



*Armada del Ecuador  
Academia de Guerra Naval*

El buque de guerra es un  
elemento heroico. No entrais  
en esa religion si no os  
sentis con la vocacion sublime,  
pues mientras seais alli  
depositarios de la bandera  
de la Patria cualquier  
delincuente o enemigo  
os atacara si desahucia

# EMPLEO DE UN COMPONENTE NAVAL DE UNA FUERZA MULTINACIONAL EN SU ROL DE PROTECCIÓN DE TRANSPORTES MARÍTIMOS

CPCB-SU LUIS F. MORALES AUZ

# **EMPLEO DE UN COMPONENTE NAVAL DE UNA FUERZA MULTINACIONAL EN SU ROL DE PROTECCIÓN DE TRANSPORTES MARÍTIMOS.**

## **CAPÍTULO I**

### **INTRODUCCIÓN**

El presente ensayo tratará de describir la importancia y principios para el empleo de un componente naval, como parte de una Fuerza Multinacional en el rol de protección del transporte marítimo, analizando las amenazas existentes al comercio marítimo tanto en época de paz, como durante crisis y guerra. Se revisará la doctrina existente del Control Naval de Tráfico Marítimo como la principal opción para la protección de las líneas de comunicación marítima y se citarán varias iniciativas y acciones que se han tomado por parte de grupos de países, quienes han conformado fuerzas multinacionales para proporcionar protección a los buques mercantes que realizan su comercio marítimo a nivel mundial, especialmente de la amenaza que actualmente se presenta en varias rutas que pasan frente a países con problemas de gobernabilidad y que se ha tornado en la piratería moderna que afecta tanto a la seguridad de la vida de la gente de mar como a la actividad comercial de intercambio de bienes a través del mar.

Para esto se planteará primeramente la revisión de varios de los conceptos básicos que se considera se debe tener en mente antes de realizar el análisis en sí; es importante resaltar la importancia que tiene a nivel mundial el comercio marítimo a través de las rutas que históricamente han sido usadas por los buques mercantes de países que tienen acceso al mar, y han sabido aprovechar esta capacidad para desarrollar la producción nacional e industrialización de productos, muchos de los cuales se constituyen la base para el soporte económico de esas naciones.

Finalmente se planteará un breve análisis enfocado en la Armada del Ecuador y la capacidad que posee actualmente para participar en este tipo de operaciones, basado en los medios que se encuentran operativos y se emitirán conclusiones y recomendaciones basadas en el análisis realizado.

## **CAPÍTULO II**

### **ANÁLISIS**

Previo al análisis se revisarán los conceptos de términos a usarse que se consideran importante nombrar.

#### 2.1 Definiciones

Componente Naval. – Para el presente análisis se considerará que un componente naval es un grupo de unidades pertenecientes a una Fuerza Naval, sean estos de superficie, submarinos o aeronavales actuando independientemente como Fuerza Naval o parte de una Fuerza Conjunta.

Fuerza Multinacional. – Fuerza Militar compuesta por medios y personal de varios países conformada con el objetivo de proveer protección y defensa a las líneas de comunicación marítima de manera de asegurar el comercio a través del mar.

Rol. – Se considera una tarea específica asignada a una Unidad, Componente Naval o Fuerza Multinacional.

Protección. – Proporcionar la libertad de navegación a un buque mercante directa o indirectamente a través de convoyes o el control de sus posiciones.

Convoy. – Grupo de Unidades conformado temporalmente por unidades mercantes y buques de una Fuerza Naval para brindar protección a las unidades mercantes y bienes o personal transportados en las mismas en una ruta específica.

Transporte marítimo. – Actividad mediante la cual se realiza el intercambio de bienes a través del mar entre países que tienen acceso a él a mediante sus costas.

Amenaza. - Acciones negativas que atentan a la realización del comercio marítimo que pueden poner en riesgo la vida de la gente de mar, la integridad de los bienes que se transportan en un buque mercante, la estructura del buque o la infraestructura en puerto.

## 2.2 Importancia del Transporte marítimo

Por muchos siglos varios países alrededor del mundo han dependido de la libertad de navegación<sup>1</sup> en rutas a través del mar para el intercambio de bienes y el desarrollo de su economía, las mismas que se constituyeron en elementos vitales para su existencia, Ya que los océanos se transformaron de ser considerados como barreras o límites para la expansión y progreso de antiguos pueblos que no conocían de la navegación a verdaderas autopistas y venas de gran importancia en la interconexión de los países modernos por las que fluyen el intercambio de bienes, personas y conocimiento.

Es así que el comercio marítimo se ha convertido en una industria importante que influye de gran manera en la economía de los pueblos y a nivel global. Este hecho determinó que la protección de este comercio se torne de vital importancia, y se considere que la modernización de esta industria debe paralelamente incrementar avances en navegación, seguridad de la vida y propiedad en el mar así como también regulaciones que permitan maximizar los beneficios de este tipo de comercio. (Kaye & Bautista, 2011).

El comercio marítimo entre los pueblos costeros, a través de la mayoría del siglo pasado ha mantenido una tendencia de crecimiento en lo que respecta al volumen de los bienes transportados. A través de los años, el transporte marítimo se ha vuelto cada vez más seguro, rápido y eficiente debido tanto a los avances tecnológicos como a los logísticos, así como a mejoras en las leyes y regulaciones. Específicamente, en las cuatro últimas décadas, el total de bienes intercambiados por vía marítima se ha cuadruplicado pasando de aproximadamente 8 mil billones de miles de toneladas en el año de 1968 a cerca de 32 mil billones de miles de toneladas en el año de 2008. (International Chamber of Shipping, 2017).

Para el año 2015, se estima que el comercio a nivel mundial continuó creciendo en un 2.1%, a un rango notablemente bajo comparado a los datos históricos, pese a que se dió una desaceleración en el crecimiento económico de una potencia como lo es China, lo cual constituyó una mala noticia para el comercio mundial, se registró un incremento en el intercambio sur-sur a nivel mundial y un incremento del comercio, debido a nuevas iniciativas, así como también a la expansión del Canal de Panamá y del Canal de Suez, esto cambios en volumen de carga seguramente redefinirán nuevas rutas para el intercambio de bienes

---

<sup>1</sup> La libertad de navegación consiste en el derecho que poseen todos los Estados, con o sin litoral, para hacer navegar los buques que llevan su bandera, sin importar cuales sean sus tipos y características, por todos los espacios marítimos y oceánicos del mundo que no se encuentren sujetos a la competencia territorial de Estado alguno.

tradicionales y bienes electrónicos, creando oportunidades y planteando retos en cuanto al manejo logístico y a la seguridad de estas líneas de comunicación (United Nations Conference on Trade and Development, 2016).

### 2.3 Amenazas al Transporte marítimo

Debido a que las rutas de transporte marítimo a nivel mundial son en su gran mayoría muy largas y en gran parte atraviesan aguas internacionales, en las que ningún país ejerce soberanía ni jurisdicción, el mismo se encuentra expuesto a una serie de amenazas generadas tanto por la naturaleza como por actividades humanas.

Entre las amenazas a las que el transporte marítimo se encuentra expuesto, se pueden mencionar las siguientes: meteorológicas, oceanográficas, piratería, actos terroristas, tráfico ilícito de armas, tráfico ilícito de drogas narcóticas y sustancias sicotrópicas, tráfico de personas, daños intencionales al medio ambiente marino y amenazas cibernéticas.

Meteorológicas. – En el mar, especialmente a partir de las latitudes medias hacia las altas se presentan ocasionalmente bajas presiones en la atmósfera, las que ocasionan tormentas que pueden poner en riesgo tanto al buque como a la carga que transporta.

Oceanográficas. – La formación de olas en mar abierto causadas por remanentes de tormentas o las corrientes cercanas a la costa pueden causar problemas en la maniobrabilidad de los buques con grandes cantidades de carga y con tripulación inexperta o con un buque con averías.

Piratería. – De acuerdo a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, CONVEMAR <sup>2</sup> la piratería se define como:

Constituye piratería cualquiera de los actos siguientes:

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

---

<sup>2</sup> Artículo 101, Definición de piratería

- b) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;
- c) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o en el apartado b) o facilitarlos intencionalmente.

Esta actividad viene incrementándose en los últimos años, a lo largo de importantes rutas de navegación.

Actos terroristas. - Estos actos incluyen ataques o amenazas de ataques contra barcos, sean estos buques de guerra, cruceros, tanqueros, transportes, remolcadores o barcas; ataques a las bahías; ataques a blancos en puertos, a la infraestructura portuaria, tuberías de energía o cables submarinos, así como también el secuestro de buques de pasajeros o mercantes en alta mar.

Tráfico de armas. -La Organización de Naciones Unidas, ONU ha reconocido la diseminación de tráfico de armas pequeñas por vía marítima, lo que ha alimentado conflictos entre países y han contribuido a la prolongación de conflictos armados, especialmente en países en los que existe problemas de gobernanza por lo que no se da un control efectivo por parte de sus autoridades.

Tráfico de drogas y sustancias psicotrópicas. - La ONU también la reporta como una amenaza seria contra la seguridad marítima a las actividades relacionadas con el tráfico de drogas, cuenta con datos que aseguran que aproximadamente el 70% de drogas capturadas han sido confiscadas ya sea durante su transporte por mar o a su arribo a puertos internacionales, con lo que se demuestra lo vulnerable que es el transporte marítimo ante esta amenaza.

Tráfico de personas. - Está considerado dentro de esta amenaza tanto el transporte clandestino de inmigrantes en buques de carga como las víctimas de trata de blancas, quienes son llevados a diferentes países sin autorización en ocasiones con conocimiento de uno de los miembros de la tripulación del buque mercante.

Daños intencionales al ambiente marino: Estos daños pueden poner en riesgo al transporte marítimo en forma directa afectando los intereses económicos y sociales de los Estados costeros e indirectamente causando conflictos o exacerbando otras causas de conflicto como pobreza, migración, transmisión de enfermedades causando problemas de gobernanza y la reducción de la producción económica de un Estado.

Amenaza cibernética. - Surge como una amenaza silenciosa a la navegación en la era moderna, ya que en plena era de la comunicación cualquier ataque debido a la inseguridad de los sistemas de comunicación tanto en alta mar como en puerto, constituye una amenaza al comercio internacional.

#### 2.4 Protección del Transporte marítimo

El transporte marítimo ininterrumpido es uno de los requerimientos críticos para la prosperidad de las naciones y a nivel mundial. Cerca del 80% del comercio mundial es realizado por mar. Alrededor de 4000 puertos y 46000 buques están relacionados con el comercio marítimo. Más del 80% del comercio mundial es conducido por mar. 90% de la carga general es llevada en contenedores. Alrededor de 30 mega puertos en Europa y Norte América son importantes puntos de transferencia para el comercio mundial. 75% del transporte marítimo y el 50% del transporte de petróleo pasa por estrechos internacionales y canales artificiales.

Todos los países marítimos dependen de gran manera del continuo flujo de comercio marítimo para que su economía diaria se mantenga. La defensa y protección del transporte marítimo debe ser organizada y practicada durante el tiempo de paz, ya que, en un conflicto de alta intensidad en la mar, el presentar fallas en la defensa del comercio marítimo puede tener consecuencias adversas y en ocasiones fatales en el resultado de la guerra. Entonces esta no es una tarea defensiva, como la Armada aparentemente lo cree, sino es una de sus misiones fundamentales. La defensa y protección del transporte nacional no puede ser obtenida sin la cooperación cercana entre la Armada y otros servicios e instituciones gubernamentales y privadas del sector marítimo.

Antes de las dos guerras mundiales, muchas de las Armadas de aguas azules estaban enfocadas casi exclusivamente en prepararse para pelear una acción decisiva. En contraste, misiones defensivas, como proveer la seguridad de los buques mercantes fueron dados poca importancia. Por este motivo no es extraño que esta negación resultara en pérdidas inaceptables de buques mercantes cuando un conflicto mayor se presentaba. La principal razón para esta falta de atención en la defensa del transporte mercante era el legado dejado por Mahan, ya que él continuamente enfatizaba la necesidad de acciones ofensivas, y sus enseñanzas fueron aceptadas sin críticas por los líderes de las principales Armadas.

En los años entre las guerras mundiales. Muchas de las Armadas de aguas azules, continuando con las enseñanzas Mahanianas, consideraron al comercio marítimo como

destruccion. Las tres mayores Armadas, desestimaron a los submarinos como una seria amenaza al transporte mercante. Pese a que las Armadas jugaron un rol importante en la destruccion de los U-boats en la primera guerra mundial, se negaban a aceptar a la defensa del transporte mercante como una de las misiones principales. (Vego, 2008)

Uno de los principales requisitos para la efectividad de la defensa y proteccion del transporte maritimo en tiempos de conflicto es contar con una doctrina consistente y que haya sido probada en tiempos de paz. Las Armadas de los paises que conforman la OTAN, usan varias publicaciones doctrinarias para estandarizar y practicar sus procedimientos. Estas publicaciones se refieren a la proteccion de la navegacion militar y comercial, no son especificados para la proteccion del comercio maritimo. Durante la guerra fria el principal metodo usado fue la Coordinacion y Proteccion Naval y el Control Naval de Trafico Maritimo, fueron creados para el tiempo en que la Armada de la Union Sovietica era una amenaza a nivel global, por lo que los paises de la OTAN, hacian uso de grandes convoyes con muchos buques escoltas.

Una vez desaparecida la amenaza de la Armada Sovietica los esfuerzos se centran mayormente en la cooperacion y la guia entre paises aliados, sin descuidar las acciones de seguridad, ante la aparicion de amenazas transnacionales como el terrorismo en el mar que crean nuevos riesgos a la vida y al comercio internacional de los paises aliados al grupo de OTAN y a los Estados Unidos.

Nuevas organizaciones fueron creadas para aprovechar las ventajas de las nuevas tecnologias, sin embargo, no se tomaron en cuenta la existencia de puntos en las rutas comerciales en los que existen aun amenazas de guerras convencionales, como en la Peninsula Coreana, el estrecho de Taiwan y el Golfo Persico por lo que se debe aun mantener los principios de seguridad ya existentes.

Otra razon para el cambio de la doctrina de la OTAN en el Control Naval del Trafico Maritimo fue el incremento de buques mercantes mas eficientes y la reduccion en el numero de buques escoltas disponibles para proveer proteccion. Un retorno a la vieja doctrina de convoyes seria forzado unicamente por la presencia de un conflicto de gran escala en el mar.

Se considera que la proteccion del comercio maritimo es una tarea muy compleja que no puede ser lograda de un momento a otro, sin que la doctrina haya sido probada y adoptada por los buques mercantes y militares, por lo que en caso de presentarse un conflicto repentino



se daría un gran número de pérdidas de buques mercantes dependiendo de qué tan fuerte sea el oponente en el mar. (Vego, 2008)

De toda esta experiencia tanto en tiempo de guerra como en tiempo de paz se plantean los principios del Control Naval de Tráfico Marítimo, CNTM los cuales van a ser revisados a continuación.

El CNTM fue creado a raíz de una exigencia operacional frente al surgimiento de amenazas al Tráfico Marítimo, para el empleo por parte de los países que integran el Plan para la Coordinación de la Defensa del Tráfico Marítimo Interamericano, CODEFTRAMI, en caso de necesidad. Estos países son: Colombia, Estados Unidos, México, Venezuela, Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay, El Salvador, Honduras, Chile, Ecuador y Perú.

Dentro de este contexto, el objetivo de la Coordinación de la Defensa del Tráfico Marítimo Interamericano, es el de asegurar la libertad de navegación de los buques mercantes y pesqueros de los países, incluyendo sus cargas tanto comerciales como militares, frente a cualquier circunstancia que represente una amenaza a su navegación, de forma tal de permitir que los buques logren un arribo seguro a los puertos de destino.

Bajo este principio, los buques y la carga que transportan, constituyen la esencia de la CODEFTRAMI. Se plantea que para alcanzar el objetivo propuesto de ofrecer seguridad la Organización debe disponer de información actualizada y continua del Tráfico Marítimo, TM tanto en navegación como en puertos.

Como ya se mencionó en los párrafos anteriores, la historia universal, ha dejado como enseñanza, que el comercio marítimo es un factor clave para el desarrollo de las economías de los países, fuente de poder y símbolo de prestigio. Cualquier interrupción o atraso del Tráfico Marítimo, ha ocasionado ingentes perjuicios a las naciones. Por lo tanto, se torna imprescindible la necesidad de garantizar la continuidad y la seguridad del TM, bajo cualquier circunstancia.

De la misma manera la historia contemporánea ha demostrado, que durante un conflicto armado uno de los principales objetivos a alcanzar por las partes, es el de negar la continuidad del Tráfico Marítimo al enemigo. Los procedimientos y organizaciones aquí establecidos para el Tráfico Marítimo Civil, se aplican también para garantizar la seguridad del tráfico logístico de cargas militares requeridas para el desarrollo de las operaciones ya sea a bordo de transportes navales como en buques mercantes requisados.

Como antecedente a la creación de esta organización se puede citar que en el año 1959 la Junta Interamericana de Defensa, JID, creó el Plan para la Defensa del Tráfico Marítimo Interamericano llamado PLANDEFTRAMI, el mismo que dividió la zona marítima del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca TIAR, en diferentes Áreas Marítimas por grupos de países. El Comité Interamericano para la Defensa del Tráfico Marítimo, reunido en Buenos Aires en 1965, reafirmó -entre otros aspectos- el establecimiento de las Áreas Marítimas para el Control Naval del Tráfico Marítimo, coincidentes con las del Plan DEFTRAMI. En esa ocasión, se creó el Subcomité del Área Marítima del Atlántico Sur.

Continuando con la revisión de los antecedentes, es importante nombrar que durante la II Conferencia Naval Interamericana Especializada en Control Naval del Tráfico Marítimo que se llevó a cabo en el año 1996, se aprobó y entró en vigor el Plan para la Coordinación de la Defensa del Tráfico Marítimo Interamericano, Plan CODEFTRAMI, el mismo que sustituyó al Plan DEFTRAMI.

Se puede resaltar como aspecto general que el Plan tiene como finalidad la coordinación de las tareas necesarias que deben implementar las Armadas de los países del continente americano para establecer un sistema integrado que le permita ejercer la dirección, el control y la protección del tráfico marítimo interamericano, de manera que se pueda lograr las condiciones adecuadas para su eventual seguridad.

Como ya se resaltó es importante el establecimiento de la doctrina que debe ser probada en tiempo de paz, por lo que uno de los propósitos generales de este Plan es el de establecer doctrinas y procedimientos comunes de CNTM. A los efectos del Plan, la zona de seguridad del TIAR se dividió en cuatro Áreas Marítimas de Coordinación, considerando que la defensa del TM del continente americano es esencialmente regional.

- Área Marítima del Atlántico Sur.
- Área Marítima del Pacífico Sur.
- Área Marítima del Atlántico Norte.

La Organización normalmente está formada por dos componentes civiles, genéricamente denominados Organización de Dirección Civil del Transporte Marítimo ORGDCTM y Organización de Dirección Civil de Pesca ORGDGP y por un componente naval militar, conocido como Organización de Defensa del Tráfico Marítimo ORGDEFTRAM. Este último, a su vez, es responsable de las medidas de control a cargo de la Organización de Control Naval del Tráfico Marítimo ORGACONTRAM y de las medidas de protección proporcionadas por las fuerzas navales y aéreas al referido Tráfico Marítimo

Se debe especificar la definición de la expresión Dirección Civil del Transporte Marítimo, el cual es un término genérico y de alcance deliberadamente amplio, que comprende un conjunto de tareas que, en síntesis, abarcan tres aspectos principales que hacen a la razón de ser de la organización total:

- (1) Supervisión de la política nacional concerniente al Transporte Marítimo.
- (2) Supervisión de las operaciones portuarias de carga y descarga del buque mercante.
- (3) Control sobre el empleo de los buques mercantes, o sea, sus cargas y destinos, cuando resulte necesario.

Las tareas de dirección son asignadas a las distintas organizaciones gubernamentales relacionadas con la marina mercante, normalmente de orden civil, dependiendo de las disposiciones particulares de cada país.

De igual manera debe especificarse el significado de la expresión Dirección Civil de Pesca, el mismo que es un término genérico de alcance deliberadamente amplio, que comprende un conjunto de tareas que, en síntesis, están resumidas en dos aspectos principales que hacen a la razón de ser de la organización:

- (1) Supervisión de la política nacional concerniente a la pesca.
- (2) Supervisión y control de las actividades de pesca desarrolladas por pesqueros nacionales y extranjeros en las áreas de jurisdicción nacional, y por pesqueros nacionales en otras áreas no sometidas a jurisdicción nacional.

Las tareas de dirección pueden ser asignadas a las distintas organizaciones gubernamentales relacionadas con la pesca, normalmente civiles, de acuerdo con las disposiciones particulares de cada país.

Una vez establecidos los antecedentes, se puede definir lo que es el Control del Tráfico Marítimo, el cual se encuentra definido como la actividad que contribuye al normal desenvolvimiento del tráfico marítimo a través del control de los movimientos de los buques mercantes y pesqueros, como medida básica pasiva para proveer su seguridad.

Como se detallará más adelante, el Control Naval del Tráfico Marítimo, CNTM comprende una gran gama de medidas simultáneas que varían según las diferentes situaciones tácticas, partiendo desde un control informativo, que se ejerce en forma

permanente, hasta llegar a un nivel de control totalmente positivo de las unidades mercantes a proteger.

El CNTM exige de un permanente conocimiento del estado de los buques en puerto y del ploteo continuo de los que se encuentran en el mar.

De la misma manera se puede definir lo que es la protección del tráfico marítimo en sí, que comprende las operaciones navales clásicas ejecutadas por buques y aeronaves de guerra, en su rol de activos protagonistas de la seguridad del Tráfico Marítimo

Estas medidas pueden implicar dos tipos, una de protección directa, en la que se puede hacer la asignación de fuerzas de escolta para realizar una cortina para convoyes, o indirecta, que puede ser realizada mediante la exploración aérea cercana en el sentido de avance del tráfico marítimo.

Dentro de la estructura planteada está la de la Autoridad Nacional del Transporte marítimo, cuya responsabilidad es de ejercer la dirección del transporte marítimo de un país estará a cargo de la Autoridad Nacional del Transporte Marítimo (National Shipping Authority - NSA), independientemente del nombre oficial permanente de la dependencia gubernamental a la cual cada país asigne tales funciones.

En la eventualidad de que se implemente una segunda Fase, la de contingencia del Plan CODEFTRAMI", la Autoridad Nacional del Transporte marítimo será responsable, de las siguientes tareas de dirección:

- a) Establecerá la necesaria interfase entre las Autoridades Navales de CNTM nacionales y la comunidad naviera de interés.
- b) Seleccionará el buque y decidirá la carga que se transportará en cada viaje, para aquellos BM que se encuentren al servicio del país y que satisfagan las necesidades gubernamentales.
- c) Seleccionará los puertos de carga/zarpada y de destino para los BM que se encuentren al servicio del país y para aquellos que eventualmente les fuera solicitado o determinado.
- d) Coordinará las operaciones portuarias de carga y descarga. A tales fines, deberá supervisar las tareas de las Comisiones Portuarias de su país.

- e) Mantendrá estrecha relación con los armadores y buques mercantes de su bandera, como así también, con todo ente nacional o privado que participe de la problemática del comercio marítimo y NSA's aliadas.
- f) Establecerá un sistema de comunicaciones formal con los buques de su bandera y con las autoridades navales a cargo del CNTM, cursando los mensajes establecidos en esta publicación, para cada situación. Eventualmente, actuará como retransmisor de mensajes entre los buques y las autoridades de CNTM.
- g) Desarrollará programas para alcanzar el óptimo uso de las capacidades de bodega y flujo de cargas de los BM de su bandera.
- h) Designará representantes en los más importantes puertos aliados. Ellos pueden ser agentes gubernamentales o miembros de las agencias privadas locales que, rutinariamente, atiendan a los armadores de la bandera y con los cuales se ejecutará tal servicio.
- i) Coordinará con la autoridad aliada que corresponda, la incorporación de buques de su bandera en un "bloque común" aliado, integrando los programas y designando representantes ante ella, si la ocasión lo amerita.
- j) Realizar las acciones necesarias para efectivizar la consignación de los BM tanto de forma voluntaria como compulsiva. (Coordinador del Área Marítima de Atlántico Sur, 2008)

## 2.5 Conformación de Fuerzas multinacionales

La lucha contra la piratería empleando medios navales se remonta al siglo XVI, cuando se emplearon ya Armadas para proteger las líneas de comunicaciones, proteger los intereses nacionales y mantener el comercio con otros países, a continuación, se citan ejemplos de Fuerzas Multinacionales conformadas en tiempos de paz para luchar específicamente contra la amenaza de la piratería.

El primer caso considerado es el de la Organización del Tratado del Atlántico Norte, OTAN, con el despliegue de su Fuerza Naval Permanente <sup>23</sup>, establecida en el 2005, se considera como la primera que dio respuesta a la petición de la Organización de Naciones Unidas, ONU en relación a la amenaza de la piratería a las líneas de comunicación en el Mediterráneo . (Frutos Ruiz, 2010), está conformada por buques escoltas y logísticos de varias marinas pertenecientes a la OTAN.

---

<sup>3</sup> SNMG-2, por sus siglas en inglés, Standing NATO Maritime Group 2

El segundo caso tomado como ejemplo de empleo de un componente naval multinacional es la V Flota de Estados Unidos, con base en Manama, capital del reino de Bahrein, que en el 2009 se constituyó como una fuerza multinacional, CTF-151, para luchar contra la piratería marítima en el Golfo de Andén y en el Océano Indico, luego de una serie de secuestros cerca de las Costas de Somalia. Esta fuerza estuvo bajo el mando de un oficial norteamericano.

La CTF-151 por sus siglas en inglés, Combined Task Force 151, lleva a cabo operaciones contra la piratería en el Golfo de Andén, el Mar de Omán, el Océano Índico y el Mar Rojo. (El Nuevo Diario, 2009). Esta Fuerza combinada está conformada por 31 países miembros: Australia, Bahrein, Bélgica, Canadá, Dinamarca, Francia, Alemania, Grecia, Iraq, Italia, Japón, Jordania, Corea del Sur, Kuwait, Malaysia, Holanda, Nueva Zelanda, Noruega, Paquistán, Filipinas, Portugal, Arabia Saudita, Seychelles, Singapur, España, Tailandia, Turquía, Emiratos Árabes, Reino Unido, Estados Unidos y Yemen.

El tercer caso a citarse es la Operación Atalanta, impulsada especialmente por España y Francia para luchar contra la piratería en las aguas de Somalia. Esta operación inicia en diciembre de 2008 tras la aprobación del consejo de la Unión Europea.

El Plan de Operaciones de Atalanta establece como misión 'la protección de los buques del programa Mundial de Alimentos (WFP) y otros buques vulnerables, disuadir y de acuerdo con las normas legales establecidas, arrestar a los piratas y ladrones armados que se encuentren en el área de Operaciones' (Frutos Ruiz, 2010).

Se considera que esta Operación ha sido exitosa en base a los resultados obtenidos, ya que del 2008 al 2010 se realizaron cerca de 90 escoltas a buques del programa mundial de alimentos y 60 a buques pertenecientes a la Misión Africana en Somalia, AMISON, todas con éxito y se considera que de la misma manera se ha disuadido a los piratas de su actividad por lo que el número de buques protegidos se incrementaría.

## 2.6 La Armada del Ecuador como parte de un componente naval de una Fuerza Multinacional.

En la actualidad la Armada del Ecuador cuenta con un número limitado de unidades que se encuentran operativas, tanto en la Comandancia de Escuadra como en el Cuerpo de Guardacostas, debido a reducciones sucesivas durante los últimos años en el presupuesto lo cual no ha asegurado se provea de los recursos necesarios para los mantenimientos tanto preventivos como correctivos.

De lo analizado en los puntos anteriores las Fuerzas Navales con el rol de protección de tráfico marítimo se conforman con buques escoltas y buques auxiliares, por lo que no se contaría con los medios apropiados para formar parte de una fuerza multinacional de requerirse, con la excepción de algunas Unidades guardacostas oceánicas específicamente en el rol de defensa contra la piratería.

La Fuerza multinacional requeriría de unidades que tengan capacidad de permanencia en la mar, capacidad de desplegar unidades que puedan realizar interdicción en alta mar, y capacidad de autodefensa y defensa de los buques mercantes a proteger, por lo que se requiere de unidades tipo fragatas que desplieguen unidades más pequeñas y más rápidas que enfrenten las amenazas, así como de guardacostas oceánicas y de buques logísticos para sostener la permanencia de las unidades desplegadas.

Pese a que del análisis se desprende que no existen casos de piratería en la región, y teniendo en mente que en la actualidad la posibilidad de conflictos entre los países sudamericanos es baja, no se vería cercana la necesidad de la conformación de una fuerza multinacional con la participación del Ecuador, pero se debe tener en mente que la defensa de los intereses marítimos del Estado, alcanza a las áreas en donde las flotas mercantes, pesqueras y de investigación nacionales realizan sus actividades, por lo que el Estado debe preocuparse de contar con medios apropiados para de requerirse estar en capacidad de contribuir al esfuerzo regional, ante posibles amenazas que podrían materializarse en el futuro, debido a factores como el cambio climático, la disminución de la disponibilidad de recursos a nivel mundial y la conformación de grupos ilegales transnacionales.

### **CAPÍTULO III**

## CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

### 3.1 Conclusiones

- a) Mantener expeditas las líneas de tráfico marítimo permite que el comercio a nivel mundial se mantenga en los volúmenes requeridos para el desarrollo económico de las naciones.
- b) La protección del tráfico marítimo permite mantener las líneas de comunicación de los países protegidas de las amenazas existentes.
- c) La conformación de Fuerzas multinacionales facilita el mantenimiento del esfuerzo logístico y de los requerimientos operativos exigidos por este tipo de organizaciones.
- d) La conformación de Fuerzas multinacionales en el marco de tratados regionales ya existentes permite mantener continuamente la protección del tráfico marítimo regional y mundial.
- e) La situación actual de las Unidades Navales de la Armada del Ecuador impide su participación como parte de una Fuerza Multinacional.

### 3.2 Recomendaciones

- a) Considerar en el dimensionamiento de la Fuerza Naval Unidades con capacidad de conformar una Fuerza Multinacional.



## Referencias

Coordinador del Área Marítima de Atlántico Sur. (2008). *Publicación interamericana de Control Naval del Tráfico Marítimo*.

El Nuevo Diario. (08 de enero de 2009). *El nuevo diario*. Recuperado el 15 de junio de 2017, de <http://www.elnuevodiario.com.ni/internacionales/37009-nueva-fuerza-multinacional-pirateria-maritima/>

Frutos Ruiz, I. (octubre de 2010). La lucha internacional contra la piratería marítima: Somalia y la operación Atalanta. Madrid, España.

International Chamber of Shipping. (15 de 6 de 2017). *ICS | World Seaborne Trade*. Obtenido de <http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade/world-seaborne-trade>

Kaye, S., & Bautista, L. (2011). *The Naval Protection of Shipping in the 21st Century: An Australian Perspective*. Canberra: Department of Defence.

United Nations Conference on Trade and Development. (2016). *Review of Maritime Transport 2016*. New York: United Nations.

Vego, M. (noviembre de 2008). Trade protection.