han mostrado dispuestos a colaborar conjuntamente.

Esto lleva al tercer y último punto y es la posibilidad de un Subcomplejo de Seguridad Regional (SSR) en el golfo, entendido por Buzan como un espacio incrustado a los CSR, que se enfoca en situaciones de interdependencia particulares e intensas entre ciertas unidades (Buzan y Waever 2003, págs. 51-52). Entorno a lo anterior, se puede decir que el escenario definido por la piratería no necesariamente involucró a todos los Estados de África Occidental, sino a aquellos cuyo contexto interno y externo facilitaba la presencia de actividades criminales, describiendo así una situación exclusiva entre estos actores.

No obstante, un subcomplejo –al igual que el complejo mayor– necesita de un mínimo de interacción entre los Estados o entidades que lo vayan a conformar (Buzan y Waever 2003, págs. 47-48). Y si desplazamos esto al contexto del golfo se puede mencionar que si bien existe la iniciativa de forjar lazos fuertes entre los Estados de la zona y las Organizaciones regionales a fin de estabilizar el buen orden en el mar, pero muchas veces pesa más la falta de coordinación y cooperación entre los diferentes bloques regionales. A pesar de esto y como se indicó, las próximas reuniones partirían del compromiso y disposición de las unidades para finalmente coordinar las políticas alrededor de la estrategia, dejando vigente la posibilidad en un futuro de un complejo en la región.

#### 4. CONCLUSIONES

Después de analizar a lo largo de los capítulos la dinámica pirata en el golfo de Guinea, puede concluirse que fue un fenómeno que se configuró gradualmente por la suma de diferentes elementos. Fue tendencia que Benín, Nigeria y Togo experimentaran la delincuencia marítima por contextos de pobreza y marginalización en las zonas costeras, debilidad estatal en el manejo del control marítimo, altos niveles de corrupción en las instituciones estatales y ausencia de políticas regionales coordinadas. Es claro que no es posible generalizar que dichos elementos hayan sido causa inmediata de la delincuencia marítima en los Estados o que se presentaron de igual forma en ellos; sin embargo, durante el estudio resultaron ser comunes en los tres Estados.

Con una revisión más amplia, se pudo esclarecer que dichos factores se podían clasificar en: Internos, teniendo en cuenta el contexto nigeriano del cual parte la piratería en la zona; y externos, fundamentándose en aquellos factores que facilitaron la extensión de la actividad a otros Estados. Respecto a los primeros, en Nigeria empezaron a vislumbrarse algunos signos de actividades criminales, como resultado primero de la gestión gubernamental en la redistribución de los recursos derivados del petróleo; y segundo de la pobreza y marginalización en la que se encontraba la región del delta del Níger. Pero fue hasta 1980 que la piratería se mostró como una alternativa frente a las políticas del Estado y a la situación generalizada en ciertas zonas del país.

Es posible afirmar que en medio de facilidades logísticas alrededor de los puertos nigerianos y sus principales rutas de navegación –síntomas también de una alta debilidad estatal– la delincuencia marítima dejó de ser un hecho oportuno a una forma de crimen organizado. Bajo estas circunstancias, los criminales idearon varias estrategias y procedimientos para llevar a cabo su actividad y enriquecerse. Quizás el aspecto más importante fue la organización de una estructura, la cual garantizó el éxito de los ataques convirtiendo a la piratería en un negocio prometedor, sostenible, transnacional. Vale mencionar que no se pudo identificar la red encargada de los ataques marítimos en Nigeria; pese a esto, basándose en los registros de los robos y la literatura sobre el tema, fue claro reconocer la presencia de bandas y redes criminales organizadas en el país.

También se comprendió que los factores exógenos a la piratería nigeriana terminaron de proporcionar elementos facilitadores –como la ausencia de interés en la seguridad del ámbito marítimo– o incidieron para que dicha estructura se consolidara en el plano internacional, específicamente en los territorios de Benín y Togo. No obstante, como se observó en el segundo capítulo, fue difícil dilucidar un único responsable de los ataques marítimos en estos territorios, precisamente porque se hablaba de dos grupos que se dedicaron a dicha actividad, por un lado piratas nigerianos, y de otro, bandas criminales propias de cada territorio. Esto lleva a afirmar que fue tal el poder alcanzado por el negocio pirata en la zona, que grupos de un Estado determinado estaban reconociendo las ventajas y beneficios que podían tener al cometer un ataque marítimo.

A decir verdad, esto se hizo más visible a finales del 2011 y principios del 2012, teniendo en cuenta que fue el período en el que se percibieron los registros más altos en la zona y diferentes repercusiones, entre ellas la exacerbación de la inseguridad marítima como resultado de las actividades criminales. Frente a esto, los ámbitos marítimos de Benín, Nigeria y Togo, principalmente, sufrieron graves efectos, como la disminución y/o desplazamiento del tránsito marítimo a otros puertos y rutas de navegación; reducción del ingreso nacional; aumento en los seguros de barcos; limitado acceso a los recursos; alto costo de vida y desempleo.

En pocas palabras, lo que se halló fue por un lado, la limitación de todas las actividades y valores en el mar; y por otro, sus respectivas consecuencias en el funcionamiento integral y dinamismo de los Estados en cuestión. Con algunas salvedades, como el simple hecho de no tener los mismos efectos o percibirlos en mayor o menor medida, fue prudente afirmar que esta situación se convirtió en una amenaza para la seguridad marítima del golfo de Guinea: Primero, porque respondió a un contexto definido; segundo, porque generó una serie de aspectos negativos –mencionados anteriormente–, y tercero, porque hizo que las aguas territoriales de Benín y Nigeria fueran consideradas, inicialmente, como una de las más peligrosas del mundo.

Sin duda alguna, la amenaza que representó la delincuencia marítima no pudo explicarse solamente a partir de los elementos que se expusieron en los primeros capítulos, sino que fue necesario introducir un último factor (analizado en el último apartado del

trabajo) haciendo referencia a la ausencia de una estrategia marítima entre los Estados de la región. Con relación a esta cuestión, se entendieron varias cosas: Primero, fue un determinante en la proliferación de la actividad ilegal, pero también en la posibilidad que dichos actos tomaran fuerza e intensidad convirtiéndose en un peligro para los Estados. El hecho que no existieran políticas entre los países para prevenir diferentes hechos ilícitos o para poner fin a los primeros indicios de criminalidad, fue clave en la configuración del fenómeno.

Segundo, el hecho de que la amenaza perjudicara a varios Estados significó que su tratamiento solo podía concebirse de forma conjunta a partir de la adopción de una estrategia. A decir verdad, se percibió que los Estados encontraron oportuno establecer una cuando las cifras de ataques provocaron grandes repercusiones en los Estados. Esto supuso que la articulación de la política regional debía cumplirse inmediatamente y más después de dos resoluciones del Consejo de Seguridad; sin embargo, diferentes retrasos en cuestiones jurídicas y legales, así como iniciativas un tanto egoístas por parte de unos países, trajeron consigo la prórroga de dicha estrategia frente a la amenaza que compartían los Estados del golfo de Guinea.

En medio de reuniones y convenciones entre Estados y Organizaciones regionales, documentos oficiales, medidas internas de seguridad, entre otras, avanzó el tratamiento de la piratería en 2012 al mismo tiempo que se seguían reportando y registrando ataques marítimos. A partir de esto, puede concluirse que la delincuencia marítima y la estructura criminal impuesta en la región lograron ser más fuertes que cualquier medida estatal, bilateral y/o regional. Justamente ya no podía concebirse un tratamiento exclusivo en algunos Estados, sino que era necesario forjar finalmente un marco de acción con un perfil lo suficientemente obligatorio para reducir una vez por toda la piratería.

Bajo este contexto, se pudo afirmar que el actuar de los Estados del golfo de Guinea sugirió la posibilidad de crear un complejo de seguridad. Precisamente se llegó a esta conclusión, teniendo en cuenta que la preocupación que generaba la piratería para la seguridad marítima de los Estados de la zona no podía entenderse y trabajarse aisladamente, sino era necesario forjar los lazos de seguridad entre los países afectados partiendo de la presión geográfica entre ellos. Pese a esto, la falta de interacción entre los

Estados, así como una mayor disposición de ellos, sigue siendo un obstáculo para estabilizar el buen orden en las aguas de la región.

## BIBLIOGRAFIA

### Capítulos o artículos en libros

- Abdulkadir, M. (2008). Poverty alleviation in Northern Nigeria: C. 1900-1960. En M.C. Duze et al. (Eds.), *Poverty in Nigeria: Causes, Manifestations and Alleviation Strategies* (págs. 23-35). Londres: Adonis & Abbey Publishers Ltd. Disponible en: <http://site.ebrary.com.ez.urosario.edu.co/lib/urosario/reader.action?docID=10594058&ppg=22>
- Allum, F., Irrera, D., Kostakos, P., y Longo, F. (2010). Discoursing organized crime: towards a two-level analysis. En F. Allum, D. Irrera, P. Kostakos y F. Longo (Eds.), *Defining and defying organized crime discourse, perceptions and reality* (págs.15-28). Londres: Routledge.
- Buzan, B. (1992). Third World Regional Security in Structural and Historical Perspective. En B. L. Job (Comp.), *The Insecurity Dilemma: National Security of Third World States* (págs. 167-189). Boulder: Lynne Rienner Publishers
- Buzan, B. (1991). Individual security and national security. En B. Buzan (Eds.), *People, states, & fear and agenda for international security studies in the post-cold war era* (págs. 43-50). Boulder: Lynne Rienner Publishers.
- Buzan, B. (1991). National Insecurity: Threats and Vulnerabilities. En B. Buzan (Eds.), *People, states, & fear and agenda for international security studies in the post-cold war era* (págs. 112-138). Boulder: Lynne Rienner Publishers.
- Buzan, B. (1983). National Security and the Nature of the state. En B. Buzan (Eds.), *People, states, and fear: the national security in international relations* (págs.36-72). Brighton: Wheatsheaf Books Ltd.

Buzan, B. y Waeber, O. (2003). Security complexes: a theory of regional security. En B. Buzan y O. Waeber (Eds.), *Regions and Powers: The Structure of International Security* (págs. 40-83). Cambridge: Cambridge University Press.

Buzan, B. y Waeber, O. (2003). Sub-Saharan Africa: Security dynamics in a setting of weak and failed states. En B. Buzan y O. Waeber (Eds.), *Regions and Powers: The Structure of International Security* (págs. 219-262). Cambridge: Cambridge University Press.

Friman, H. y Andreas, P. (1999). Introduction: International Relations and the Illicit Global Economy. En H. Friman y P. Andreas (Eds.), *The Illicit global economy and state power* (págs. 1-23). Boston: Rowman & Littlefield Publishers, Inc. Disponible en: [https://books.google.es/books?id=szbhx6-xVaIC&printsec=frontcover&hl=es&source=gbs\\_ge\\_summary\\_r&cad=0#v=onepage&q&f=false](https://books.google.es/books?id=szbhx6-xVaIC&printsec=frontcover&hl=es&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false)

Ismail, O. y Martyns, J. (2014). Criminality in the Natural Resource Management Value/Supply Chain. En Hanson, K. T., D'Alessandro, C., & Owusu, F. (Eds.), *Managing Africa's Natural Resources: Capacities for Development* (págs. 66-90). Londres: Palgrave Macmillan. Disponible en: <https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=RGyoBAAQBAJ&oi=fnd&pg=PP1&dq=Managing+Africa%27s+Natural+Resources:+Capacities+for+Development.+&ots=nm063y4X6A&sig=S-VFbKbrmO1YXkyHqBMbcMnHqhQ#v=onepage&q=Managing%20Africa's%20Natural%20Resources%3A%20Capacities%20for%20Development.&f=false>

Rapu, S. (2013). Poverty and the Informal Economy in Nigeria. En S. Rapu (Eds.), *Alleviating poverty in Nigeria through the improvement of the labour conditions in the informal economy. A socio.ethnical enquiry* (págs. 67-112). Frankfurt: Peter Lang GmbH. Disponible en:



<http://site.ebrary.com.ez.urosario.edu.co/lib/urosario/reader.action?docID=10722777&ppg=1>

Sagagi, M. (2008). The Nigerian Government and War against poverty: Victory Verdict, 1999-2007. En M.C. Duze et al. (Eds.), *Poverty in Nigeria: Causes, Manifestations and Alleviation Strategies* (págs. 47-60). Londres: Adonis & Abbey Publishers Ltd.  
Disponible en:  
<http://site.ebrary.com.ez.urosario.edu.co/lib/urosario/reader.action?docID=10594058&ppg=22>

Till, G. (2004). Good order at sea. En G. Till (Eds.), *Seapower: A guide for the twenty-first century* (págs.310-350). Londres: Frank Cass Publishers.

### **Publicaciones periódicas académicas**

Adejimi, A. (2015). Combating Piracy in the Gulf of Guinea. *African Security Brief*, (30), 1-8. Disponible en: <http://africacenter.org/wp-content/uploads/2015/02/ASB-30-Feb-2015-Combating-Piracy-in-GoG.pdf>

Biziouras, N. (2013). Piracy, state capacity and root causes: Lessons from the Somali experience and policy choice in the Gulf of Guinea. *African Security Review*, 22 (3), 111-122. Disponible en:  
<http://www.tandfonline.com.ez.urosario.edu.co/doi/pdf/10.1080/10246029.2013.790318>

Chalk, P. (2008). Maritime violence, crime and insecurity. *J Int Peace Oper*, 4 (3), 17-19.  
Disponible en:  
<http://eds.b.ebscohost.com.ez.urosario.edu.co/eds/pdfviewer/pdfviewer?vid=1&sid=65193c2f-e4bf-4ccd-a24d-1b4ebb1312d8%40sessionmgr113&hid=120>

- Ghosh, P. K. (2013). Waiting to Explode: Piracy in the Gulf of Guinea. *Observer Research Foundation*, (46), 1-34. Disponible en: [http://www.orfonline.org/cms/export/orfonline/modules/occasionalpaper/attachments/occasionalpaper46\\_1381300389613.pdf](http://www.orfonline.org/cms/export/orfonline/modules/occasionalpaper/attachments/occasionalpaper46_1381300389613.pdf)
- Gilpin, R. (2007). Enhancing maritime security in the Gulf of Guinea. *Strategic Insights*, 6 (1), 1-13. Disponible en: <http://africacenter.org/wp-content/uploads/2007/07/Enhancing-Maritime-Security-in-the-Gulf-of-Guinea.pdf>
- Guedes, H. P. P. (2014). La piratería marítima en el golfo de Guinea aumenta día a día. *Revista general de marina*, 266 (3), 401-410. Disponible en: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4705557>
- Hattendorf, J. (2013). What is a Maritime Strategy? *Sea Power Centre-Australia*, (1), 1-10. Disponible en: <http://www.navy.gov.au/sites/default/files/documents/Soundings%201%20-%20Hattendorf%20-%20What%20is%20a%20Maritime%20Strategy.pdf>
- Ikelegbe, A. (2005). The economy of conflict in the oil rich Niger Delta region of Nigeria. *Nordic Journal of African Studies*, 14 (2), 208-234. Disponible en: <http://www.njas.helsinki.fi/pdf-files/vol14num2/ikelegbe.pdf>
- Kamal-Deen, A. (2015). The anatomy of gulf of guinea piracy. *Naval War College Review*, 68 (1), 93-118. Disponible en: <http://eds.b.ebscohost.com.ez.urosario.edu.co/eds/pdfviewer/pdfviewer?vid=2&sid=3834a8c9-edfb-4568-ad7c-b9dc11f4448c%40sessionmgr114&hid=120>
- Marlow, P. B. (2010). Maritime security: an update of key issues. *Maritime Policy & Management: The flagship journal of international shipping and port research*, 37 (7), 667-676. Disponible en: <http://dx.doi.org/10.1080/03088839.2010.524734>

- Murphy, M.N. (2013). Petro-piracy: Oil and Troubled waters. *Orbis*, 57 (3), 424-437. Disponible en: <http://www.sciencedirect.com.ez.urosario.edu.co/science/article/pii/S0030438713000343>
- Onuoha, F. (2009). Sea piracy and maritime security in the Horn of Africa: The Somali coast and Gulf of Aden in perspective. *African Security Studies*, 18 (3), 31-44. Disponible en: <http://www.tandfonline.com.ez.urosario.edu.co/doi/pdf/10.1080/10246029.2009.9627540>
- Orogun, P. S. (2010). Resource control, revenue allocation and petroleum politics in Nigeria: the Niger Delta question. *Geo Journal*, 75 (5), 459-507. Disponible en: <http://search.proquest.com.ez.urosario.edu.co/docview/807500159?accountid=50434>
- Tepp, E. (2012). The Gulf of Guinea: Military and Non-Military Ways of Combating Piracy. *Baltic Security & Defense Review*, 14 (1), 181-214. Disponible en: <http://eds.a.ebscohost.com.ez.urosario.edu.co/eds/pdfviewer/pdfviewer?vid=3&sid=ecfdc319-7684-46d9-a8c8-c08cd3b50a1e%40sessionmgr4005&hid=4108>
- Uadiale, M. (2012). The Security Implication of Sea Piracy and Maritime Insecurity in Contemporary Africa Economy. *International Journal of Economic Development Research and Investment*, 3 (3), 48-60. Disponible en: [http://www.icidr.org/ijedri\\_vol3\\_no3\\_dec2012/The%20Security%20Implication%20of%20Sea%20Piracy%20and%20Maritime%20Insecurity%20in%20Contemporary%20Africa%20Economy.pdf](http://www.icidr.org/ijedri_vol3_no3_dec2012/The%20Security%20Implication%20of%20Sea%20Piracy%20and%20Maritime%20Insecurity%20in%20Contemporary%20Africa%20Economy.pdf)

Vogel, A. (2011) Investing in Science and Technology to Meet Africa's Maritime Security Challenges. *Africa Security Brief*, (10), 1-6. Disponible en: [http://africacenter.org/wp-content/uploads/2011/02/AfricaBriefFinal\\_10.pdf](http://africacenter.org/wp-content/uploads/2011/02/AfricaBriefFinal_10.pdf)

Vogel, A. (2009). Navies versus Coast Guards: Defining the Roles of African Maritime Security Forces. *Africa Security Brief*, (2), 1-6. Disponible en: [http://africacenter.org/wp-content/uploads/2009/12/AfricaBrief\\_2.pdf](http://africacenter.org/wp-content/uploads/2009/12/AfricaBrief_2.pdf)

Wertheim, E. (2014). COMBAT FLEETS. *U.S. Naval Institute Proceedings*, 140 (9), 92. Disponible en: <http://eds.b.ebscohost.com.ez.urosario.edu.co/eds/detail/detail?sid=6f4dc860-f24e-47e3-b17d-9484da9c942d%40sessionmgr111&vid=8&hid=120&bdata=Jmxhbmc9ZXMmc2l0ZT1lZHMtbGl2ZQ%3d%3d#db=a9h&AN=103216239>

Williamson, H. R. (2013). New Ideas for Combating Pirate Financing and Plunder: New Thinking in the Fight Against Marine Piracy: Financing and Plunder Pre-Empting Piracy Before Prevention Becomes Necessary. *Case Western Reserve Journal of International Law*, 46, 335-433. Disponible en: <http://eds.a.ebscohost.com.ez.urosario.edu.co/eds/pdfviewer/pdfviewer?vid=1&sid=243fbdef-88e6-4d9b-92f0-fce78d6b29e3%40sessionmgr4002&hid=4108>

### **Publicaciones periódicas no académicas**

Almeida, R. (2012, 7 de octubre). In Togo, Pirates are Bold, Heavily Armed, and Don't seem to worry about getting caught. *gCaptain*. Disponible en: <http://gcaptain.com/togo-pirates-bold-heavily-armed/>

Beattie, J. (2012, mayo). Benin reels under piracy assault. *African Business-Le Magazine Des Dirigeants Africains* (386), págs. 42-44. Disponible en:

<http://eds.b.ebscohost.com.ez.urosario.edu.co/eds/pdfviewer/pdfviewer?vid=1&sid=6f4dc860-f24e-47e3-b17d-9484da9c942d%40sessionmgr111&hid=120>

Crimen organizado: identificando y localizando el fenómeno. (s.f). *El País*, págs. 17-42.

Disponible en:  
[http://www.elpais.com/elpaismedia/ultimahora/media/201010/20/cultura/20101020/elpepucul\\_3\\_Pes\\_PDF.pdf](http://www.elpais.com/elpaismedia/ultimahora/media/201010/20/cultura/20101020/elpepucul_3_Pes_PDF.pdf)

Derman, A. (2012, septiembre). Le port de Lomé en cours d'extension et de modernisation.

*Bureau national du Togo*. Disponible en:  
[http://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Project-and-Operations/Togo\\_-\\_Monthly\\_Economic\\_Review\\_-\\_September\\_2012.pdf](http://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Project-and-Operations/Togo_-_Monthly_Economic_Review_-_September_2012.pdf)

Engel, U. (2014). The African Union, the African Peace and Security Architecture, and

Maritime Security. *Friedrich Ebert Stiftung*. Disponible en:  
<http://library.fes.de/pdf-files/bueros/aethiopien/10878.pdf>

Hazen, J. M., y Horner, J. (2007, diciembre). Armed groups. *Small arms, armed violence,*

*and insecurity in Nigeria: the Niger delta in perspective*. (Paper 40). Disponible en:  
<http://www.smallarmssurvey.org/fileadmin/docs/B-Occasional-papers/SAS-OP20-Nigeria.pdf>

IMB reports drop in Somali piracy, but warns against complacency. (2012, 22 de octubre).

*ICC Commercial Crime Services*. Disponible en: <https://www.icc-ccs.org/news/811-imb-reports-drop-in-somali-piracy-but-warns-against-complacency>

Le Golfe de Guinee: La Nouvelle Zone a Haut Risque - Reporte africano N° 195. (2012, 12

de septiembre). *International Crisis Group*. Disponible en:

<http://www.crisisgroup.org/~media/Files/africa/west-africa/195-le-golfe-de-guinee-la-nouvelle-zone-a-haut-risque.pdf>

Maritime Security in the Gulf of Guinea: Preface. (Reporte de la conferencia celebrada en Chatham House, Londres, 6 de diciembre 2012). (2013, marzo). *Chatham House*, págs. V-VI. Disponible en: [http://www.chathamhouse.org/sites/files/chathamhouse/public/Research/Africa/0312confreport\\_maritimesecurity.pdf](http://www.chathamhouse.org/sites/files/chathamhouse/public/Research/Africa/0312confreport_maritimesecurity.pdf)

Nigeria: Piracy and the Fate of Nigerian Shippers. (2013, 14 de julio). *AllAfrica*. Disponible en: <http://allafrica.com/stories/201307140013.html>

NIMASA, Joint Task Force Take Battle to Sea Bandits. (2012, 07 de diciembre). *This Day Live*. Disponible en: <http://www.thisdaylive.com/articles/nimasa-joint-task-force-take-battle-to-seabandits/132830/>

Onuoha, F. (2012, 12 de junio). Piracy and Maritime Security in the Gulf of Guinea: Nigeria as a Microcosm. *AlJazeera Centre for Studies*. Disponible en: <http://studies.aljazeera.net/ResourceGallery/media/Documents/2012/6/12/201261294647291734Piracy%20and%20Maritime%20Security%20in%20the%20Gulf%20of%20Guinea.pdf>

Owolabi, O. (2012, 2 de abril). ECCAS, ECOWAS take steps to counter piracy, robbery at sea, and ilegal maritime activities. *Africa Command*. Disponible en: <http://www.africom.mil/NEWSROOM/Article/8884/eccas-ecowas-take-steps-to-counter-piracy-robbery->

Rúa Costa, C. (2006, agosto). Los puertos en el transporte marítimo. (IOC-DT-P-2006-8). *Institut d'Organització i Control de Sistemes Industrials, Universidad Politècnica*

*de Catalunya*. Disponible en: <https://upcommons.upc.edu/e-prints/bitstream/2117/289/1/8.%20Rua.pdf>

Sloan, M. (2012, 25-27 de julio). Issue No. 1: Piracy as Organized Crime and Business Model. *Dalhousie University Marine Piracy Project* (Comp.), págs. 6-14. Disponible en: [http://www.dal.ca/content/dam/dalhousie/images/faculty/science/marine-affairs-program/Technical\\_series/Appendix%203%20-%20Final%20ISWG%20Workshop%20Summary%20Report.pdf](http://www.dal.ca/content/dam/dalhousie/images/faculty/science/marine-affairs-program/Technical_series/Appendix%203%20-%20Final%20ISWG%20Workshop%20Summary%20Report.pdf)

Sterio, M. (2014, 2 de febrero). Piracy in West Africa: A new Model (Unfortunately?). *Piracy-Law*. Disponible en: <http://piracy-law.com/2014/02/02/piracy-in-west-africa-a-new-model-unfortunately/>

Togo: le PAL agrandit la voilure pour décrocher la place d'As sur la façade atlantique de l'Afrique. (2014, 20 de agosto). *Agence Ecofin*. Disponible en: <http://www.agenceecofin.com/investissement/2008-22211-togo-le-pal-agrandit-la-voilure-pour-decrocher-la-place-d-as-sur-la-facade-atlantique-de-l-afrique>

Tyler, F. (2013, octubre). What are the impacts of an expanded JWC listed area in the Gulf of Guinea. *Gray Page*. Disponible en: <http://www.graypage.com/assets/2013-10-03-Gray-Page-What-are-the-impacts-of-an-expanded-war-risk-zone-in-the-Gulf-of-Guinea.pdf>

Weekly Piracy Update: Missing in West Africa. (2012, 2 de mayo). *gCaptain*. Disponible en: <http://gcaptain.com/weekly-piracy-update-missing/>

## Otras publicaciones

Gouchola, S. L. (2013). *Strategic Implications of Piracy in Benin's Territorial Waters* (Manuscrito de Maestría). Recuperada del ARMY WAR COLLEGE CARLISLE BARRACKS PA. Disponible en: [file:///D:/Users/Lina/Downloads/ADA589324%20\(1\).pdf](file:///D:/Users/Lina/Downloads/ADA589324%20(1).pdf)

ICC (International Chamber of Commerce). (2012). International Maritime Bureau, Piracy and Armed Robbery against ships. (Reporte para el período: 1 Enero - 31 Diciembre 2012). Londres: ICC. Disponible en: <http://es.calameo.com/read/002466757b7dff7f5bfe8>

ICC (International Chamber of Commerce). (2011). International Maritime Bureau, Piracy and Armed Robbery against ships. (Reporte para el período: 1 Enero - 31 Diciembre 2011). Londres: ICC. Disponible en: [http://psm.du.edu/media/documents/industry\\_initiatives/industry\\_reports/maritime\\_imb\\_annual-report-2011.pdf](http://psm.du.edu/media/documents/industry_initiatives/industry_reports/maritime_imb_annual-report-2011.pdf)

Naciones Unidas (1982). United Nation Convention on the Law of the Sea: Parte VII Artículo 101. (Publicación 1833 U.N.T.S. 397). Disponible en: [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/closindx.htm](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/closindx.htm)

Organización Marítima Internacional (2002). Conferencia de los Gobiernos contratantes del convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 Puntos 7 y 8 del orden del día. (SOLAS/CONF.5/34) OMI. Disponible en: [http://www.prefectura naval.gov.ar/web/es/doc/cod\\_pbip.pdf](http://www.prefectura naval.gov.ar/web/es/doc/cod_pbip.pdf)

Resolución N° 2018. (2011, octubre 31). Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, (Resolución 2018 (2011) Aprobada por el Consejo de Seguridad en su 6645ª sesión, celebrada el 31 de octubre de 2011). S/RES/2018 (2011). Disponible en:



<http://www.refworld.org/cgi-bin/tehis/vtx/rwmain/opendocpdf.pdf?reldoc=y&docid=4ec4ef3d2>

Resolución N° 2039. (2012, febrero 29). Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, (Resolución 2039 Aprobada por el Consejo de Seguridad en su 6727ª sesión, celebrada el 29 de febrero de 2012). S/RES/2039 (2012). Disponible en: <http://www.refworld.org/cgi-bin/tehis/vtx/rwmain/opendocpdf.pdf?reldoc=y&docid=4fbe23c12>

UNODC (2013, febrero). Transnational Organized Crime in West Africa: A Threat Assessment. (Publicación de la Oficina de las Naciones Unidas contra la droga y el delito - UNODC). Vienna. Disponible en: [http://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/tocta/West\\_Africa\\_TOCTA\\_2013\\_EN.pdf](http://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/tocta/West_Africa_TOCTA_2013_EN.pdf)

## ANEXOS

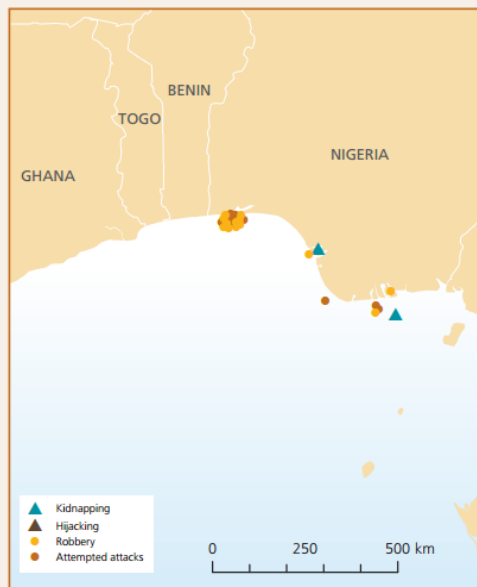
**Anexo 1. Tabla. Tipos de piratería.**

Type	Category	Description	Example
1	Inland water assault	Small bands in harbors, etc. akin to petty thieving; rarely violent	Chittagong, Santos, Indonesian ports; Lagos
2	Local vessel assault	Can be violent; fishing common cause; often persistent	Ganges Delta; Malacca Strait, Nigeria
3	Coastal shipping/installation assault	Perpetrators can use or threaten violence; primary objective is theft of crew valuables or ship's equipment; kidnap-and ransom (K&R) in some locations	Malacca & Singapore Straits; South China Sea; Nigeria & parts of Gulf of Guinea
4	Major ship assaults	Theft of ship and cargo; selective K&R; highly organized	SE Asia, Nigeria & parts of Gulf of Guinea
5	Major hostage taking	K&R over-riding objective; highly organized	Somalia
6	Coastal raiding	Historically common; currently rare	Philippines; Sabah; Gulf of Guinea

Fuente: (Murphy 2013, pág. 432)

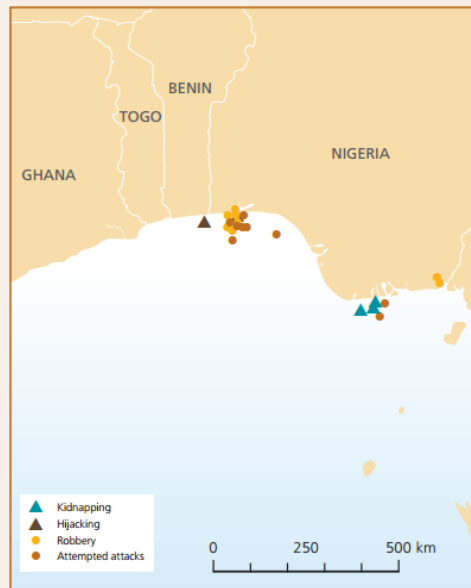
## Anexo 2. Mapa. Piratería en el Golfo de Guinea

**Map 7: Piracy incidents in the Gulf of Guinea, 2007**



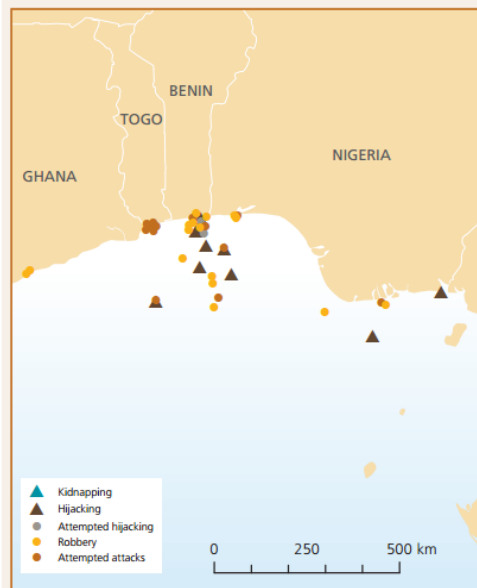
Source: Elaborated from International Maritime Organization data

**Map 10: Piracy incidents in the Gulf of Guinea, 2010**



Source: Elaborated from International Maritime Organization data

**Map 11: Piracy incidents in the Gulf of Guinea, 2011**



Source: Elaborated from International Maritime Organization data

**Map 12: Piracy incidents in the Gulf of Guinea, 2012**



Source: Elaborated from International Maritime Organization data

Fuente: (UNODC 2013, págs. 48-49)

### Anexo 3. Tabla. Perfil de las marinas y guardias costeras de África Occidental

TABLE 1. Platform Profile of West African Navies and Coast Guards										
Country	Coastline (nmi)	Frigate	Corvette	Large Patrol Boats	Small Patrol Craft (PC/SDB)	Landing Craft	Maritime Patrol Aircraft	Large Craft Acquisition in 15 yrs	Small Craft Acquisition in 10 yrs	Sources of Acquisition
Benin	65			7					7	China, France
Cabo Verde	530			2	3		1	2	4	China, Germany, US
Côte d'Ivoire	281				3					France
The Gambia	43				10					US, UK
Ghana	292			8	9		1	6	4	US, Germany
Guinea	173				4				3	US
Guinea-Bissau	189				2					Portugal
Liberia	360				2				2	US
Nigeria	459	2		10	15		4	7	25	France, Germany, US, Italy, UK, Singapore, China, Israel, Nigeria, Netherlands
Senegal	286			3	8	3	1		9	France, Spain
Sierra Leone	217				4				4	China, US
Togo	30				4				2	France, US

Fuente: (Adejimi 2015, pág.6)

Anexo 4. Tabla. Lugares de ataques reales y/o intentos (Enero-Diciembre: 2007-2011)

Locations	2007	2008	2009	2010	2011
<b>S E ASIA</b>					
Indonesia	43	28	15	40	46
Malacca Straits	7	2	2	2	1
Malaysia	9	10	16	18	16
Myanmar (Burma)		1	1		1
Philippines	6	7	1	5	5
Singapore Straits	3	6	9	3	11
Thailand	2		2	2	
<b>FAR EAST</b>					
China			1	1	2
Papua New Guinea	1				
Solomon Islands	1				
South China Sea	3		13	31	13
Vietnam	5	11	9	12	8
<b>INDIAN SUB</b>					
Bangladesh	15	12	18	23	10
<b>CONTINENT</b>					
India	11	10	12	5	6
Sri Lanka	4	1			
<b>SOUTH AMERICA</b>					
Brazil	4	1	5	9	3
Colombia		1	5	3	4
Costa Rica			3	1	3
Ecuador		2	2	3	6
Guyana	5			2	1
Haiti	2	2	4	5	2
Jamaica	1				
Peru	6	5	13	10	2
Suriname	2				
Venezuela	1	3	5	7	4
<b>AFRICA</b>					
Angola	1	2			1
Benin			1		20
Cameroon		2	3	5	
Dem. Republic of Congo	4	1	2	3	4
Egypt	2			2	3
Equatorial Guinea		1			
Eritrea	1				
Ghana	1	7	3		2
Guinea	2		5	6	5
Guinea Bissau			1		
Gulf of Aden *	13	92	117	53	37
Ivory Coast		3	2	4	1
Kenya	4	2	1		1
Liberia	1	1		1	
Madagascar	1				
Morocco	1	1			
Mozambique	3	2			
Nigeria	42	40	29	19	10
Red Sea**			15	25	39
Sierra Leone	2				1
Somalia	31	19	80	139	160
Tanzania	11	14	5	1	
The Congo		1		1	3
Togo		1	2		6
<b>REST OF WORLD</b>					
Arabian Sea***	4		1	2	
Caspian Sea			1		
<b>WORLD</b>					
France		1			

Fuente: (ICC 2011, pág. 5)

Anexo 5. Tabla. Lugares de ataques reales y/o intentos (Enero-Diciembre: 2008-2012)

Locations	2008	2009	2010	2011	2012
<b>S E ASIA</b>					
Indonesia	28	15	40	46	81
Malacca Straits	2	2	2	1	2
Malaysia	10	16	18	16	12
Myanmar (Burma)	1	1		1	
Philippines	7	1	5	5	3
Singapore Straits	6	9	3	11	6
Thailand		2	2		
<b>FAR EAST</b>					
China		1	1	2	1
South China Sea		13	31	13	2
Vietnam	11	9	12	8	4
<b>INDIAN SUB</b>					
Bangladesh	12	18	23	10	11
<b>CONTINENT</b>					
India	10	12	5	6	8
Sri Lanka	1				
<b>SOUTH</b>					
Brazil	1	5	9	3	1
<b>AMERICA</b>					
Colombia	1	5	3	4	5
Costa Rica		3	1	3	1
Dominican Republic					1
Ecuador	2	2	3	6	4
Guyana			2	1	
Haiti	2	4	5	2	2
Peru	5	13	10	2	3
Venezuela	3	5	7	4	
<b>AFRICA</b>					
Algeria					1
Angola	2			1	
Benin		1		20	2
Cameroon	2	3	5		1
Dem. Republic of Congo	1	2	3	4	2
Egypt			2	3	7
Equatorial Guinea	1				
Ghana	7	3		2	2
Guinea		5	6	5	3
Guinea Bissau		1			
Gulf of Aden *	92	117	53	37	13
Ivory Coast	3	2	4	1	5
Kenya	2	1		1	1
Liberia	1		1		
Morocco	1				
Mozambique	2				2
Nigeria	40	29	19	10	27
Red Sea**		15	25	39	13
Sierra Leone				1	1
Somalia	19	80	139	160	49
Tanzania	14	5	1		2
The Congo	1		1	3	4
Togo	1	2		6	15
<b>REST</b>					
Arabian Sea***		1	2		
<b>OF</b>					
Caspian Sea		1			
<b>WORLD</b>					
France	1				
Gulf of Oman		1			
Indian Ocean****		1			
Iraq			2		

Fuente: (ICC 2012, pág. 5)