

EL GOLFO DE GUINEA Y SU PROBLEMÁTICA PARA LA NAVEGACIÓN INTERNACIONAL

Manuel TRIGO CHACÓN
Profesor doctor de Relaciones Internacionales (RR)

Introducción



S un hecho cierto, y así se aprecia, que la conflictividad a escala mundial ha ido en aumento, especialmente desde principios del siglo XXI. Si hubiese que fijar una fecha, yo diría que fue en noviembre de 1989, con la caída del Muro de Berlín y la casi inmediata desaparición de la Unión Soviética, que originaron la ruptura de la bipolaridad de poder que se había mantenido desde mayo de 1945. Desde entonces, la mayoría de los países del llamado Tercer Mundo, también conocidos como Grupo de los 77, se encontraron de algún modo desorientados sin el apoyo ideológico, y en menor medida comercial, de la Unión Soviética y cayeron en una fase de desgobierno y de repulsa a todo lo occidental. Así está ocurriendo en el siempre inestable Oriente Medio, y más recientemente en los países árabes mediterráneos que configuran el Magreb, y en el África Central y Occidental.

El heterogéneo grupo de Estados ribereños del golfo de Guinea, anteriormente conocido como golfo de Biafra, está integrado por una veintena de Estados ribereños del océano Atlántico Sur, como Senegal, Gambia, Guinea Bissau, Sierra Leona, Liberia, Costa de Marfil, Gana, Togo, Benín, Nigeria y Camerún, Guinea Ecuatorial, Congo, Gabón, Angola y otros pequeños como Santo Tomé y Príncipe. Esta diversidad de Estados soberanos e independientes es consecuencia de una

acelerada emancipación que apoyaron las Naciones Unidas a partir del año 1960, conocido como «Año de África», y que contó con el apoyo de los Estados Unidos y la Unión Soviética, contraria a la política colonizadora, principalmente de Francia, Inglaterra y Portugal. Así surgieron en este espacio de territorio pequeños Estados, como Gambia, Gana, Togo o Benín, que no eran sino enclaves de importantes bases militares de los países europeos, que defendían así sus intereses económicos. No se tuvieron en cuenta las diferentes etnias ni se atendió a criterios de población, culturales, religiosos e incluso lingüísticos, lo que dificultó el gobierno de estos países, que se han ido empobreciendo paulatinamente.

En la actualidad, la inseguridad del tráfico marítimo internacional en el mar territorial, en aguas interiores y en importantes puertos del golfo de Guinea —como Harcourt, cerca del delta del Níger, Lagos en Nigeria, así como Lomé en Togo, Acra en Ghana, Monrovia en Liberia, Freetown en Sierra Leona o Dakar en Senegal— es muy alta por la posibilidad de saqueo de los barcos, tanto durante las escalas como al hacerse a la mar, cuando ejerciendo el derecho de paso inocente son abordados por auténticos piratas, que incluso roban y trasvasan el combustible de los buques que enarbolan pabellón de cualquier nacionalidad para vender la mercancía robada en el mercado negro. Esta nueva forma de piratería cercana a las costas, dentro de las doce millas del mar territorial, incluso en aguas interiores, plantea un nuevo y grave problema a la comunidad internacional que tratamos de exponer en este artículo de ensayo.

El conflicto en el mar a nivel internacional

De acuerdo con los análisis e informes en la Organización Marítima Internacional (OMI), las tres zonas geográficas conflictivas para el comercio mundial y el libre tránsito de la navegación marítima internacional son el mar del Sur de China, el océano Índico, en especial las costas de Somalia, y más recientemente el golfo de Guinea, en las aguas comprendidas entre Senegal y Angola.

En cuanto a la piratería en África, ya el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, en su Resolución 218 de 31 de octubre de 2011, trató de la amenaza que representan la piratería y el robo a mano armada en la mar en la zona del golfo de Guinea. Posteriormente otra Resolución, la 2039 del 29 de febrero de 2012, se ocupó de cuestiones referentes al establecimiento de una zona de seguridad para prevenir el elevado número de casos de asalto y robo en los principales puertos y fondeaderos de ese golfo, con especial referencia a la peligrosidad en el delta del río Níger.

Delimitación del conflicto en los espacios marítimos

El criterio de delimitación más utilizado es el geográfico, referido a los diferentes continentes, e incluso a los mares y océanos. Ello no quiere decir que no existan otros criterios de delimitación que utilicen principios diferentes, que pueden coincidir en mayor o menor medida con los geográficos, como es el de la afinidad cultural de los territorios o zonas geográficas, utilizado por Samuel Huntington. Este proceso de delimitación de una región o subregión presenta algunas controversias, habiendo llegado por algunos autores a basarlo en criterios de comunidad de intereses no solamente económicos, sino también étnicos y migratorios; pero entendemos que, si bien pueden existir razones de interés, sin embargo sigue prevaleciendo el criterio geográfico. Además, la clasificación geográfica, con la gran cantidad de subdivisiones que se pueden establecer, es la más comúnmente empleada para localizar referencias y noticias que se dan por los medios de comunicación más usuales.

Al referirnos al continente africano tenemos claro que de norte a sur hay una primera zona geográfica, que es la constituida por los países árabes, es decir el Magreb, que abarca desde Marruecos a Egipto. A continuación está la



Golfo de Guinea. (Ilustración del archivo de la RGM).

zona del Sáhara y Subsáhara, conocida como el Sahel (la REVISTA GENERAL DE MARINA publicó un artículo de este autor en junio de 2014 sobre este tema). Al sur de esta última se encuentra la zona que agrupa los países del golfo de Guinea, y más al centro la zona de los Grandes Lagos, de triste recuerdo por sus enfrentamientos étnicos entre tutsis y hutus. Luego los territorios del África Ecuatorial, con el gran río Congo en el centro, y más al sur las grandes sabanas de Namibia, Botsuana, Zimbabue y Sudáfrica.

En la mar será necesario en primer lugar exponer cuál es el espacio o ámbito en que se desarrollan estos conflictos, que afectan enormemente a la seguridad del tráfico marítimo internacional. Hay varias teorías que tratan de especificar qué se entiende por zonas de conflicto. En nuestra opinión lo que mejor las define es precisamente su denominación geográfica. Así, cuando nos referimos a la piratería en un sentido amplio del término en el océano Índico, en las costas de Somalia, estamos precisando una zona geográfica determinada. De la misma forma ocurre al referirnos a la piratería en el mar del Sur de China, y en concreto en el estrecho de Malaca. La región geográfica del golfo de Guinea es bien conocida en cuanto a su localización en el océano Atlántico Sur. La delimitación de los países ribereños se establece desde Senegal hasta Angola y constituye un grupo de unos veinte Estados que están bien delimitados, aunque sus fronteras terrestres, y especialmente marítimas, no estén definidas y no sean por consiguiente reconocidas. Entendemos que es correcto el concepto de zonas geográficas en Derecho Internacional.

Un autor como Barry Buzán, en un libro de ensayo sobre seguridad regional publicado en 1998, define las zonas internacionales como aquellas en las que los Estados tienen interdependencia en el campo de la seguridad y de la paz. Creemos que este concepto, seguido por algunos politólogos, es excesivamente complicado para definir internacionalmente las zonas geográficas. Y es que, en definitiva, siempre los Estados de una región o zona geográfica tienen una preocupación compartida por la seguridad territorial y marítima y por todos los actos ilícitos internacionales, como la piratería y el tráfico de estupefacientes, de armas y de seres humanos. Si existe preocupación entre los países del golfo de Guinea por los actos de piratería, abordaje y saqueo de buques en puertos, radas y fondeaderos, también la hay entre los países mediterráneos, en especial por el terrorismo y el tráfico de seres humanos en el espacio marítimo, que es del que nos ocupamos en este artículo.

Mar territorial y aguas interiores

Fue ya bien avanzado el siglo XX cuando los Estados fueron cambiando por consenso la denominación de aguas jurisdiccionales —como referente al espacio marítimo donde ejercían su jurisdicción— por la más afortunada y realista de mar territorial —donde se ejercen más allá de una jurisdicción

marítima las mismas competencias que en su territorio—. También por consenso se fue adoptando la extensión de doce millas y la denominación de mar territorial, medido desde la línea de baja mar escorada de sus costas. Sin embargo, el sistema de medición de la línea de mar interior, desde la que se mediría la anchura, dio lugar a no pocas controversias.

Tenemos de esta forma establecida claramente la soberanía indiscutible del Estado sobre su mar territorial en los artículos 2 y 3 de la actual Convención del Derecho del Mar, al decir:

«Artículo 2:

1. La soberanía del Estado ribereño se extiende más allá de su territorio y de sus aguas interiores y, en el caso de los Estados archipelágicos, de sus aguas archipelágicas a la franja de mar adyacente designada con el nombre de mar territorial.

3. La soberanía sobre el mar territorial se ejerce de acuerdo con esta Convención y otras normas de Derecho Internacional.

Artículo 3:

Todo Estado tiene derecho a establecer la anchura de su mar territorial hasta un límite que no exceda de 12 millas marinas, medidas a partir de las líneas de base determinadas de conformidad con esta Convención.»

En cuanto a las aguas interiores, se incluyen bahías y golfos cerrados, con menos de veinticuatro millas entre las puntas salientes del territorio que las configuran, las radas, instalaciones portuarias de todo género, plataformas de carga o descarga, deltas y estuarios de ríos. Las aguas interiores están definidas en la Convención en su artículo 8 al decir:

«...las aguas situadas en el interior de la línea de base del mar territorial forman parte de las aguas interiores del Estado.»

Podemos recordar cómo en defensa de este principio se originó una grave crisis y una guerra aeronaval entre el Estado libio gobernado por Gadafi y los Estados Unidos, cuando el primero intentó cerrar y declarar como aguas interiores el golfo de Sirte en agosto de 1981. El Gobierno estadounidense se opuso seriamente a esta declaración unilateral, y para mantener la libertad de los mares y el derecho de navegación por el Golfo, que eran aguas internacionales ya que no es un mar cerrado, envió a la VI Flota del Mediterráneo, de la que formaban parte dos grandes portaaviones, el USS *Nimitz* y el USS *Theodore Roosevelt*, con cazas de combate que derribaron otros cazas libios que intentaban amenazar a la VI Flota norteamericana. El conflicto se resol-

vió a favor de Estados Unidos y el Derecho Internacional, y el Gobierno libio tuvo que renunciar a su declaración unilateral de considerar al golfo de Sirte como aguas interiores de Libia. Salvo este caso, no se han dado declaraciones unilaterales de soberanía sobre aguas internacionales en época reciente.

La Conferencia de Naciones Unidas

Naciones Unidas, en el deseo de sentar las bases de un moderno Derecho Internacional Marítimo contemporáneo, convocó, en la época que se cumplían sus primeros 25 años, la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. La Convención, como también se le llama, inició sus periodos de sesiones en Nueva York, con asistencia de representaciones de la mayoría de los países admitidos en Naciones Unidas. Muchos de los siguientes periodos de sesiones se celebraron en Ginebra y en otras capitales, hasta que después de once años de discusiones se llegó a un amplio texto consensuado que se presentó a la firma de los plenipotenciarios de todos los Estados firmantes en Montego Bay, Jamaica, en diciembre de 1982. Es importante reseñar que delegaciones de Estados Unidos, Rusia, China, Israel, Inglaterra y algún otro Estado presentaron importantes reservas que hicieron que el texto consensuado sufriese importantísimas limitaciones al entrar en vigor. Ello requirió la ratificación, como se decía al final del texto de la Convención, de al menos cincuenta países. Estados Unidos, Rusia y otros más se negaron a aceptar algunas partes del tratado, especialmente la referida a la explotación de los fondos marinos y oceánicos, entre otros temas de importancia económica para la Humanidad. Hay que considerar que la negativa norteamericana a poner su tecnología al servicio de la comunidad internacional ha supuesto un gran retraso en todos los órdenes, quedando muy mermado el tratado en todo lo relativo a avances tecnológicos y defensa del medio marino, en perjuicio de la Humanidad, a quien se declaró propietaria de las riquezas del mar libre y de los fondos.

De la piratería y del robo a mano armada en el mar

La III Convención de las Naciones Unidas se ocupa con amplitud de la piratería en el mar, siendo menos precisa en cuanto al abordaje y robo a mano armada dentro del mar territorial, y en particular en los fondeaderos e instalaciones portuarias situadas en aguas de este mar ribereño de los Estados. Los artículos 101 y siguientes de la Convención definen la piratería en los casos siguientes:

- Cualquier acto de violencia o detención contra un buque en alta mar o contra bienes o personas a bordo de ellos.

- Contra un buque que se encuentre en un espacio marítimo no sometido a la jurisdicción de ningún Estado.

Esta norma contenida y consensuada en la Convención de Naciones Unidas se complementa con la Resolución A.1025 de diciembre de 2009, conocida como «Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrado contra los buques», que precisa que los actos ilícitos o violentos de abordaje o de detención de un buque con intención de robar y amenazar a personas y tripulantes se producen en aguas interiores, aguas archipelágicas y mar territorial de un Estado, los cuales son de su responsabilidad y competencia.

Diferentes zonas de conflicto

El principal factor diferencial entre actos ilícitos cometidos en el mar, especialmente la piratería en cualquiera de sus formas, es la zona en que se producen, ya que no tienen la misma consideración los actos ilícitos cometidos en alta mar o en el mar territorial y en la zona contigua.

Es necesario pensar que, además de las doce millas del mar territorial de los Estados y sus aguas interiores, respecto a la alta mar hay dos zonas con delimitaciones especiales: la Económica Exclusiva, con una anchura consensuada de 200 millas desde la línea de baja mar, y dentro de esta, la Zona Contigua, que tiene una delimitación variable y está situada entre la línea exterior del mar territorial y el inicio de la Zona Económica. En esta el Estado ribereño puede ejercer determinadas competencias referidas en principio a actos de vigilancia y represión de cualquier tipo de tráfico ilegal cometido dentro de su territorio. Sobre este principio aparece la primera razón de la conflictividad en el golfo de Guinea, ya que como hemos referido la delimitación de las fronteras interiores, como también las fronteras marítimas entre unos y otros Estados, frecuentemente no son reconocidas, están indeterminadas y en conflicto. Hay ausencia de tratados bilaterales que las reconozcan y las mediciones se complican todavía más por la aparición de importantes yacimientos de hidrocarburos en aguas próximas a las costas de algunos de estos Estados.

Bien es cierto que la mayoría de los países ribereños de estas aguas del golfo de Guinea firmaron la Convención en Montego Bay y la ratificaron posteriormente sus respectivos gobiernos; pero entonces no había conflictos por la propiedad de los yacimientos descubiertos recientemente. A ello hay que añadir como un problema más en la región la aparición de algunos movimientos de emancipación, como el que ha tenido lugar en Nigeria y referido al delta del río Níger, conocido con las siglas MEDN (Movimiento de Emancipación del Delta del Níger), que protagonizó numerosas insurrecciones en este poblado país en el año 2010. De él derivaron numerosas bandas armadas, que



Petrolero *Kalanos*.

son las que llevan a cabo los abordajes, saqueos y robos en buques mercantes, especialmente petroleros, en la zona del Delta.

En cuanto a las competencias de los Estados ribereños del golfo de Guinea, hay que resaltar que, debido a que gran número de actos de piratería se producen en aguas consideradas como territoriales, compete a los Estados la actuación legal para evitarlos, ya que como hemos explicado dichas aguas, que forman parte del mar territorial, son de su plena soberanía.

En cierto modo, los actos de piratería contra el tráfico marítimo internacional han trasladado el centro de gravedad de los espacios no sometidos a la competencia de ningún Estado a los que están bajo la jurisdicción de los Estados ribereños que tienen toda la responsabilidad.

Para una mejor comprensión de la importancia de estos actos ilícitos y su relevancia, podemos citar el ataque que sufrió el 3 de febrero del año 2015 el petrolero *Kalanos*, con bandera de Malta, que navegaba a escasas millas de la costa de Kwa Ibo en Nigeria y fue abordado por piratas de la zona. Nos referimos a un superpetrolero en lastre con un francobordo de 20-26 metros de altura, que supuso que los piratas tuvieran que escalar unos 24 metros por el costado del buque hasta llegar a cubierta, el equivalente a la altura de un edificio de ocho plantas. En el ataque murió asesinado un oficial griego.

Hechos parecidos se han producido también en el puerto de Lagos en Nigeria y en Punta Negra en Camerún.

Los conflictos de delimitación de las aguas territoriales en el golfo de Guinea

Desde que se descubrieron las reservas de hidrocarburos y la posibilidad de explotación en aguas próximas a las costas de los Estados, fue apareciendo la conflictividad en cuanto al método exacto de establecer la demarcación de Zona Económica y plataforma continental entre Estados fronterizos. Hay numerosos ejemplos, entre los que cabe destacar el conflicto originado entre Holanda y Alemania tras el descubrimiento de los yacimientos de gas de Groningen, que llegó al Tribunal Internacional de La Haya en 1969 y se resolvió mediante la aplicación de normas específicas consensuadas, y no solo por el principio de la equidistancia de la línea de delimitación entre los Estados. La norma, si bien está recogida en la III Convención de Naciones Unidas, se basó en dicha sentencia. Normalmente los países europeos y americanos han llegado a delimitar con exactitud su mar territorial y su Zona Económica Exclusiva mediante tratados bilaterales, que son reconocidos por la comunidad internacional.

En el caso de África occidental, y en concreto el golfo de Guinea, si ya se han dado problemas en cuanto a la delimitación de fronteras terrestres, que en muchos casos no han sido reconocidas por estar basadas en los trazados coloniales y a veces en planos militares de las potencias europeas, en mayor medida existen en la actualidad, al haberse descubierto importantes yacimientos de hidrocarburos, petróleo y gas en los límites de países fronterizos. Este es el caso de la disputa entre Camerún y Nigeria sobre sus fronteras marítimas, en el que los intereses petrolíferos hacen difícil un acuerdo bilateral entre ambos, como también ocurre en cuanto a la soberanía en la península de Bakassi.

Otro litigio importante es el que enfrenta a Guinea Ecuatorial y a Gabón en cuanto a la soberanía sobre las aguas de las islas de Bioko y Annobón, que en principio forman parte del territorio de la República de Guinea Ecuatorial, y en la disputa por las islas de la bahía de Corisco, en cuyas aguas territoriales se encuentran importantes yacimientos de hidrocarburos. El descubrimiento de otros en aguas profundas de la costa de Ghana también está por resolver. Hay que aclarar que las proyecciones y explotaciones petrolíferas en el mar son cada vez es más frecuentes en aguas profundas, llegando en la actualidad a más de 3.000 metros de profundidad, como ocurre en el golfo de México, donde algunas de las más de 500 plataformas petrolíferas que operan llegan a esas profundidades.

La represión de los actos ilícitos y la necesaria intervención conjunta de los países de la región

En su conjunto, los veinticinco Estados ribereños del golfo de Guinea son los competentes y responsables de la seguridad en sus aguas y de la vigilancia

permanente y efectiva de los buques mercantes de todo tipo en sus puertos, fondeaderos y radas para evitar los frecuentes ataques y robos a mano armada. A diferencia de lo que ocurre en África Oriental, en las aguas del océano Índico cercanas a Somalia, donde puede decirse que no existe una estructura estatal ni un sistema judicial propios, ya que se trata de un Estado fallido, los mencionados de África Occidental son Estados consolidados que podrían ser capaces de imponer el Derecho Internacional Marítimo en sus aguas territoriales. Existe una preocupación entre la mayoría de ellos en cuanto a la seguridad marítima en la zona debido al incremento de actos de piratería de todo género que han tenido lugar en los últimos años. Hay una especial incidencia, como señala la OMI, en puertos, fondeaderos y radas, donde se producen estos actos ilícitos desde hace diez o quince años. Un dato importante es que a diferencia del tráfico marítimo en África Oriental, que generalmente es de buques mercantes que van desde Asia hacia África del Sur y Europa, la mayor parte del tráfico marítimo en el golfo de Guinea se realiza por buques con origen y destino en los veinticinco países situados en esa zona, de norte a sur, desde Senegal a Angola.

La protección de los buques y las instalaciones portuarias son completamente insuficientes en cuanto a seguridad, y no cumplen los requisitos mínimos establecidos por la OMI en su código referido a este tema. Según esta, destacan en cuanto a la inseguridad de los puertos y fondeaderos de la región aquellos que están situados en el delta del río Níger, así como el puerto de Lagos, ambos en Nigeria. A esta inseguridad por actos delictivos llevados a cabo por pequeños grupos armados, que podríamos calificar como comunes, hay que sumar la inestabilidad política de Nigeria, el país más poblado de la región, donde también es frecuente la violencia de grupos políticos rivales que recurren al secuestro, al robo y a la extorsión para procurarse una financiación ilegal.

Normas y disposiciones internacionales referidas al África Occidental

De los informes anuales de la OMI se deduce que hay un incremento de la piratería, incluyendo el robo a mano armada que conlleva el saqueo, cuando no el asesinato de tripulantes, en la zona del África Occidental. Dentro de esas normas internacionales, hay que destacar las siguientes:

- La Resolución 2018 de 31 de octubre de 2011, aprobada por el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, sobre la amenaza que representan la piratería y el robo a mano armada en el golfo de Guinea. Con esta Resolución se pedía a la comunidad internacional la colaboración, junto con las organizaciones regionales como la Unidad Africana, con objeto de implementar los esfuerzos para combatir estos actos ilícitos internacionales.



Petrolero *Marqués de la Ensenada* durante la Operación ATALANTA.
(Foto: archivo RGM).

- La Resolución 2039 de 29 de febrero de 2012, en la que de nuevo se pedía a la comunidad internacional una mayor colaboración con los organismos estatales de la región con el fin de mejorar la capacidad de lucha contra la piratería y otros actos ilícitos internacionales. Se trataba de contener los numerosos abordajes y robos a mano armada en buques situados en radas y fondeaderos de la región, o que navegaban por el mar territorial ejerciendo el Derecho de Paso Inocente, tratando de evitar que se produjese una pérdida de control; lo que ocurrió en el océano Índico en las costas de Somalia, que obligó a establecer el operativo naval ATALANTA, despliegue en la zona de buques de guerra de los países de la Unión Europea, en el que participa activamente la Armada española, y otras operaciones de la OTAN, así como de otros actores internacionales.
- El Código de la OMI, destinado a la protección de buques y de las instalaciones portuarias. Es importante destacar que las infraestructuras portuarias de la mayor parte de los países del África Occidental, es decir, los ribereños en las aguas del golfo de Guinea, no cumplen las normas mínimas de seguridad. Es especialmente grave la situación en

- los fondeaderos de Nigeria, que es el país más extenso y poblado de la región, y muy especialmente en el delta del río Níger.
- El Código de Djibouti, que fue adoptado por la OMI y una decena más de países para combatir la piratería marítima en el golfo de Adén y las costas de Somalia. Contiene numerosos principios que han sido de aplicación en el golfo de Guinea.
 - La Conferencia de Yaoundé (Camerún), firmada por veinticinco jefes de Estado y de Gobierno de la totalidad de los países que configuran el África Central y Occidental, ribereños del golfo de Guinea, firmada en junio de 2013, recoge las normas de conducta que deben seguirse en la supresión de la piratería y robo armado en el mar, así como de otros actos ilícitos internacionales.
 - El Documento Estratégico de la Unión Europea para el golfo de Guinea es una precisión de Europa sobre los principios acordados por los jefes de Estado y de Gobierno. El documento recoge cuatro grandes amenazas que se dan en la región. La primera, las acciones criminales en los puertos, incluido el robo de petróleo y el saqueo de los bienes de la tripulación, con asesinatos en algunos casos de oficiales o marineros que se enfrentan a quienes llevan a cabo el abordaje. La segunda, la piratería mediante el secuestro de buques para percibir cantidades de dinero por el rescate. La tercera, el tráfico ilegal de todo género, que incluye en primer lugar el de seres humanos, el de drogas, muchas de ellas procedentes de América del Sur, que con destino a Europa pasan por la región del golfo de Guinea mediante acuerdos entre las mafias regionales de América y de África. La cuarta, la degradación del medio marino, que conlleva la explotación ilegal de los recursos del mar mediante capturas ilegales y contaminación incontrolada procedentes de las instalaciones petrolíferas de la compañía Shell, como ocurre en el delta del Níger.
 - Estrategia de la OMI para el África Central y Occidental, publicada en enero de 2014 y destinada a proporcionar a los Estados de la región las medidas que garanticen una protección marítima adecuada y permanente en la región. Propone los acuerdos bilaterales entre Estados vecinos en cuanto a la delimitación de fronteras terrestres y marítimas con precisión, así como la colaboración entre las fuerzas de policía vecinas.
 - La Estrategia Marítima Integrada para África 2050. Dicho documento, firmado por la Unión Africana, trata de afrontar la inseguridad en el territorio del África Occidental y de las aguas del golfo de Guinea, lo que supone una seria amenaza para el ejercicio de la soberanía terrestre y marítima. El documento recoge una serie de principios para la represión de actos criminales internacionales, entre los que se enumeran la piratería y el robo a mano armada, el terrorismo y el tráfico ilícito.

to de seres humanos y de mercancías. Se hace igualmente referencia a los recursos marinos y su degradación, lo que origina una importante caída de la producción pesquera y de los recursos alimenticios de las poblaciones costeras.

Este último documento es una amplia exposición que trata de controlar el desarrollo económico de la región, a través de un entorno marítimo sostenible y seguro. En él se recogen también los conflictos étnicos y los movimientos de carácter político que tratan de desestabilizar algunos países de la región, como ocurre con el llamado Movimiento Boko Haram en Nigeria, que lleva actuando una decena de años y que se formó en Maiduguri. Este movimiento tiene sus raíces en las poblaciones analfabetas de antiguos esclavos del África Occidental francesa y que en la actualidad son fácilmente manipulados por grupos terroristas interesados en la desestabilización de Nigeria, que es el país musulmán más importante, con una población de 90.000.000 millones de habitantes.

Los intereses de España y la seguridad nacional

Es importante insistir en que la región del golfo de Guinea está aumentando de forma rápida y progresiva su comercio con España, particularmente el de los productos energéticos. Ello se demuestra en el hecho de que las exportaciones españolas están creciendo a una tasa anual superior al 14 por 100. Guinea Ecuatorial, Camerún, Sierra Leona y Togo se encuentran entre los principales países que importan bienes españoles, junto con Nigeria. También estos países exportan productos petrolíferos a España cada vez en mayor cantidad. De otro lado, los intereses comerciales de nuestro país en la región aumentan, como lo demuestran los descubrimientos de pozos petrolíferos por parte de Repsol en Sierra Leona. Todo ello en cuanto a la economía y el comercio internacional.

Desde el punto de vista geopolítico, la inestabilidad creciente en los países del golfo de Guinea y los conflictos políticos, como ocurre en los periodos electorales en algunos países como Nigeria, preocupan a España en lo que se refiere a sus intereses estratégicos y defensivos. Hay que tener en cuenta que las islas Canarias están a poca distancia de esta zona geográfica, y que el estrecho de Gibraltar, como centro neurálgico del máximo interés, tampoco queda tan lejos del golfo de Guinea, lo que puede producir, y de hecho está produciendo, fuertes tensiones debido al terrorismo y a la inmigración ilegal que afectan a nuestro país. Por todo ello es relevante que el golfo de Guinea y los territorios del África Central y Occidental se encuentren entre las áreas consideradas de interés por el Gobierno español y prioritarias para la defensa nacional, lo que pone de relieve la necesidad de tener un entorno seguro para

España. Prueba de ello es que, un año después de la publicación de la Directiva de Defensa Nacional 2012, que menciona específicamente «Por una Defensa Necesaria, por una Defensa Responsable», en 2013 salió a la luz la Estrategia de Seguridad Nacional, en la que se considera que el golfo de Guinea será una de las zonas vitales para los intereses españoles en los próximos años. Se refiere a la necesidad de una política conjunta con los países aliados del Golfo para incrementar la seguridad y la estabilidad marítima que permita un tráfico comercial seguro. Posteriormente se publicó la Estrategia de Seguridad Marítima Nacional a finales de 2013, en la que se recogen los riesgos y amenazas más frecuentes para garantizar la libertad y la seguridad de navegación, así como el comercio y el transporte marítimo de los buques bajo pabellón español.

En línea con esas directrices del Gobierno, la Armada española estableció una célula de Cooperación y Guía del Tráfico Marítimo, que tiene su sede en Cartagena, en el Centro de Operaciones y Vigilancia Marítima (COVAM), dependiente del almirante de Acción Marítima (ALMART), desde donde se dan instrucciones a los buques españoles que navegan por la zona. La eficacia de este centro es manifiesta, ya que desde ella se informa a buques que navegan por las aguas del golfo de Guinea, y especialmente a los españoles, de cada uno de los actos ilícitos producidos en puertos, radas, fondeaderos, bahías o en buques navegando en tránsito por dichas aguas. Para un eficaz control y diseminación de la información se recomienda a los barcos la utilización del formulario Format ALFA, que deberá ser enviado al COVAM con al menos 24 horas de antelación a la entrada en la zona. En definitiva, la Armada española, dentro de los limitados medios de que dispone, participa y está presente en las principales zonas conflictivas, como son el estrecho de Gibraltar, las costas de Somalia en el océano Índico y el golfo de Guinea.

BILIOGRAFÍA

- BUZAN, Barry: *Security: A new framework for Analysis*. LUP.
UN Yearbook. 2011-2012. Resoluciones.
SAYNE, Aaron: *What's next for security in the Niger Delta*. US for Peace, mayo 2013.
Gobierno de España: *Directiva de Defensa Nacional*. 2012.
— *Estrategia de Seguridad Marítima Nacional*. 2013.
Instituto Español de Estudios Estratégicos: *Piratería en el Golfo de Guinea: nuevo código regional para contenerla*. D. I. 2013.
— *Unión Europea: Estrategia para la seguridad y el desarrollo del Golfo de Guinea*. 2014.
Unión Africana: *Estrategia Marítima Integrada para África 2050*. Addis Abeba. 2012.
MORALES, Samuel: *Contextualización del fenómeno de la piratería en el Golfo*. IEEE. Documento de Opinión 73/2014.