ARMADA DEL ECUADOR
ACADEMIA DE GUERRA NAVAL
Guayaquil
-o-

LECTURA RECOMENDADA

PRESENCIA MARÍTIMA COORDINADA

ÁNGEL GARCÍA ESTRADA
INSTITUTO ESPAÑOL DE ESTUDIOS ESTRATÉGICOS

Lectura recomendada por:

CPNV-SP RAMÓN ORELLANA M.
Asesor de la Academia de Guerra Naval

2021

Descargo: Las opiniones expresadas en este documento son de exclusiva responsabilidad de sus autores y no necesariamente representan la opinión de la Academia de Guerra Naval o de la Armada del Ecuador.

MOTIVACIÓN A LA LECTURA

El autor de este artículo, tomado del instituto Español de Estudios Estratégicos, es un destacado oficial naval de la Armada española con el grado de teniente de navío, que ha ocupado cargos como el de coordinador táctico del P3 Orion, jefe de comunicaciones y jefe de navegación, tiene estudios de masterado en Defensa, Seguridad y Geoestrategia, ha cursado en la Universidad de Madrid, en el Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional y actualmente escribe para el Instituto Español de Estudios Estratégicos (IEEES).

El propósito de la presente lectura es analizar los hechos que están ocurriendo en la UE y qué están haciendo para contrarrestarlos especialmente la piratería en el golfo de Guinea. Los Ministros de Defensa de los países de la UE se han reunido para examinar el concepto de "Presencia Marítima Coordinada" (CMP) para garantizar la seguridad marítima del sector. Lo importante de este artículo es que este nuevo concepto prevé la necesidad de intercambiar información entre las fuerzas marítima del lugar. Es decir no es solamente una operación independiente sino un instrumento flexible que se puede utilizar en la región para actuar ante ilícitos y brindar la seguridad en el mar.

Inicia con un breve resumen de antecedentes de lo que está ocurriendo en el golfo de Guinea que son empleados como argumento para demostrar que el concepto CMP puede ser utilizado.

Luego explica desde cuando se está formulando este concepto y que tiene aprobación de los países de la UE a través del Consejo de Seguridad, dando prioridad a la seguridad y defensa. Luego explica como este concepto se alinea a las estrategias de la UE y expone en qué sentido ayuda a las áreas sensible o de interés de los países en cuestión.

Finalmente, describe el camino que debe seguir este concepto para su aprobación y las dudas que genera como poder solventarlas para mejorar la seguridad en esa región. Sin duda, una interesante lectura recomendada para quienes desean conocer más sobre la situación e inestabilidad del golfo de guinea y como el consejo de la UE trata de resolverlos, aunque este concepto no se pondrá en marcha a corto plazo.

La lectura puesta en su consideración se la puede encontrar en:

GARCIA ESTRADA, Ángel. Presencia Marítima Coordinada. Documento de Opinión IEEE 28/2021. http://www.ieee.es/contenido/noticias/2021/02/DIEEEO28_2021_ANGGAR_Guinea.html y/o enlace bie3 (consultado 12/04/2021)

ieee.es
Instituto Español de Estudios Estratégicos
1970 — 2020

Documento
Opinión

28/2021 5 de marzo de 2021

*Ángel García Estrada**

Presencia Marítima Coordinada

Visitar la WEB Recibir BOLETÍN ELECTRÓNICO

Presencia Marítima Coordinada

Resumen:

La Unión Europea ha respondido al auge de la piratería en el golfo de Guinea con una iniciativa piloto denominada Presencia Marítima Coordinada que busca reforzar la seguridad marítima y la presencia de la UE, así como promover la cooperación entre los países de la región. La decisión del Consejo de la UE de no lanzar una misión/operación PSCD e inclinarse por este novedoso concepto tiene varias implicaciones, entre las que destaca la ausencia tanto de medios militares dedicados como de una organización para su seguimiento y control, lo que genera incertidumbre sobre las posibilidades de éxito de la iniciativa.

Palabras clave:

Presencia Marítima Coordinada, Seguridad marítima, UE, golfo de Guinea, piratería.

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

Coordinated maritime presences

Abstract:

The European Union has addressed the rise of piracy in the Gulf of Guinea with a pilot initiative called Coordinated Maritime Presences, which seeks to reinforce maritime security and EU presence as well as to promote cooperation between countries in the region. The EU Council's decision to discard a CSDP mission/operation and to choose to launch this new concept has several implications, including the absence of dedicated means and an organization for monitoring and control, which casts uncertainty on the initiative's chances of success.

Keywords:

Coordinated Maritime Presences, Maritime Security, EU, Gulf of Guinea, piracy.

Cómo citar este documento:

GARCIA ESTRADA, Ángel. *Presencia Marítima Coordinada*. Documento de Opinión IEEE 28/2021.
http://www.ieee.es/contenido/noticias/2021/02/DIEEEO28_2021_ANGGAR_Guinea.html y/o enlace bie[3] (consultado día/mes/año)

Situación actual en el golfo de Guinea

En los últimos meses, la inseguridad marítima en el golfo de Guinea acapara titulares con mayor frecuencia. Según el último informe publicado por la *International Maritime Bureau* (IMB)[1], durante el año 2020, la piratería aumentó un 42 % respecto a 2019 en el periodo comprendido entre enero y septiembre[2]. Con estos datos el golfo de Guinea concentra ya el 95 % de los ataques piratas del mundo, muy por encima del Cuerno de África y del estrecho de Malaca. En cifras absolutas, en el año 2020 tuvieron lugar 195 incidentes de seguridad marítima, de los cuales 22 fueron actos de piratería[3] con un total de 130 personas secuestradas en el golfo de Guinea.

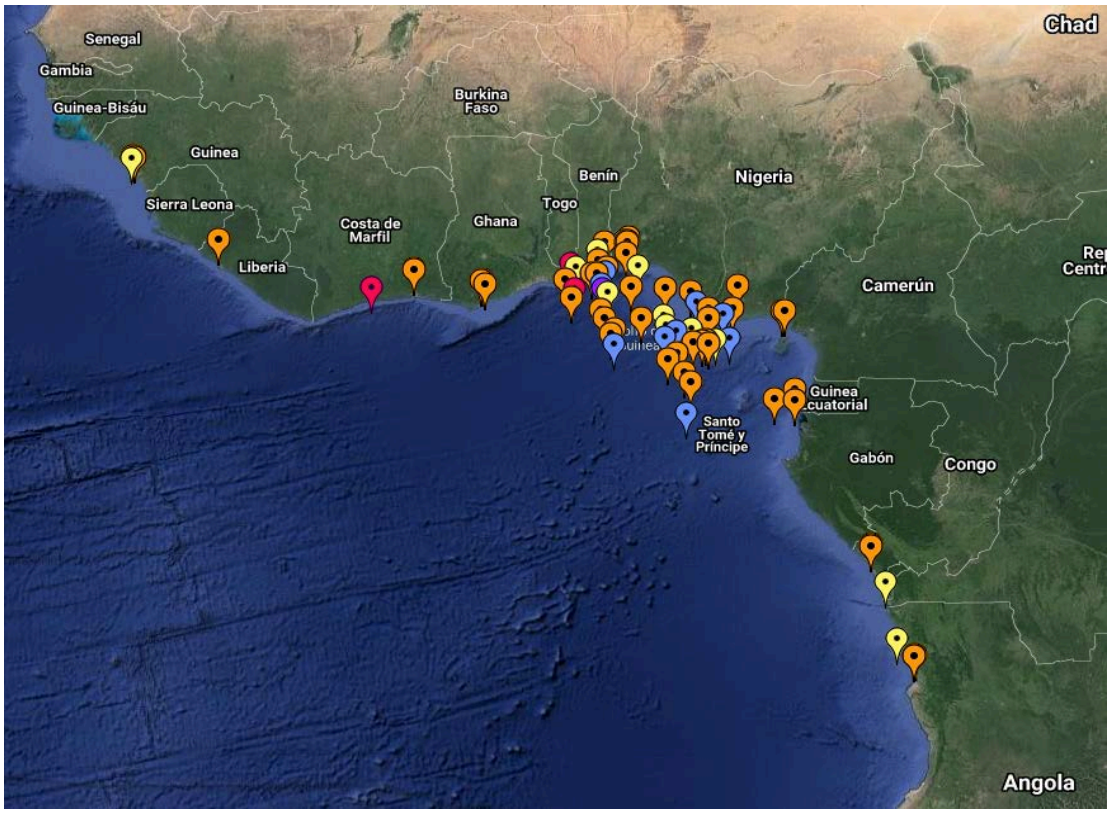

Figura 1. Ataques piratas en el golfo de Guinea (2020). Fuente. IMB Piracy and Armed Robbery Map 2020.

[1] IMB International Maritime Bureau, dependiente del International Chamber of Commerce (ICC), es una organización sin ánimo de lucro fundada en 1981 con el objetivo de luchar contra las malas prácticas y crímenes en la mar de toda índole.

[2] "Piracy and armed robbery against ships. Period January 1 - December 31, 2020", *ICC IMB*. Disponible en: https://www.icc-ccs.org/reports/2020_Annual_Piracy_Report.pdf Fecha de la consulta 09.02.2021

[3] La legislación internacional diferencia entre piratería —término utilizado para referirse a los incidentes acaecidos en aguas internacionales- y robo armado en la mar -para referirse a incidentes en aguas territoriales—.

En lo que llevamos de año 2021, el número de ataques asciende a 11 con 5 abordajes con secuestro confirmados. Además, existen indicios de la presencia de, al menos, un Grupo de Piratas (PAG, por sus siglas en inglés) operando al sur del delta del Níger que estaría utilizando un atunero secuestrado, el Lianpengyu, como buque nodriza para extender su radio de acción[4].

En términos geográficos, el golfo de Guinea se extiende a lo largo de 6000 km de costa desde Senegal hasta Angola, si bien no existe unanimidad a la hora de delimitar la extensión del golfo de Guinea. La superficie aproximada alcanza 2,3 millones de km^2, sensiblemente menor que la zona de riesgo de piratería considerada en la misión Atalanta, donde los ataques a 1000 millas de la costa incrementan el área de riesgo de piratería hasta los 8,7 millones de km^2 [5].

Aproximación de la UE al golfo de Guinea

El compromiso de la UE para con el golfo de Guinea se formalizó, en el año 2014, con la publicación de la Estrategia de la UE en el golfo de Guinea[6] junto con la Estrategia Marítima (EUMSS) lanzada en dicho año y su Plan de Acción asociado (revisado en 2018[7]). Entre los programas y proyectos en los que la UE participa, destacan el Critical Maritime Routes Monitoring, Support and Evaluation Mechanism (CRIMSON) de 2011, el Gulf of Guinea Inter-Regional Network (GoGIN) de 2016 y el Support to West Africa Integrated Maritime Security (SWAIMS) de 2019. También en el año 2014, el Programa Global contra el Crimen Marítimo de las Naciones Unidas[8], ya presente en el Cuerno de África, se extendió al golfo de Guinea con objeto de reducir los abordajes a los buques y los robos de carga y combustible.

[4] "Hijack - 83nm WSW Port Gentil report", *Dryad Global*. Disponible en: https://channel16.dryadglobal.com/83n-wsw-port-gentil-0 Fecha de la consulta 10.02.2021.
[5] El área de operaciones de EU NAVFOR cubre el mar Rojo, el golfo de Adén y gran parte del océano Índico, incluyendo las islas Seychelles, Mauricio y Comoras, así como la cuenca somalí y sus aguas territoriales e interiores. Disponible en: https://eunavfor.eu/mission/ Fecha de la consulta 10.02.2021.
[6] "EU strategy on the Gulf of Guinea", Consejo de la UE. Disponible en: https://www.consilium.europa.eu/media/28734/141582.pdf Fecha de la consulta 07.02.2021.
[7] "Council conclusions on the revision of the European Union Maritime Security Strategy (EUMSS)", *Consejo de la UE*, 2018. Disponible en: https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/2018-06-26-eumss-revised-action-plan_en.pdf Fecha de la consulta 07.02.2021
[8] El Programa Global contra el Crimen Marítimo es un programa de la Oficina contra la Droga y el Crimen de las Naciones Unidas (UNODC) que se creó en 2010 con el objetivo de apoyar a los países en la lucha contra la piratería y crímenes marítimos. Disponible en: https://www.unodc.org/easternafrica/global-programmes/global-maritime-crime-prevention/index.html

La estrategia de la UE en el golfo de Guinea giraba en torno a una aproximación integral para mitigar los riesgos identificados mediante la ayuda a los estados para fortalecer tanto las capacidades marítimas como el Estado de derecho y la gobernanza efectiva en la región, mejoras en la administración marítima y cooperación interagencias. Además, identificaba cuatro objetivos específicos en los que trabajar:

- El entendimiento de la magnitud de la amenaza en el golfo de Guinea y la necesidad de abordarla entre los países de la región y la comunidad internacional.
- Ayudar a los gobiernos de la región a construir instituciones robustas, administraciones marítimas y capacidades para asegurar el conocimiento del entorno marítimo, la seguridad y la aplicación de la ley en las costas.
- Apoyar a las economías prósperas de la región a su desarrollo, a la creación de empleo y asistir a las comunidades vulnerables para mejorar su resiliencia ante las actividades criminales y la violencia.
- Reforzar las estructuras de cooperación entre países de la región y las organizaciones, para acometer las acciones necesarias para mitigar las amenazas tanto en tierra como en la mar.

Sin embargo, pese a las diversas iniciativas y a la nada desdeñable inversión, la situación siete años después no solo no ha mejorado, si no que los abordajes se han vuelto más frecuentes y violentos, incluyendo secuestros, tanto a buques fondeados como a buques navegando en aguas costeras e incluso ataques a 200 millas de la costa[9]. Además de la piratería, la falta de control del mar favorece otras actividades ilícitas como la pesca ilegal, no regulada y no reportada (IUU, por sus siglas en inglés), el tráfico de armas y drogas, los delitos contra el medioambiente o el tráfico de personas. El robo y contrabando de crudo y combustible también se ha disparado alcanzando, en agosto de 2019, los 120 000 barriles cada día, lo que supone el 6 % de la producción de Nigeria[10].

Ante este panorama son muchas las voces que han reclamado una mayor implicación de la UE en esta zona. Las navieras han manifestado la imperiosa necesidad de aplicar medidas eficaces para proteger las líneas de comunicación marítimas; el impacto en la

[9] "ROWAYTON EAGLE piracy attack 196NM SSE of Lomé", *Praesidium International*, 2021. Disponible: https://praesidiumintl.com/maritime-security-alerts/piracy/piracy-attack/togo-rowayton-eagle-piracy-attack-196nm-sse-of-lome-30-01-2021/

[10] "Oil theft cost Nigeria 22 million barrels in first half NNPC", *Reuters*, 2019. Disponible en: https://www.reuters.com/article/ozatp-uk-nigeria-oil-theft-idAFKCN1VK1NT-OZATP Fecha de la consulta 10.02.2021

comunidad marítima se traduce en mayores costes en los fletes de mercancías derivados del menor número de barcos disponibles para las rutas, en el incremento de los seguros de los buques y en la necesidad de incorporar equipos de seguridad privados[11]. También la OMI[12] ha mostrado su preocupación por la escalada en el número y violencia de asaltos a buques en la circular[13] difundida el 10 de febrero de 2021, motivada por el secuestro del mercante Mozart mientras navegaba a más de 100 millas de la isla de Santo Tomé y que se saldó con una víctima mortal y 15 marinos turcos secuestrados.

Presencia Marítima Coordinada

El concepto de Presencia Marítima Coordinada (CMP, por sus siglas en inglés)[14] surgió durante la reunión informal de ministros de Defensa, en agosto de 2019 en Helsinki, y en junio de 2020, el Consejo de la UE adoptó las conclusiones en Seguridad y Defensa[15], donde ya anunciaba el lanzamiento de este proyecto piloto. La presentación oficial de esta iniciativa piloto ha tenido lugar el 25 de enero de 2021 tras aprobarlo el Consejo.

En su resolución, el Consejo reconoce la importancia estratégica de esta región, anunciando el compromiso a largo plazo para apoyar a los países de África Occidental y Central en su lucha contra la inseguridad marítima y el crimen organizado, y alaba las reformas legales implantadas y la elaboración del código de conducta para erradicar las actividades ilícitas en la mar, firmado en la cumbre de jefes de Estado de Yaundé en 2013.

---

[11] "Why are pirates attacking ships in the Gulf of Guinea", *Defence web*, 2021. Disponible en: https://www.defenceweb.co.za/security/maritime-security/explainer-why-are-pirates-attacking-ships-in-the-gulf-of-guinea/ Fecha de la consulta 10.02.2021

[12] La Organización Marítima Internacional (OMI), fundada en 1948, es el organismo especializado de las Naciones Unidas que se ocupa de la seguridad y la protección del transporte marítimo internacional y de la prevención de la contaminación por los buques. También trata asuntos jurídicos, entre ellos las cuestiones relativas a responsabilidad civil e indemnizaciones, así como la facilitación del tráfico marítimo internacional. Disponible en: https://www.imo.org/es/About/Paginas/FAQs.aspx

[13] OMI. Circular nº 4328. La piratería en el Golfo de Guinea. 10 de febrero de 2021. Disponible en: https://wwwcdn.imo.org/localresources/es/MediaCentre/Documents/Circular%20n%C2%BA%204382%20-%20Pirater%C3%ADa%20En%20El%20Golfo%20De%20Guinea%20(Secretar%C3%ADa).pdf Fecha de la consulta 16.02.2021

[14] "Gulf of Guinea: Council conclusions launching the pilot case for the Coordinated Maritime Presences concept", *Consejo de la UE*, 2021. Disponible en https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2021/01/25/gulf-of-guinea-council-conclusions-launching-the-pilot-case-for-the-coordinated-maritime-presences-concept/ Fecha de la consulta 06.02.2021

[15] "Council Conclusions on Security and Defense", Consejo de la UE, 2021. Disponible en: https://www.consilium.europa.eu/es/press/press-releases/2020/06/17/security-and-defence-council-adopts-conclusions/ Fecha de la consulta 09.02.2021

El lanzamiento del concepto de Presencia Marítima Coordinada, a pesar de no ser una misión de PSCD, se encuentra «oficialmente» alineado con la Estrategia de la UE en el golfo de Guinea y su Plan de Acción asociado, cuyos objetivos principales son los siguientes:

- Reforzar la visibilidad de la presencia marítima de la UE y apoyar sus objetivos políticos estratégicos.
- Promover la cooperación internacional en la mar y el intercambio de información.
- Usar la CMP como herramienta de la aproximación integral de la UE.

Para alcanzar estos objetivos establece al golfo de Guinea como un Área Marítima de Interés (MAI, por sus siglas en inglés) y se felicita por la creación de una Célula de Coordinación de este Área Marítima de Interés (MAICC, por sus siglas en inglés). Esta célula de coordinación, creada en el seno del Estado Mayor de la UE, permite a las unidades desplegadas en zona compartir información operativa en tiempo real, que se traduce en un mayor conocimiento de los patrones de vida de la región y facilita tanto la detección de comportamientos sospechosos y delictivos como la reacción temprana antes estos. Para su implementación se ha recurrido por primera vez a la red Maritime Surveillance (MARSUR)[16], un proyecto de la Agencia Europea de Defensa y que permite la comunicación entre los diversos sistemas de información de los países.

Para el óptimo funcionamiento de la iniciativa y la creación de sinergias el Consejo exhorta a la coordinación entre los países que voluntariamente desplieguen medios en la zona, especificando que estos operarán quedando bajo control (OPCON) nacional. Además, hace referencia expresa a que no habrá medios navales ni aéreos dedicados para esta iniciativa. El papel de la UE se limitará a garantizar el control político y a proporcionar orientación estratégica en la implementación de este concepto que será revisado en enero de 2022. Del resultado de esta iniciativa dependerá su expansión a otras áreas de interés de la UE.

En su blog, el alto representante de la UE, Josep Borrell, afirma que esta iniciativa se aplicará por petición de los miembros de la Arquitectura Yaundé, en estrecha

[16] EDA. Maritime Surveillance. Disponible en: https://eda.europa.eu/what-we-do/all-activities/activities-search/maritime-surveillance-(marsur) Fecha de la consulta 19.02.2021.

colaboración para contribuir a su lucha contra la piratería y la delincuencia marítima[17]. La CMP aspira a ser la herramienta multiusos que emplee la UE para reforzar su presencia en aquellas regiones donde el despliegue de naval desde cero no sea la única opción, y aprovechar así los medios desplegados de forma independiente por cada país.

Consideraciones

La Estrategia de la UE en el golfo de Guinea pretendía aprovechar el *momentum* generado por el acuerdo de la cumbre de Yaundé y la creación de la Arquitectura[18] homónima para promover la estabilidad mediante el apoyo a organizaciones regionales como el Economic Community Of the West African States (ECOWAS), el Economic Community Of the Central African States (ECCAS) o el Gulf of Guinea Commision (GGC) así como a los Estados miembros para diseñar estrategias tendentes a ejercer el control de sus aguas territoriales.

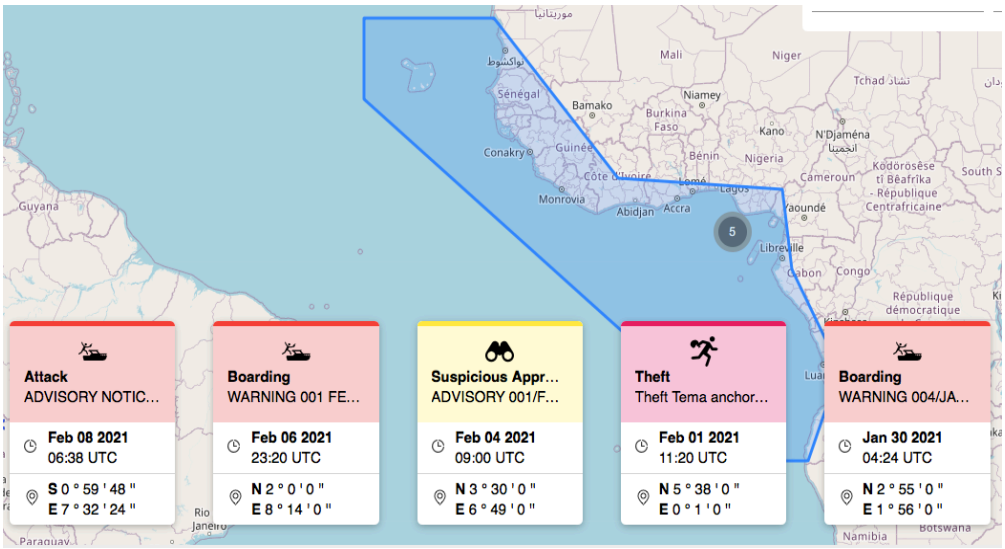

Figura 2. Instantánea del mapa del MDAT-golfo de Guinea el 8 de febrero de 2021. Fuente. MDAT-GoG.

La creación de iniciativas de cooperación entre países miembros, como por ejemplo el Maritime Domain Awareness for Trade (MDAT-golfo de Guinea) entre la Royal Navy

[17] Blog del Alto Representante de la UE. ¿Por qué la UE debe ser garante de la Seguridad Marítima Global? 2021. Disponible en: https://eeas.europa.eu/delegations/cuba/92479/¿por-qué-la-ue-debe-ser-garante-de-la-seguridad-mar%C3%ADtima-global_es Fecha de la consulta 16.02.2021.

[18] La arquitectura Yaundé buscaba crear una conciencia del dominio marítimo compartido entre los estados regionales a través de un mejor intercambio de información, para lo que se crearon tres centros de coordinación (Yaundé, Pointe-Noire y Abiyán)

británica con su UKMTO[19] y la Marine Nationale francesa con su MICA[20] invitaba a un cierto optimismo en el compromiso para con el Proceso Yaundé. Este centro, que lleva en funcionamiento desde 2016, «Mantiene una conciencia de la situación marítima coherente en el espacio marítimo de África central y occidental, con la capacidad de informar, advertir y apoyar a la industria, contribuyendo a la seguridad del marinero»[21].

No obstante, la reticencia de la UE para lanzar una Operación PSCD en el golfo de Guinea contrasta con la celeridad con la que fue planeada y aprobada la Operación EUNAVFOR MED Irini[22] para llevar a cabo el embargo de armas a Libia. Es cierto que la inestabilidad en Libia es una amenaza más cercana y de mayor impacto en la UE que la inseguridad existente en el golfo de Guinea, especialmente para alguna de las potencias comunitarias con intereses nacionales en ese territorio que han prevalecido sobre los comunes de la Unión.

La ausencia de medios dedicados a esta región, como consecuencia de no lanzar una misión PSCD en el golfo de Guinea, condicionará notablemente el alcance del concepto-herramienta CMP. Si bien los Estados miembros pueden desplegar buques para realizar patrullas o actividades de diplomacia de la Defensa mediante acuerdos bilaterales con estados de la región (como lo viene haciendo España con Mauritania, Gabón, Ghana, Senegal y Cabo Verde), la falta de medios aéreos de patrulla marítima limitará las posibilidades de éxito. La Armada española lleva desplegando unidades en el golfo de Guinea de forma intermitente desde 2009 y de forma continuada desde 2015, siendo el BAM Tornado el último en ser desplegado a esta zona en octubre de 2020[23].

[19] UKMTO (United Kingdom Maritime Trade Operations) es un centro de fusión y difusión de información para mejorar la seguridad de la comunidad mercante mediante alertas, avisos a navegantes y notificación de incidentes de seguridad marítima tanto a la comunidad marítima como a las Fuerzas Armadas.
[20] MICA (Maritime Information Cooperation & Awareness Centre) Es el Centro de Concientización y Cooperación en Información Marítima, dedicado al análisis y evaluación para la seguridad mundial de las áreas marítimas.
[21] Maritime Domain Awareness for Trade. Disponible en: https://gog-mdat.org/home Fecha de la consulta 07.02.2021.
[22] "La UE pone en marcha la Operación Irini para aplicar el embargo de armas a Libia", Consejo de la UE, 2020. Disponible en https://www.consilium.europa.eu/es/press/press-releases/2020/03/31/eu-launches-operation-irini-to-enforce-libya-arms-embargo/ Fecha de la consulta 09.02.2021.
[23] "Despliegue africano del BAM Tornado", Armada Española. Disponible en: https://armada.defensa.gob.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspannola/conocenosvidaabordo/prefLang-es/deLaFuerza--0518-TORNADO-DES-AFRICANO?ur=1.2020 Fecha de la consulta 10.02.2021.

Figura 3. Actividades de formación en técnicas de abordaje y seguridad. Fuente. Armada española.

El despliegue africano aporta presencia permanente en esta zona de vital interés para la seguridad española, tal y como señala la Estrategia de Seguridad Nacional en referencia al golfo de Guinea. Las actividades que llevan a cabo las unidades desplegadas se centran en la Seguridad marítima y cooperativa mediante labores de asesoramiento, instrucción y adiestramiento. El fortalecimiento de capacidades militares (vigilancia marítima, seguridad física, interdicción marítima, buceo, evacuación de bajas, etc.) redunda en la protección de los intereses nacionales: suministro energético, pesca y líneas de tráfico marítimo con España.

Por lo que respecta a las aeronaves de patrulla marítima, indicar que la logística necesaria para su despliegue es relativamente más compleja que la que precisa un buque (que prácticamente lleva todo consigo). Sin embargo, no es esta una cuestión compleja de solucionar, aunque implica la presencia permanente de personal militar en el país que sirva de base de operaciones. Tal y como ocurre en la misión EUNAVFOR Atalanta, los aviones de patrulla marítima P3 españoles y alemanes operan desde Yibuti para realizar labores de vigilancia en el golfo de Adén y el océano Índico desde el año 2009.

Otro de los aspectos que ofrece dudas es la forma en que el Consejo de la UE dará la orientación estratégica a la CMP y cómo esta se traducirá en directrices operacionales sin la existencia de un Cuartel General operacional. Cuesta entender por qué no se aplican en esta región las medidas que, con tanto acierto, se aplicaron en Somalia.

Figura 4. Misiones y operaciones PSCD 2020. Fuente. EU External Action Service.

Conclusiones

Pueden hacerse varias lecturas de esta nueva iniciativa:

- Para la UE, la inestabilidad en el golfo de Guinea no está en el mismo orden de prioridades que la piratería en Somalia, ni siquiera cuando el número de incidentes reportados en la misión Atalanta durante el año 2020 fue de cero. Esto puede deberse a que las potencias de la UE consiguen imponer su voluntad en el seno del Consejo y desplegar contingentes en territorios donde tienen intereses más particulares que compartidos. De ser verdad este supuesto, la división entre los países miembros debilita notablemente la acción exterior de la UE, y serán los estados con intereses nacionales no compartidos los que deberán involucrarse de manera individual para salvaguardarlos.

- Otro punto de vista que podría explicar por qué no se ha concebido una misión PSCD puede ser la falta de fondos y de acuerdo entre los países miembros, lo que ha obligado a buscar alternativas que no comprometiesen el despliegue de medios en zona. Sin embargo, como ya se ha mencionado, el concepto CMP nació antes de la aparición de la COVID-19 que asola el mundo desde 2020 y, por ende, las limitaciones presupuestarias derivadas de la pandemia no pueden ser esgrimidas como motivo para no desplegar medios en una operación PSCD en el golfo de Guinea.
- La tercera posibilidad por considerar es que la postura de los países de la región no invite a abordar el problema de una forma similar al de piratería en Somalia. En el caso de la piratería en el Cuerno de África, la petición de ayuda internacional por parte de Somalia para afrontar el reto de la inseguridad marítima y piratería motivó la articulación de una operación PSCD. De ser este el caso, parece razonable no comprometer medios y esfuerzo si no se tienen garantías de obtener la libertad de acción necesaria que asegure el éxito de la misión.

Sea cual fuere el escenario, no cabe esperar grandes resultados de la iniciativa CMP a corto plazo, pues estados sin medios ni capacidades marítimas de entidad no pueden ejercer el control de las aguas del golfo de Guinea, lo que deja vía libre a los cada día mejor organizados grupos de piratas.

El papel a priori conservador de la UE en la región podría ser el compromiso entre mantenerse involucrado con el desarrollo de los países de la zona y no ejercer más presión para intervenir militarmente en el golfo de Guinea, algo que, por otro lado, no puede llevarse a cabo sin el visto bueno de los estados. De mantenerse la tendencia al alza de ataques piratas en los próximos años, podríamos asistir a un giro en la postura de los países ribereños y que estos soliciten la intervención cívico-militar de la UE para erradicar la piratería y las actividades criminales del golfo de Guinea.

*Ángel García Estrada**
Teniente de Navío, Armada española
Máster en Seguridad, Defensa y Geoestrategia