



## Consejo de Seguridad

Distr. general  
1 de noviembre de 2022  
Español  
Original: inglés

### **La situación de la piratería y el robo a mano armada en el mar en el golfo de Guinea y sus causas subyacentes**

#### **Informe del Secretario General**

#### **I. Introducción**

1. El presente informe se ha preparado en cumplimiento del párrafo 16 de la resolución [2634 \(2022\)](#) del Consejo de Seguridad, en la que el Consejo solicitó al Secretario General que, en un plazo de cinco meses y con carácter excepcional, dado que se acercaba el décimo aniversario del Código de Conducta relativo a la Represión de la Piratería, el Robo a Mano Armada contra Buques y las Actividades Marítimas Ilegales en África Occidental y Central (Código de Conducta de Yaundé), informara sobre la situación de la piratería y el robo a mano armada en el mar en el golfo de Guinea y sus causas subyacentes, incluidos los vínculos posibles y potenciales con el terrorismo en África Occidental y Central y en el Sahel, el apoyo y las contribuciones de las Naciones Unidas, y cualquier recomendación para seguir apoyando y mejorando los esfuerzos nacionales y la cooperación regional e internacional encaminados a combatir la piratería y el robo a mano armada en el mar en el golfo de Guinea.

2. El informe abarca el período comprendido entre el 1 de enero de 2021 y el 31 de agosto de 2022 y destaca las principales tendencias y novedades en la materia. El informe se basa en la información y las aportaciones proporcionadas por el sistema de las Naciones Unidas, incluidos la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo, el Departamento de Asuntos Políticos y de Consolidación de la Paz, la Oficina Regional de las Naciones Unidas para África Central (UNOCA), la Oficina de Lucha contra el Terrorismo, la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) y la Oficina de las Naciones Unidas para África Occidental y el Sahel (UNOWAS), así como por organizaciones subregionales y regionales, como la Comunidad Económica de los Estados de África Central (CEEAC), la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental (CEDEAO), la Comisión del Golfo de Guinea y el Centro de Coordinación Interregional para la Aplicación de la Estrategia Regional de Seguridad Marítima en África Central y Occidental. Además, la Secretaría consultó a los Estados Miembros y recibió información de Alemania, Benin, el Brasil, el Camerún, China, Côte d'Ivoire, la Federación de Rusia, Francia, el Gabón, Ghana, Guinea Ecuatorial, la India, Irlanda, el Japón, Nigeria, Noruega y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

3. En el informe se evalúan la situación de la piratería y el robo a mano armada en el mar y sus repercusiones, incluidos sus posibles vínculos con el terrorismo, y se



examinan las actividades políticas, jurídicas y operacionales que han emprendido los Estados Miembros, las organizaciones regionales y subregionales, el sistema de las Naciones Unidas y sus asociados para combatir la piratería y el robo a mano armada en el mar en el golfo de Guinea. Se reconoce que desde abril de 2021 han disminuido los casos de piratería y robo a mano armada en el mar en la región y, al final, se formulan observaciones y recomendaciones sobre las formas de seguir mejorando los esfuerzos nacionales y la cooperación regional e internacional para mantener los logros alcanzados. En general, se subraya la importancia de una acción mundial concertada para asegurar la puesta en funcionamiento plena y significativa de la Arquitectura de Yaundé, especialmente en el contexto del décimo aniversario, en 2023, del Código de Conducta de Yaundé.

## **II. Principales novedades, tendencias y consideraciones relativas a la piratería y el robo a mano armada en el mar en el golfo de Guinea**

### **A. Denuncias de incidentes y características**

4. La naturaleza y la incidencia de la piratería y el robo a mano armada en el mar en el golfo de Guinea han evolucionado con el tiempo. En junio de 2021, el Programa Mundial contra la Delincuencia Marítima de la UNODC situó la aparición de la piratería y el robo a mano armada en el mar en el golfo de Guinea en torno a 2005, cuando grupos militantes de la región del delta del Níger (Nigeria) atacaron infraestructuras de petróleo y gas. En ese momento, los incidentes de piratería clasificados como “abordaje y robo” constituían el 70 % de los incidentes denunciados, y más del 70 % de todos los buques atacados eran buques de apoyo a la industria del petróleo y el gas. Entre 2005 y 2009, solo alrededor del 15 % de los incidentes de piratería denunciados en la región fueron casos de “secuestro para obtener rescate”. La situación evolucionó entre 2010 y 2015, ya que algunos grupos de piratas combinaron el secuestro y el rapto, atacando principalmente petroleros cargados de productos refinados en casos de la llamada “petropiratería”. Debido a varios factores, como la caída mundial de los precios del petróleo, los casos de secuestro de petroleros disminuyeron con el tiempo y en 2016 ya casi no se produjo ninguno.

5. De 2016 a 2021, los grupos de piratas de la región alteraron sus patrones, cambiando su enfoque hacia la piratería de “secuestro para obtener rescate”. Según un estudio realizado en el marco del Programa Mundial contra la Delincuencia Marítima de la UNODC, que sintetizó los datos de otras fuentes durante un período de tres años (2018-2020), el punto álgido de la piratería de “secuestro para obtener rescate” se alcanzó en 2020, cuando se denunció el secuestro en el mar de aproximadamente 140 personas. Los grupos de piratas operaban de forma indiscriminada, atacando todo tipo de embarcaciones, incluidos los pesqueros, y aumentaron sus actividades más lejos de la costa. En ese momento se registraron varios casos a más de 200 millas náuticas de la costa.

6. En este contexto, en el período sobre el que se informa hubo una evolución positiva, ya que el número de casos de piratería y robo a mano armada en el mar, incluido el “secuestro para obtener rescate”, disminuyó de 123 en 2020 a 45 en 2021. Según los datos del Centro de Coordinación Interregional para la Aplicación de la Estrategia Regional de Seguridad Marítima en África Central y Occidental, en el primer trimestre de 2021 el número de incidentes de delincuencia marítima se mantuvo en línea con los años anteriores, dado que se denunciaron 20 incidentes de piratería. Sin embargo, desde abril de 2021 ha disminuido el número de incidentes de

delincuencia marítima, incluidos los casos de piratería y robo a mano armada en el mar en el golfo de Guinea. Por ejemplo, en el segundo y el último trimestre de 2021, el Centro de Coordinación Interregional registró solo nueve y ocho casos de delitos marítimos, respectivamente. Esta tendencia ha continuado en 2022, con un total de 16 incidentes de delincuencia marítima registrados por el Centro de Coordinación Interregional entre enero y junio. La tendencia ha sido corroborada por el Sistema mundial integrado de información marítima de la Organización Marítima Internacional (OMI), que registró datos de 13 incidentes de piratería y robo a mano armada en el mar en el golfo de Guinea entre enero y junio de 2022.

7. La disminución de los incidentes de piratería en el golfo de Guinea se sustenta en una serie de factores, entre los que se encuentran el impacto positivo de las condenas por piratería en Nigeria y el Togo en julio de 2021, así como los efectos disuasorios del aumento de las patrullas navales por parte de la armada nigeriana, junto con la mejora de la cooperación con sus homólogos regionales. El efecto de disuasión se ha visto ampliado por el despliegue de armadas no pertenecientes al golfo de Guinea, incluida la presencia continua de activos navales en el marco del concepto de Presencias Marítimas Coordinadas de la Unión Europea, a saber, de Dinamarca, España, Francia, Italia y Portugal, así como las patrullas regulares de las armadas del Brasil, el Canadá, los Estados Unidos de América, la Federación de Rusia, la India, Marruecos y el Reino Unido.

8. Además de la disminución del número de casos, también se ha producido un cambio notable en la ubicación geográfica de los incidentes de piratería, que ha pasado de África Occidental a África Central. La UNODC informó de un cambio observado en 2020 y 2021 de las aguas regionales de la CEDEAO a las de la CEEAC. Asimismo, según las cifras del Centro de Coordinación Interregional, el 62 % de los incidentes de delincuencia marítima denunciados en el golfo de Guinea en el cuarto trimestre de 2021 se produjeron en aguas de la CEEAC. Esto representa un cambio significativo si se compara con el cuarto trimestre de 2020, cuando aproximadamente solo el 20 % de los incidentes denunciados en la región se produjeron en esas aguas. Esencialmente, aunque los grupos de piratas siguen teniendo su base principal en la región del delta del Níger (Nigeria), parecen haber trasladado algunas de sus actividades a las aguas del Gabón, Guinea Ecuatorial y Santo Tomé y Príncipe, en parte por razones operacionales, entre las que se encuentran el eludir las crecientes patrullas de los activos navales nigerianos. No obstante, no hay pruebas suficientes de una prevalencia más permanente de los grupos de piratas fuera de su centro habitual de operaciones en el delta del Níger.

## **B. Costos y efectos de la piratería en el golfo de Guinea**

9. Los efectos de la piratería y el robo a mano armada en el mar en el golfo de Guinea son polifacéticos; la región incurre en costos directos, indirectos y de oportunidad como consecuencia de la inseguridad marítima. La piratería y el robo a mano armada en el mar, interconectados con otros importantes retos socioeconómicos y en materia de gobernanza y seguridad a los que se enfrentan los Estados del golfo de Guinea, amenazan con obstaculizar el desarrollo sostenible y a largo plazo de la región.

10. Los costos directos de la piratería en el golfo de Guinea son aquellos que están inmediatamente relacionados con los incidentes de piratería y las actividades de lucha contra la piratería, incluidos los gastos navales, los rescates pagados y el valor del petróleo y la carga robados. Por ejemplo, en estudios publicados en junio y noviembre de 2021, la UNODC estimó que el importe anual de los rescates pagados por la liberación de marinos secuestrados era de unos 4 millones de dólares y que las

pérdidas financieras combinadas causadas por los casos de piratería en el golfo de Guinea ascendían a aproximadamente 1.925 millones de dólares al año. La piratería en el golfo de Guinea también provoca una secuencia de costos indirectos, incluidos los daños financieros causados a las economías costeras por la amenaza de la piratería y por la imposición de medidas contra la piratería. En este sentido, entre los costos indirectos para la región se encuentran la reducción del tráfico marítimo a las zonas de alto riesgo, el aumento del costo de las primas de los seguros marítimos, que aumenta el costo de las importaciones y dificulta la competitividad de las exportaciones tanto de los Estados costeros como los del interior, y la disminución de la actividad pesquera.

11. En cuanto a los costos de oportunidad, los recursos financieros que se dedican a las iniciativas de lucha contra la piratería, que en los últimos años ascienden a unos 524 millones de dólares anuales, socavan las inversiones en otras áreas, lo que repercute en el desarrollo económico sostenible a largo plazo de la región. Los costos de oportunidad también pueden incluir la pérdida de competitividad de los puertos regionales y la interrupción de los esfuerzos de los Estados de la región por diversificar sus economías explotando todo el potencial de su economía azul e integrar las cadenas globales de valor.

12. Dado que varios Estados del golfo de Guinea se ven amenazados por otras formas de delincuencia transnacional, como el contrabando de drogas, la trata de personas y el blanqueo de dinero, y que existe el riesgo de que se expandan el terrorismo y el extremismo violento desde el Sahel, los importantes costos en que incurre la región para hacer frente a la piratería y al robo a mano armada en el mar también pueden obstaculizar los esfuerzos a nivel nacional y regional para responder de forma eficaz y completa a estos otros retos de gobernanza y seguridad.

13. En lo que respecta a la dimensión de género, la piratería y el robo a mano armada en el mar en el golfo de Guinea han tenido una serie de efectos directos e indirectos en las mujeres y las niñas, así como en los hombres y los niños. Asimismo, dado el papel cada vez más importante que desempeñan las mujeres de la costa de África Occidental en la pesca artesanal y su dependencia del sector pesquero como medio de vida y nutrición, cada vez se percibe más que las mujeres se ven afectadas de forma desproporcionada por la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. Aunque se ha informado de que, a nivel mundial, solo alrededor del 2 % de las mujeres constituyen la mano de obra marítima mundial, no existen datos específicos para la región sobre la representación femenina en el sector. En general, son escasos los datos desglosados por sexo sobre los autores y las víctimas de la piratería y el robo a mano armada en el mar, especialmente en las comunidades costeras del golfo de Guinea.

### **C. Causas subyacentes de la piratería y el robo a mano armada en el mar en el golfo de Guinea**

14. Varios factores multidimensionales contribuyen a la piratería y el robo a mano armada en el mar en el golfo de Guinea. Entre ellos se encuentran la pobreza generalizada, ya que en la región hay unos 242 millones de personas que viven por debajo del umbral de pobreza extrema de las Naciones Unidas, que es de 1,90 dólares de ingresos por persona por día, y un alto nivel de subempleo y desempleo, especialmente entre los jóvenes de la región. Estos y otros factores, como el acceso inadecuado a los servicios públicos y la percepción por parte de algunos segmentos de la población, en particular en las comunidades costeras, de que los Gobiernos son incapaces de cumplir plenamente las prioridades de desarrollo, así como de abordar los problemas de gobernanza y alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible,

contribuyen colectivamente a que las comunidades sean susceptibles de ser reclutadas por piratas y otros grupos delictivos.

15. El cambio climático ha tenido un impacto perceptible en los medios de vida de las comunidades costeras del golfo de Guinea, alterando, entre otras cosas, los patrones de migración de las poblaciones de peces fuera de la costa. Esto, combinado con la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, ha tenido un efecto negativo importante en los ecosistemas marinos y ha reducido el acceso de las comunidades pesqueras locales a las poblaciones de peces. Como se demostró en el delta del Níger, los efectos de la degradación ambiental, como los que están relacionados con las operaciones de las industrias del petróleo y el gas, sobre las condiciones socioeconómicas de las comunidades alimentan el descontento y las quejas, que son explotados por los grupos de piratas. El impacto combinado del cambio climático, la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y la degradación ambiental de ecosistemas delicados ha desestabilizado y empobrecido a las poblaciones locales al restringir su acceso a sus principales fuentes de ingresos y nutrición. Junto con otros problemas de gobernanza y seguridad, esto aumenta el riesgo de que las comunidades costeras se vean arrastradas a actividades ilícitas y delictivas, como la piratería y el robo a mano armada en el mar, como medio de supervivencia.

### **III. Vínculos posibles y potenciales con el terrorismo en África Occidental, África Central y el Sahel**

16. La costa de África Occidental se enfrenta a un riesgo creciente de que la amenaza terrorista se extienda desde el Sahel central hacia el golfo de Guinea, como demuestran los atentados terroristas perpetrados contra las fuerzas de seguridad gubernamentales en Benín y el Togo desde 2021. Dado que los países del Sahel central siguen dependiendo de los Estados costeros y de sus infraestructuras portuarias para importar y exportar mercancías desde y hacia el resto del mundo, es probable que los grupos extremistas y terroristas que operan en la región sigan buscando formas de establecer una presencia en los Estados ribereños o de establecer vínculos con redes criminales transnacionales para promover sus intereses.

17. Sin embargo, hasta la fecha no han aparecido pruebas empíricas de que existan vínculos operacionales, organizacionales o ideológicos entre los grupos extremistas, terroristas y piratas del golfo de Guinea. Los grupos extremistas y terroristas que operan en África Occidental, África Central y el Sahel actúan principalmente lejos del litoral y no parecen haber desarrollado la capacidad necesaria para establecer una presencia a largo plazo en las zonas costeras. No obstante, se ha informado de que algunos nacionales de países ribereños han sido reclutados por grupos extremistas para operar en Burkina Faso y Malí.

### **IV. Esfuerzos por combatir la piratería y el robo a mano armada en el mar en el golfo de Guinea**

#### **A. Marcos jurídicos y de políticas existentes a nivel internacional, regional y nacional**

18. Existen varios marcos jurídicos y de políticas internacionales, regionales y nacionales para hacer frente a la piratería y el robo a mano armada en el mar en el golfo de Guinea. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar sigue siendo el principal marco jurídico para responder a la piratería en el golfo de Guinea, especialmente en ausencia de una legislación adecuada a nivel nacional. El

principio de la jurisdicción universal en el marco de la Convención permite a cualquier Estado apresar en alta mar, o en cualquier otro lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, a un buque pirata, o a un buque capturado a consecuencia de actos de piratería que esté en poder de piratas, y detener a las personas e incautarse de los bienes que se encuentren a bordo de dicho buque.

19. Sin embargo, hasta la fecha, menos de un tercio de los países del golfo de Guinea han promulgado leyes que penalicen la piratería en la medida que se establece en la Convención. Hasta el momento, solo Cabo Verde, Liberia, Nigeria, el Senegal y el Togo han tipificado como delito los actos de piratería y han establecido la jurisdicción universal sobre la piratería de conformidad con los artículos 101 y 105 de la Convención. Esos cinco países pueden enjuiciar a los sospechosos de piratería independientemente de la ubicación geográfica del incidente, del pabellón de los buques implicados y de la nacionalidad de los sospechosos o de las víctimas. Otros países, a saber, Angola, Benin, el Camerún, el Congo, Côte d'Ivoire, el Gabón, Ghana, la República Democrática del Congo y Santo Tomé y Príncipe, están armonizando sus respectivos marcos jurídicos con las disposiciones de la Convención. Cabe destacar que la UNODC prestó asistencia a Cabo Verde, Liberia, Nigeria y el Senegal en la aplicación de las modificaciones pertinentes a sus marcos jurídicos para tipificar como delito los actos de piratería y estableció la jurisdicción universal sobre la piratería de conformidad con los artículos 101 y 105 de la Convención.

20. Otros instrumentos internacionales y continentales aplicables son el Protocolo de 2005 relativo al Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima, la Estrategia Marítima Integrada de África 2050, que fue adoptada por la Unión Africana en 2014, y la Carta sobre la Seguridad y la Protección Marítimas y el Desarrollo en África, de 2016. Hasta la fecha, la Carta, en que se insta a los Estados partes a armonizar sus leyes nacionales con los instrumentos jurídicos internacionales pertinentes, como la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima, solo ha sido ratificada por 3 de los 15 Estados que se requieren para su entrada en vigor.

21. A nivel subregional, el Protocolo de la CEEAC sobre la Estrategia para Asegurar los Intereses Marítimos Vitales de los Estados Miembros de la CEEAC en el Golfo de Guinea, de 2009, tiene como objetivo proteger los recursos naturales, las zonas de pesca marítima artesanal y las rutas marítimas y luchar contra las actividades navales ilícitas. Cabe destacar que en su 53ª reunión, celebrada en Yaundé del 30 de mayo al 3 de junio de 2022, el Comité Consultivo Permanente de las Naciones Unidas sobre las Cuestiones de Seguridad en África Central invitó a los Estados miembros de la CEEAC a establecer sus autoridades interministeriales encargadas de la protección marítima para que sirvieran de puntos focales nacionales para la aplicación del Protocolo. En esa reunión, el Comité Consultivo pidió además a los Estados miembros de la CEEAC que aún no hubieran adaptado su marco jurídico que actuaran para tipificar la piratería como delito y establecieran la jurisdicción universal para facilitar el procesamiento y el enjuiciamiento de los piratas detenidos en el mar. En este contexto, se espera que el Gabón, con el apoyo de la UNODC, adopte un código penal revisado, en línea con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, antes de diciembre de 2022.

22. En 2014, la CEDEAO adoptó su Estrategia Marítima Integrada. El 3 de julio de 2022, en su 61º período de sesiones ordinario, la Autoridad de Jefes de Estado y de Gobierno de la CEDEAO aprobó la Ley Complementaria de la CEDEAO sobre las condiciones para trasladar a las personas sospechosas de haber cometido actos de piratería y sus bienes o pruebas asociadas. La Ley Complementaria proporciona un marco jurídico para que los Estados miembros de la CEDEAO que no tengan la

legislación nacional requerida trasladen a los sospechosos de piratería detenidos y las pruebas o los bienes asociados desde el mar a otro Estado miembro que sí tenga esa legislación, para enjuiciar a los sospechosos. La Ley Complementaria incluye disposiciones de derechos humanos sobre el trato, el procesamiento y el enjuiciamiento de las personas sospechosas o trasladadas, en las que se garantiza que ninguna persona trasladada sea sometida a la pena de muerte por los actos de piratería. En caso de incumplimiento de esas obligaciones en materia de derechos humanos, los Estados partes y los particulares pueden presentar una demanda ante los tribunales nacionales y regionales, incluidos el Tribunal de Justicia de la CEDEAO y la Corte Africana de Derechos Humanos y de los Pueblos. En junio de 2013, los Estados miembros del golfo de Guinea y sus alrededores firmaron el Código de Conducta de Yaundé para facilitar la cooperación y el intercambio de información a nivel regional a fin de prevenir y enjuiciar los delitos de piratería y otras actividades ilegales en las aguas del golfo de Guinea.

23. Con el apoyo de la UNODC, Nigeria ha desarrollado y aprobado una estrategia marítima nacional y un plan de aplicación, mientras que Ghana ha desarrollado un proyecto de estrategia marítima integrada nacional y un plan de aplicación. En ambos casos, las estrategias son coherentes con las estrategias marítimas regionales e interregionales multiestatales existentes. En este sentido, la Agencia de Administración y Seguridad Marítima de Nigeria ha elaborado un proyecto de estrategia nacional de coordinación de la protección marítima con el apoyo de la OMI, para aplicar los componentes de seguridad de la estrategia marítima nacional del país.

## B. Condenas por piratería

24. En 2021 se consiguieron por primera vez dos condenas por piratería en la región de África Occidental. El 5 de julio de 2021, ocho acusados detenidos en mayo de 2019 por las fuerzas togolesas por actos de piratería en el buque G-Dona 1 fueron condenados en el Tribunal Penal de Lomé. El 23 de julio de 2021, en Nigeria, en virtud de la Ley de Represión de la Piratería y Otros Delitos Cometidos en el Mar, de 2019, diez personas implicadas en el secuestro del buque pesquero chino Hailufeng II en la zona económica exclusiva de Côte d'Ivoire fueron condenadas por piratería por el Tribunal Superior Federal en Lagos. Todavía no se han llevado a juicio casos de piratería en la región de África Central.

25. Es importante señalar que uno de los principales obstáculos para reprimir la piratería de manera efectiva en el golfo de Guinea se deriva del hecho de que varios Estados de la región no han integrado efectivamente el delito de piratería y su jurisdicción universal en su derecho interno, tal y como se establece en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar<sup>1</sup>. Esto limita la capacidad de los Estados para detener a los sospechosos más allá de sus aguas territoriales y procesarlos posteriormente por actos de piratería hasta alcanzar un estado de “solución jurídica”. Sin embargo, esta limitación no se aplica a los casos de robo a mano armada en el mar, ya que los marcos jurídicos nacionales son suficientes para procesar esos delitos, que se producen dentro de las aguas territoriales del Estado en cuestión.

<sup>1</sup> Puede encontrarse información adicional sobre los elementos de la legislación nacional sobre piratería en virtud de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en OMI, “*Piracy: elements of national legislation pursuant to the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982*”, LEG 98/8/1, que figura en el anexo de la circular que puede consultarse en [www.un.org/Depts/los/piracy/circular\\_letter\\_3180.pdf](http://www.un.org/Depts/los/piracy/circular_letter_3180.pdf).

## C. Puesta en funcionamiento de la Arquitectura de Yaundé

26. La adopción del Código de Conducta de Yaundé dio lugar a la creación de un mecanismo interregional de protección marítima, la Arquitectura de Yaundé, para optimizar la cooperación marítima en el golfo de Guinea. El centro neurálgico de la Arquitectura de Yaundé es el Centro de Coordinación Interregional para la Aplicación de la Estrategia Regional de Seguridad Marítima en África Central y Occidental, con sede en Yaundé, creado en septiembre de 2014 y puesto en funcionamiento en febrero de 2017. El Centro de Coordinación Interregional es responsable de mejorar la coordinación, la mutualización y la interoperabilidad de los sistemas, así como la aplicación de las respectivas estrategias marítimas regionales del espacio marítimo común de África Central y África Occidental. Consta de cinco divisiones, a saber, Asuntos Políticos y Cooperación Internacional, Gestión de la Información y Comunicaciones, Formación y Práctica, Asuntos Jurídicos y Cooperación Judicial, y Administración y Finanzas. El Centro de Coordinación Interregional está vinculado con el Centro Regional de Seguridad Marítima de África Occidental, con sede en Abiyán, el Centro Regional de Protección Marítima de África Central, con sede en Pointe-Noire, y varios Centros de Coordinación Marítima Multinacional que aplican las respectivas estrategias marítimas en el espacio de la CEEAC y la CEDEAO y velan por la coordinación y la cooperación regionales.

27. El Centro Regional de Seguridad Marítima de África Occidental y el Centro Regional de Protección Marítima de África Central, en su calidad de centros operacionales, se encargan de coordinar la recopilación y el análisis de información y la difusión de la información procesada entre ellos y a Centros de Coordinación Marítima Multinacional, así como a los asociados internacionales que realizan actividades en sus respectivas zonas del golfo de Guinea. El Centro Regional de Protección Marítima de África Central entró en funcionamiento en 2014, y el Centro Regional de Seguridad Marítima de África Occidental se declaró formalmente operacional en 2022.

28. Los Centros de Coordinación Marítima Multinacional tienen el mandato de supervisar las actividades marítimas y de compartir la información útil relacionada con la protección marítima con las partes interesadas a nivel interzonal. Hay cinco Centros de Coordinación Marítima Multinacional: los que comprenden las zonas A y D, que dependen del Centro Regional de Protección Marítima de África Central y la ECCAS, y los que están encargados de las zonas E, F y G, que dependen del Centro Regional de Seguridad Marítima de África Occidental y la CEDEAO. Los Centros de Coordinación Marítima Multinacional de las zonas A y G, dependientes de la CEEAC y la CEDEAO respectivamente, aún no han entrado en funcionamiento.

29. Para mejorar las estrategias de intercambio de información y la formación de grupos de tareas navales para realizar patrullas conjuntas en la región de la CEDEAO, se han establecido además memorandos de entendimiento conjuntos en los Centros de Coordinación Marítima Multinacional de las zonas E (Benin, Nigeria y Togo) y F (Côte d'Ivoire, Ghana, Guinea, Liberia y Sierra Leona). Aunque los Centros de Coordinación Marítima Multinacional de las zonas E y F, respectivamente, llevaron a cabo una patrulla conjunta en 2021, hasta ahora no se ha establecido un grupo de tareas naval, al parecer debido a la falta de material adecuado y a las dificultades logísticas. Además, a pesar de que el Centro de Coordinación Marítima Multinacional de la zona G no está en funcionamiento, en 2021 se realizaron patrullas conjuntas en esa zona, dirigidas por la armada senegalesa.

30. En la región de la CEEAC, los países de la zona D (Camerún, Gabón, Guinea Ecuatorial y Santo Tomé y Príncipe) tienen un memorando de entendimiento vigente desde 2009. Por ello, desde 2014, los buques de las armadas del Camerún, del Gabón



y de Guinea Ecuatorial participan periódicamente en patrullas conjuntas. Sin embargo, debido a la inmensidad del espacio marítimo, las patrullas de rutina están a cargo de buques individuales y solo se realizan interceptaciones conjuntas cuando surge una crisis.

31. A nivel nacional, los Centros Operacionales Marítimos de cada país, que están integrados en su armada o guardia costera nacional, comunican los incidentes marítimos a todos los interesados nacionales pertinentes y al Centro de Coordinación Marítima Multinacional para una coordinación zonal eficaz. Los Centros Operacionales Marítimos están moderadamente equipados con herramientas de conocimiento del dominio marítimo y se beneficiarían de nuevas inversiones.

32. En general, los acuerdos de coordinación zonal, subregional e interregional han adquirido mayor eficacia a lo largo del tiempo. Sin embargo, los problemas relacionados con la inadecuada dotación de personal de los Centros de Coordinación Marítima, la falta de equipo y apoyo logístico adecuados y los problemas relacionados con la puntualidad y la eficacia de la información siguen impidiendo la plena puesta en funcionamiento de la Arquitectura de Yaundé casi diez años después. Además, la puesta en funcionamiento de la Arquitectura a nivel de la CEEAC se ve obstaculizada por varios factores, como la ausencia de una oficina específica dentro de la Comisión de la CEEAC que se ocupe de las cuestiones de protección marítima y coordine las iniciativas de protección marítima a nivel regional y nacional. No obstante, parece haber una importante voluntad política a nivel de la Comisión de la CEEAC y de los Estados miembros para abordar los impedimentos. En general, es necesario que los países firmantes del Código de Conducta de Yaundé, a través de sus respectivas estructuras políticas regionales (CEEAC, CEDEAO y Comisión del Golfo de Guinea), proporcionen más orientaciones estratégicas para que la Arquitectura alcance todo su potencial.

33. Aunque la financiación de las diferentes estructuras de la Arquitectura de Yaundé procede de múltiples fuentes, alrededor del 40 % es responsabilidad principalmente de la CEEAC, la CEDEAO y la Comisión del Golfo de Guinea. Los asociados internacionales, incluido el sistema de las Naciones Unidas, han proporcionado apoyo financiero, técnico y material a varios niveles de la Arquitectura de Yaundé. Sin embargo, la falta de financiación previsible y sostenible ha obstaculizado igualmente la plena aplicación y puesta en funcionamiento del Código de Conducta y la Arquitectura de Yaundé. Además, la aplicación se ve limitada por la falta de claridad en la división del trabajo entre las distintas estructuras regionales.

34. El Grupo del G7 de Amigos del Golfo de Guinea, creado en 2013 para apoyar la aplicación de la Arquitectura de Yaundé, constituye un foro para la armonización y la prestación de asistencia internacional con el fin de mejorar la eficacia de la Arquitectura. El apoyo del Grupo es polifacético y se presta a través de la infraestructura de asistencia internacional de cada miembro, que puede ser bilateral o multilateral, o en asociación con otros miembros del Grupo. Además, en abril de 2021, la armada nigeriana, la Agencia de Administración y Seguridad Marítimas de Nigeria y el Centro de Coordinación Interregional para la Aplicación de la Estrategia Regional de Seguridad Marítima en África Central y Occidental crearon el Foro de Colaboración Marítima del Golfo de Guinea y el foro operacional Shared Awareness and Deconfliction. El objetivo del foro es potenciar el intercambio de información, la cooperación en el mar y la evitación de conflictos respecto de las operaciones entre los buques de las armadas de los Estados del golfo de Guinea, los de los asociados internacionales, la industria marítima y los centros de la Arquitectura de Yaundé.

## **D. Esfuerzos nacionales y regionales de cooperación y creación de capacidad**

35. A nivel nacional, los Estados signatarios del Código de Conducta de Yaundé están actualizando y aplicando sus respectivas estrategias marítimas nacionales, aunque los niveles de progreso alcanzados son dispares. En este contexto, varios Estados del golfo de Guinea se han comprometido a reestructurar y reequipar sus entidades de aplicación del derecho marítimo y sus armadas para reforzar su capacidad de aplicación (véase el anexo I). Sin embargo, los esfuerzos a este respecto han sido acotados debido sobre todo a las limitaciones financieras de varios Estados signatarios.

36. Para mejorar la coordinación y la cooperación entre sus organismos marítimos nacionales pertinentes, Benin, Ghana, Nigeria y el Togo, con la ayuda de la UNODC, han desarrollado con éxito sus respectivos procedimientos operativos estándar armonizados sobre cuestiones como la recogida de pruebas en el mar y la cadena de custodia. Se espera que la aplicación efectiva de esos procedimientos facilite y mejore la coordinación de las operaciones nacionales de protección marítima en cada país, así como la investigación y el enjuiciamiento de los actos de piratería y robo a mano armada en el mar.

## **E. Contribuciones internacionales**

37. La comunidad internacional sigue apoyando activamente los esfuerzos regionales y nacionales de lucha contra la piratería a través de una serie de iniciativas, como las patrullas navales frecuentes en el golfo de Guinea (véase el anexo II), por ejemplo en el contexto del concepto de Presencias Marítimas Coordinadas de la Unión Europea que se puso en marcha en enero de 2021.

38. Para contribuir al desarrollo de las capacidades regionales de protección marítima, se celebran anualmente dos importantes operaciones de maniobras regionales e internacionales: el Obangame Express, dirigido por los Estados Unidos, y el Grand African Nemo, dirigido por Francia, con el fin de desarrollar las capacidades de los organismos encargados de la aplicación del derecho marítimo en materia de operaciones conjuntas, coordinación y cooperación. También se organizan, a nivel bilateral y multilateral, otras operaciones marítimas y de asistencia naval, como Operation Junction Rain, Africa Maritime Law Enforcement Partnership y Megalops.

## **V. Apoyo y contribuciones de las Naciones Unidas**

### **A. Apoyo político y técnico para la puesta en funcionamiento de la arquitectura regional de protección marítima**

39. Las Presidencias de las Comisiones de la CEEAC y de la CEDEAO, junto con la Secretaría Ejecutiva de la Comisión del Golfo de Guinea, celebraron una reunión virtual el 18 de marzo de 2021 para evaluar la situación y encontrar vías para reforzar la respuesta regional a la seguridad y la protección marítimas en la región del golfo de Guinea. En la reunión, facilitada conjuntamente por la UNOCA y la UNOWAS, los participantes reconocieron la necesidad de que la CEDEAO, la CEEAC y la Comisión del Golfo de Guinea revitalizaran la cooperación regional en materia de protección marítima y esbozaran las medidas futuras para reforzar colectivamente la coordinación. En este sentido, los participantes acordaron definir y establecer un plan bien secuenciado para apoyar la puesta en marcha de mecanismos de coordinación

regionales como el Centro de Coordinación Interregional para la Aplicación de la Estrategia Regional de Seguridad Marítima en África Central y Occidental.

40. En consonancia con su mandato de buenos oficios, la UNOCA y la UNOWAS coordinaron sus actividades de promoción de alto nivel con los Estados miembros, los agentes regionales y la comunidad internacional en general a fin de movilizar apoyo político y recursos para la aplicación de la Arquitectura de Yaundé y otras iniciativas conexas sobre protección marítima en el golfo de Guinea. El 30 de junio de 2021, la Comisión de Consolidación de la Paz convocó su primera reunión virtual sobre la piratería en el golfo de Guinea para atraer una mayor atención internacional, fomentar una mayor coordinación entre las partes interesadas y aumentar el apoyo para seguir aplicando el Código de Conducta de Yaundé. La Comisión subrayó la necesidad de resolver los problemas conexos de seguridad humana, incluida la provisión de oportunidades de subsistencia a la población juvenil, así como el fortalecimiento del apoyo a los esfuerzos nacionales y regionales. El Representante Especial del Secretario General para África Central y Jefe de la UNOCA y el Representante Especial del Secretario General para África Occidental y el Sahel participaron en la reunión e informaron a la Comisión de Consolidación de la Paz sobre los esfuerzos realizados en sus respectivas subregiones.

41. La UNODC prestó asistencia técnica a las instituciones clave de la Arquitectura de Yaundé, así como a la CEEAC y a la CEDEAO, incluso mediante la incorporación de expertos. Por ejemplo, en el período sobre el que se informa, se contrataron y desplegaron expertos jurídicos y en formación para prestar apoyo en los Centros Operacionales Marítimos, los Centros de Coordinación Marítima Multinacional, el Centro Regional de Seguridad Marítima de África Occidental y el Centro de Coordinación Interregional para la Aplicación de la Estrategia Regional de Seguridad Marítima en África Central y Occidental.

## **B. Apoyo a los marcos jurídicos y de políticas**

42. La UNODC y la OMI han ayudado a algunos Estados de la región, especialmente a Ghana y Nigeria, a formular sus respectivas estrategias marítimas nacionales y sus planes de aplicación, así como una estrategia nacional de coordinación de la protección marítima, según procediera. En el plano subregional, la UNODC prestó apoyo técnico a la CEDEAO para la elaboración de su Ley Complementaria sobre las condiciones para trasladar a las personas sospechosas de haber cometido actos de piratería y sus bienes o pruebas asociadas.

## **C. Investigación y enjuiciamiento**

43. En el período que abarca el informe, la UNODC apoyó a los Estados del golfo de Guinea en el refuerzo de la capacidad operacional y de investigación de los organismos encargados de la aplicación del derecho marítimo para disuadir, detectar e interceptar eficazmente la piratería, así como para recopilar eficazmente pruebas en el mar, redactar declaraciones escritas y presentar expedientes policiales a la fiscalía con un mayor nivel de admisibilidad en los tribunales. En este contexto, la UNODC, en colaboración con la Organización Internacional de Policía Criminal-INTERPOL, llevó a cabo juicios simulados basados en un simulacro de investigación de la escena del crimen en un buque.

44. En el Togo, la UNODC prestó servicios de traducción durante el juicio del G Dona 1 para facilitar las actuaciones judiciales. En Nigeria, incorporó asesores jurídicos a la Oficina del Director de la Fiscalía para mejorar las competencias sustantivas y procesales de los fiscales que se ocupaban de los casos de delincuencia

marítima, incluidos los que llevaron a cabo el juicio por piratería en el buque Hailufeng II.

#### **D. Creación de capacidad, coordinación y cooperación**

45. La UNODC y el Centro de Coordinación Interregional para la Aplicación de la Estrategia Regional de Seguridad Marítima en África Central y Occidental establecieron conjuntamente una red de puntos focales de formación que incluye a todos los Estados miembros de la CEEAC y la CEDEAO. En colaboración con el Centro de Coordinación Interregional, la UNODC elaboró una matriz de formación para reforzar la coordinación de la formación en materia de aplicación del derecho marítimo en África Occidental y Central, y preparó a la Organización de Formación de la Arquitectura de Yaundé para hacer frente rápidamente a los nuevos problemas en materia de protección marítima. La matriz de formación ofrece una recopilación de todas las necesidades de formación que pueden tener las entidades regionales encargadas de la aplicación del derecho marítimo para desempeñar sus funciones. La UNODC también ha enviado expertos al Departamento de Formación del Centro de Coordinación Interregional para seguir actualizando la matriz.

46. La UNODC apoyó la capacidad operacional de los organismos encargados de la aplicación del derecho marítimo para desarrollar operaciones y realizar patrullas a partir de información de inteligencia. A este respecto, colaboró con proveedores de servicios de conocimiento del dominio marítimo, como Copernicus Marine Service, Global Fishing Watch, Skylight y Yaris, para apoyar las maniobras marítimas conjuntas de los Centros de Coordinación Marítima Multinacional de las zonas E y F y las patrullas lideradas por el Senegal en las aguas pertenecientes a los países de la zona G. Además, la UNODC apoyó la creación de centros de formación en materia de visita, abordaje, registro e incautación en Ghana y Nigeria para mejorar la capacidad de disuasión. Los centros ofrecen formación bilingüe para los organismos encargados de la aplicación del derecho marítimo en materia de interdicción y recogida de pruebas en las zonas E y F de la CEDEAO. La UNODC también apoyó a los Estados miembros en el fortalecimiento de la coordinación nacional de la aplicación del derecho entre diversas instituciones con mandatos legales en el ámbito marítimo.

47. La OMI apoyó los esfuerzos para mejorar la comunicación en el Centro de Coordinación Marítima Multinacional de la zona F en la región de la CEDEAO, incluidos el suministro y la instalación de equipos de radio de alta frecuencia con capacidad para compartir datos con todos los Centros Operacionales Marítimos nacionales. Se espera que esto mejore la capacidad del Centro de Coordinación Marítima Multinacional de Accra para comunicarse y compartir datos con los cinco Centros Operacionales Marítimos de la zona F y para coordinar una respuesta de protección eficaz por parte de las armadas, las guardias costeras y otros organismos civiles pertinentes.

48. La Oficina de Lucha contra el Terrorismo siguió aplicando un Programa Global de Investigaciones Antiterroristas, que apoya a los Estados Miembros en la elaboración y aplicación de estrategias de investigación exhaustivas para hacer frente a la delincuencia y al terrorismo. El programa, que contiene un subproyecto sobre el secuestro a cambio de rescate, ayudó a los Estados Miembros a crear capacidad para prevenir, investigar y combatir ese delito en el mar. En este sentido, del 25 de abril al 13 de mayo de 2022, se celebró en Accra un curso de formación sobre la gestión y dirección de investigaciones y negociaciones en casos de secuestro a cambio de rescate, con representantes de Ghana, el Níger y el Togo.

49. La OMI prestó asistencia técnica en África Occidental y África Central sobre la aplicación del capítulo XI-2 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar y del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, lo que incluyó una evaluación de las necesidades de seguridad para el Togo y la prestación de apoyo al proyecto de la Unión Europea sobre la seguridad portuaria en África Occidental y Central. La OMI también apoyó los esfuerzos para coordinar los significativos avances realizados por el Foro de Colaboración Marítima del Golfo de Guinea y la plataforma Shared Awareness and Deconfliction, especialmente la importante aportación del sector naviero, con las actividades navales del Grupo del G7 de Amigos del Golfo de Guinea. El Asesor Regional de Protección Marítima de la OMI siguió proporcionando asesoramiento y orientación especializada al Centro de Coordinación Interregional para la Aplicación de la Estrategia Regional de Seguridad Marítima en África Central y Occidental.

## **E. Prevención del delito**

50. Es importante prevenir y mitigar las dificultades a las que se enfrentan las comunidades costeras mediante iniciativas de prevención de la actividad delictiva centradas en la piratería para contener la amenaza que suponen los grupos de delincuencia organizada en el litoral del golfo de Guinea. En ese sentido, se brindó apoyo a través del Programa Mundial contra la Delincuencia Marítima de la UNODC al Gobierno del Estado de Bayelsa (Nigeria) para la elaboración, adopción y aplicación de una estrategia de prevención del delito basada en la comunidad, así como de planes de acción para tres comunidades piloto del Estado (Ayamasa, Ikebiri 1 y Otuan) gravemente afectadas por la piratería y otros delitos marítimos.

## **VI. Observaciones**

51. La reciente disminución de los casos de piratería y robo a mano armada en el mar en el golfo de Guinea es un hecho positivo. Se han logrado algunos avances significativos tanto en la puesta en funcionamiento gradual de la Arquitectura de Yaundé como en el fortalecimiento de la capacidad regional de aplicación del derecho marítimo. Es igualmente encomiable la mejora de los esfuerzos de coordinación entre las partes interesadas de la región, así como entre la región y los asociados internacionales, para abordar la piratería y la protección marítima en la región. No obstante, es necesario seguir trabajando a todos los niveles para consolidar los avances y evitar un retroceso. Por lo tanto, hago un llamamiento a los Estados del golfo de Guinea, a las organizaciones subregionales y regionales y a los asociados internacionales para que sostengan sus esfuerzos, aborden las causas profundas y permanezcan atentos a cualquier acontecimiento que pueda poner en peligro los progresos realizados en la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar en el golfo de Guinea.

52. Atendiendo a lo expuesto en el párrafo anterior, debe prestarse especial atención a comprender mejor cómo repercute la dinámica que se desarrolla en tierra en el entorno de la protección marítima en el golfo de Guinea. Los éxitos en materia de aplicación de la ley y el aumento de las patrullas navales pueden haber impulsado a los grupos delictivos a invertir en otras formas de delincuencia marítima y fluvial, como la toma ilícita y el robo de combustible, probablemente considerados menos riesgosos y más rentables.

53. Los Estados del golfo de Guinea son los principales responsables de la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar y, en este sentido, han demostrado una considerable voluntad política para poner en funcionamiento las

estructuras de la Arquitectura de Yaundé. No obstante, es necesario adoptar más medidas. A este respecto, hago un llamamiento a los Estados del golfo de Guinea para que trasladen efectivamente las disposiciones del Código de Conducta de Yaundé a sus respectivos marcos nacionales, reforzando su capacidad de aplicación de la protección marítima y aplicando sus respectivas estrategias nacionales de protección marítima. El sistema de las Naciones Unidas, incluso a través de entidades como la UNOCA, la UNODC y la UNOWAS, sigue dispuesto a prestar asistencia en áreas como los buenos oficios, la promoción, las reformas jurídicas, la creación de capacidad y la coordinación, según lo requieran los Estados del golfo de Guinea.

54. En relación con lo anterior, observo que la plena puesta en funcionamiento de las estructuras de la Arquitectura de Yaundé sigue viéndose obstaculizada por la falta de recursos humanos, técnicos, logísticos y financieros suficientes. Para responder eficazmente a ese problema, se necesitan un mayor impulso en materia de políticas y una financiación sostenible. Animo a los Estados del golfo de Guinea y a las estructuras regionales clave, a saber, la CEEAC, la CEDEAO y la Comisión del Golfo de Guinea, a movilizar los recursos tan necesarios para dirigir la Arquitectura de Yaundé como el marco regional más apropiado para coordinar e intensificar los esfuerzos de lucha contra la delincuencia marítima en el golfo de Guinea.

55. Reconozco el papel que han desempeñado los asociados internacionales, la industria marítima y las organizaciones no gubernamentales y de la sociedad civil para contribuir a la disminución de los casos de piratería en el golfo de Guinea. Los insto a que mantengan su apoyo activo a los Estados del golfo de Guinea para contrarrestar la amenaza que suponen la piratería y el robo a mano armada en el mar y abordar las causas fundamentales en tierra.

56. Reiterando la responsabilidad primordial de los Estados del golfo de Guinea en la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar en la región, insto a todos los asociados internacionales que participan en las actividades pertinentes en la región, ya sea de forma bilateral o como parte de un esfuerzo coordinado, a que sigan reforzando el intercambio de información y la evitación de conflictos operacional con el fin de optimizar la eficacia de la asistencia prestada y reducir los riesgos de duplicación de esfuerzos. Se alienta a los asociados internacionales a que aumenten sus contribuciones financieras para el reequipamiento y la compra de equipos clave para las entidades nacionales de aplicación del derecho marítimo.

57. El próximo décimo aniversario del Código de Conducta de Yaundé ofrece una oportunidad para que los signatarios, junto con las estructuras regionales pertinentes (CEEAC, CEDEAO y Comisión del Golfo de Guinea), emprendan un examen exhaustivo del estado de aplicación de la Arquitectura Yaundé para identificar los desafíos, definir el uso óptimo de los recursos disponibles y esbozar una visión estratégica para la próxima década. Las Naciones Unidas, a través del Representante Especial del Secretario General para África Occidental y el Sahel y el Representante Especial del Secretario General para África Central, están dispuestas a ayudar en esta tarea a los principales interesados.

58. La tipificación de los actos de piratería y el establecimiento de la jurisdicción universal siguen siendo necesarios para hacer frente a la amenaza que supone la piratería para la seguridad del golfo de Guinea y su desarrollo a largo plazo. Es fundamental que todos los Estados del golfo de Guinea sigan esforzándose por actualizar sus marcos jurídicos, en consonancia con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, y con cualquier otro marco jurídico internacional y regional complementario, como el Protocolo de 2005 relativo al Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima y la Carta sobre la Seguridad y la Protección Marítimas y el Desarrollo en África.

59. Elogio la adopción por los Estados miembros de la CEDEAO de la Ley Complementaria sobre las condiciones para trasladar a las personas sospechosas de haber cometido actos de piratería y sus bienes o pruebas asociadas. Hago un llamamiento a todos los Estados miembros de la CEDEAO para que apliquen eficazmente la Ley Complementaria con el fin de reforzar la protección marítima regional. Las Naciones Unidas siguen dispuestas a seguir prestando apoyo técnico en el desarrollo y la aplicación de dichos mecanismos de traslado.

60. Aunque no hay pruebas firmes que sugieran la existencia de vínculos potenciales o posibles entre grupos terroristas y piratas, los crecientes riesgos de que el deterioro de la situación de la seguridad en el Sahel se extienda a Estados del golfo de Guinea exigen una mayor vigilancia de cualquier acontecimiento que pueda sugerir tales vínculos. Además, la Oficina de Lucha contra el Terrorismo, la UNODC y las demás entidades del Pacto Mundial de Coordinación de la Lucha Antiterrorista de las Naciones Unidas intensificarán su apoyo a los esfuerzos de las partes interesadas regionales y nacionales para prevenir y combatir el terrorismo y la delincuencia marítima transnacional.

61. Para abordar el problema de la piratería y la delincuencia marítima en el golfo de Guinea es crucial aplicar un enfoque multifacético. Para ello, los esfuerzos nacionales, regionales e internacionales deben tener en cuenta activamente los retos sociales, económicos y ambientales subyacentes que sustentan el reclutamiento de individuos en la delincuencia organizada. Esto requiere un enfoque holístico, en consonancia con los Objetivos de Desarrollo Sostenible y la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, que prevea activamente las necesidades urgentes de las poblaciones costeras altamente vulnerables, así como abordar las causas fundamentales de esa vulnerabilidad, como el desempleo juvenil y la falta de medios de vida alternativos, junto con los efectos del cambio climático, y otros desafíos de gobernanza y seguridad. También implica la incorporación de un enfoque preventivo en los esfuerzos de lucha contra la piratería para fortalecer la resiliencia de las comunidades locales ante la violencia y la delincuencia. Además, para garantizar que esos esfuerzos abordan eficazmente el impacto potencial y real de la piratería y la delincuencia marítima en las mujeres, las niñas, los hombres y los niños, deben estar respaldados por datos sólidos desglosados por sexo.

62. A la luz de lo anterior, animo a los Gobiernos de la región, junto con el sector privado y la sociedad civil, con el apoyo de los asociados internacionales, incluidas las instituciones financieras internacionales, a desarrollar su economía azul como elemento esencial de toda estrategia global de lucha contra la delincuencia marítima. El desarrollo de la economía azul ofrecerá a las comunidades del litoral oportunidades de crecimiento económico sostenible, lo que debería reducir su vulnerabilidad al reclutamiento por parte de redes delictivas.

63. Asimismo, las medidas encaminadas a hacer frente a la delincuencia marítima en el golfo de Guinea no pueden limitarse únicamente a los casos de piratería, sino que también deben incluir cuestiones como el tráfico de drogas, la trata de personas y la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. Así pues, los Estados de la región, las estructuras políticas y los asociados internacionales deben esforzarse por incorporar estos elementos de la delincuencia marítima a sus estrategias de protección marítima y a sus inversiones en el golfo de Guinea. Las Naciones Unidas están dispuestas a prestar apoyo a los esfuerzos para desarrollar la economía azul y fortalecer los medios de vida de las comunidades costeras, por ejemplo mediante la formulación y aplicación de Marcos de Cooperación de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible.

64. La Secretaría de las Naciones Unidas seguirá proporcionando información y sensibilizando sobre la situación de la piratería y la inseguridad marítima en el golfo

de Guinea, en particular en sus obligaciones de presentación de informes al Consejo de Seguridad a través de la UNOCA y la UNOWAS. A este respecto, insto a todos los Estados Miembros y a las organizaciones regionales y subregionales a que mantengan a la Secretaría al corriente de las actividades de lucha contra la piratería que lleven a cabo en la región.

65. Deseo expresar mi sincero agradecimiento a los Estados del golfo de Guinea, a las organizaciones regionales y subregionales, a las entidades de la Arquitectura de Yaundé, a las fuerzas militares y navales regionales, al sector privado, a las organizaciones no gubernamentales, a la sociedad civil y a todos los asociados internacionales por las contribuciones que han hecho en los últimos diez años para combatir la piratería y el robo a mano armada en el mar en el golfo de Guinea. Sin su compromiso y sus contribuciones, no habría sido posible luchar contra la piratería y el robo a mano armada en el mar tanto como se ha hecho hasta la fecha.



## Anexo I

### **Contribuciones de los Estados signatarios del Código de Conducta de Yaundé a la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar en el golfo de Guinea**

1. La información que figura en el presente anexo ha sido facilitada por distintos Estados Miembros en cumplimiento de la resolución [2634 \(2022\)](#) del Consejo de Seguridad:

2. Benin presentó una Estrategia Nacional de Protección y Seguridad Marítimas en 2013. Teniendo en cuenta la evolución de la situación, la Estrategia se actualizó en julio de 2021 con un documento que se está estudiando actualmente en el Consejo de Ministros. Cabe destacar que la Estrategia inicial ha evolucionado hacia un documento de estrategia más amplio sobre la economía azul, que ya no se limita al aspecto de la protección, con la idea de vincularlo al Plan Nacional de Desarrollo 2018-2025. Benin ha ratificado la mayoría de los instrumentos jurídicos internacionales que imponen obligaciones y responsabilidades en materia de protección y seguridad marítimas. El marco jurídico de la lucha contra la delincuencia marítima en Benin tiene como objetivo prohibir, prevenir y reprimir todas las formas de delincuencia en los espacios marítimos del país, a saber, la piratería marítima, el robo a mano armada en el mar, la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, la contaminación del mar, el tráfico de drogas, la inmigración ilegal y la trata de personas, además de enjuiciar a los autores de esos delitos y castigar a los culpables. En la Ley núm. 2018-16, de 28 de diciembre de 2018, relativa al Código Penal de Benin, los espacios marítimos del país se incluyeron formalmente en el territorio de la República (art. 11). Además, sin utilizar expresamente el término “piratería marítima”, el Código Penal ha previsto finalmente los elementos que constituyen la piratería marítima y, lo que es más importante, ha previsto una pena de prisión penal (arts. 204 y 210). En lo sucesivo, la piratería marítima, en el sentido establecido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, es punible según las leyes de Benin. Mejor aún, al crear el Tribunal para el Enjuiciamiento de los Delitos Económicos y del Terrorismo mediante la aprobación de la Ley núm. 2018-13, de 2 de julio de 2018, por la que se modifica y complementa la Ley núm. 2001-37, de 27 de agosto de 2002, relativa a la organización del poder judicial en Benin, se resolvió la cuestión de la competencia territorial en el espacio marítimo. Cinco tribunales de primera instancia están situados en la costa y, por tanto, son competentes para resolver asuntos marítimos. Se trata de los tribunales de Cotonú, Porto Novo, Abomey-Calavi, Ouidah y Comè. Además, el poder de policía en el mar de la armada nacional se rige por el Código de Procedimiento Penal. A partir de ahora, las comandancias de los buques de la armada nacional están facultadas para ejercer medidas de control y coerción. Además de los oficiales de policía judicial, las comandancias de los buques de la armada francesa y sus adjuntos están autorizados a levantar actas de infracción. Sus actas son válidas hasta que se demuestre lo contrario. Las comandancias transmiten inmediatamente los informes oficiales a la fiscalía competente (Fiscalía Especial del Tribunal para el Enjuiciamiento de los Delitos Económicos y del Terrorismo). Hasta la fecha, el Tribunal para el Enjuiciamiento de los Delitos Económicos y del Terrorismo solo ha investigado un caso de delito marítimo, relacionado con el ataque al buque portacontenedores Tommi Ritscher en el puerto de Cotonú durante la noche del 18 al 19 de abril de 2020.

3. A nivel operacional nacional, el Camerún ha reforzado la flota de su armada nacional y aumentado la capacidad de su personal, aprovechando las alianzas bilaterales y multilaterales para mejorar la interoperabilidad. También ha reforzado su espacio marítimo centrándose en puntos vulnerables, como los yacimientos

petrolíferos, las zonas de anclaje y las zonas de tránsito. El Camerún también alberga el Centro de Coordinación Marítima Multinacional de la zona D, con sede en Duala (Camerún), que abarca los espacios marítimos del Camerún, el Gabón, Guinea Ecuatorial y Santo Tomé y Príncipe.

4. Dado que Côte d'Ivoire es signataria de iniciativas regionales y subregionales, su enfoque para reforzar su protección marítima y contribuir a la del golfo de Guinea se ha inspirado principalmente en el Código de Conducta de Yaundé y en la Estrategia Marítima Integrada de la CEDEAO, adoptada en Yamusukro en marzo de 2014, así como en la reforma del sector de la seguridad que inició en 2011. Estas reflexiones condujeron en 2014 a la adopción de una Estrategia Nacional de Acción del Estado en el Mar, en sinergia con la arquitectura regional de seguridad marítima y situada bajo la autoridad del Primer Ministro. Côte d'Ivoire también ha reforzado sus marcos institucionales, jurídicos y operacionales de acción del Estado en el mar (adopción de un código marítimo, una ley de pesca y acuicultura, un código ambiental y un plan de lucha contra la contaminación del mar). Por ejemplo, se ha elaborado un proyecto de ley sobre la lucha contra la delincuencia marítima (piratería marítima, robo a mano armada, tráfico de drogas y pesca ilegal, entre otros), incluido el uso de la fuerza de policía en el mar. Además de los esfuerzos por apuntalar su capacidad de aplicación de la ley, mediante la adquisición de patrulleros y su participación en ejercicios multinacionales de protección marítima, Côte d'Ivoire alberga actualmente la sede del Centro Regional de Seguridad Marítima de África Occidental y el Instituto Interregional de Seguridad Marítima. Côte d'Ivoire también desempeña un papel activo en el Grupo del G7 de Amigos del Golfo de Guinea. Aunque los actos de piratería y robo a mano armada forman parte de las amenazas marítimas de Côte d'Ivoire, los actos de delincuencia marítima más comunes y preocupantes en aguas nacionales se refieren a la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, el tráfico de drogas y el transbordo ilícito de combustible en el mar.

5. Guinea Ecuatorial propone que se celebre una conferencia internacional sobre la piratería en el golfo de Guinea para analizar el tema en profundidad, adoptar una resolución, y determinar y poner a disposición los medios de apoyo necesarios para hacer frente al problema de la piratería marítima.

6. El Gobierno de Ghana sigue firme en su compromiso de reequipar la armada de Ghana para mejorar la vigilancia y la presencia de seguridad en sus masas de agua. En el primer trimestre de 2022, Ghana adquirió cuatro nuevos patrulleros para su armada como parte del esfuerzo por reequiparla para hacer frente a los problemas de protección marítima, como la piratería y el robo a mano armada en el mar. Se han firmado contratos para la adquisición de más patrulleros y dos patrulleros de altura a fin de acrecentar la flota existente y ampliar el alcance de la armada más allá de la zona económica exclusiva en alta mar. La capacidad del Escuadrón de Buques Especiales de la armada ha aumentado considerablemente para hacer frente específicamente a la piratería y al robo a mano armada, así como a otros delitos violentos en el mar. La armada también está en proceso de establecer bases de operaciones de avanzada a lo largo de la costa de Ghana para reducir el tiempo de respuesta de las fuerzas marítimas en la interdicción de casos de piratería y robo a mano armada en el mar. Con el apoyo de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC), se están elaborando tres documentos jurídicos, estratégicos y operacionales que, una vez adoptados, reforzarán las funciones y responsabilidades de las fuerzas marítimas en la lucha contra la piratería y el robo a mano armada contra los buques, así como contra otros actos delictivos marítimos. El primer documento, que corresponde a las reformas jurídicas nacionales, incorpora disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima para subsanar las lagunas existentes en la legislación ghanesa sobre

piratería. El segundo es la Estrategia Marítima Integrada Nacional, que tiene seis objetivos estratégicos y está diseñada para tratar el desarrollo de una economía azul próspera; reforzar el marco de la gobernanza marítima; garantizar la seguridad y la protección del dominio marítimo del país; promover la creación de capacidad, la investigación y el intercambio de conocimientos; proteger el medio ambiente marino y costero; y desarrollar una cooperación regional e internacional dinámica. El tercer documento es el procedimiento operativo estándar armonizado, que pretende fomentar la sinergia entre los organismos encargados de la aplicación del derecho marítimo y abordar los solapamientos de las funciones de estos organismos que pueden dar lugar a una duplicación de esfuerzos en la lucha contra los delitos marítimos. Además, la UNODC viene llevando a cabo tareas de creación de capacidad para los fiscales y la judicatura sobre el derecho del mar, así como juicios simulados para perfeccionar las habilidades de esos profesionales para hacer frente a los problemas de la piratería, el robo a mano armada en el mar y otros delitos marítimos. En la actualidad, 20 fiscales del Ministerio de Justicia y de la Fiscalía General han recibido formación virtual en materia de derecho del mar y técnicas de enjuiciamiento de casos marítimos.

7. Los esfuerzos de Nigeria por mejorar la seguridad del entorno marítimo nigeriano incluyen la recapitalización de las plataformas navales, la realización de operaciones de protección marítima, la mejora de la cooperación con los actores marítimos y las operaciones de protección marítima, y la profundización de la colaboración regional. El actual programa de renovación de la flota de la armada nigeriana ha logrado modestos éxitos en la construcción de buques tanto locales como extranjeros, con la construcción local en curso de un buque de defensa marítima de 42 m en el Naval Dockyard Limited de Lagos y de 21 patrulleros fluviales en el astillero SeWa West Africa Limited de Port Harcourt (Nigeria). Entre las adquisiciones recientes se encuentran la del NNS Kada, un buque de desembarco, del astillero Albwardy Damen, de los Emiratos Árabes Unidos, y la del NNS Lana, un buque de levantamiento hidrográfico, del astillero OCEA, de Francia.

8. Además, la armada nigeriana pretende reforzar las conversaciones en curso con fabricantes de equipos originales para iniciar la construcción naval local en el país como medio sostenible de garantizar la disponibilidad de la flota y la transferencia tecnológica. La Infraestructura Integrada de Seguridad Nacional y Protección de las Vías Navegables, también conocida como Proyecto Deep Blue, se inauguró en 2021 para asegurar las aguas nigerianas hasta el golfo de Guinea y hacer frente a los incidentes de piratería, robo a mano armada en el mar y otros delitos en el mar. El proyecto constituye la primera estrategia integrada de protección marítima en África Occidental y Central. Incluye un Centro de Mando, Control, Comunicación, Informática e Inteligencia para la recogida de información y datos; 16 vehículos blindados para patrullas costeras; 600 efectivos especialmente entrenados para la interdicción, conocidos como la Unidad de Protección Marítima; dos buques para misiones especiales; 17 lanchas interceptoras rápidas; dos aviones de misión especial para la vigilancia de la zona económica exclusiva del país; tres helicópteros de misión especial para operaciones de búsqueda y salvamento; y cuatro vehículos aéreos no tripulados.

9. Nigeria ha llevado a cabo varias operaciones para hacer frente adecuadamente a la piratería, al robo a mano armada en el mar y a otras amenazas emergentes para el uso pacífico del dominio marítimo. Entre ellas se encuentran las operaciones navales River Sweep, Awatse, Tsare Teku, Calm Waters y Swift Response. Estos esfuerzos se apoyan en una vigilancia eficaz del dominio marítimo mediante la infraestructura de conocimiento del dominio marítimo. La armada nigeriana dispone actualmente de 24 centros de conocimiento del dominio marítimo que comprenden los sistemas Regional Maritime Awareness Capability y Falcon Eye. El resultado de estos esfuerzos se

refleja en el aumento del número de horas de patrulla de los buques de la armada nigeriana en comparación con los años anteriores. Por ejemplo, más del 71,05 % de los buques operacionales de la armada nigeriana estuvieron en el mar durante 32.258 horas acumuladas entre enero y diciembre de 2021, frente a un total de 27.758 horas en 2020. En total, entre enero de 2021 y agosto de 2022 se interceptaron 64 embarcaciones implicadas en actos de piratería, robo a mano armada en el mar y otras operaciones ilegales.

10. Nigeria ha desarrollado una sinergia operacional eficiente entre sus organismos de protección marítima y las partes interesadas mediante la colaboración interinstitucional. Un resultado positivo de dicha colaboración fue la puesta en marcha de los procedimientos operativos estándar armonizados para el arresto, la detención y el enjuiciamiento de buques y personas en el entorno marítimo de Nigeria en enero de 2017. Desde la puesta en marcha de esos procedimientos, los organismos marítimos nigerianos colaboran habitualmente con la Fiscalía General de la Federación sobre las modalidades de su aplicación. La eficacia de los procedimientos operativos estándar armonizados como instrumento jurídico para la administración de los delitos marítimos en Nigeria también ha sido impulsada por el proyecto de Ley de Supresión de la Piratería y Otros Delitos Marítimos, de 2019. La Ley, que ya se ha puesto a prueba con su primera condena en 2021, demuestra la determinación del Gobierno de hacer cumplir el derecho marítimo en la región y sirve como elemento estratégico de disuasión para la comisión de diversos delitos en el entorno marítimo nigeriano y en el golfo de Guinea. En particular, 20 piratas han sido condenados hasta la fecha en virtud de la Ley.

11. Teniendo en cuenta el carácter transnacional y migratorio de los delitos marítimos contemporáneos, Nigeria colabora con las armadas regionales y los asociados internacionales para impulsar la aplicación del derecho marítimo a través de las fronteras marítimas nacionales con el fin de mejorar la protección en el golfo de Guinea. En consonancia con el Código de Conducta de Yaundé para la cooperación entre armadas de los Estados de la CEDEAO y la CEEAC, la armada nigeriana, en concierto con otras armadas regionales, ha instituido medidas para controlar los delitos migratorios. Con este fin, la armada nigeriana y las armadas de la zona E de la CEDEAO y la Gendarmería del Níger aprobaron recientemente un memorando de entendimiento para el patrullaje combinado de su dominio marítimo compartido.

12. Además, el Foro de Colaboración Marítima del Golfo de Guinea y la plataforma Shared Awareness and Deconfliction, que han reunido a armadas, organizaciones navieras y centros de información regionales e internacionales, han contribuido significativamente a reducir la piratería en el golfo de Guinea. El Foro fue copresidido por Nigeria y un representante del Centro de Coordinación Interregional para la Aplicación de la Estrategia Regional de Seguridad Marítima en África Central y Occidental en Yaundé. Este medio de sinergia ha permitido alcanzar logros, como el rescate del MT Maximus de un intento de secuestro por piratas en junio de 2016 y la detención del buque pirata MT Dejikin por Benin y su entrega a Nigeria.

13. Reconociendo la importancia de la colaboración para que las operaciones de protección marítima sean exitosas, especialmente en la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar, Nigeria ha seguido adoptando medidas para mejorar la colaboración y la cooperación con otras naciones marítimas y organismos marítimos internacionales. Por ello, celebra regularmente conferencias internacionales y realiza ejercicios marítimos con armadas de otros países y con importantes actores marítimos para crear capacidad e intercambiar datos de inteligencia e información. Estas consultas han servido para que las partes interesadas comprendan mejor las nuevas situaciones de seguridad y la necesidad de mejorar la colaboración.

14. En 2022, la armada nigeriana participó activamente en el ejercicio Obangame Express, el ejercicio Iron Water, el ejercicio Edi-Diana y el ejercicio Allied Atlantic. Esos ejercicios y operaciones, destinados a fomentar la cooperación internacional y regional y la sinergia de esfuerzos para afrontar los retos del entorno marítimo nigeriano, fueron en parte responsables de la visita de buques de guerra extranjeros a Nigeria en 2022. En particular, solo en 2022, la armada nigeriana ha recibido visitas de buques de guerra del Canadá (HMCS Goose Bay y HMCS Moncton), España (MV Serviola), Italia (Luigi Rizzo), el Camerún (CNS Dipikar), Ghana (GNS Ankobra), Francia (BH Borda), el Brasil (União), los Estados Unidos (USCGC Mohawk) y la India (INS Tarkash). Estas visitas culminaron en ejercicios y operaciones combinados destinados a frenar la piratería y otras actividades ilegales en el entorno marítimo nigeriano. Asimismo, la armada nigeriana mantuvo interacciones periódicas con otras partes interesadas del sector marítimo, en particular con organismos encargados de la aplicación del derecho marítimo en el golfo de Guinea bajo los auspicios de los procedimientos operativos estándar armonizados para el arresto, la detención y el enjuiciamiento de buques y personas en el entorno marítimo nigeriano.

15. El Togo ha adoptado medidas para combatir la piratería desde 2010. Sus esfuerzos se guían por su Decreto núm. 2014-113, de 30 de abril de 2014, sobre la acción del Estado togolés en el mar. Los principios cardinales de esta acción siguen siendo la coordinación y la mancomunación de recursos. La coordinación implica situar las acciones de las distintas administraciones que participan en el Decreto bajo la autoridad efectiva de un único organismo, a saber, el Consejo Superior del Mar en el plano estratégico y la Prefectura Marítima en el plano operacional, con el fin de que sus acciones sean más coherentes y, por tanto, más eficaces en la lucha contra la delincuencia marítima. El Togo mancomuna sus recursos, en particular la armada nacional, la policía marítima y la capitania de puerto, para apoyar el servicio de otros organismos administrativos sin medios náuticos, como la dirección de asuntos marítimos, la dirección de pesca y la dirección de medio ambiente, para llevar a cabo sus misiones de vigilancia y control de los mares. Para hacer frente al aumento de la piratería y el tráfico ilícito en el mar, el Togo adoptó el 11 de marzo de 2016 su Ley núm. 2016-004, relativa a la lucha contra la piratería y otros actos ilícitos y el ejercicio por parte del Estado de sus poderes de policía en el mar. En la Ley, que se ajusta a los compromisos internacionales del Togo, se establece que, en el ejercicio de las competencias policiales en el mar, los representantes del Estado recibirán órdenes de reconocimiento, visita o registro para identificar a los buques legalmente obligados y, en su caso, para efectuar el registro del pabellón y la verificación de los documentos a bordo. Cabe señalar que los autores y cómplices de los delitos identificados pueden ser procesados y juzgados ante los tribunales togolese. En este contexto, el Código Penal de 2015 fue modificado en 2016 en virtud de la Ley núm. 2016-027, de 11 de octubre de 2016. Según el artículo 1068 del Código Penal, “los tribunales nacionales son competentes para procesar y castigar los actos de piratería cometidos más allá del límite exterior del mar territorial, independientemente de la nacionalidad de los autores y del pabellón de los buques o plataformas implicados”. Esta disposición también es favorable al uso del principio de la jurisdicción universal en alta mar otorgada a cualquier Estado y de la jurisdicción exclusiva sobre los buques que enarbolan el pabellón togolés. El Togo también es parte en la Carta sobre la Seguridad y la Protección Marítimas y el Desarrollo en África, adoptada el 15 de octubre de 2016 en la Cumbre Extraordinaria de Jefes de Estado y de Gobierno de la Unión Africana sobre la Seguridad y la Protección Marítimas y el Desarrollo en África, que esboza una nueva arquitectura africana de seguridad y protección marítimas y los medios para desarrollar la economía azul del continente.

16. En el plano operacional, puede decirse que el Togo es un país con buenos resultados en la lucha contra la piratería. Sus fuerzas navales nacionales frustraron un

ataque pirata en sus aguas territoriales que condujo a la detención de nueve acusados y su enjuiciamiento por el Tribunal de Apelaciones de Lomé el 5 de julio de 2021. Esto fue posible debido a los medios materiales desplegados por la armada nacional del Togo, especialmente las dos naves de traslado rápido de comandos que recibió en noviembre de 2020 gracias a la cooperación militar con Francia. Dado que el ejercicio de la policía judicial en el mar requiere de una armonización que permita el registro de las infracciones en el mar y el enjuiciamiento de los autores, en mayo de 2022 se validó en Lomé el documento con los procedimientos operativos estándar armonizados gracias al apoyo de la UNODC en el marco del proyecto regional de la Unión Europea de Apoyo a la Protección Marítima Integrada de África Occidental. Con la adopción de ese documento, la aplicación en el Togo de procedimientos operativos armonizados y estandarizados sobre el arresto, la detención y el enjuiciamiento de las personas implicadas en la delincuencia marítima, así como la entrega y la recogida de pruebas, es ya una realidad.

## Anexo II

### **Contribución de los Estados Miembros no signatarios del Código de Conducta de Yaundé y otras entidades a la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar en el golfo de Guinea**

1. Con respecto a los esfuerzos de los Estados no pertenecientes al golfo de Guinea para combatir la piratería y el robo a mano armada, es importante recordar la participación del Brasil en iniciativas de cooperación y operaciones conjuntas con países de la región. El Brasil mantiene una amplia variedad de programas de cooperación con varios países de África Occidental, que incluyen la formación de oficiales navales extranjeros. Estos programas incluyen a Angola, Cabo Verde, el Camerún y Santo Tomé y Príncipe, entre otros. El Brasil también tiene antecedentes de cooperación con Namibia, desde 1994, para ayudar a la creación y formación de la armada namibia.

2. Además de los ejercicios internacionales y las operaciones conjuntas, como Obangame Express y Grand African Nemo, el Brasil también ha intensificado la iniciativa de cooperación y operaciones conjuntas Guinex para ayudar a los países de la región a velar por la protección marítima. La operación Guinex realiza ejercicios de entrenamiento y operaciones conjuntas con armadas de varios países del golfo de Guinea, tanto en tierra como en el mar. Durante dos años consecutivos, se ha enviado una fragata de la armada brasileña al golfo de Guinea como parte de la operación Guinex. El Grupo del G7 de Amigos del Golfo de Guinea es también un importante foro para que los Estados que no pertenecen al golfo de Guinea colaboren en cuestiones relacionadas con la Arquitectura de Yaundé. El Brasil se convirtió en miembro de pleno derecho del Grupo de Amigos en 2019 y viene apoyando sus actividades.

3. China está muy preocupada por la protección marítima en el golfo de Guinea. China ha prestado apoyo, dentro de sus posibilidades, a los países de la región a través de canales bilaterales y multilaterales para mejorar su capacidad de mantener la protección marítima y ha apoyado a la comunidad internacional para que aumente su atención y su aportación en ese sentido. En septiembre de 2018, en la Cumbre de Beijing del Foro de Cooperación China-África, el Presidente, Xi Jinping, anunció ocho grandes iniciativas en colaboración con países africanos, entre ellas la “cooperación en materia de paz y seguridad”, dejando claro que China apoyará a los países de la región del golfo de Guinea en sus esfuerzos por mantener la seguridad regional y combatir el terrorismo.

4. En diciembre de 2021, en su Octava Conferencia Ministerial, el Foro de Cooperación China-África adoptó el Plan de Acción de Dakar (2022-2024), en el que subrayó que promovería aún más la aplicación del plan de paz y seguridad China-África, y la Declaración de Dakar, en la que China destacó su disposición a apoyar a los países africanos en la lucha contra las amenazas terroristas y la piratería. En julio de 2019 y julio de 2022, el Foro de Paz y Seguridad China-África celebró dos reuniones, en las que China y África siguieron coordinando posiciones políticas y alineando visiones y acciones sobre la cooperación en materia de paz y seguridad. En mayo de 2022, el ejército chino celebró el primer seminario web sobre la situación de la seguridad en el golfo de Guinea, en el que participaron virtualmente los líderes de las fuerzas navales o guardias costeras de 19 países de la zona, así como el jefe del Centro de Coordinación Interregional. Los participantes debatieron en profundidad sobre el tema de la protección marítima en el golfo de Guinea desde la perspectiva de la comunidad marítima con un futuro compartido. China también donó buques,



instalaciones de reparación de buques y piezas de repuesto a los países de la región, envió expertos para ayudar en las tareas de operación y mantenimiento, e invitó a oficiales y efectivos de los países de la región a estudiar cursos técnicos y de mando naval en China. China envió repetidamente buques militares a visitar países de la región del golfo de Guinea, realizó intercambios profesionales y ejercicios marítimos conjuntos contra la piratería con las armadas de los países de la región, y participó en conferencias marítimas internacionales organizadas por los países de la región.

5. Desde hace más de 30 años, Francia tiene una presencia militar casi continua naval (a través de la misión *Corymbe*) y terrestre (a través de fuerzas preposicionadas en el Senegal, Côte d'Ivoire y el Gabón). La armada francesa tiene desplegado un buque de combate en el golfo de Guinea de forma casi permanente (al menos 48 semanas al año). Sus misiones consisten en garantizar la protección marítima estando preparada para ayudar a cualquier buque en dificultades; ayudar a la puesta en funcionamiento de la Arquitectura de Yaundé, mediante la cooperación y el contacto permanente con sus centros y unidades; y participar en el desarrollo de la capacidad de los asociados regionales (patrullas conjuntas africanas *Nemo* y *Sagne*, ejercicio regional anual *Grand African Nemo*, intercambios bilaterales).

6. Las fuerzas preposicionadas, que son más terrestres, participan en alianzas similares, asegurando el litoral. Con el tiempo se han desarrollado alianzas militares a través de la formación de los cadetes de los Estados de la región en escuelas francesas (como la Escuela Naval) o en organismos regionales de formación apoyados por Francia (por ejemplo, el Instituto Interregional de Seguridad Marítima y la Escuela Naval de Tica). Además, Francia despliega 14 oficiales encargados de la cooperación y financia equipos e infraestructuras para los asociados regionales. La filosofía que subyace a las acciones de alianza militar que realiza Francia es la de permitir el desarrollo gradual de los asociados regionales, de manera adaptada a sus necesidades y teniendo en cuenta sus especificidades locales.

7. De manera más amplia, Francia participa en las distintas estructuras de diálogo y coordinación para la protección en el golfo de Guinea (Grupo del G7 de Amigos del Golfo de Guinea, Foro de Colaboración Marítima del Golfo de Guinea y plataforma *Shared Awareness and Deconfliction*, reuniones y coloquios). En concreto, organiza todos los años con un asociado africano el Simposio de Jefes de Estado Mayor de la Armada del Golfo de Guinea. Francia es parte interesada en el concepto de Presencias Marítimas Coordinadas de la Unión Europea, cuya creación apoyó. El objetivo de esta herramienta es posibilitar una mejor coordinación de los recursos militares de las naciones de la Unión Europea entre sí, así como una mejor distribución de las acciones de creación de capacidad evitando la duplicación de esfuerzos. La Unión Europea ha designado un coordinador regional para el golfo de Guinea con el fin de promover el concepto de Presencias Marítimas Coordinadas entre los Estados ribereños, dirigir la aplicación de la ayuda europea y trabajar en la mejora del marco jurídico (gestión local de los piratas). Las entregas de equipos a las armadas de los países ribereños fueron asumidas por el Fondo Europeo de Apoyo a la Paz en 2022. Hoy en día, como mayor contribuyente a las Presencias Marítimas Coordinadas, Francia promueve este modelo de cooperación y apoya su desarrollo.

8. Asimismo, Francia participa directamente en algunos programas europeos (como el Proyecto de Cooperación Portuaria y el proyecto de la Unión Europea sobre la seguridad portuaria en África Occidental y Central) o los apoya (incluidos la Red Interregional del Golfo de Guinea, el programa de Apoyo a la Protección Marítima Integrada de África Occidental y el Programa de Mejora de la Gobernanza Regional de la Pesca en África Occidental). Francia y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte acogen el centro de Conocimiento del Dominio Marítimo para el Comercio – Golfo de Guinea, una estructura franco-británica, apoyada por el Centro



de Cooperación y Concientización sobre Información Marítima en Brest y el Centro de Información de Comercio Marítimo en Portsmouth, como punto nodal para el conocimiento del dominio marítimo y primer nivel de alerta en caso de evento marítimo. A través de él, de acuerdo con las recomendaciones de las mejores prácticas para África Occidental, los buques civiles tienen la seguridad de contar siempre con una persona de contacto capaz de solicitar asistencia, ya sea regional o internacional. El centro de Conocimiento del Dominio Marítimo para el Comercio – Golfo de Guinea, que se estableció en respuesta a una petición del sector marítimo, contribuye al desarrollo de la Arquitectura de Yaundé a través de diversos foros y recomendaciones sobre protección marítima. Por último, Francia coopera con todos sus aliados de forma bilateral para desarrollar un conocimiento mutuo de la zona de operaciones y de las nuevas iniciativas en materia de seguridad (Brasil, Estados Unidos de América y Reino Unido).

9. El apoyo de Alemania al aumento de la capacidad y la colaboración de los Estados afectados y las organizaciones regionales adopta principalmente la forma de participación en actividades conexas en el marco de la Unión Europea, dentro de los mecanismos de seguridad tanto internos como externos de la Unión Europea. Entre 2002 y 2022, Alemania aumentó su actividad considerablemente, con un fuerte incremento en los últimos años. Bilateralmente, Alemania apoya a la Asociación de los Países del Océano Índico (que también cuenta con varios Estados miembros africanos) como asociado en el diálogo y con un programa de dos años para actividades de creación de capacidad en ámbitos prioritarios, como la seguridad y la protección marítimas y la gestión del riesgo de desastres.

10. En el marco de la presidencia del G7, Alemania ha asumido la copresidencia del Grupo de Amigos del Golfo de Guinea, junto con Côte d'Ivoire. Ambas Copresidencias harán hincapié en el apoyo a la resiliencia y al estado de derecho en el contexto de la protección marítima, la protección de los recursos marinos y la biodiversidad, así como en el impulso de respuestas regionales coordinadas y la adaptación de las iniciativas internacionales a las necesidades y los planes regionales. Alemania también apoya los esfuerzos regionales en materia de protección marítima ayudando a los Estados miembros en la investigación y el enjuiciamiento de los casos de piratería y robo a mano armada a través del laboratorio policial forense y el centro de excelencia de Abiyán (Côte d'Ivoire). Asimismo, Alemania ofrece su experiencia a las fuerzas de seguridad regionales mediante cursos de formación y el intercambio de las mejores prácticas de la Policía Federal alemana. Alemania aportará 2,5 millones de euros a la Academia Internacional de Lucha contra el Terrorismo de Jacqueville (Côte d'Ivoire) en 2022.

11. La India participó en las deliberaciones oficiosas del Grupo del G7 de Amigos del Golfo de Guinea en agosto de 2020 y fue invitada a sumarse en noviembre del mismo año. Participó en su primera sesión plenaria, que se celebró virtualmente del 1 al 3 de diciembre de 2020 (los Estados Unidos y el Gabón ocuparon las copresidencias en 2020). En 2021, la India participó en la sesión plenaria celebrada virtualmente del 23 al 25 de junio de 2021 y en la sesión plenaria celebrada del 24 al 26 de noviembre de 2021 en Dakar, representada por la Embajada de la India en Dakar (el Reino Unido y el Senegal ocuparon las copresidencias en 2021). La sesión plenaria programada en Berlín del 5 al 6 de julio de 2022 fue la primera sesión plenaria bajo las Copresidencias de 2022, Alemania y Côte d'Ivoire. La India también participó en la sesión plenaria más reciente, celebrada virtualmente el 6 de julio de 2022. La armada india desplegó un buque naval en el golfo de Guinea por un período de 41 días desde el 4 de septiembre de 2022. El buque participó activamente en la lucha contra la piratería y el robo a mano armada, y también en talleres de formación y concienciación en la región. El Centro de Fusión de Información-Región del Océano Índico de Gurugram, cerca de Nueva Delhi, está integrado en la Arquitectura de

Yaundé a través de un Oficial de Enlace de un tercer país destinado en Nueva Delhi y contribuye eficazmente al conocimiento del dominio marítimo en la zona.

12. Teniendo en cuenta que la mayoría de los incidentes se producen en las aguas territoriales de los Estados ribereños, el Japón concede importancia a la mejora de la capacidad de esos Estados para aplicar el derecho marítimo. El Japón viene contribuyendo de diversas maneras a las iniciativas y estructuras internacionales de lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar en el golfo de Guinea. El Japón ha contribuido regularmente a las iniciativas y estructuras internacionales destinadas a combatir la piratería y el robo a mano armada en el mar en el golfo de Guinea como se describe a continuación.

13. En 2014, el Japón aportó 1 millón de dólares al Fondo fiduciario de protección marítima para África occidental y central de la Organización Marítima Internacional (OMI) para la ejecución de proyectos de protección marítima en el golfo de Guinea. En 2015, aportó aproximadamente 5 millones de dólares a la Academia Regional de Ciencias y Tecnologías Marítimas en Abiyán para la adquisición de equipos. En 2019, aportó 0,4 millones de dólares al Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) para su proyecto de formación de 94 funcionarios encargados de la aplicación del derecho marítimo de Estados del golfo de Guinea en el Centro Internacional Kofi Annan de Capacitación en Mantenimiento de la Paz con miras a mejorar su capacidad para combatir los delitos marítimos. En 2020, el Japón aportó 0,26 millones de dólares al PNUD para su proyecto de formación de 38 funcionarios de Estados del golfo de Guinea dedicados a las políticas marítimas en el Centro Martin Luther Agwai para el Liderazgo Internacional y el Mantenimiento de la Paz con el objetivo de mejorar su capacidad de lucha contra la piratería. En 2021, el Japón aportó 0,38 millones de dólares al PNUD para su proyecto de impartir cursos de formación sobre normativa marítima y lucha contra la piratería a funcionarios de Estados del golfo de Guinea dedicados a las políticas marítimas en el Centro Martin Luther Agwai para el Liderazgo Internacional y el Mantenimiento de la Paz. En 2022, el Japón concedió unos 2,2 millones de dólares a Nigeria para la adquisición de una lancha patrullera de alta velocidad. Desde 2001, el Servicio de Guardacostas del Japón, en colaboración con la Agencia de Cooperación Internacional del Japón, ha celebrado cursos regulares de formación para los organismos africanos encargados de la aplicación del derecho marítimo, en los que participan Estados del golfo de Guinea desde 2017.

14. La Federación de Rusia sigue reforzando la cooperación internacional contra la piratería y velando por la seguridad del tráfico marítimo mercante, también en el golfo de Guinea. Por ejemplo, en octubre de 2021, las Fuerzas Navales de la Federación de Rusia realizaron un viaje a esa región con un destacamento de buques, durante el cual se impidió un intento de secuestro del buque mercante Lucia. La exitosa operación de los marinos rusos se trató en detalle durante la tercera sesión plenaria del Foro de Colaboración Marítima del Golfo de Guinea, celebrada el 16 de noviembre de 2021, y fue muy elogiada por los organizadores y los participantes, en particular los propietarios de dicho buque. La Federación de Rusia toma nota de las actividades del Programa Mundial contra la Delincuencia Marítima, supervisado por la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC), que ha contribuido notablemente a los esfuerzos conjuntos para normalizar la situación frente al Cuerno de África en lo que respecta al fin sostenible de la amenaza de la piratería. La Federación de Rusia ha proporcionado constantemente ayuda financiera a los Estados costeros del golfo de Guinea para mejorar la eficacia de combate y el equipamiento de las estructuras de protección marítima de la región. Hasta la fecha, la contribución anual voluntaria de la Federación de Rusia al fondo del Programa ha permitido financiar la asistencia técnica pertinente al Gabón, Ghana, Guinea Ecuatorial y Nigeria.

15. En las cumbres celebradas en L'Aquila en 2009 y en Muskoka en 2010, los líderes del Grupo de los Siete se comprometieron a apoyar el desarrollo de la capacidad de protección marítima en África, ampliando los compromisos anteriores de apoyo al desarrollo de la capacidad de las autoridades de seguridad de varios países africanos. Para apoyar la aplicación de la Arquitectura de Yaundé, los miembros del Grupo de los Siete crearon el Grupo de Amigos del Golfo de Guinea en 2013. El apoyo prestado adopta muchas formas y se ejecuta a través de la infraestructura de asistencia internacional de cada miembro. Por lo tanto, el Grupo de Amigos funciona como un foro para la armonización de actividades con el fin de mejorar la eficacia de la Arquitectura de Yaundé, junto con los Estados de la región como asociados y Copresidentes rotatorios. En los siguientes párrafos, se describen las contribuciones individuales de los miembros del Grupo de los Siete a la protección marítima en África.

16. En 2018, el Canadá y Côte d'Ivoire copresidieron la reunión del Grupo de Amigos del Golfo de Guinea en Abiyán. Entre otras cosas, mediante la reunión se movilizó apoyo a la armonización de los marcos legislativos en la lucha contra la piratería marítima y el fortalecimiento de la cooperación interestatal. El Canadá también participa en la creación de capacidad en materia de protección marítima en África. Desde 2017, la guardia costera canadiense ha apoyado a varios países africanos para mejorar la capacidad regional respecto del intercambio de información y recursos, la respuesta a incidentes y el desarrollo de procedimientos operativos estándar armonizados. Además, la Armada Real canadiense participó en eventos internacionales de entrenamiento en África Occidental y Túnez (Neptune Trident 17-01, Obangame Express 19 y Operación Edifice).

17. Desde 2019, el Canadá ha apoyado un proyecto encaminado a abordar la amenaza de la trata de personas por mar, cuyo objetivo es proporcionar formación práctica y apoyo a la cooperación a los Estados participantes para responder a los delitos cometidos en el mar en un marco sólido de estado de derecho. El proyecto forma parte del Programa de Fomento de la Capacidad de Lucha contra la Delincuencia del Canadá y lo llevan a cabo la guardia costera canadiense y la UNODC. Las actividades complementarán los esfuerzos existentes del Programa Mundial contra la Delincuencia Marítima de la UNODC en los ejercicios Obangame Express y Cutlass. El Canadá ha asignado 2,8 millones de dólares canadienses para la fase 2021-2023 del proyecto.

18. Italia lleva a cabo iniciativas de creación de capacidad con el objetivo de prevenir y combatir la piratería en el golfo de Guinea como parte de la campaña naval Gabinia. Esto se materializó en diciembre de 2021 con la puesta en marcha del programa de formación para el apoyo a la visita, el abordaje, el registro y la incautación y la recogida de pruebas, financiado por el Ministerio de Relaciones Exteriores y Cooperación Internacional de Italia en colaboración con el Programa Mundial contra la Delincuencia Marítima de la UNODC. El programa de formación tiene como objetivo apoyar la aplicación de la legislación marítima en la lucha contra la piratería en el golfo de Guinea y consiste en actividades de formación para las armadas militares de Ghana y Nigeria. Además, Italia participó en la operación Obangame Express 2021 en colaboración con las armadas europeas y estadounidense y los países costeros de África Occidental y del golfo de Guinea que participan en la Arquitectura de Yaundé.

19. El Reino Unido ha aportado más de 9,0 millones de libras esterlinas a proyectos de fomento de la capacidad centrados en la protección marítima en África Oriental, África Occidental y África Central desde 2011, trabajando tanto bilateralmente como con asociados multilaterales. Por ejemplo, ha prestado apoyo al Código de Conducta de Djibouti de la OMI y al fondo fiduciario de África Occidental y Central, así como

a diversos proyectos de la OMI y de la UNODC. Una vez suprimida la piratería en África Oriental, el Reino Unido ha pasado a apoyar cuestiones más amplias de protección marítima que afectan la estabilidad regional y los factores económicos. En 2021, el Reino Unido ha centrado sus esfuerzos de forma predominante en el golfo de Guinea como el mayor foco de piratería del mundo. Entre las actividades en curso en la región se encuentran la colaboración con la UNODC en la aprobación de leyes contra la piratería en Nigeria, la formación de fiscales federales y el desarrollo de la capacidad de la armada nigeriana. En 2021, el Reino Unido y el Senegal copresidieron el Grupo de Amigos del Golfo de Guinea, aportando iniciativas tangibles para apoyar la aplicación de la Arquitectura de Yaundé, e integrando a la industria y la sociedad civil. Asimismo, el Reino Unido apoyó la creación de capacidad a nivel regional, con especial atención a Ghana y Nigeria, incluso mediante el despliegue de equipos de formación en los Centros Operacionales Marítimos. El patrullero de la Armada Real HMS Trent llevó a cabo actividades de formación y ejercicios con Gobiernos de la región, cuyas prioridades se determinaron en función de las necesidades de creación de capacidad de los asociados regionales.

20. Los Estados Unidos proporcionaron formación y equipos a los países costeros africanos y coopera con asociados internacionales para apoyar la formación, los ejercicios y las operaciones marítimas. En África Oriental, Occidental y Meridional, los Estados Unidos han aportado más de 40 millones de dólares desde 2019 para aumentar la cooperación regional y compartir información útil relacionada con los delitos marítimos, incluso a través de un mayor conocimiento del dominio marítimo. La Iniciativa sobre Protección Marítima y Viajes de Terroristas ayuda a los países afectados a aumentar su capacidad y a aprovechar las buenas prácticas recomendadas para luchar contra los viajes de terroristas y las actividades conexas en el ámbito marítimo. La iniciativa proporciona información y acceso a especialistas a través de talleres continuos. Los Estados Unidos también apoyaron los esfuerzos que ayudaron a la redacción y aprobación de nuevas leyes para combatir la piratería en Nigeria y el Togo, y los parlamentos de Benin, Ghana y Côte d'Ivoire tienen ante sí legislación similar para su examen y aprobación.

21. Además, distintos proyectos financiados por los Estados Unidos han proporcionado formación a fiscales e investigadores de los países mencionados para investigar y enjuiciar los delitos de piratería. Los Estados Unidos también están poniendo en marcha un proyecto de control por el Estado de los puertos, que proporcionará formación, mentoría y apoyo para mejorar las funciones de control en determinados países. Además, los Estados Unidos presiden el grupo de trabajo operacional en el marco del Grupo del G7 de Amigos del Golfo de Guinea y presidieron el Grupo de Amigos junto con el Gabón en 2020. En el marco de la Iniciativa de Protección Marítima en África, el Gobierno de los Estados Unidos presta apoyo a Angola, Djibouti y el Senegal con el fin de crear capacidad sostenible en los países asociados para hacer frente a las actividades marítimas ilegales que se realizan en las aguas costeras de África.

22. La Unión Europea ha reforzado su compromiso para mejorar la capacidad de los Estados costeros y las organizaciones pertinentes para luchar contra las actividades marítimas ilícitas en África. En el golfo de Guinea hay dos iniciativas de la Unión Europea en marcha. El programa de Apoyo a la Protección Marítima Integrada de África Occidental ha facilitado la reforma jurídica y el fomento de la capacidad para afrontar y enjuiciar la piratería y la delincuencia marítima en 12 países. El Programa de Apoyo a la Estrategia de Seguridad y Protección Marítimas en África Central ha prestado apoyo al examen de los marcos jurídicos nacionales, al tiempo que ha reforzado la capacidad de aplicación del derecho marítimo y de respuesta de los Estados de la región de África Central. En el océano Índico occidental, la Unión Europea lleva a cabo, en colaboración con la Operación Atalanta de la Fuerza Naval

de la Unión Europea y la UNODC, el Programa Regional de Seguridad Marítima, que apoya el desarrollo de capacidad para toda la vía de enjuiciamiento de los casos de piratería en Kenya, Mauricio y Seychelles. Asimismo, se crearon dos centros marítimos regionales para mejorar el conocimiento del dominio marítimo mediante el intercambio de información. Además del Programa Regional de Seguridad Marítima, en 2019-2020 se pusieron en marcha dos iniciativas regionales centradas en la mejora de la capacidad judicial y de aplicación del derecho marítimo de los Estados costeros y las instituciones regionales, así como de las normas y estándares de protección y seguridad portuaria. En 2021, la Unión Europea puso en funcionamiento el caso piloto del concepto de Presencias Marítimas Coordinadas, cuyo objetivo es sincronizar los despliegues navales en el golfo de Guinea, promover el intercambio de información entre los asociados europeos y apoyar la Arquitectura de Yaundé. El concepto de Presencias Marítimas Coordinadas se ha convertido recientemente en un concepto permanente en el golfo de Guinea, y se está extendiendo al océano Índico noroccidental, incluido el Cuerno de África.

---