

Geoconflicts & Intelligence

**Vol. III, Núm. 3
Diciembre 2025**



OISCOT
Observatorio Internacional
de Seguridad Global

Revista Editada por Observatorio
Internacional de Seguridad Global
OISCOT en Carranque (Toledo)



Geoconflicts & Intelligence

Revista sobre Seguridad Global y Terrorismo

in partnership with



Editado por: Observatorio Internacional de Seguridad Global (OISCOT)

Periodicidad: Anual

Tercer fascículo: enero-diciembre 2025

ISSN de la edición en línea, pdf: 3020-4895

Carranque (Toledo)

<https://oiscot.com/>

Estructura

DIRECTORA:

MONTSERRAT LÓPEZ MELERO
Prof. Contratada Doctora de Derecho Penal (UEMC)
Doctora en Derecho, Universidad de Alcalá
Doctora en Ciencias Forenses, Universidad de Alcalá
Criminóloga
Psicóloga clínica
Analista investigadora del Terrorismo y Grupos Insurgentes

SUBDIRECTOR:

JESÚS ANTONIO SEVILLANO FERNÁNDEZ
Ldo. Criminología
Analista Internacional y Coordinador de Operaciones de Seguridad

REDACTOR JEFE:

MONTSERRAT LÓPEZ MELERO

CONSEJO DE REDACCIÓN:

- D. ANTONIO GARCÍA REYES. Prof. Universitario y Psicólogo clínico
- D. FRANCISCO JOSÉ RODRÍGUEZ ALMIRÓN. Prof. Titular (acreditado) de Dcho. Penal, Universidad de Granada
- D. RUBÉN DAVID HERRERO GIMÉNEZ. Dr. en Dcho. Penal, Universidad Complutense de Madrid
- D. JOSÉ MANUEL BLANCO PULIDO. Dr. Honoris Causa, Universidad Instituto Americano Cultural y Criminólogo
- D. VICENTE JOSÉ GARCÍA-HINOJAL LÓPEZ. Registrador de la Propiedad, Jurista Militar (excedente) y Analista de Terrorismo
- D. DANIEL LÓPEZ MELERO. Licenciado en Ciencias de la Actividad Física y el Deporte y Experto en Mediación.
- D. DOMINGO VILLERO CARRO. Dr. en Ingeniería Industrial, Universidad de Cádiz
- D. MANUEL OLLÉ SESÉ. Doctor en Derecho Penal, Universidad Complutense de Madrid
- D. ÁNGEL LUIS ALONSO DE ANTONIO. Prof. Titular de Derecho Constitucional, Universidad Complutense de Madrid
- D. EDUARDO DE URBANO CASTRILLO. Dr. en Derecho, Universidad Complutense de Madrid y Ex-Magistrado de lo Penal, Audiencia Provincial de Madrid

Sección Doctrinal

Piratería en el Golfo de Guinea: Retos, Impacto y Estrategias para la Seguridad Marítima, la Estabilidad Socioeconómica y la Cooperación Internacional

JOSÉ MANUEL BLANCO PULIDO

Criminólogo

Doctor Honoris Causa por la Universidad Instituto Americano Cultural

Miembro investigador del GI SyDecrim (Subcultura penitenciaria y Derecho Penal y Criminología) de la Universidad Europea Miguel de Cervantes

RESUMEN

El comienzo del presente siglo será recordado por la sociedad, por los famosos secuestros de algunas embarcaciones, como lo fueron el Playa de Bakio en 2008 y posteriormente el Alakrana en 2009, ambos de pabellón español, y por otro lado el Maersk Alabama (2009), estadounidense, aunque también lo fueron los MV Faina (2008), MV Sirius Star (2008), MV Albedo (2010), MV Iceberg 1 (2010–2012), todos ellos ocurridos frente a las costas somalíes. No obstante, quizás habría que preguntarse ¿Conoce realmente la opinión pública los más recientes ataques sufridos por buques que navegan por el Golfo de Guinea?, tales como los ataques a los MT Maximus (2016), el MT Hailufeng 11 (2020), el Nave NaviG8 Grace (2020), el MV Mozart (2021), o el MV Davide B (2021), entre otros, y a su vez ¿Interpreta sus graves consecuencias no solo económicas para las navieras, sino para la seguridad de sus tripulantes?, es pues este el motivo de la realización del presente artículo.

Palabras clave: Conflictos armados, golfo de Guinea, piratería, secuestros de buques, seguridad marítima.

Piracy in the Gulf of Guinea: Challenges, Impact and Strategies for Maritime Security, Socio-economic Stability and International Cooperation

ABSTRACT

The beginning of the present century will be remembered by society for the famous hijackings of some vessels, such as the Playa de Bakio in 2008 and later the Alakrana in 2009, both flying the Spanish flag, and on the other hand the Maersk Alabama (2009), American, although also the MV Faina (2008), MV Sirius Star (2008), MV Albedo (2010), MV Iceberg 1 (2010–2012), all of them occurred off the Somali coast. However, perhaps we should ask ourselves: Is the public really aware of the most recent attacks suffered by vessels sailing in the Gulf of Guinea?, such as the attacks on the MT Maximus (2016), the MT Hailufeng 11 (2020), the NaviG8 Grace Ship (2020), the MV Mozart (2021), or the MV Davide B (2021), among others, and in turn, does it interpret their serious consequences not only economically for the shipping companies, but also for the safety of their crew members? This is therefore the reason for writing this article.

Keywords: Armed conflicts, gulf of Guinea, maritime security, ship hijackings, piracy.

SUMARIO: 1. INTRODUCCIÓN. 2. EL LUCRATIVO NEGOCIO DEL PETRÓLEO DE LA ZONA. 3. LOS SECUESTROS DE EMBARCACIONES POR LA PIRATERÍA EN EL GOLFO DE GUINEA. 4. GÉNESIS DEL CONFLICTO. 5. CONCLUSIONES. 6. ABREVIATURAS. BIBLIOGRAFÍA.

1. INTRODUCCIÓN

El presente artículo se sustenta en un análisis de carácter cualitativo y cuantitativo, fundamentado en la revisión de informes, artículos académicos, estudios previos y diversas obras de referencia, complementado con la consulta de fuentes oficiales. Se ha procurado adoptar un enfoque interdisciplinar que integra aportaciones del campo de la criminología, el derecho marítimo, la seguridad y las relaciones internacionales, con el propósito de interpretar de manera rigurosa los datos recopilados y plantear propuestas orientadas a la resolución del conflicto de la piratería en el golfo de Guinea.

Este corredor marítimo, esencial para el comercio global por su posición estratégica en el transporte de hidrocarburos y mercancías, se enfrenta a una actividad delictiva sostenida que combina secuestros¹, extorsiones y ataques armados. Más allá de una mera descripción del fenómeno, el presente estudio se orienta a examinar sus causas estructurales, valorar sus

¹ Sobre teoría general de secuestros véase a LÓPEZ MELERO, M., (2016). Análisis victimológico en los secuestros. *La Ley Penal: Revista de Derecho Penal, Procesal y Penitenciario*, 122, págs. 1-13.

repercusiones socioeconómicas y analizar su incidencia en la estabilidad regional, así como a evaluar el papel que desempeña la cooperación internacional en su contención. Según la Convención de las Naciones Unidas, sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) del año 1982. Queda considerada piratería marítima, “Lo estipulado en su art. 101, entendiéndose que piratería, resultaría cualquiera de los actos siguientes:

- a) Todo acto ilegal de violencia o de detención, o todo acto de depredación, cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada, y dirigidos:
 - i) contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;
 - ii) contra un buque, una aeronave, personas o bienes en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;”²

Así como, “b) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o una aeronave, cuando su autor tenga conocimiento de hechos que le den a dicha embarcación o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;

- c) Todo acto que tenga por objeto incitar a cometer los actos definidos en los apartados a) o b), o facilitar su ejecución”³.

Desde hace más de una década, el Golfo de Guinea se ha convertido en un punto neurálgico dentro del ámbito de la seguridad global, principalmente a causa de los reiterados secuestros de embarcaciones. El propósito de estas acciones no es otro que obtener cuantiosos rescates de las compañías navieras propietarias, en una dinámica que, en determinados casos, ha llegado a superar en intensidad y métodos a la empleada en su momento en las costas somalíes

Imagen 1: Piratas actuando en el Golfo de Guinea.



Fuente: Imagen obtenida de la revista Ejércitos nº 73⁴

² OMI. (1982). *Convención de las Naciones Unidas, sobre el Derecho del Mar. (CONVEMAR).* https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf, pág. 68.

³ OMI, (2025). *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.* Recuperado el 17 junio 2025 de <https://www.imo.org/es/ourwork/legal/pages/unitednationsconventiononthelawofthesea.aspx>.

⁴ EJÉRCITOS, (2022). *Descenso de la piratería en el golfo de Guinea.* Recuperado el 09 julio 2025 de <https://www.revistaejercitos.com/focus/seguridad-maritima/descenso-de-la-pirateria-en-el-golfo-de-guinea/>.

El Golfo de Guinea engloba países como Liberia, Costa de Marfil, Ghana, Togo, Benín, Nigeria, Camerún, Guinea Ecuatorial, Gabón y Santo Tomé y Príncipe, territorios concentrados en más de 6.000 km de costa, dentro de los aproximadamente 2,3 millones de km² de extensión marina de la zona, bañadas por aguas del océano atlántico tropical.

A su vez la Food and Agriculture Organization the United Nations, (Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura), FAO, establece esta zona como Área FAO 34, ya que la mencionada institución divide a los océanos de nuestro planeta en áreas para su estudio, en este caso en el ámbito de la pesca y la acuicultura⁵.

Imagen 2: Mapa político de la zona.



Fuente: Imagen obtenida de la página web del diario el País, en noticia publicada el 05/02/2015⁶.

La piratería en el golfo de Guinea, “Representa aproximadamente la mitad de todos los asaltos ocurridos en el año 2020”⁷. Sí se ha destacar una razón importante para que dicha zona sea tan problemática, deberemos pronunciarnos en base a que en la región más del 90% de las mercancías son transportadas vía marítima, convirtiéndose los asaltos a los buques en un excelente atractivo para un importante lucro ilícito, en base a tres principios fundamentales, “El robo de dinero y enseres de las tripulaciones, el secuestro del buque para hacerse con su carga y el secuestro de personas para el cobro de rescates”⁸.

Ejemplos de la importancia del nivel económico de la zona son Angola y Nigeria, países donde su riqueza se basa en ser grandes productores de petróleo, esta circunstancia se convierte

⁵ REVISTA GENERAL DE MARINA, (2017). *El golfo de Guinea y la seguridad marítima nacional*. Recuperado el 28 julio 2025 de <https://armada.defensa.gob.es/archivo/rgm/2017/07/RGM%20Julio%202017.pdf>, pág. 116.

⁶ CABALLERO, C (2015). *Los piratas cambian de orilla*. Recuperado el 14 junio 2025 de https://elpais.com/elpais/2015/02/05/africa_no_es_un_pais/1423119600_142311.html

⁷ IBÁÑEZ, F. (2021). *La piratería Marítima en el golfo de Guinea: situación actual. Ciclo de 4 webinarios sobre el Sahel y África occidental*. <https://www.esafrica.es/africaesnoticia/la-pirateria-maritima-en-el-golfo-de-guinea-situacion-actual/> pág. 2.

⁸ REVISTA GENERAL DE MARINA, (2017). *El golfo de Guinea y la seguridad marítima nacional* Recuperado el 28 julio 2025 de <https://armada.defensa.gob.es/archivo/rgm/2017/07/RGM%20Julio%202017.pdf>, pág. 116.

en una fuerte dependencia de la propia Unión Europea, al dotarla de 10% del crudo y del 4% del gas natural, y en el caso español, de un 26% del petróleo y del 16% del gas natural, como dato significativo nuestro principal proveedor es Nigeria, “En 2020 nos suministró el 20% del importado por España. Y además esta tendencia va en aumento, dado que en 2019 nos había aportado el 16%”⁹.

A su vez dentro de la Unión Europea, países tales como, Francia, Países Bajos y España mantienen una alta dependencia del crudo procedente de Nigeria, destacando este último como principal importador de la región. Mientras Francia y Países Bajos adquieren anualmente alrededor del 15 % y 5 % de su petróleo desde este país africano, respectivamente, España destina cerca del 20 % de sus compras¹⁰.

Pero no todo es petróleo o pesca, también otras importantes fuentes de exportación, transportadas vía marítima, como son “Las embarcaciones que navegan hacia los países del Norte cargadas de cacao, café y otras materias primas vitales para las economías de la región. En Costa de Marfil y Ghana, por ejemplo, se concentra la mayor parte de la producción mundial de café y cacao”¹¹.

A nivel político cada país difiere su situación, pero estos países africanos en concreto Nigeria, a pesar de una fuerte corrupción interna y una falta de dotación de medios para combatir a la piratería, creó el Código de Conducta de Yaoundé en 2013¹², un sistema que permite la lucha contra el crimen transnacional marítimo, con la finalidad de perseguir acciones mucho más importantes, que meros ataques a embarcaciones próximas a las costas con armas blancas en horario nocturno, produciéndose “Más allá de las 200 millas náuticas desde las costas, es decir, fuera de la Zona Económica Exclusiva (en adelante ZEE) declarada por Nigeria”¹³.

De igual manera en el año 2014, la UE preparó una “Estrategia para el Golfo de Guinea”, en consonancia con los objetivos del Proceso de Yaoundé, este proceso condujo a un Plan de Acción para el periodo 2015-2020. En la actualidad, los servicios de la Comisión de la Diplomatic Service of the European Union¹⁴, preparan un documento de trabajo conjunto, con

⁹ IBÁÑEZ, (2021). *La piratería marítima en el Golfo de Guinea: situación actual*. Recuperado el 14 junio 2025 de <https://www.esafrica.es/africaesnoticia/la-pirateria-maritima-en-el-golfo-de-guinea-situacion-actual/> pág. 2.

¹⁰ DELGADO, F. (2024). La incidencia de la inseguridad marítima en el golfo de Guinea sobre España. *Revista UNISCI*. <https://doi.org/DOI: http://dx.doi.org/10.31439/UNISCI-195> Pág. 166.

¹¹ BAÑUELOS, J. (10 de 06 de 2023). *Se dispara la piratería en el Golfo de Guinea: "El negocio de estas redes criminales ha mutado, los secuestros en alta mar han repuntado"*. SER: <https://cadenaser.com/nacional/2023/06/10/se-dispara-la-pirateria-en-el-golfo-de-guinea-el-negocio-de-estas-redes-criminales-ha-mutado-los-secuestros-en-alta-mar-han-repuntado-cadena-ser/> pág. 3.

¹²OMI, (2025). *Protección marítima*. Recuperado el 14 junio 2025 de <https://www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/Pages/piracy-default.aspx>.

¹³ MATTESI, G. (2023). Centro studi di geopolitica e strategia marittima. *La pirateria marittima nel Golfo di Guinea: https://cesmar.it/wp-content/uploads/2023/05/2023-05-Geopoliticamente-5-La-pirateria-nel-Golfo-di-Guinea.pdf* pág. 2.

¹⁴ STRATEGIC COMMUNICATIONS, (2022). *The EU Gulf of Guinea Strategy and Action Plan*. Recuperado el 17 junio 2025 de https://www.eeas.europa.eu/eeas/eu-gulf-guinea-strategy-and-action-plan_en?etrans=es .

el objetivo de actualización y estrategia, con la finalidad de adaptarla a prevenir la evolución de las amenazas.

El informe de la *Oceans Beyond Piracy*, ya en 2016 establecía que de “Los 95 incidentes registrados en el golfo de Guinea, 55 ocurrieron en aguas internacionales y por tanto estarían categorizados como piratería bajo la Convención de Naciones Unidas para el Derecho del Mar (UNCLOS), pero todos se produjeron en la ZEE de algún país ribereño, fundamentalmente Nigeria”¹⁵.

Desde el centro de información sobre la piratería de la Oficina Marítima Internacional (International Maritime Bureau, (en adelante IMB), indicaba que en el año 2021 el secuestro de tripulaciones cayó un 55% (Ibáñez, 2022). Aunque será en el año 2023 donde las estadísticas de la misma entidad, mostraría su preocupación por el repunte de incidentes relacionados con la piratería en el golfo de Guinea¹⁶.

Como síntesis del Informe del Secretario General del Consejo General de las Naciones Unidas, “La situación de la piratería y el robo a mano armada en el mar en el golfo de Guinea y sus causas subyacentes”¹⁷, referenciaremos como la evolución de la piratería y el robo a mano armada en el Golfo de Guinea, va evolucionando en períodos relatados en lustros.

En sus Orígenes 2005-2009, los ataques de piratería comenzaron con piratas procedentes del delta del Níger, Nigeria, con un claro propósito, las infraestructuras petrolíferas, donde el 70% de los ataques eran abordajes y robos hacia las tripulaciones de los buques, siendo el objetivo escogido buques relacionados con el transporte de petróleo en este caso un 70% de las embarcaciones que navegaban por la zona. A su vez el 15% de los asaltos, lo fueron a modo de secuestros con la finalidad de obtener rescate por ello.

En el periodo comprendido entre los años 2010 y 2015, se produjo un cambio de *modus operandi*¹⁸, ya que la piratería se intensificó, llegándose a bautizar con el término “petropiratería”, centrándose en el objetivo directo de los secuestros hacia las tripulaciones, así como las capturas de los propios buques petroleros.

Se produce en el siguiente periodo 2016-2020, un cambio de acción, debido a la caída del precio del petróleo, generándose el auge del secuestro por rescate de las tripulaciones, y con ello el sustancioso lucro de exigir sus correspondientes rescates. Ejemplo de ello resultó en el

¹⁵ PITA DA VEIGA, G. (2017). El golfo de Guinea y la seguridad marítima nacional. Despliegues de la seguridad cooperativa de la armada. *Revista General de Marina*. <https://doi.org/https://armada.defensa.gob.es/archivo/rjm/2017/07/RGM%20Julio%202017.pdf> pág. 116.

¹⁶ DÍAZ, J. C. (2023). *Repunte de los ataques de piratas en el golfo de Guinea*. Recuperado el 17 junio 2025 de <https://www.puentedemando.com/repunte-de-los-ataques-de-piratas-en-el-golfo-de-guinea/>.

¹⁷ SECRETARIO GENERAL NACIONES UNIDAS, (2022). *La situación de la piratería y el robo a mano armada*. Recuperado el 29 julio 2025 de https://digitallibrary.un.org/record/3993689?ln=en&utm_source=chatgpt.com&v=pdf.

¹⁸ Para profundizar en cuestiones del *modus operandi* del terrorismo véase a CALLE PRADO, R., & LÓPEZ MELERO, M., (2022). *Terrorismo internacional: el paradigma en la mutación del modus operandi terrorista*, Delta Publicaciones.

año 2020, periodo donde se secuestraron 140 personas en la zona del golfo, abriéndose el radio de acción de estos actos delictivos en puntos alejados de la costa, en este caso a más de 200 millas náuticas.

En el siguiente periodo 2021-2022, que es cuando finaliza el informe que venimos resumiendo, se produce una importante disminución de incidentes, como hecho causante o causas de la mencionada reducción las podemos encontrar en condenas judiciales a los piratas apresados, un importante aumento de patrullas navales tanto de la zona, caso de Nigeria, como de la propia UE y las otras naciones, y por último una mayor cooperación regional. Ejemplo de ello fueron el paso de los 123 casos en 2020, a los 45 en 2021, concluye el informe como en 2022 se registraron solo 16 incidentes en el primer semestre.

El informe concluye con la indicación de un desplazamiento geográfico de la piratería, donde para evitar las patrullas que vigilan la zona, la delincuencia ha migrado desde Nigeria, África Occidental (CEDEAO), hacia Gabón, Guinea Ecuatorial y Santo Tomé y Príncipe, África Central (CEEAC), ejemplo de ello resulta el dato destacable, como en el último trimestre de 2021, el 62% de los ataques ocurrieron en aguas de la CEEAC, frente al 20% ocurridos durante el año 2020¹⁶.

Actualmente en este año 2025, podemos observar en la imagen 3, los ataques en la franja y compararlos a nivel global con otras zonas del planeta, tal y como lo refleja la ICS Commercial Crime Service en su página web¹⁹.

Dicha institución pertenece a la Cámara de Comercio Internacional (ICC), con sede en Londres, realizando funciones de prevención del delito comercial, con asesoramientos a empresas, así como monitoreando riesgos y manteniendo bases de inteligencia sobre delitos, como el fraude, la falsificación y los delitos financieros.

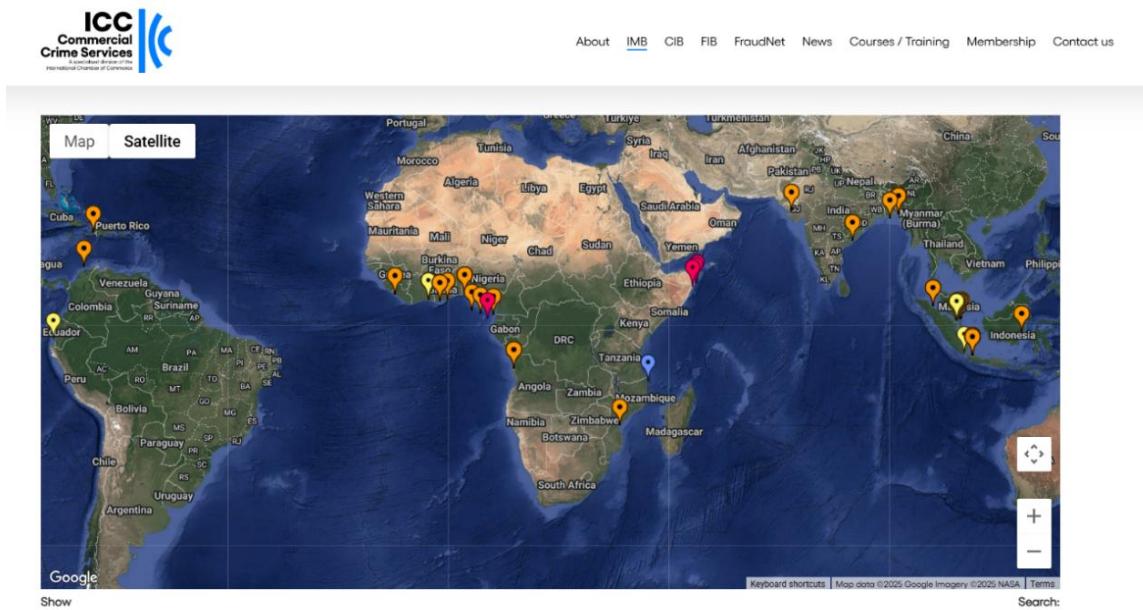
Poniendo una vez detectado dichas acciones, servicios para la colaboración con las autoridades locales, identificando a los responsables, y ayudando en la recuperación de los activos.

Conviene tener presente, en el marco de este estudio que, “Geográficamente, los incidentes han cambiado su concentración desde África Occidental hacia aguas de África Central, con un aumento notable de incidentes en la zona de la Comunidad Económica de Estados de África Central (CEEAC)”²⁰.

¹⁹ ICC, (2025). *ICC Commercial Crime Services*. Recuperado el 23 junio 2025 de <https://icc-ccs.org/about/>.

²⁰ OLLÉ, M. (2025). *¿Qué es la piratería marítima y qué impacto tiene en África?* Recuperado el 04 julio 2025 de <https://www.africamundi.es/p/que-es-la-pirateria-maritima-y-que/>

Imagen 3: Mapamundi con acciones de piratería marítima a nivel globalizado.



Fuente: Imagen obtenida de la página web en tiempo real de la ICS Commercial Crime Service²¹.

2. EL LUCRATIVO NEGOCIO DEL PETRÓLEO DE LA ZONA.

Una de las razones del ataque sobre todo a navíos petroleros, se basaría en la existencia de un extenso mercado negro de petróleo, particularmente en África Occidental, donde Nigeria ocupa una posición central como principal foco de esta actividad ilícita, con grandes dosis de corruptela. “Allí la cooperación de las fuerzas de seguridad y de muchos políticos hace posible este lucrativo negocio. Se estima que un 71 % de los actos de piratería que ocurren en el Golfo de Guinea están relacionados con el crimen organizado nigeriano”²².

En su Tesis Doctoral, Rafael Morales, sobre “*La piratería en el golfo de Guinea, un riesgo emergente en la seguridad internacional*”. Estableció la siguiente conclusión a su trabajo, “Si nos fijamos en el Golfo de Guinea, las razones de la pervivencia, incluso de su posible incremento, perviven: marginalización de sectores de población, sin acceso a fuentes de riqueza; invisibles oportunidades de formación y de educación; crimen organizado y, en ocasiones, cercano al terrorismo; y economía de supervivencia, al margen de todo tipo de control directo y fiscalizador”²³.

²¹ ICS. (2025). *IMB Piracy & Armed Robbery Map 2025*. Recuperado el 04 julio 2025 de <https://icc-ccs.org/map/>

²² CABALLERO, C. (05 de 02 de 2015). *Los piratas cambian de orilla*. *El País*. Recuperado el 04 julio 2025 de https://elpais.com/elpais/2015/02/05/africa_no_es_un_pais/1423119600_142311.html

²³ MORALES, R. M. (2020). *Piratería en el Golfo de Guinea. Un riesgo emergente en la seguridad internacional*. Tesis Doctoral. UNED. pág.190.

En el estudio confeccionado en el año 2022, por la Oficina de Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (en adelante UNODC), descrito anteriormente, estimaba que, durante el año 2021, entre junio y noviembre, los piratas llegaron a lograr unos ingresos de aproximadamente 4 millones de dólares, mediante los rescates de las tripulaciones²⁴.

Siguiendo con el informe en la franja comprendida entre los años 2016 a 2021, los piratas aceleraron las cantidades de secuestros, y así aumentando considerablemente sus ganancias, llegando hasta el punto de que en 2020 se lograron el secuestro de unas 140 personas en alta mar, llevando a cabo ataques a más de 200 millas náuticas, por tanto, bajo un sistema de asalto más novedoso al producirse alejados de la costa.

Entre 2021 y 2022 se aprecia una significativa disminución de los incidentes, reflejada en datos tanto del Centro de Coordinación Interregional, como de la Organización Marítima Internacional, (en adelante OMI)²⁵.

Uno de los elementos más destacados que revelan los ataques en los momentos de la elaboración del informe, fue el cambio en la escala de los secuestros perpetrados por grupos piratas en el golfo de Guinea.

Mientras que en años anteriores solía capturarse únicamente al capitán del buque y a uno o dos oficiales, se observa ahora una tendencia hacia la captura simultánea de un número mucho mayor de tripulantes.

Un ejemplo ilustrativo de esta evolución es el ataque al buque portacontenedores Mozart, ocurrido el 23 de enero de 2021 a unas 100 millas náuticas al oeste de Santo Tomé, durante el cual fueron secuestradas 15 personas.

Esta dinámica no resulta aislada, ya a finales de 2019 se documentaron incidentes en los que hasta 39 personas fueron tomadas como rehenes en tan solo dos abordajes. Este incremento en el número de víctimas por incidente ha derivado, como es previsible, en un aumento significativo de los rescates exigidos. Así, mientras en 2008 los piratas obtenían en torno a 25.000 dólares por secuestro (con un promedio de tres personas retenidas), en 2016 esa cifra ascendió a 150.000 dólares, y para 2020 alcanzó los 250.000 dólares, momento en el que el número medio de personas secuestradas por ataque superaba ya la media docena²⁶. Es

²⁴ CONSEJO SEGURIDAD NACIONES UNIDAS. (2022). La situación de la piratería y el robo a mano armada. *Secretaría General Naciones Unidas*. Pág. 6.

²⁵ *Ibidem*, Pág. 2.

²⁶ UNITED NATIONS OFFICE ON DRUGS AND CRIME. (2021). *Pirates of the Gulf of Guinea: A cost analysis for coastal states*. United Nations. https://www.unodc.org/documents/Maritime_crime/UNODC_Pirates_GoG_A_Cost_Analysis_for_Coastal_State_s.pdf pág. 14.

importante subrayar que la práctica totalidad de los secuestros marítimos a escala global se concentra actualmente en el golfo de Guinea²⁷.

Para adentrarnos a la realidad de la gravedad de la situación, significar que como ejemplos de hechos sucedidos, “El robo y contrabando de crudo y combustible también se ha disparado alcanzando, en agosto de 2019, los 120.000 barriles cada día, lo que supone el 6 % de la producción de Nigeria”²⁸.

El propio gobierno de Guinea Ecuatorial, publicaba en su página web institucional, como “La piratería en el Golfo de Guinea vuelve a golpear a Guinea Ecuatorial, publicando el secuestro del barco MARÍA E de la empresa petrolera Total GE”²⁹.

En la entrevista realizada a bordo del Buque Audaz, al capitán de corbeta de la Armada española, Marcos De Sousa en 2023, relataba a una de las principales emisoras de radio españolas, en este caso la SER, exponiendo “Es pronto para evaluar el porqué del incremento. Pero hay un cambio en el modelo de negocio, la piratería no se puede entender como una actividad aislada, es una actividad de crimen organizado, sus redes mutan muy fácil y dinámicamente. Hay un cambio en el modelo de negocio”³⁰.

Continua la entrevista al Capitán de Corbeta exponiendo, “Muchos meses atrás ese modelo de negocio estaba basado en el robo de combustible, tanto en tierra, como en la mar, pero ahora hay un repunte en el modelo de secuestros por las condiciones de seguridad en el entorno porque vuelve a ser un modelo más lucrativo y exitoso”²⁶.

Según los datos ofrecidos por el profesor y analista de inteligencia, Fernando Ibáñez Gómez, este cita el estudio publicado por la Universidad Johns Hopkins³¹, donde Nigeria ocupa

²⁷ IBÁÑEZ, (2021). *La piratería Marítima en el golfo de Guinea: situación actual*. Recuperado el 09 julio 2025 de <https://www.revistaejercitos.com/focus/seguridad-maritima/descenso-de-la-pirateria-en-el-golfo-de-guinea/> .

²⁸ ESTRADA, Á. G. (5 de 03 de 2021). *Presencia Marítima Coordinada*. Instituto Español de Estudios Estratégicos. Recuperado el 06 agosto 2025 de https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2021/DIEEEO28_2021_ANGGAR_Guinea.pdf#:~:text=La%20Uni%C3%B3n%20Europea%20ha%20respondido%20al%20auge,cooperaci%C3%B3n%20entre%20los%20pa%C3%ADses%20de%20la%20regi%C3%B3n.&text=organizaci%C3%B3n%20sin%20%C3%A9xitos pág. 9.

²⁹ GOBIERNO DE GUINEA ECUATORIAL, (2021). *El secuestro de un barco de la empresa TOTAL GE provoca una racionalización temporal en el suministro del combustible (gasolina), y el monto máximo al repostar será de 5.000 francos*. Recuperado el 06 agosto 2025 de https://www.guineaecuatorialpress.com/noticias/la_pirateria_en_el_golfo_de_guinea_vuelve_a_golpear_a_guinea_ecuatorial_ .

³⁰ BAÑUELOS, J. (10 de 06 de 2023). *Se dispara la piratería en el Golfo de Guinea: "El negocio de estas redes criminales ha mutado, los secuestros en alta mar han repuntado"*. SER: Recuperado el 04 agosto 2025 de <https://cadenaser.com/nacional/2023/06/10/se-dispara-la-pirateria-en-el-golfo-de-guinea-el-negocio-de-estas-redes-criminales-ha-mutado-los-secuestros-en-alta-mar-han-repuntado-cadena-ser/>

³¹ ABATI, (2019). *Nigeria and the Misery Index: Not a miserable country*. Recuperado el 02 agosto 2025 de <https://trumpetmediagroup.com/opinion/reuben-abati/nigeria-and-the-misery-index-not-a-miserable-country/>

el séptimo lugar en el índice de miseria por detrás de Venezuela, Argentina, Irán, Brasil, Turquía y Sudáfrica, relatando como en el año 2019 en Nigeria “La riqueza de su subsuelo no ha impedido que desde mayo de 2018 Nigeria sea el país con mayor número de personas en extrema pobreza. Ahora Nigeria tiene 70 millones de personas viviendo en esta situación: un 33% de su población”³².

3. LOS SECUESTROS DE EMBARCACIONES POR LA PIRATERÍA EN EL GOLFO DE GUINEA.

En la región, los actos de piratería que despiertan mayor inquietud son aquellos dirigidos al secuestro de miembros de la tripulación. Estos ataques se producen indistintamente durante el día o la noche, con una frecuencia similar en ambos períodos. Los agresores suelen acercarse a los buques desde pequeñas embarcaciones pesqueras o mercantes previamente secuestradas con anterioridad, mother ships, barcos nodriza, y lanzan lanchas rápidas, Skiffs, provistas de motores fuera borda de gran potencia, para lograr una aproximación eficaz.

Es frecuente que una de estas lanchas intente abordar la nave, mientras la otra permanece en las proximidades, en un proceso de vigilancia, controlando el entorno para asegurarse de que no haya presencia de fuerzas de seguridad u otros elementos que puedan interferir en la operación.

Aunque se ha de mencionar que es menos frecuente, debido a la lentitud de la acción y el nivel de riesgo que pueden verse sometidos los piratas, a la hora de realizar el robo de crudo, por medio del sistema de transferencia de petróleo en modalidad Ship-to-Ship (StS), esto es de buque a buque petrolero, ya que el proceso resulta bastante largo y complejo³³.

Si buscásemos referencias sobre la importancia del tema que estamos enunciando en el presente artículo, resulta significativo destacar que, en los períodos comprendidos entre los años 2018 y 2021, se estableció un récord mundial, donde el volumen de secuestros en la zona alcanzó el 95% de los secuestros marítimos a nivel global en concreto en el año 2020, datos ofrecidos por la IMB³⁴.

³² SANZ, (2022). *El Golfo de Guinea: el nuevo avispero*. Recuperado el 02 agosto 2025 de <https://www.atalayar.com/articulo/reportajes/golfo-guinea-nuevo-avispero-pirateria/20220224103256155239.html#:~:text=En%20el%20a%C3%B3%202020%20el,de%20los%20secuestros%20de%20embarcaciones> .

³³ MATTESI, G. (2023). *Centro studi di geopolitica e strategia marittima. La pirateria marittima nel Golfo di Guinea:* <https://cesmar.it/wp-content/uploads/2023/05/2023-05-Geopoliticamente-5-La-pirateria-nel-Golfo-di-Guinea.pdf> pág. 9.

³⁴ ICC. (2021). *Gulf of Guinea records highest ever number of crew kidnapped in 2020, according to IMB's annual piracy report*. Recuperado el 17 junio 2025 de <https://iccwbo.org/news-publications/news/gulf-of-guinea-records-highest-ever-number-of-crew-kidnapped-in-2020-according-to-imbs-annual-piracy-report/> .

Algunos casos mediáticos ofrecidos por la misma fuente indican de secuestros en buques tales como, MV Mozart (2021) de bandera turca, el MV Davide B (2021) de bandera maltesa, el MT Hailufeng 11 (2020) de bandera china, el Nave NaviG8 Grace (2020) de bandera liberiana, MT Maximus (2016) de bandera panameña, el caso del Mozart fue de gran impacto, debido al asesinato de un tripulante, y es que “La tónica habitual de estos asaltos son por regla general considerados extremadamente violentos, ya que se llega a utilizar explosivos para lograr el acceso a la habitación del pánico o ciudadela en la que se había refugiado la tripulación”³⁵.

Las recomendaciones para los buques que operen por la zona quedan establecidas en el documento BMP West Africa, “Best Management Practices to deter piracy and enhance maritime security off the coast of West Africa including the Gulf of Guinea”³⁶.

Existe pues una concienciación de los países del entorno sobre las amenazas y los riesgos de la piratería. “Algunos están potenciando su fuerza naval y sus medios de vigilancia aérea, aunque todavía les resta mucho trabajo por hacer”³⁷.

El autor describe que la marina nigeriana es la única con determinada entidad, disponiendo de 24 buques, 15.000 efectivos y un presupuesto de 450 millones de dólares USD en el año 2013, siendo tan solo el 20% del valor total destinado a la defensa del país. Si bien es cierto que Francia realiza iniciativas destinadas a la entrega de buques y aviones de reconocimiento, en apoyo del resto de países quienes muestran una incapacidad para controlar su costa. Significar que el Gobierno de España entre los años 2011 y 2012, a través de la Comisión Europea, adjudicó mediante el proyecto CRIMGO³⁸, un plan consistente en la lucha contra la piratería y el robo armado, contra barcos en la zona, con un presupuesto de 399.880 € dicha acción para la zona del Golfo de Guinea, buscaba reforzar la seguridad marítima en la región, poniendo especial énfasis en la prevención y respuesta frente a la piratería y el robo a mano armada contra buques. “El ámbito de actuación comprende países como Ghana, Nigeria, Camerún, Guinea Ecuatorial, Gabón, Togo, Benín, Santo Tomé y Príncipe, Costa de Marfil y la República del Congo, fomentando la coordinación con la OMI, donantes y otros actores estratégicos”³⁹.

³⁵ IBÁÑEZ, F. (2021). *La piratería Marítima en el golfo de Guinea: situación actual*. Ciclo de 4 webinarios sobre el Sahel y África occidental. <https://www.esafrica.es/africaesnoticia/la-pirateria-maritima-en-el-golfo-de-guinea-situacion-actual/> pág. 9.

³⁶ ICS. (2020). *ClassNK Charting the Future*. Recuperado el 18 julio 2025 de <https://www.classnk.com/hp/pdf/activities/statutory/isps/BMP-West-Africa.pdf>.

³⁷ URCELAY, J. L. (2014). La piratería emergente en el Golfo de Guinea. Estrategia de la UE para el Golfo de Guinea. *Ministerio de Defensa, Instituto Español de Estudios Estratégicos, Ieee*, pág. 214.

³⁸ Corresponde a las siglas Critical Maritime Routes in the Gulf of Guinea.

³⁹ FIAP. (2011). *Fase exploratoria del proyecto de lucha contra la piratería y el robo armado contra barcos en el Golfo de Guinea. Fase II – Identificación de CRIMGO*: Recuperado el 18 julio 2025 de https://www.fiap.gob.es/proyectos_fiapp/fase-exploratoria-del-proyecto-lucha-la-pirateria-robo-armado-barcos-golfo-guinea-fase-ii-identificacion-crimgo/

De nuevo entre los periodos 2013 y 2017, el Ministerio de Asuntos Exteriores, mediante una nueva financiación Europea, consistente en 4.500.000 €, amplió el proyecto en este caso para “La defensa de Rutas Marítimas Críticas (CRIMGO)”⁴⁰, donde las actuaciones previstas se centrarían en el desarrollo de un programa formativo, dirigido a las fuerzas de seguridad y en el establecimiento de una plataforma de intercambio de información, común para todos los Estados participantes citados anteriormente.

Simultáneamente, “La Unión Europea ha respondido al auge de la piratería en el golfo de Guinea con una iniciativa piloto denominada Presencia Marítima Coordinada (en adelante PMC), del inglés Coordinated Maritime Presence, (en adelante CMP), que busca reforzar la seguridad marítima y la presencia de la UE, así como promover la cooperación entre los países de la región”⁴¹.

En base al temor a una mayor escalada OMI, adoptó una resolución el 19 de mayo de 2022 por el Comité de Seguridad Marítima (MSC), invitando “A los Estados miembros, a las autoridades nacionales, a las Naciones Unidas y otras organizaciones competentes, a considerar el fortalecimiento de la aplicación de la ley para arrestar y procesar a los piratas en las jurisdicciones pertinentes, en conformidad con el derecho internacional y los marcos jurídicos nacionales”⁴².

Fue tal la repercusión y preocupación reinante en la zona, que el propio Secretario General de la OMI, Sr. Kitack Lim, llegó a Manifestar en abril del 2023, que "Estoy profundamente preocupado por el reciente secuestro de seis miembros de la tripulación del MV Monjasa Reformer el 25 de marzo de 2023 y por los informes de un suceso en relación con un buque tanque en el golfo de Guinea”⁴³.

España también contribuye a incremento de la seguridad de la zona, siendo nuestro país considerado como, “Un aliado fiable y seguro con el continente africano”⁴⁴, y es que, en el

⁴⁰ FIAP. (2013). *Proyecto para la defensa de Rutas Marítimas Críticas*: Recuperado el 18 julio 2025 de https://www.fiap.gob.es/proyectos_fiapp/rutas-maritimas-criticas-crimgo/

⁴¹ ESTRADA, A. G. (5 de 03 de 2021). Presencia Marítima Coordinada. *Instituto Español de Estudios Estratégicos*. Pág. 6.

https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2021/DIEEEO28_2021_ANGGAR_Guinea.pdf#:~:text=La%20Uni%C3%B3n%20Europea%20ha%20respondido%20al%20auge,cooperaci%C3%B3n%20entre%20los%20pa%C3%ADses%20de%20la%20regi%C3%B3n.&text=organizaci%C3%B3n%20sin%20%C3%A9tica%20y%20de%20cooperaci%C3%B3n%20entre%20los%20pa%C3%ADses%20de%20la%20regi%C3%B3n.

⁴² OMI ANNUAL REPORT – 2022, (2023). *Reports on acts of piracy and armed robbery against ships*. Recuperado el 04 julio 2025 de <https://www.icsccs.org/reports/2022%20Annual%20IMB%20Piracy%20and%20Armed%20Robbery%20Report.pdf> . pág.6.

⁴³ LIM, K. (2023). *Piracy incidents in the Gulf of Guinea*. Recuperado el 06 agosto 2025 de <https://www-devtest.imo.org/en/mediacentre/secretarygeneral/pages/statement-on-piracy-incidents-in-the-gulf-of-guinea.aspx?>

⁴⁴ DSN. (2023). *España y la UE en el Golfo de Guinea*. Recuperado el 04 julio 2025 de <https://www.dsn.gob.es/en/node/20585>

marco de la diplomacia de defensa, en los últimos años se han desarrollado diversas actividades de cooperación en el continente africano, contribuyendo nuestro país a través de las Fuerzas Armadas, hacia una política exterior.

Ejemplo de nuestra argumentación es el despliegue de unidades navales de la armada, que realizan operaciones consistentes en seguridad marítima y seguridad cooperativa con diferentes países del continente africano occidental.

Es este el objetivo de las funciones encomendadas al Buque de Acción Marítima (BAM), Relámpago, el cual realizaba controles de las aguas territoriales, así como ejercicios de adiestramiento conjuntos al igual que sus antecesores, los cuales generan rotaciones en sus misiones, estas misiones se realizan durante ocho meses al año, de enero a junio y de septiembre a diciembre. Si bien inicialmente lo fueron con países tales Mauritania, Gabón, Ghana, Senegal y Cabo Verde, luego pasaron a concentrarse mayormente en el propio golfo⁴⁵.

Dicho buque de la armada atracó en el puerto de las Palmas de Gran Canaria el pasado 18 de junio, previamente fue relevado por el también BAM, Furor⁴⁶.

Desde el inicio del despliegue en la zona esta es la relación de BAM, que se han desplegado en la zona:

- Buque Audaz (P-45), marzo 2020 - agosto 2020, su misión duró cinco meses en la zona.
- Buque Furor (P-46), marzo 2020 - agosto 2020, labores simultaneas al anterior BAM.
- Buque Tornado (P-44), octubre 2020 – diciembre 2020, incluyó ejercicios conjuntamente con Senegal y Gambia.
- Buque Meteoro (P-41), septiembre 2024 – diciembre 2024, despliegue CMP.
- Buque Relámpago (P-43), febrero 2025 – junio 2025.
- Buque Furor (P-46), junio 2025, navega en la actualidad⁴⁷.

Actualmente las operaciones en la zona de los BAM, se encuentran coordinadas bajo el MOM, Mando Operativo Marítimo⁴⁸, dependiente del MOPS, Mando de Operaciones, subordinado del JEMAD, Jefe del Estado Mayor de la Defensa⁴³.

A su vez el propio Ministerio de Defensa, desarrolla en la zona lo definido como Plan de

⁴⁵ MINISTERIO DE DEFENSA. (2025). *Presencias marítimas coordinadas - Golfo de Guinea. Operaciones en Curso*: Recuperado el 06 agosto 2025 de https://emad.defensa.gob.es/operaciones/operaciones-en-el-exterio/61-Presencias_maritimas_coordinadas/

⁴⁶ ÁLVAREZ, E. M. (18 de 06 de 2025). *Lucas vuelve a abrazar a su madre tras 135 días de misión del buque 'Relámpago' en África* Recuperado el 04 agosto 2025 de La Provincia: <https://www.laprovincia.es/las-palmas/2025/06/18/lucas-vuelve-abrazar-madre-135-dias-bam-relampago-mision-africa-puerto-de-la-luz-armada-118758950.html>

⁴⁷ EMAD. (06 de 2025). *Estado Mayor de la Defensa. Operaciones en curso*. Recuperado el 04 agosto 2025 de https://emad.defensa.gob.es/operaciones/operaciones-en-el-exterio/61-Presencias_maritimas_coordinadas/

⁴⁸ El MOM tiene sede en el Cuartel General de la Fuerza de Acción Marítima en Cartagena.

Diplomacia de la Defensa, consistente en un conjunto de actividades, basadas principalmente en el diálogo y la cooperación, siempre a medida preventiva y fortaleciendo la seguridad en la zona, bajo parámetros bilaterales con países asociados y aliados. A través de estos despliegues, se materializa la implicación española en áreas estratégicas para su seguridad nacional.

En base a lo destacado anteriormente, se dispone que “En consonancia con lo establecido por la Estrategia de Seguridad Nacional respecto al Golfo de Guinea. La participación de las Fuerzas Armadas españolas contribuye al fortalecimiento de la estabilidad en esta región de África occidental caracterizada por su fragilidad”⁴⁹.

Imagen 4: Buque Furor. Patrullero oceánico de la Armada española, Clase "Meteoro".



Fuente: Imagen obtenida de la página web del Ministerio de Defensa⁵⁰

Siguiendo con la cooperación española de la zona, y en base a los intereses que hemos ido relatando, España junto con Camerún firmaron un acuerdo de tipo técnico entre los ministros de Defensa el camerunés, Joseph Beti Assomo, y la española, Margarita Robles en enero del 2024⁵¹ “Relativo a la cooperación entre la Marina de Camerún y la Armada española,

⁴⁹ MINISTERIO DE DEFENSA. (2025). *Presencias marítimas coordinadas - Golfo de Guinea. Operaciones en Curso*: Recuperado el 06 agosto 2025 de https://emad.defensa.gob.es/operaciones/operaciones-en-el-exterio/61-Presencias_maritimas_coordinadas/

⁵⁰ MINISTERIO DE DEFENSA, (2025). *Buques de Acción Marítima 'Furor' (P-46)*. Recuperado el 18 julio 2025 de <https://armada.defensa.gob.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspanola/buquessuperficie/prefLang-es/10buques-accion-maritima--06buque-accion-maritima-Furor-p46>

⁵¹ MONCLOA, L. (16 de 01 de 2024). Defensa. Robles y el ministro de Defensa de Camerún firman un acuerdo de Cooperación en el ámbito marítimo: Recuperado el 18 julio 2025 de <https://www.lamoncloa.gob.es/serviciosdeprensa/notasprensa/defensa/Paginas/2024/160124-robles-camerun.aspx>

en los ámbitos de protección y seguridad marítima, formación, adiestramiento y apoyo técnico en la lucha conjunta contra el crimen organizado, la piratería y los tráficos ilícitos en el golfo de Guinea”⁵².

El mismo autor nos traslada que, “Tras varios años descendiendo, en 2023 se produjo un repunte de incidentes relacionados con la piratería. El golfo de Guinea es una región de gran relevancia para el tránsito de petróleo crudo, gas natural y mercancías. España, además, cuenta con una flota de atuneros en alta mar en la zona”⁴⁸. Prueba de la implicación española en la zona fue el rescate que realizó la Armada española desde el patrullero de altura “Serviola” (P-71) en 2019, participando en operaciones de seguridad, vigilancia, y lucha contra la piratería, si bien no estando dentro del CMP. Durante el año 2022, el buque realizó acciones de Defensa Diplomática y cooperación regional en Costa de Marfil⁵³.

Imagen 5: Abordaje de la Infantería de Marina



Fuente: Imagen obtenida de la página web del diario el País⁵⁴.

Como ejemplo de la importancia de la presencia de la Armada española son los datos del 2021, en el que se indicaba el ataque sufrido por buques pesqueros de nuestro país en la zona, en este caso “Los 14 atuneros que faenan en los caladeros de Santo Tomé, Guinea Ecuatorial y Gabón, países que están sufriendo en los últimos meses un notable incremento de incidentes de piratería”⁵⁵.

⁵² LORENTE, G. M. (2024). El Sahel. El nuevo escenario de la geopolítica mundial. *Almuzara*. Pág. 36.

⁵³ INFODEFENSA. (30 de 08 de 2022). *La Armada envía el BAM Relámpago al golfo de Guinea para contener la piratería*. Recuperado el 18 julio 2025 de <https://www.infodefensa.com/texto-diario/mostrar/3869343/armada-envia-bam-relampago-golfo-guinea-contener-pirateria?>. Aunque haga referencia al ámbito penitenciario, es interesante el aporte de López Melero al tratar el asunto de la seguridad de presos que pertenecen a organizaciones criminales por cuanto trata la seguridad dinámica y los informes de inteligencia, LÓPEZ MELEIRO, M., (2025). Análisis del comportamiento del recluso a través de la seguridad dinámica y la inteligencia penitenciaria como estrategias disuasorias de riesgos. En MESTRE DELGADO, E., *Estudios de Derecho Penitenciario en homenaje al Profesor Carlos García Valdés* (págs. 795-835). Madrid: Edisofer.

⁵⁴ GONZÁLEZ, (2018). *Así rescató la Armada española un buque secuestrado en el golfo de Guinea*. Recuperado el 09 julio 2025 de https://elpais.com/politica/2019/05/07/actualidad/1557255631_296262.html.

⁵⁵ SANZ, A. (25 de 02 de 2022). Atalayar. *El Golfo de Guinea: el nuevo avispero*. Recuperado el 28 julio 2025 de <https://www.atalayar.com/articulo/reportajes/golfo-guinea-nuevo-avispero->

Continuando con la entrevista al capitán De Sousa, a la emisora la SER, indicaba que “El despliegue en el Golfo de Guinea, tiene tres pilares: vigilancia del entorno marítimo, para estar listos si hay que proteger algún interés nacional. Segundo pilar, son las actividades de cooperación militar con los países ribereños para fomentar la confianza mutua y ayudarles a incrementar sus capacidades de seguridad marítima, que son indispensables para nosotros”⁵².

Continúa manifestando que, “El tercero, apoyar a todas las delegaciones diplomáticas que España tiene en la región para contribuir a la acción del estado en el exterior y reforzar todos los intereses nacionales que España tiene”⁵².

Prosigue la entrevista indicando que, “Solo hoy, un día normal, tenemos más de 100 buques vinculados con España operando en estas aguas, es un número muy grande. España tiene aquí muchos intereses, principalmente, pesca y transportes energéticos”, un fiel reflejo de la complejidad de su misión, que les obliga a estar siempre en guardia ante lo que pueda ocurrir, si algunos de esos buques estuvieran amenazados las Fuerzas Armadas tiene herramientas suficientes para proporcionar apoyo y seguridad a esos intereses”⁵⁶.

Alentador resulta reconocer que “Para la flota pesquera nacional y los buques de bandera española en las rutas comerciales con el golfo de Guinea, es tranquilizador contar con el despliegue de un patrullero de la Armada.

La unidad puede proporcionar apoyo de diversa índole, desde el asesoramiento en el diseño de las medidas de seguridad al navegar en zonas de riesgo de piratería, pasando por la asistencia médica o incluso el apoyo de buceadores”⁵⁷.

A pesar de los esfuerzos internacionales, sigue siendo preocupante los datos ofrecidos por la IMB, durante el año 2024, tal y como queda de manifiesto, “Se han reducido de 14 a 10 respecto al mismo periodo del año pasado, pero las amenazas a la seguridad y el bienestar de las tripulaciones siguen siendo motivo de preocupación. En esta zona, se produjeron los 11 secuestros de tripulantes incluidos en el informe y 21 marinos fueron retenidos como rehenes, de los 85 registrados en todo el mundo”⁵⁸.

pirateria/20220224103256155239.html#:~:text=En%20el%20a%C3%B1o%202020%20el,de%20los%20secuestros%20de%20embarcaciones.

⁵⁶ BAÑUELOS, (2023). *Se dispara la piratería en el Golfo de Guinea: El negocio de estas redes criminales ha mutado, los secuestros en alta mar han repuntado.* Recuperado el 28 julio 2025 de <https://cadenaser.com/nacional/2023/06/10/se-dispara-la-pirateria-en-el-golfo-de-guinea-el-negocio-de-estas-redes-criminales-ha-mutado-los-secuestros-en-alta-mar-han-repuntado-cadena-ser/>.

⁵⁷ PITA DA VEIGA, G. (2017). *El golfo de Guinea y la seguridad marítima nacional.* Despliegues de la seguridad cooperativa de la armada. Revista General de Marina. <https://doi.org/https://armada.defensa.gob.es/archivo/rgm/2017/07/RGM%20Julio%202017.pdf> pág.121.

⁵⁸ NAUCHER. (26 de 08 de 2024). *Más ataques piratas y mayor violencia contra las tripulaciones durante el primer semestre de 2024.* Recuperado el 30 de julio 2025 de <https://www.naucher.com/mas-ataques-piratas-y-mayor-violencia-contra-las-tripulaciones-durante-el-primer-semestre-de-2024/>

Dicha preocupación fue compartida por el secretario general de ICC, John Denton, destacando un aumento de la violencia en los ataques en el mayor uso tanto de armas de fuego, como armas blancas en 2024 "Aunque celebramos la disminución de los Incidentes, la seguridad de las tripulaciones sigue siendo una prioridad. Es esencial garantizar rutas seguras y la protección de los marinos, pilares del comercio global. Esto requiere un esfuerzo de colaboración entre actores regionales e internacionales"⁵⁹.

El secretario general del Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO), David Loosley, subrayó que "El aumento sin precedentes de los ataques contra buques mercantes registrado en 2024. Aunque no podemos controlar cómo se desarrollarán las amenazas en 2025 y más allá, podemos asegurarnos de que contamos con las mejores herramientas disponibles para ayudar a proteger a nuestros marinos y al comercio mundial"⁶⁰.

Otro país con fuertes intereses en la zona es China, que ya tiene una base naval en Yibuti por ahora, siendo su pretensión debido al ataque hacia sus petroleros, portacontenedores y pesqueros, asegurar sus intereses económicos y la protección de sus ciudadanos en África, aproximadamente un millón, uniendo un cordón seguro que recorra el Sahel de costa a costa, China negocia desde hace años estos intereses con diversos gobiernos, de la zona.

En febrero de 2019, "Los servicios de inteligencia de Estados Unidos detectaron las intenciones de China tras el anuncio de una inversión de 3.300 millones de euros por parte de Pekín. Como consecuencia, hacia finales de 2021, Washington instó al gobierno de Malabo a que las relaciones con China se mantuvieran en un marco que no comprometiera los intereses estratégicos estadounidenses. Sin embargo, en febrero de 2024, la inquietud resurgió en Washington ante nuevos indicios de que China buscaba establecer una base militar en Gabón o Guinea Ecuatorial"⁶¹.

Una referencia de la importantísima actividad comercial de China en la zona, lo es precisamente con la navegación marítima, donde recientemente en marzo de este 2025, frente a las costas de Ghana, el barco pesquero MENGXIN 1 de bandera ghanesa, alejado a unas 16 millas náuticas⁶², para lograr una mayor captura pesquera, resultó precisamente él el apresado, en este caso por una embarcación rápida con siete piratas a bordo, quienes asaltaron el barco, y retuvieron a la tripulación durante tres horas, robándoles sus pertenencias, y cualquier medio

⁵⁹ ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES, ANAVE, (2025). *IMB registra un descenso en los incidentes de piratería marítima en 2024*. Recuperado el 06 agosto 2025 de <https://anave.es/imb-registra-un-descenso-en-los-incidentes-de-pirateria-maritima-en-2024/>.

⁶⁰ PUERTOCANARIAS. (16 de 04 de 2025). *Puerto Canarias. Vuelven los ataques piratas en el golfo de Guinea*: Recuperado el 06 agosto 2025 de <https://puertocanarias.com/index.php/es/node/7999>

⁶¹ LORENTE, G. M. (2024). *El Sahel. El nuevo escenario de la geopolítica mundial*. Almuzara. Pág 29.

⁶² Aproximadamente unos 30 km.

de comunicación⁶³. Posteriormente el Ministerio de Relaciones Exteriores de China, a través de su portavoz Guo Jiakun, informó, sin indicar mayor detalle, de la liberación de tres tripulantes de origen chino, el capitán, el primer oficial y el ingeniero jefe, secuestrados y separados del resto de la tripulación por los piratas⁶⁴.

Las palabras del portavoz chino, referenciando al problema relatado anteriormente, deja una clara evidencia, “China seguirá trabajando con Ghana para salvaguardar eficazmente la seguridad de los ciudadanos e instituciones chinos en Ghana. Todos los miembros de la tripulación están a salvo. Al enterarse del incidente, la Embajada de China en Ghana activó inmediatamente su mecanismo de respuesta de emergencia y ha mantenido una estrecha comunicación con la parte ghanesa”⁶⁵.

La importancia que China le da al problema de la piratería en la zona es más que notorio, y su deseo de una mayor presencia es más que evidente, prueba de ello fue la celebración durante dos días, en diciembre del 2024, de un foro organizado por la Armada china sobre Seguridad en el Golfo de Guinea, precisamente por la importancia comercial y estratégica de la región, al convertirse en la puerta de entrada al Atlántico.

China como ya mencionábamos anteriormente, trata de aumentar su presencia militar en África, situación que según analistas en geopolítica permitiría a Beijing un mayor poder al oeste del continente, así lo demuestra la llegada a Gabón del destructor chino Nanning, la fragata Sanya y el buque de suministro Weishanhua en julio del 2024⁶⁶.

⁶³ CIMA GHANA. (08 de 04 de 2025). *Centre for International Maritime Affairs Ghana. The MENGXIN 1 Piracy Incident: Assessing impacts, risks, and solutions in the Gulf of Guinea:* Recuperado el 06 agosto 2025 de <https://cimaghana.org/publications-and-media-relations/the-mengxin-1-piracy-incident-assessing-impacts-risks-and-solutions-in-the-gulf-of-guinea/>

⁶⁴ KOKUTSE, F. (31 de 03 de 2025). *AP News. China afirma que tres tripulantes chinos sospechosos de haber sido secuestrados de un barco frente a Ghana están a salvo:* Recuperado el 06 agosto 2025 de <https://apnews.com/article/chinese-ghana-pirates-kidnapping-948eb4294f68e96410d46781ce16e1c8>

⁶⁵ REUTERS, A. (31 de 03 de 2025). *Portal Portuario. Autoridades de Ghana y China investigan ataque pirata a buque pesquero:* <https://portalportuario.cl/autoridades-de-ghana-y-china-investigan-ataque-pirata-a-buque-pesquero/>

⁶⁶ NYABIAGE, (2024). *In Africa's Gulf of Guinea, China is proving it is master of the sea.* Recuperado el 06 agosto 2025 de <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/3291559/africas-gulf-guinea-china-proving-it-master-sea?>

Imagen 6: Presencia del destructor chino Nanning en escala en Gabón.



Fuente: Imagen obtenida de la página web del diario myNews⁶⁶.

El seminario organizado en la ciudad de Shanghai, tuvo como objetivo la creación de una agenda para una mejora del medio ambiente marino y la seguridad regional entre este país y el continente africano. Al acto fueron invitados “Las fuerzas armadas marítimas de 18 países del Golfo de Guinea, incluidos Camerún, Congo, Gabón, Costa de Marfil y Nigeria, según un comunicado del Ministerio de Defensa,”⁶⁷.

Sirva la presente referencia para demostrar el interés de China, de fortalecerse en el continente africano. La mayor agencia de noticias china Xinhua⁶⁸, perteneciente al gobierno chino, dispone de 37 oficinas en África. Periodistas africanos son formados en China, trabajando para los medios de comunicación del gigante asiático, una muestra son los 500 periodistas que publican en Kenia más de 1800 noticias al mes.

Otro argumento es la presencia del gigante mediático de la televisión digital, StarTimes, que ha superado ya a la sudafricana DSTV, ocupando el primer puesto en la conexión de televisión vía digital, “Instalando antenas parabólicas en 10.000 hogares rurales de 20 países africanos, conectándolos a la televisión digital china, consolidando así su presencia en el continente”⁶⁹.

⁶⁷ CHOI, S. H. (06 de 12 de 2024). *myNews. Maritime threats high on agenda as Chinese navy hosts Gulf of Guinea security forum.* Recuperado el 06 agosto 2025 de <https://www.scmp.com/news/china/military/article/3289617/maritime-threats-high-agenda-chinese-navy-hosts-gulf-guinea-security-forum?>

⁶⁸ XINHUA (2025). *Agencia de noticias.* Recuperado el 06 agosto 2025 de <https://www.afp.com/en/xinhua-news-agency#:~:text=Xinhua%20News%20Agency%20is%20the,each%20of%20the%20country's%20provinces> .

⁶⁹ NANTULYA, P. (16 de 04 de 2024). *Africa Center for strategic studies. China's Strategy to Shape Africa's Media Space:* <https://es.marketscreener.com/noticias/ghana-amenaza-con-suspender-la-licencia-de-dstv-por-los-precios-de-suscripcí-n-ce7c5edbde8bf324>

En el documento perteneciente al Osservatorio di Politica Internazionale, perteneciente al Ministero degli Affari Esteri, italiano, se publicó un estudio “*Sviluppo, insicurezza, e volatilità politica nel Golfo di Guinea*, Desarrollo, inseguridad y volatilidad política en el Golfo de Guinea”⁷⁰.

Dicho informe de manera resumida y traducida nos habla de “La influencia China en la zona del Golfo de Guinea y sus estrategias en África, detallando cómo el país asiático está transitando hacia una economía postindustrial y, en ese contexto, desarrolla infraestructuras clave mediante préstamos a los gobiernos africanos, estrategia conocida como la "trampa de la deuda". Esta metodología asegura a China el control de infraestructuras logísticas esenciales y una influencia política significativa en los países africanos involucrados”.

Una iniciativa quizás menos difundida, pero de gran relevancia estratégica, es el Sistema de Información Policial de África Occidental, WAPIS, por sus siglas en inglés⁷¹, desarrollado por INTERPOL y financiado en su totalidad por la Unión Europea a través del Fondo Europeo de Desarrollo, con una dotación de 37 millones de euros. Lanzado en 2012, su propósito central es fortalecer la coordinación y el intercambio de información entre las fuerzas del orden en África Occidental.

Para ello, el proyecto se articula en torno a tres ejes fundamentales.

- Proporcionar a los cuerpos policiales de la región acceso a bases de datos criminales nacionales y regionales, con el fin de optimizar los procesos de identificación e investigación.
- Mejorar las capacidades analíticas frente al terrorismo y al crimen organizado, así como la comprensión de los delitos que se originan o transitan por la zona.
- Fomentar una cooperación más estrecha en los ámbitos jurídico y policial, tanto dentro de la región como con la Unión Europea y la comunidad internacional en general⁷².

Aslak Ross, jefe de normas marinas de la multinacional danesa, Maersk, llegó a manifestar, que la piratería marítima “Consiste en una situación inaceptable para estos tiempos y defiende la idea de desplegar una capacidad militar efectiva. Las compañías deben tener en

⁷⁰ OSSERVATORIO DI POLITICA INTERNATZIONALE. (2021). *Sviluppo, insicurezza, e volatilità politica nel Golfo di Guinea*. Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale. Pág. 17.

⁷¹ INTERPOL, (2023). *WAPIS Programme*. Recuperado el 06 agosto 2025 de <https://www.interpol.int/en/How-we-work/Capacity-building/Capacity-building-projects/WAPIS-Programme?> .

⁷² INTERPOL. (03 de 2023). *Refuerzo del intercambio de información policial en África Occidental*. Programa Wapis. WAPIS Programme: Recuperado el 06 agosto 2025 <https://www.interpol.int/en/How-we-work/Capacity-building/Capacity-building-projects/WAPIS-Programme?>

cuenta un seguro adicional, contratistas de seguridad y en ocasiones dinero para pagar los secuestros”⁷³.

Sobre el apartado referido anteriormente como contratistas de seguridad, presentaremos a continuación como se está empleando esta protección privada por las distintas navieras y sus correspondientes gobiernos, sobre todo el español en los últimos años.

La presencia de empresas de seguridad privadas en el Golfo de Guinea se ha intensificado como respuesta al incremento de la actividad pirata, fenómeno que incide de manera significativa en la seguridad de las rutas marítimas y en el normal desarrollo de las operaciones de los buques comerciales. Existen, por lo tanto, compañías quienes ofrecen servicios especializados de protección a embarcaciones, lo que incluye la provisión de personal armado, la planificación estratégica de trayectos seguros y la adopción de protocolos específicos para la gestión de incidentes hostiles.

La incorporación de estos equipos de seguridad privada persigue, principalmente, disuadir las acciones de piratería marítima y salvaguardar los activos marítimos, dentro de una zona y un contexto caracterizado por la limitada capacidad operativa y la insuficiencia de recursos de las fuerzas navales de la región.

Uno de los problemas en el escenario de la contratación del uso de la seguridad privada en la zona del golfo, queda definido de la siguiente manera, “Las legislaciones de los países del golfo de Guinea no autorizan el embarque de vigilantes armados, salvo que sean efectivos de sus propios cuerpos policiales o militares. A la hora de contratar este tipo de servicios en los países costeros el documento *Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security off the Coast of West Africa including the Gulf of Guinea*”⁷⁴.

Es precisamente estos estrictos marcos legales y regulatorios, tanto internacionales como nacionales, creados para evitar mayores problemas jurídicos o incidentes que agraven y no resuelvan la problemática existente, ya que para lograrlo debería de existir una importante cooperación entre el sector privado, las compañías navieras y las autoridades nacionales para que la seguridad privada sea eficaz y se mantenga dentro de la legalidad. Las empresas de Seguridad Privada, juegan un rol estratégico, pero su eficacia, como podemos ver, y dependen en gran medida, del entorno legal y de la coordinación con las fuerzas oficiales y otros actores involucrados en la seguridad marítima de la región.

⁷³ OCCO. (2021). Piratería en el Golfo de Guinea. OCCO *Observatorio Colombiano del Crimen Organizado* pág. 6.

⁷⁴ IBÁÑEZ, F. (2023). *Seguridad Marítima en el Golfo de Guinea*. Valencia: Tirant lo Blanch, pág 94.

Según Fernando Ibáñez Gómez, “En el caso del golfo de Guinea, Ghana y Togo prohíben la presencia de vigilantes armados, si bien las autoridades de Lomé parecen más dispuestas a plantear cambios. En Nigeria también están prohibidos y son empresas privadas, pero autorizadas por Abuja, las que ofrecen escoltas. Benín autoriza la presencia de guardias armados, pero siempre y cuando ni embarquen ni desembarquen en su territorio, lo que limita mucho sus actuaciones. Camerún prohíbe el embarque de vigilantes armados, pero permite la presencia de efectivos de sus Batallones de Intervención Rápida en sus aguas territoriales, no en la Zona Económica Exclusiva, en la que los buques permanecen desprotegidos”⁷⁵.

Ejemplo de este tipo de empresas es el caso de británica Protection Vessels International, una compañía integrada en DG Risk Group, quien realiza labores de consultoría y seguridad para los buques mercantes que navegan en la región, y tiene su base en Tema, Ghana⁷⁶.

Imagen 7: DG Risk Group adquiere Protection Vessels International



Fuente: Imagen obtenida de la página web DG Risk Group⁷⁶

Otra empresa importante del sector es la estoniana, ESC Global Security, fundada en 2008, siendo una de las empresas líderes en seguridad privada, ofreciendo servicios de seguridad de alta calidad y de contratación privada.

Reconociendo esta, que “La mayoría de los países de la región del Golfo de Guinea no permiten el despliegue de guardias y armas privadas, sino que exigen el uso de personal de la Armada local, ya sea como personal de seguridad a bordo o en buques de escolta designados.

⁷⁵ *Ibidem*, pág 96.

⁷⁶ MARINELINK, (2021). *DG Risk Group Acquires Protection Vessels International*. Recuperado el 09 agosto 2025 de <https://www.marinelink.com/news/dg-risk-group-acquires-protection-vessels-485141> .

Organizar este servicio puede ser complejo y costoso. ESC cuenta con la capacidad y la experiencia para prestar el servicio de seguridad en colaboración con socios locales, verificados directamente y con licencia gubernamental, en los siguientes países del Golfo de Guinea, Ghana, Benín, Costa Marfil, Nigeria, Camerún, y Gabón”⁷⁷.

En España, la Ley 5/2014, de 4 de abril, de Seguridad Privada (art. 40.1.c)⁷⁸, determina que se podrán prestar con armas de fuego en los términos que reglamentariamente se determinen, “Los de vigilancia y protección en buques mercantes y buques pesqueros que naveguen bajo bandera española en aguas en las que exista grave riesgo para la seguridad de las personas o de los bienes”⁷⁸.

El 30 de octubre fue publicado en el BOE, el Real Decreto 1628/2009, con el objetivo de modificar tanto al Real Decreto 2364/1994, de 9 de diciembre, conocido como Reglamento de Seguridad Privada, como al Reglamento de Armas, Real Decreto 137/1993. En el primero se establece la modificación del artículo Art. 81.c., “Prestación de servicios con armas, 9.º Buques mercantes y buques pesqueros que naveguen bajo bandera española en aguas en las que exista grave riesgo para la seguridad de las personas o de los bienes, o para ambos”⁷⁹.

A su vez se modifica en el mismo Reglamento de Seguridad Privada, el art. 86.4, arma de fuego y medios de defensa, estableciendo que, “En los supuestos previstos en el nº 9 de la letra c) del apartado 1 del artículo 81 anterior, los vigilantes de seguridad privada podrán portar y usar armas de guerra para la prestación de servicios de protección de personas y bienes, previniendo y repeliendo ataques, con las características, en las condiciones y con los requisitos que se determinen, de manera conjunta, por los Ministerios de Defensa y de Interior”⁷⁹.

También nos referíamos a la modificación del Reglamento de Armas, en el cual queda redactado sus art. 6.3., con el siguiente texto, “No obstante lo dispuesto en el apartado 1, el Gobierno, en los supuestos previstos en el artículo 81.1.c) 9.º del Reglamento de Seguridad Privada, aprobado por Real Decreto 2364/1994, de 9 de diciembre, a propuesta conjunta de los Ministerios de Defensa y de Interior, fijará por Orden Ministerial los términos y condiciones para la tenencia, control, utilización y, en su caso, adquisición por parte de las empresas de seguridad privada, de armas de guerra, así como las características de estas últimas”⁷⁹.

⁷⁷ ESC, (2025). *Maritime Security in Gulf of Guinea*. Recuperado el 09 agosto 2025 de <https://www.escgs.com/services/maritime-security/security-in-west-africa?> .

⁷⁸ MINISTERIO DEL INTERIOR, (2014). *Ley 5/2014, de 4 de abril, de Seguridad Privada*. Boletín Oficial del Estado, nº 85, 5 de abril de 2014, 29481–29530. <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2014-3649> .

⁷⁹ MINISTERIO DEL INTERIOR, (2009). *Real Decreto 1628/2009, de 30 de octubre, por el que se modifican determinados preceptos del Reglamento de Seguridad Privada, aprobado por Real Decreto 2364/1994, de 9 de diciembre, y del Reglamento de Armas, aprobado por Real Decreto 137/1993, de 29 de enero*. Boletín Oficial del Estado, nº 263, 31-10-2009, 91986–91989. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2009-17479>

Y en su Art. 124.1 “Las licencias C podrán autorizar un arma de las categorías 1.^a, 2.^a1 o 3.^a2, o las armas de guerra a las que se refiere el apartado 3 del artículo 6 de este reglamento, según el servicio a prestar, de conformidad con lo dispuesto en la respectiva regulación o, en su defecto, de acuerdo con el dictamen emitido por la Comisión Interministerial Permanente de Armas y Explosivos”⁷⁹.

El Gobierno de España, pretendía de esta manera dotar de la posibilidad de contratar por la navieras de medios efectivos, con los que proteger en ese momento su flota de buques pesqueros, que faenaban en las aguas del Índico, a la par que de manera gubernativa lo hacía apoyando a la operación Atalanta en las costas de Somalia.

El 29 de noviembre de 2009, a las 05:40 horas, el *Intertuna III* informó que el pesquero español *Ortube Berria* sufría un ataque a 230 millas al suroeste de las Seychelles. Dos esquifes abrieron fuego con armas ligeras y lanzaron una granada RPG, siendo repelidos tras unos 30 minutos por el equipo de seguridad privada a bordo. La embarcación continuó su rumbo sin registrar daños personales ni materiales⁸⁰.

La existencia de una normativa aplicable, a la vez de que la misión encomendada a la Seguridad Privada, contó con un altísimo grado de efectividad, en las aguas del Índico, el Gobierno publicó en el Real Decreto-Ley 14/2012, que en su art. 18, determinaba en su “Disposición adicional trigésima sexta. Servicios de seguridad de las empresas navieras y armadores españoles en el extranjero. La Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre”⁷⁹.

Dicho R.D-Ley regulaba que aquellas empresas navieras y los armadores españoles podrían en este caso establecer que dichas entidades, “Cuyos buques de pabellón español naveguen por aguas de otros países o en aguas internacionales que hayan sido declaradas por organismos internacionales competentes como de alto riesgo de piratería podrán contratar el servicio de seguridad privada de embarque de vigilantes de seguridad con empresas dedicadas a esta actividad autorizadas para prestar estos servicios por un Estado miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo y que reúnan los requisitos del artículo 19.6 de la Ley 5/2014, de 4 de abril, de Seguridad Privada”⁸¹.

⁸⁰ MINISTERIO DEL INTERIOR. (2009). *Real Decreto 1628/2009, de 30 de octubre, por el que se modifican determinados preceptos del Reglamento de Seguridad Privada, aprobado por Real Decreto 2364/1994, de 9 de diciembre, y del Reglamento de Armas, aprobado por Real Decreto 137/1993, de 29 de enero. Boletín Oficial del Estado*, nº 263, 31-10-2009, 91986-91989. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2009-17479>

⁸¹ ESPAÑA. JEFATURA DEL ESTADO. (2015, 1 de octubre). *Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público*. Boletín Oficial del Estado, nº 236, 89343-89494. <https://www.boe.es/eli/es/l/2015/10/01/40/con>

Continúa el documento mencionado con que, “Estos contratos se formalizarán por escrito y se comunicarán con una antelación mínima de tres días a su celebración al Ministerio de Defensa, al Ministerio del Interior y a la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, justificando el problema de protección marítima de que se trate”⁸².

Por ello, “Para facilitar la contratación de servicios de seguridad privada en los buques españoles potencialmente afectados por la piratería. Hasta ahora, se exigía que las empresas de seguridad estuvieran autorizadas en España. Por ello, en la práctica, era casi inviable el embarque de vigilantes de seguridad en los buques de pabellón español”⁸³.

En el marco jurídico español, por lo tanto, se autoriza el embarque de personal de seguridad privada armado a bordo de buques con pabellón español, que operen tanto en aguas de Somalia, como en otras áreas calificadas como de alto riesgo. Dicha autorización queda supeditada al cumplimiento de tres requisitos fundamentales, que la empresa prestadora del servicio cuente con habilitación vigente dentro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo, que se disponga de una autorización expresa emitida por el Ministerio del Interior, y que el empleo de las armas se realice conforme a los principios de proporcionalidad y con una finalidad estrictamente defensiva.

4. GÉNESIS DEL CONFLICTO.

Hemos ido relatando la situación del problema localizado y focalizado en un punto caliente del globo, pero todo tuvo su origen, y será en este apartado donde queremos profundizarlo, para con ello conocer las dimensiones del problema y una forma de crear las sinergias suficientes para ir resolviendo el problema.

Sí hacemos referencia al el Movimiento de Emancipación del Delta del Níger, (en adelante MEND)⁸⁴, pocos lectores estarán al corriente del inicio de este grupo, declarado como un grupo militarista insurgente que operaba en la región del Delta del Níger, al sur de Nigeria.

En la zona del delta del Níger cohabitan dos tribus, “Los Ogoni y los Ijaw son pueblos dedicados fundamentalmente a la agricultura y la pesca como forma de subsistencia para los

⁸²MINISTERIO DEL INTERIOR, (2022). *Real Decreto-ley 14/2022, de 1 de agosto*. BOE. <https://www.boe.es/eli/es/rdl/2022/08/01/14>

⁸³ SILVES, B. (28 de 12 de 2022). *S4Mar. Novedades en materia de transporte marítimo introducidas por el Real Decreto-ley 14/2022*. Recuperado el 09 agosto 2025 de <https://s4mar.com/blog-novedades-real-decreto-ley-14-2022/>

⁸⁴ MEND. Recuperado el 02 agosto 2025 de <https://www.unav.edu/web/global-affairs/detalle/-/blogs/delta-del-niger-conflicto-sobre-el-impacto-petrolero>.

que el medio natural es la única y principal fuente de riqueza. Protestan contra la ya larga connivencia, desde la independencia, entre el gobierno y las compañías multinacionales petrolíferas, calificándolos a ambos de expropiadores y contaminadores y culpándolos del empobrecimiento de la región y del deplorable estado de los ríos que circulan por ella. Reclaman, además, sus derechos a obtener y utilizar, para sus comunidades locales, la parte correspondiente de los beneficios que reporta la explotación de los yacimientos energéticos por estar ellos asentados tradicionalmente sobre una gran bolsa de crudo”⁸⁵.

Baltasar Martos en su artículo referido anteriormente, “*Delta del Níger: conflicto sobre el impacto petrolero*”, expone como, la corrupción sistémica, el clientelismo político y la fragilidad institucional del Estado nigeriano, junto con su fuerte dependencia económica del sector petrolero, que llegó a representar hasta un 55 % del PIB nacional a mediados de los años noventa, según el World Data Bank. Han limitado significativamente la capacidad del gobierno para responder a las demandas de las comunidades del Delta del Níger.

Esta situación ha derivado en un conflicto sociopolítico que emergió con fuerza en la última década del siglo XX, enfrentándose la población local con el gobierno federal, aliado de las corporaciones multinacionales. El conflicto ha adoptado tanto formas pacíficas como violentas, atrayendo la atención de la comunidad internacional.

Por parte de las acciones pacíficas referirnos a la creación y existencia del Movimiento para la Supervivencia del Pueblo Ogoni, (en adelante MOSOP), un grupo liderado por el escritor Ken Saro-Wiwa, e impulsado por académicos y docentes, quienes denunciaban de manera pacífica la actuación conjunta del gobierno y las corporaciones instaladas en la zona. Abogando con ello la necesidad de abordar y defender los derechos humanos y civiles de los Ogoni, algo que en Europa nos parecerían normales, pero que, en la zona pese a la riqueza de sus yacimientos naturales, no existen condiciones para viviendas dignas, justicia medioambiental y a una legislación acorde y protecciónista de las amenazas medioambientales.

Parafraseando a Baltasar Martos, una parte más radical del MOSOP, tiene vía libre, según su criterio de sentirse explotados por el gobierno nigeriano, para organizarse en este caso de manera radical dando paso al mencionado movimiento MEND, convirtiéndose en una rama militar, “Saboteando oleoductos y secuestrando a trabajadores extranjeros de las fábricas, exigiendo al gobierno un rescate por ellos, en varias ocasiones”⁸⁶.

⁸⁵ MARTOS, B. (17 de 04 de 2017). Delta del Níger: conflicto sobre el impacto petrolero. Universidad de Navarra. Recuperado el 02 agosto 2025 de <https://www.unav.edu/web/global-affairs/detalle/-/blogs/delta-del-niger-conflicto-sobre-el-impacto-petrolero>?

⁸⁶ MARTOS, B. (17 de 04 de 2017). Delta del Níger: conflicto sobre el impacto petrolero. Universidad de Navarra. Recuperado el 02 agosto 2025 de <https://www.unav.edu/web/global-affairs/detalle/-/blogs/delta-del-niger-conflicto-sobre-el-impacto-petrolero>? Sobre comportamientos radicales, véase a LÓPEZ MELERO, M., & CABALLERO CASAS, J., (2020). Conductas violentas y radicales en Centros penitenciarios. *Derecho y Cambio social*, 59, págs. 512-537.

El mencionado movimiento estaba formado por una combinación de diferentes grupos, los cuales unificaban a jóvenes armados y organizados en milicias locales de resistencia, cuyo objetivo principal es luchar por el control del beneficio del petróleo para las etnias minoritarias asentadas en la zona. Es en el año 2006 cuando “Nace el grupo militante más importante, el MEND, que ha desplegado actos de sabotaje y piratería amparado en la exigencia de solicitar una mayor participación de la región nigeriana en los beneficios generados por la explotación de crudo y gas”⁸⁷.

Al hacer referencia al inicio de este capítulo mencionando la palabra operaba, decir que si bien el MEND llegó a un acuerdo con el gobierno nigeriano en 2009 para que este depusiera las armas en una amnistía ofrecida, la gran mayoría de sus integrantes así lo hicieron, aunque otros grupúsculos continuaron operando.

Es aquí el inicio del problema en la zona, que años más tarde desembocaron en ataques ya no en tierra firme, o en la propia costa del golfo de Guinea, ejemplo de ello y mucho más próximo a la actualidad es lo relatado de nuevo por el Capitán de Corbeta marcos De Sousa, “La mayoría de los incidentes se están produciendo principalmente en aguas interiores y zonas costeras, fundamentalmente en el Delta del Níger mediante bunkerización⁸⁸, según detalla el DSN en uno de sus informes. Pero la situación ha ido a peor. En 2023, se han registrado ya 8 incidentes de piratería en alta mar, una práctica que ha variado respecto a lo que venía ocurriendo años atrás”⁸⁹.

Continua en su relato que, “En 2022, los ataques eran en fondeaderos, en puertos, es decir, era una delincuencia marítima en tierra. Sin embargo, ahora, debido a ese cambio de tendencia ha habido ataques a más de 500 millas del delta del Níger”, explica el comandante del BAM Audaz, aunque “sigue habiendo una actividad durmiente, latente, de asaltos en fondeaderos y puertos, un reflejo de la inseguridad en tierra que se traslada a los puertos”⁹⁰.

A nivel de geopolítica, “Nos encontramos con una región donde no están los límites fronterizos entre los diferentes Estados definidos sobre la base de accidentes geográficos, sino más bien sobre líneas cuyo trazado fue fruto de los repartos realizados en el proceso descolonizador. Este hecho se ha demostrado un error con importantes consecuencias sobre la

⁸⁷ IBÁÑEZ, F. (2023). Seguridad Marítima en el Golfo de Guinea. *Tirant lo Blanch*, pág. 33.

⁸⁸ Traducción del inglés bunkering, que consiste en la técnica del abastecimiento y repostaje de los buques en el mar, aprovechado por los piratas para el ataque.

⁸⁹ BANUELOS, J. (10 de 06 de 2023). Se dispara la piratería en el Golfo de Guinea: "El negocio de estas redes criminales ha mutado, los secuestros en alta mar han repuntado". SER. Recuperado el 04 agosto 2025 de <https://cadenaser.com/nacional/2023/06/10/se-dispara-la-pirateria-en-el-golfo-de-guinea-el-negocio-de-estas-redes-criminales-ha-mutado-los-secuestros-en-alta-mar-han-repuntado-cadena-ser/>

⁹⁰ *Ibidem*.

seguridad de la zona, pues ha estado presente en el origen de muchos de los problemas étnicos de la región”⁹¹.

Y a nivel económico una zona de gran riqueza en recursos, donde la pobreza es la máxima de la zona, contrasta con lo publicado la prestigiosa revista estadounidense Forbes en el presente año, donde muestran a cuatro personas de origen nigeriano, con fortunas que suman 37.3 mil millones USD⁹², tres de ellos entre los 10 más ricos del continente africano⁹³, y el cuarto lo estaría en el puesto número 16.

Según la prestigiosa revista española IEEE, Instituto Español de Estudios Estratégicos, en su edición número 66, publica el artículo “*¿Es el golfo de Guinea la nueva Somalia? Piratería en el África Occidental*”⁹⁴, donde la autora nos adentra en la explicación de que dichos grupos de piratas tienen, en su mayoría, su origen en el delta del Níger y en áreas litorales limítrofes.

En el relato destaca que “Sus integrantes, con una media de edad cercana a los veinticinco años, cuentan generalmente con experiencia previa en el manejo de armamento, adquirida en conflictos y disputas locales desde edades tempranas, lo que contrasta con la menor pericia de los piratas somalíes. Estas agrupaciones funcionan como estructuras jerárquicas, encabezadas por un líder, y exigen a los nuevos miembros aportar sus propias armas como condición para su ingreso, reforzando así la operatividad y cohesión del grupo”⁹⁵.

Datos de los que podemos sustraer la falta de oportunidades laborales y económicas de la zona, pese a la riqueza en materias primas del continente.

5. CONCLUSIONES.

Los elementos que reprimen un desmantelamiento eficaz frente a la piratería en el Golfo de Guinea serían múltiples factores. Las fuerzas de seguridad de Nigeria enfrentan limitaciones significativas en cuanto a capacidades operativas y equipamiento, lo que dificulta un control efectivo de sus aguas territoriales y facilita el incremento de delitos marítimos. Aunque Nigeria fue pionera en promulgar una ley federal específica contra la piratería y otros crímenes en el mar, la ley SPOMO, *Suppression of Piracy and Other Maritime Offences Act – SPOMO*, su implementación se ve obstaculizada por múltiples factores, entre ellos, la corrupción persistente

⁹¹ URCELAY, J. L. (2014). La piratería emergente en el Golfo de Guinea. Estrategia de la UE para el Golfo de Guinea. *Ministerio de Defensa, Instituto Español de Estudios Estratégicos, Ieee*, pág. 209.

⁹² TOLUOPE POPOOLA, (2025). *Four Nigerians make Forbes' 2025 billionaires list, Dangote tops Africa with \$23.9bn.* Recuperado el 04 julio 2025 de <https://businessday.ng/africa/article/four-nigerians-make-forbes-2025-billionaires-list-dangote-tops-africa-with-23-9bn/>.

⁹³ LAFRANCO, R. (29 de 03 de 2025). *Forbes. Africa's Billionaires Are Richer Than Ever.* Recuperado el 04 agosto 2025 de <https://www.forbes.com/lists/africa-billionaires/>

⁹⁴ GARCÍA, L. R. (2021). *¿Es el golfo de Guinea la nueva Somalia? Piratería en el África. IEEE*, pág 05.

⁹⁵ *Ibidem*, pág 06.

en los ámbitos militar y judicial. Esta corrupción permite a redes delictivas acceder a información sensible o evadir la justicia mediante sobornos⁹⁶.

Además, el contexto de inestabilidad, pobreza y debilidad institucional contribuye al surgimiento de estos grupos criminales, para quienes la piratería, el robo y el secuestro marítimo representan alternativas viables ante la falta de oportunidades. La actividad pirata en el Golfo de Guinea se ha convertido en un negocio rentable, dado que las empresas navieras, especialmente las del sector petrolero, suelen preferir el pago de rescates antes que asumir pérdidas humanas o materiales. En contraste, los buques pesqueros, con menor capacidad económica y escaso peso en el comercio global, enfrentan mayores dificultades para afrontar estos riesgos.

La Unión Europea, además deberá promover o respaldar acciones que impliquen el uso de medios militares, orientando sus esfuerzos hacia el fortalecimiento de la seguridad de la zona, mediante una apuesta firme por el desarrollo socioeconómico de la región, generando así un efecto positivo sostenido que contribuye a la estabilidad en su propio beneficio como consumidora de los recursos del golfo de Guinea.

José Luis Urcelay Verdugo, indica en su artículo, *La piratería en el golfo de Guinea: retos y soluciones* “Los pilares en los que basa esta aproximación son las denominadas 3 ds, defensa, diplomacia y desarrollo”⁹⁷.

Es evidente que los países de la zona deberían invertir más en su propia seguridad, y la del tráfico marítimo, y a su vez por aquellos encabezados en riqueza, pero finalmente dichas fortunas recaen solo en unos pocos, tal y como referenciamos según Forbes.

Coincidiendo con las palabras del Capitán de fragata de la Armada Española, Francisco Delgado Urrutia, dentro de este apartado de conclusiones, “La seguridad marítima en el golfo de Guinea es de vital importancia para la UE, y para España en particular. El tráfico marítimo de petróleo y de gas natural procedente de Nigeria y con destino los puertos de la Unión, es bastante considerable”⁹⁸. Luego. resulta vital potenciar la seguridad de la zona, donde en cualquier momento podría repuntar las acciones delictivas, potenciadas por otros actores, como son los grupos terroristas del Sahel, o los carteles colombianos que operan con total impunidad en países como Guinea-Bisáu.

⁹⁶MONTENEGRO, S. (s.f.). *Santiago Montenegro Campos SL*. Recuperado el 06 agosto 2025 de <https://santiagomontenegro.com/pirateria-en-el-golfo-de-guinea-las-claves/>

⁹⁷ URCELAY, J. (2014). La piratería en el golfo de Guinea: retos y soluciones. *Monografías 143. Capítulo Cuarto. Escuela Superior de las Fuerza Armadas*, pág. 228.

⁹⁸ DELGADO, F. (2024). La incidencia de la inseguridad marítima en el golfo de Guinea sobre España. *Revista UNISCI*. <https://doi.org/DOI: http://dx.doi.org/10.31439/UNISCI-195>, pág. 181.

Significar que los países de la zona “Temerosos ante el avance yihadista y apurados por unas economías devastadas por la pandemia y los intereses de sus deudas, los gobiernos del golfo de Guinea presionan a Estados Unidos y a Europa para obtener apoyo militar con que reforzar su seguridad”⁹⁹.

A modo de conclusión y utilizando las palabras de la politóloga María Ollé¹⁰⁰, esta destaca que “Solo con una cooperación continua y un enfoque integral que combine seguridad y desarrollo económico, se podrá asegurar un futuro más próspero y estable para las regiones del Golfo de Guinea y garantizar la protección de sus rutas comerciales cruciales para el bienestar global”⁹⁵.

En síntesis, si bien la evidencia pone de manifiesto una reducción significativa en los incidentes de la piratería marítima, no debemos obviar la imperiosa necesidad del refuerzo de las estrategias en materia de seguridad, orientadas a salvaguardar la integridad de las tripulaciones. En este contexto, resulta esencial que los distintos agentes vinculados al problema colaboren de manera coordinada, con la única finalidad inequívoca de afrontar eficazmente estos retos, y consolidar un entorno más seguro y sostenible para todos los implicados en el golfo de Guinea.

Como máxima a tenerse presente, hay que destacar que la seguridad marítima constituye uno de los desafíos más relevantes para el continente africano, especialmente por su impacto directo en el ámbito comercial, tanto a nivel nacional como internacional. Esta preocupación adquiere mayor trascendencia si se considera, como ya hemos reflejado en el artículo, como más del 90 % del comercio exterior africano está basado en sus importaciones y exportaciones, y estas se realizan a través del transporte marítimo.

La fuerte presencia de Buques de guerra por la zona disuade, pero no radica el problema como podemos observar por los datos expuestos en el presente artículo, el problema de la piratería marítima, generada por factores expuestos, no es justificación, ya que el lucro de las mafias se encuentra presente.

Muestra de ello es el último informe de la IMB, el cual indica, que el principal origen de inquietud actual es el estrecho de Singapur, tal como se describe por parte del director de la IMB, Michael Howlett, quien subraya la gravedad del escenario en el estrecho de Singapur, al convertirse en una ruta estratégica por la que transita cerca del 30 % del comercio mundial. “En sus palabras, la creciente inseguridad compromete tanto la integridad de las tripulaciones como

⁹⁹ LORENTE, G. M. (2024). El Sahel. El nuevo escenario de la geopolítica mundial. *Almuzara*, pág. 80.

¹⁰⁰ MARIA OLLÉ, (2025). *¿Qué es la piratería marítima y qué impacto tiene en África?*. Recuperado el 04 julio 2025 de <https://www.africamundi.es/p/que-es-la-pirateria-maritima-y-que> .

la estabilidad del comercio internacional”¹⁰¹, donde se puede observar cómo existe un repunte del un 50 % en la primera mitad de 2025¹⁰².

Se evidencia, por tanto, que la actividad de la piratería marítima, adopta un carácter migratorio, desplazándose hacia aquellas zonas geográficas donde las condiciones resultan más propicias y seguras para su operatividad.

Finalmente, la piratería en el Golfo de Guinea constituye un desafío persistente que trasciende lo exclusivamente marítimo, para implicar dimensiones económicas, sociales y políticas. La necesidad de consolidar esfuerzos coordinados, que permitan no solo la reducción de incidentes sino la protección integral de las tripulaciones y la estabilidad de las rutas comerciales se presenta como un imperativo para garantizar la seguridad global y la prosperidad socioeconómica en la región y más allá.

Coincidiendo con la Tesis doctoral confeccionada por Rafael Morales Morales, “*Piratería en el golfo de Guinea, un riesgo emergente en la seguridad internacional*” establece que, “ La falta de un control exhaustivo desde las instituciones gubernamentales de los Estados ribereños y afectados; la paupérrima distribución de la riqueza en esas regiones y la falta de oportunidades dignas de supervivencia para sus sociedades; y una más que considerable falta de herramientas que todo Estado de Derecho ha de poner a disposición de su gestión y organización”¹⁰³.

Personalmente, en estas conclusiones, me inclino a valorar que, sin la voluntad política firme de los estados ribereños y la cooperación efectiva, tanto regional como internacional, junto con la aplicación sistemática de buenas prácticas en la gestión y fortalecimiento jurídico-operativo, será difícil superar el problema de la piratería y asegurar la seguridad marítima en el Golfo de Guinea.

6. ABREVIATURAS.

BAM: Buque de Acción Marítima.

BIMCO: Consejo Marítimo Internacional y del Báltico.

CEDEAO: Comunidad Económica de Estados de África Occidental.

¹⁰¹ ICC COMMERCIAL CRIME SERVICES. (2025). *Piracy and armed robbery 1 January – 30 June 2025*.

¹⁰² ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES, ANAVE, (2025). *La piratería marítima repunta un 50 % en la primera mitad de 2025*. Recuperado el 06 agosto 2025 de <https://anave.es/la-pirateria-maritima-repunta-un-50-en-la-primer-mitad-de-2025/>

¹⁰³ MORALES, R. M. (2020). Piratería en el Golfo de Guinea. Un riesgo emergente en la seguridad internacional. Tesis Doctoral. *UNED*, pág. 190.

CEEAC: Comunidad Económica de los Estados de África Central.

CMP: Coordinated Maritime Presence, Presencia Marítima Coordinada, PMC.

CONVEMAR: La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

CRIMGO: Critical Maritime Routes in the Gulf of Guinea.

DSN: Departamento de Seguridad Nacional.

FAO: Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura.

ICC: Cámara de Comercio Internacional.

ICS: Commercial Crime Service.

IMB: International Maritime Bureau (Oficina Marítima Internacional).

JEMAD: Jefe del Estado Mayor de la Defensa.

MEND: Movimiento de Emancipación del Delta del Níger.

MOSOP: Supervivencia del Pueblo Ogoni.

MSC: Comité de Seguridad Marítima.

OMI/IMO: Organización Marítima Internacional.

SPOMO: Suppression of Piracy and Other Maritime Offences Act.

UE: Unión Europea.

UNCLOS: Convención de Naciones Unidas para el Derecho del Mar.

UNODC: Oficina de Naciones Unidas contra la Droga y el Delito.

WAPIS: The West Africa Police Information System , (Información Policial de África Occidental).

ZEE: Zona Económica Exclusiva.

BIBLIOGRAFÍA.

- ÁLVAREZ, E. M. (18 de 06 de 2025). La Provincia: <https://www.laprovincia.es/las-palmas/2025/06/18/lucas-vuelve-abrazar-madre-135-dias-bam-relampago-mision-africa-puerto-de-la-luz-armada-118758950.html>
- ANAVE. (17 de 01 de 2025). *Asociación de navieros españoles*. IMB registra un descenso en los incidentes de piratería marítima en 2024: <https://anave.es/imb-registra-un-descenso-en-los-incidentes-de-pirateria-maritima-en-2024/>
- BAÑUELOS, J. (10 de 06 de 2023). *Se dispara la piratería en el Golfo de Guinea: "El negocio de estas redes criminales ha mutado, los secuestros en alta mar han repuntado"*. SER: <https://cadenaser.com/nacional/2023/06/10/se-dispara-la-pirateria-en-el-golfo-de-guinea-el-negocio-de-estas-redes-criminales-ha-mutado-los-secuestros-en-alta-mar-han-repuntado-cadena-ser/>
- BOLAÑOS, J. (2013). *Piratería en el Golfo de Guinea, nuevo código de conducta regional para contenerla*. IEEE. Instituto Español de Estudios Estratégicos.
- CABALLERO, C. (05 de 02 de 2015). Los piratas cambian de orilla. *El País*. https://elpais.com/elpais/2015/02/05/africa_no_es_un_pais/1423119600_142311.html
- CALLE PRADO, R., & LÓPEZ MELERO, M., (2022). *Terrorismo internacional: el paradigma en la mutación del modus operandi terrorista*, Delta Publicaciones.
- CHOI, S. H. (06 de 12 de 2024). *myNews*. Maritime threats high on agenda as Chinese navy hosts Gulf of Guinea security forum: <https://www.scmp.com/news/china/military/article/3289617/maritime-threats-high-agenda-chinese-navy-hosts-gulf-guinea-security-forum?>
- CIMA GHANA. (08 de 04 de 2025). *Centre for International Maritime Affairs Ghana*. The MENGXIN 1 Piracy Incident: Assessing impacts, risks, and solutions in the Gulf of Guinea: <https://cimaghana.org/publications-and-media-relations/the-mengxin-1-piracy-incident-assessing-impacts-risks-and-solutions-in-the-gulf-of-guinea/>
- CONSEJO SEGURIDAD NACIONES UNIDAS. (2022). *La situación de la piratería y el robo a mano armada*. Secretaría General Naciones Unidas.
- DELGADO, F. (2024). *La incidencia de la inseguridad marítima en el golfo de Guinea sobre España*. Revista UNISCI. <https://doi.org/DOI: http://dx.doi.org/10.31439/UNISCI-195>
- DIAZ, J. C. (20 de 10 de 2023). *Puente de mando*. Repunte de los ataques de piratas en el golfo de Guinea: <https://www.puentedemando.com/repunte-de-los-ataques-de-piratas-en-el-golfo-de-guinea/>
- DSN. (23 de 09 de 2023). *Departamento de Seguridad Nacional*. España y la UE en el Golfo de Guinea: <https://www.dsn.gob.es/en/node/20585>

EMAD. (06 de 2025). *Estado Mayor de la Defensa. Operaciones en curso:* https://emad.defensa.gob.es/operaciones/operaciones-en-el-exterior/61-Presencias_maritimas_coordinadas/

ESC. (09 de 08 de 2025). *ESC. Global Security Company for complex environments:* <https://www.escgs.com/services/maritime-security/security-in-west-africa?>

ESPAÑA. JEFATURA DEL ESTADO. (2015, 1 de octubre). *Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.* Boletín Oficial del Estado, nº 236, 89343–89494. <https://www.boe.es/eli/es/1/2015/10/01/40/con>

ESTRADA, Á. G. (5 de 03 de 2021). Presencia Marítima Coordinada. *Instituto Español de Estudios Estratégicos* https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2021/DIEEEO28_2021_ANGGAR_Guinea.pdf#:~:text=La%20Uni%C3%B3n%20Europea%20ha%20respondido%20al%20auge,cooperaci%C3%B3n%20entre%20los%20pa%C3%ADses%20de%20la%20regi%C3%B3n%20sin%20%C3%83%20de%20organizaci%C3%B3n%20que%20se%20ha%20desarrollado%20en%20el%20Golfo%20de%20Guinea.

EUROPEAN UNION. (13 de 07 de 2022). *The Diplomatic Service of the European Union, Strategic Communications.* The EU Gulf of Guinea Strategy and Action Plan: https://www.eeas.europa.eu/eeas/eu-gulf-guinea-strategy-and-action-plan_en?etrans=es

FIAP. (2011). Fase exploratoria del proyecto de lucha contra la piratería y el robo armado contra barcos en el Golfo de Guinea. Fase II – Identificación de CRIMGO: https://www.fiap.gob.es/proyectos_fiapp/fase-exploratoria-del-proyecto-lucha-la-pirateria-robo-armado-barcos-golfo-guinea-fase-ii-identificacion-crimgo/

FIAP. (2013). Proyecto para la defensa de Rutas Marítimas Críticas: https://www.fiap.gob.es/proyectos_fiapp/rutas-maritimas-criticas-crimgo/

GARCÍA, L. R. (2021). *¿Es el golfo de Guinea la nueva Somalia? Piratería en el África.* IEEE.

GOBIERNO DE GUINEA ECUATORIAL. (11 de 02 de 2021). *Guinea Ecuatorial Página Web Institucional del Gobierno.* El secuestro de un barco de la empresa TOTAL GE provoca una racionalización temporal en el suministro del combustible (gasolina), y el monto máximo al repostar será de 5.000 francos.: https://www.guineaecuatorialpress.com/noticias/la_pirateria_en_el_golfo_de_guinea_vuelve_a_golpear_a_guinea_ecuatorial

GÓMEZ, F. I. (28 de 01 de 2022). *Descenso de la piratería en el golfo de Guinea.* Ejercitos. Revista digital sobre defensa, armamento y fuerzas armadas: <https://www.revistaejercitos.com/focus/seguridad-maritima/descenso-de-la-pirateria-en-el-golfo-de-guinea/>

GONZÁLEZ, M. (08 de 05 de 2019). *El País.* Así rescató la Armada española un buque secuestrado en el golfo de Guinea.: https://elpais.com/politica/2019/05/07/actualidad/1557255631_296262.html

IBÁÑEZ, F. (2021). *La piratería Marítima en el golfo de Guinea: situación actual*. Ciclo de 4 webinarios sobre el Sahel y África occidental. <https://www.esafrica.es/africaesnoticia/la-pirateria-maritima-en-el-golfo-de-guinea-situacion-actual/>

IBÁÑEZ, F. (2023). *Seguridad Marítima en el Golfo de Guinea*. Tirant lo Blanch.

ICC. (13 de 01 de 2021). *ICC Commercial Crime Services*. <https://iccwbo.org/news-publications/news/gulf-of-guinea-records-highest-ever-number-of-crew-kidnapped-in-2020-according-to-imbs-annual-piracy-report/>

ICC Commercial Crime Services. (2025). *Piracy and armed robbery 1 January – 30 June 2025*.

ICS. (2025). IMB Piracy & Armed Robbery Map 2025: <https://icc-ccs.org/map/>

ICS, E. B. (2020). *ClassNK Charting the Future*. BMP WA. <https://www.classnk.com/hp/en/index.html>

INFODEFENSA. (30 de 08 de 2022). *La Armada envía el BAM Relámpago al golfo de Guinea para contener la piratería*. Infodefensa: <https://www.infodefensa.com/texto-diario/mostrar/3869343/armada-envia-bam-relampago-golfo-guinea-contener-pirateria?>

INTERPOL. (03 de 2023). *REFUERZO DEL INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN POLICIAL EN ÁFRICA OCCIDENTAL*. Programa Wapis. WAPIS Programme: <https://www.interpol.int/en/How-we-work/Capacity-building/Capacity-building-projects/WAPIS-Programme?>

KOKUTSE, F. (31 de 03 de 2025). *AP News*. China afirma que tres tripulantes chinos sospechosos de haber sido secuestrados de un barco frente a Ghana están a salvo: <https://apnews.com/article/chinese-ghana-pirates-kidnapping-948eb4294f68e96410d46781ce16e1c8>

LAFRANCO, R. (29 de 03 de 2025). *Forbes*. Africa's Billionaires Are Richer Than Ever: <https://www.forbes.com/lists/africa-billionaires/>

LIM, K. (12 de 04 de 2023). *OMI*. Piracy incidents in the Gulf of Guinea: <https://www-devtest.imo.org/en/mediacentre/secretarygeneral/pages/statement-on-piracy-incidents-in-the-gulf-of-guinea.aspx?>

LÓPEZ MELERO, M., (2016). Análisis victimológico en los secuestros. *La Ley Penal: Revista de Derecho Penal, Procesal y Penitenciario*, 122, págs. 1-13.

LÓPEZ MELERO, M., (2025). Análisis del comportamiento del recluso a través de la seguridad dinámica y la inteligencia penitenciaria como estrategias disuasorias de riesgos. En MESTRE DELGADO, E., *Estudios de Derecho Penitenciario en homenaje al Profesor Carlos García Valdés* (págs. 795-835). Madrid: Edisofer.

LÓPEZ MELERO, M., & CABALLERO CASAS, J., (2020). Conductas violentas y radicales en Centros penitenciarios. *Derecho y Cambio social*, 59, págs. 512-537.

LORENTE, G. M. (2024). *El Sahel. El nuevo escenario de la geopolítica mundial*. Almuzara.

MARINELINK. (08 de 02 de 2021). *MarineLink*. DG Risk Group Acquires Protection Vessels International: <https://www.marinelink.com/news/dg-risk-group-acquires-protection-vessels-485141>

MARTOS, B. (17 de 04 de 2017). *Delta del Níger: conflicto sobre el impacto petrolero*. Universidad de Navarra : https://www.unav.edu/web/global-affairs/detalle/-/blogs/delta-del-niger-conflicto-sobre-el-impacto-petrolero?utm_source=chatgpt.com

MATTESI, G. (2023). *Centro studi di geopolitica e strategia marittima*. La piratería marítima nel Golfo di Guinea: <https://cesmar.it/wp-content/uploads/2023/05/2023-05-Geopoliticamente-5-La-pirateria-nel-Golfo-di-Guinea.pdf>

MINISTERIO DE DEFENSA. (29 de 11 de 2009). La seguridad privada del pesquero español 'Ortube Berria' repele un ataque pirata: https://www.defensa.gob.es/gabinete/notasPrensa/2009/11/DGC_091129_np_atalanta_aataquepesquero.html?__locale=es

MINISTERIO DE DEFENSA. (2025). *Presencias marítimas coordinadas - Golfo de Guinea*. Operaciones en Curso: https://emad.defensa.gob.es/operaciones/operaciones-en-el-exterior/61-Presencias_maritimas_coordinadas/

MINISTERIO DE DEFENSA. (2025). *Buques/unidades*. Buques de Acción Marítima 'Furor' (P-46): <https://armada.defensa.gob.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspanola/buquessuperficie/prefLang-es/10buques-accion-maritima--06buque-accion-maritima-Furor-p46>

MINISTERIO DEL INTERIOR. (2014). *Ley 5/2014, de 4 de abril, de Seguridad Privada*. Boletín Oficial del Estado. <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2014-3649>

MINISTERIO DEL INTERIOR. (2022). *Real Decreto-ley 14/2022, de 1 de agosto*. BOE. <https://www.boe.es/eli/es/rdl/2022/08/01/14>

MINISTERIO DEL INTERIOR. (2009). *Real Decreto 1628/2009, de 30 de octubre*. BOE. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2009-17245>

MONCLOA, L. (16 de 01 de 2024). *Defensa*. Robles y el ministro de Defensa de Camerún firman un acuerdo de Cooperación en el ámbito marítimo: <https://www.lamoncloa.gob.es/serviciosdeprensa/notasprensa/defensa/Paginas/2024/160124-robles-camerun.aspx>

MONTENEGRO, S. (s.f.). *Santiago Montenegro Campos SL*. <https://santiagomontenegro.com/pirateria-en-el-golfo-de-guinea-las-claves/>

MORALES, R. M. (2020). *Piratería en el Golfo de Guinea. Un riesgo emergente en la seguridad internacional*. Tesis Doctoral. UNED.

NANTULYA, P. (16 de 04 de 2024). *Africa Center for strategic studies*. China's Strategy to Shape Africa's Media Space: <https://es.marketscreener.com/noticias/ghana-amenaza-con-suspender-la-licencia-de-dstv-por-los-precios-de-suscripcion-ce7c5edbde8bf324>

NAUCHER. (26 de 08 de 2024). *Más ataques piratas y mayor violencia contra las tripulaciones durante el primer semestre de 2024*. Naucher: <https://www.naucher.com/mas-ataques-piratas-y-mayor-violencia-contra-las-tripulaciones-durante-el-primer-semestre-de-2024/>

NYABIAGE, J. (29 de 12 de 2024). *myNews*. In Africa's Gulf of Guinea, China is proving it is master of the sea: <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/3291559/africas-gulf-guinea-china-proving-it-master-sea?>

OCCO. (2021). *Piratería en el Golfo de Guinea*. OCCO Observatorio Colomiano del Crimen Organizado.

OLLÉ, M. (2 de 04 de 2025). *¿Qué es la piratería marítima y qué impacto tiene en África?* . África Mundi: <https://www.africamundi.es/p/que-es-la-pirateria-maritima-y-que>

OMI. (1982). *Convención de las Naciones Unidas, sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)*. https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf.

OMI. (2025). Protección marítima: <https://www.imo.org/es/mediacentre/hottopics/pages/piracy-default.aspx>

OMI Annual Report – 2022. (2023). *Reports on acts of piracy and armed robbery against ships*. OMI.

OSSERVATORIO DI POLITICA INTERNATZIONALE. (2021). *Sviluppo, insicurezza, e volatilità politica nel Golfo di Guinea*. Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale.

PITA DA VEIGA, G. (2017). *El golfo de Guinea y la seguridad marítima nacional. Despliegues de la seguridad cooperativa de la armada*. Revista General de Marina. <https://doi.org/https://armada.defensa.gob.es/archivo/rgm/2017/07/RGM%20Julio%202017.pdf>

PUERTOCANARIAS. (16 de 04 de 2025). *Puerto Canarias*. Vuelven los ataques piratas en el golfo de Guinea: <https://puertocanarias.com/index.php/es/node/7999>

REUTERS, A. (31 de 03 de 2025). *Portal Portuario*. Autoridades de Ghana y China investigan ataque pirata a buque pesquero: <https://portalportuario.cl/autoridades-de-ghana-y-china-investigan-ataque-pirata-a-buque-pesquero/>

SANZ, A. (25 de 02 de 2022). *Atalayar*. El Golfo de Guinea: el nuevo avispero: <https://www.atalayar.com/articulo/reportajes/golfo-guinea-nuevo-avispero-pirateria/20220224103256155239.html#:~:text=En%20el%20a%C3%B1o%202020%20el,de%20los%20secuestros%20de%20embarcaciones.>

SECRETARIO GENERAL NACIONES UNIDAS. (2022). *La situación de la piratería y el robo a mano armada*. Naciones Unidas Consejo de Seguridad.

SILVES, B. (28 de 12 de 2022). *S4Mar*. Novedades en materia de transporte marítimo introducidas por el Real Decreto-ley 14/2022: <https://s4mar.com/blog-novedades-real-decreto-ley-14-2022/>

UNITED NATIONS OFFICE ON DRUGS AND CRIME. (2021). *Pirates of the Gulf of Guinea: A cost analysis for coastal states*. United Nations. UNODC Pirates GoG A Cost Analysis for Coastal States.

URCELAY, J. (2014). *La piratería en el golfo de Guinea: retos y soluciones*. Monografías 143. Capítulo Cuarto. Escuela Superior de las Fuerza Armadas.

URCELAY, J. L. (2014). *La piratería emergente en el Golfo de Guinea. Estrategia de la UE para el Golfo de Guinea*. Ministerio de Defensa, Instituto Español de Estudios Estratégicos, Ieee.