



*Armada del Ecuador
Academia de Guerra Naval*

El barco de guerra es un
símbolo heroico. No entréis
en esa religión si no os
siente con la vocación sublime,
pues mientras seáis allí
depositarios de la bandera
de la Deleta costanera
defendáis el honor y
la gloria de la patria.

PIRATERÍA Y FUERZAS MULTINACIONALES

**“Beneficios para la Armada del Ecuador en aumentar su
participación contra esta amenaza asimétrica”**

Elaborado por:

CPCB-SU HELOU CABEZAS MARCO

24/10/2017



ÍNDICE

ÍNDICE.....	i
INTRODUCCIÓN.....	1
ANTECEDENTES.....	2
ANÁLISIS.....	5
CONCLUSIONES.....	15
BIBLIOGRAFÍA.....	17

PIRATERÍA Y FUERZAS MULTINACIONALES

Beneficios para la Armada del Ecuador en aumentar su participación en la lucha contra esta amenaza asimétrica

INTRODUCCIÓN

El sostenido incremento del comercio marítimo y el desarrollo de la industria del transporte marítimo, influenciado por la globalización y el crecimiento económico de muchos Estados, se han visto afectados por amenazas transnacionales, como la piratería, el terrorismo, tráfico ilegal de drogas y armas, contaminación ambiental, entre otras. Más del 90% del comercio mundial es transportado por mar y en los últimos 40 años la cantidad de toneladas transportadas por este medio ha sido cuadruplicada (Vasquez, 2008).

Los Estados han incrementado sus esfuerzos para superar las amenazas globales; si bien estas varían en su intensidad, dependiendo de la región o país, son desafíos que requieren soluciones de fondo de manera conjunta; es así como la cooperación internacional entre las instituciones de países amigos ha sido fundamental para reducir las finanzas y el accionar de quienes pretenden utilizar las vías marítimas como medio para delinquir. (Wills, 2014)

Las operaciones navales internacionales o mejor conocidas como multinacionales, tienen entre sus propósitos, ser útiles para enfrentar amenazas transnacionales, como las antes citadas. También fomentan la hermandad y cooperación entre países que comparten intereses en común y son muy importantes en la formación y entrenamiento de las tripulaciones. Un ejemplo de estas, es la operación de ejercicios navales más grande del mundo: "Rim of the Pacific" (RIMPAC), que bajo el lema "capaces, adaptables y aliados", logra reunir fuerzas navales con medios de superficie, submarinos y aeronavales, de varios países. Esta operación tiene como propósito "construir las relaciones necesarias para asegurar la seguridad de las rutas marítimas y de los océanos"; siendo este un aspecto fundamental por el cual las diferentes Armadas contribuyen con su esfuerzo operacional, para aportar al éxito de los tratados de libre comercio e impulsar el desarrollo económico de los países.

El presente trabajo tiene como propósito inicial abordar los conceptos de piratería y Fuerzas Multinacionales, este último en el contexto de las Operaciones Navales; esto a manera de antecedentes. Se enmarcará cada uno de estos conceptos en el ámbito regulador existente a nivel internacional y nacional, con lo que se visualizará su marco legal. Basados en el argumento anterior, que a priori permitiría tener un mejor entendimiento del tema, se podrá abordar las perspectivas de nuestra Armada en el tema combate a la piratería y se orientará esfuerzos a determinar la existencia de beneficios para nuestra institución respecto

de la lucha contra esta amenaza asimétrica; finalmente se establecerán algunas conclusiones al respecto.

ANTECEDENTES

Comenzaremos estableciendo la definición o concepto de los términos alrededor de los cuales fluye el presente trabajo; en primera instancia la Piratería¹, que según la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar - CONVEMAR, en su artículo 101 la define como:

... cualquiera de los actos siguientes: a) Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos: i) Contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos; ii) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado; 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 el apartado b) o facilitarlos intencionalmente (ONU, 1982)

Además la CONVEMAR en su artículo 100, dispone que, “Todos los Estados cooperarán en toda la medida de lo posible en la represión de la piratería en la alta mar o en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún Estado” (ONU, 1982)

En el Artículo 102, se resalta la piratería perpetrada por un buque de guerra, un buque de Estado o una aeronave de Estado cuya tripulación se haya amotinado:

Se asimilarán a los actos cometidos por un buque o aeronave privados los actos de piratería definidos en el artículo 101 perpetrados por un buque de guerra, un buque de Estado o una aeronave de Estado cuya tripulación se haya amotinado y apoderado del buque o de la aeronave” (ONU, 1982).

En el Artículo 103, se define a un buque o aeronave pirata:

Se consideran buque o aeronave pirata los destinados por las personas bajo cuyo mando efectivo se encuentran a cometer cualquiera de los actos a que se refiere el artículo 101. Se consideran también piratas los buques o aeronaves que hayan servido para cometer dichos actos mientras se encuentren bajo el mando de las personas culpables de esos actos (ONU, 1982).

¹ del latín Pirāta “asaltar, atacar” (RAE, 2014)

De esta manera la CONVEMAR, define la piratería, sus actores, los posibles medios a emplear, con el fin de regularizar y estandarizar estos conceptos a nivel internacional; así como también establece acciones que deben ejecutar los Estados miembros en Alta Mar.

Otra estructura internacional que establece concepciones, definiciones y acciones respecto de la piratería es la Organización Marítima Internacional – OMI. En su concepción de seguridad marítima, establece preceptos de que hacer, para la protección marítima y piratería; mantiene como parte fundamental de su mandato, el de velar por la seguridad de los viajes por mar y del transporte marítimo. Para gestionar y mitigar los riesgos que pueden poner en peligro la protección marítima, la OMI elabora reglas adecuadas a través del Comité de Seguridad Marítima. (MSC, por sus siglas en inglés).

De esta manera la OMI, coadyuva a la protección marítima, mediante la emisión de resoluciones a través del MSC, que orienta a los Estados, a fin de ejecutar acciones tendientes a evitar la piratería. Adicionalmente, cabe destacar que hasta la fecha en el Ecuador no se registran eventos de piratería, tal como se lo puede evidenciar en el sistema GSIS (Global Integrated Shipping Information System) de la OMI, en el módulo de reportes de incidentes de piratería y robos armados (IMO, 2017).

Dentro de la legislación nacional, existen instrumentos que articulan disposiciones específicas para enfrentar la piratería; tal como el Código de Policía Marítima, en el que se establecen responsabilidades que incluyen el combate a la piratería, a ser cumplidas por las Capitanías de Puerto, según su Artículo 56 que indica:

El Capitán de Puerto velará porque todas las naves, [...] Con este fin deberá disponer de una lancha veloz a la que ordenará que, por lo menos cada tres días, desde la puesta hasta la salida del sol, haga servicio efectivo de policía marítima, [...] impidiendo la piratería y el contrabando, y anotando toda embarcación que navegare con sus luces apagadas o en contra de los reglamentos (Ecuador, 1960).

Sin embargo es de recalcar que esta legislación no ha sido actualizada desde su creación en 1960, por lo que las disposiciones emitidas respecto del combate de la piratería no corresponden a lo que actualmente se encuentra definido como tal a nivel internacional; sin embargo este Código sigue siendo un instrumento que permite a la Armada del Ecuador ejercer su actividad de Policía Marítima.

Acorde a lo anteriormente manifestado, se hace evidente la necesidad de armonizar la legislación nacional con la normativa internacional relacionada al ámbito marítimo, particularmente con lo establecido en la CONVEMAR, de tal manera de establecer los lineamientos específicos, articulación, coordinación y corresponsabilidades entre las distintas autoridades nacionales, donde la Armada del Ecuador tiene un rol preponderante por sus capacidades y competencias, estructura organizativa, infraestructura y medios, para contribuir

a una adecuada gobernanza, gestión, vigilancia y control de los espacios acuáticos, y el apoyo al desarrollo de los intereses marítimos.

Ahora bien, respecto a Fuerzas Multinacionales u Operaciones Multinacionales, están definidas como Operaciones Conjuntas que se llevan a cabo como parte de una Alianza² o Coalición³, requieren una estrecha cooperación entre todas las fuerzas y pueden servir para: concentrar efectivos, reducir vulnerabilidades y proporcionar legitimidad. (Lantigua, 2013).

Las Operaciones Navales Multinacionales (en inglés, Multinational Naval Operations – MNCO), sirven para superar amenazas transnacionales, como el terrorismo, el tráfico ilegal de drogas y armas, la depredación del medio ambiente marino, la piratería y la migración ilegal. No hay acuerdos completos en relación al tipo de operaciones navales multinacionales, pero se destacan 7, en orden aproximado de frecuencia, siendo estas: La muestra de la bandera, la obtención de inteligencia, los ejercicios de entrenamiento, la interdicción marítima (MIO, por sus siglas en inglés), la interdicción contra las drogas, la búsqueda y rescate, la investigación científica (Spencer, 2002). De esta división planteada, aquella que es de interés para el análisis del presente trabajo, ya que su aplicación se ajusta hacia combatir la amenaza de la piratería, serían las Operaciones Navales Multinacionales de Interdicción Marítima (MIO); de lo cual se tratará más adelante.

En el Concepto Estratégico de nuestra Armada se contempla, aunque de una forma más somera, aspectos de concepción de las Fuerzas Multinacionales, en relación a la Seguridad Cooperativa Regional; cuando se hace referencia a fortalecer acciones estratégicas tendientes a buscar una participación en “ejercicios navales combinados en el marco regional de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR) y otros organismos que impulsen el diálogo y el entendimiento como medidas para prevención de conflictos” (Concepto Estratégico Marítimo, 2014, pág. 23).

Existen variados ejemplos de la aplicación de Fuerzas Multinacionales, tal como UNITAS⁴ y RIMPAC⁵, entre las más importantes en la región. Ya específicamente en relación al combate de la piratería el mejor ejemplo sería la Operación Atalanta, creada para impedir, prevenir y reprimir los actos de piratería y robo a mano armada en la costa somalí. La Fuerza Naval de la Unión Europea protege a los buques del Programa Mundial de Alimentos (PMA) que prestan ayuda a las personas desplazadas en Somalia (EU NAVFOR Somalia, 2017). La cooperación de la Operación Atalanta con otras Fuerzas Especiales multinacionales en el área

² Resultado de acuerdos oficiales entre dos o más naciones para alcanzar objetivos de largo plazo

³ Acuerdo Ad hoc entre dos o más naciones para una acción común

⁴ Ejercicios navales realizados anualmente por la Armada de los EE.UU en conjunto con otras Armadas latinoamericanas. Surgen a partir de la Primera Conferencia Naval sostenida en Panamá en 1959 y se realizan en el marco del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR)

⁵ Realizadas para mejorar la interoperabilidad entre fuerzas armadas de países del Océano Pacífico, también para promover la estabilidad en la región en beneficio de todas las naciones participantes

de operaciones es clave; no sólo fomenta las buenas relaciones entre las fuerzas navales internacionales, sino que también sirve para garantizar la seguridad marítima, disuadir y romper la piratería frente a la costa somalí.

ANÁLISIS

Una vez que se han visualizado las definiciones de los aspectos inherentes a este ensayo, como son la piratería y Fuerza Multinacional; podemos comenzar a estructurarlos dentro del contexto de que la Armada forme parte de una Fuerza Multinacional, para combatir esa amenaza asimétrica, y; obviamente que beneficios podría aportarnos este cometido.

En primera instancia hay que determinar la concepción de empleo de nuestro Poder Naval, y esto se enmarca en lo establecido en el Concepto Estratégico Marítimo; documento que básicamente alinea los medios y los fines, determina el que, como y donde hacer; en fin establece el direccionamiento institucional. En su capítulo IV, los ámbitos de empleo de la Armada del Ecuador, menciona lo siguiente:

En ese sentido se puede indicar que la Armada del Ecuador tiene dos ámbitos de aplicación, uno para el control del mar en la defensa de la soberanía y otro como Policía Marítima para combatir las actividades ilícitas en el mar, actividad que principalmente la realiza con uno de sus sectores, que es la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos y sus repartos subordinados; así el Sector de los Espacios Acuáticos tiene la responsabilidad de neutralizar las amenazas y actividades ilícitas en el mar, tales como el contrabando, tráfico de armas, narcotráfico, pesca ilegal, sobreexplotación de recursos marinos, contaminación marina, riesgos en el tráfico marítimo, piratería, delincuencia en el mar, tráfico de ilegales y manipulación de desechos radioactivos, etc. (Armada del Ecuador, 2014).

Queda claro entonces que la Armada debe combatir amenazas claramente identificadas, en los espacios acuáticos de su jurisdicción e interés, entre las cuales se encuentra la piratería, para así cumplir con las tareas enmarcadas en el ámbito de Policía Marítima.

Para esta tarea nuestra institución ha plasmado un documento que determina las acciones a ejecutar a fin de contrarrestar las amenazas en los espacios acuáticos, este documento es el Plan de Seguridad Integral y Protección de los Espacios Acuáticos. En este, se articula las acciones a realizar por la Armada, a través del Comando de Operaciones Navales y la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos, ambos con sus medios subordinados, para combatir las posibles amenazas que podrían presentarse en los espacios acuáticos jurisdiccionales del Ecuador.

Este plan menciona en su Apéndice "II" Amenazas y Factores de Riesgos, las definidas para los espacios acuáticos, marítimos, costeros y fluviales del Ecuador; de las que se destaca

la delincuencia común, tráfico de estupefacientes, tráfico de armas, municiones y explosivos, entre otras. A pesar de que no se encuentra literalmente estipulada la amenaza de piratería, la Armada del Ecuador, haciendo uso de este plan, está en la capacidad de enfrentarla en caso de que en algún momento se presentare.

Hay que hacer una aclaración pertinente en este punto, recordar lo que se anotó anteriormente respecto del artículo 100 de la CONVEMAR, que determina el combatir la piratería en alta mar o en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún Estado; así como también que en base justamente a esto último, ante la OMI el Ecuador no ha registrado eventos de piratería, como se evidencia en el sistema GSIS de este organismo. Considerando estas aclaraciones, lo que hay que destacar primero es que los actos de piratería como tal, solo se dan en alta mar o espacios acuáticos que no estén bajo jurisdicción de un Estado, si no es este el caso, estos actos delictivos se ajustarán a lo que la legislación de cada estado considere; es decir, delincuencia común. Segundo, los registros que la OMI lleva en su sistema GSIS (ver Gráfico No. 1), evidencian claramente que los pocos eventos suscitados en nuestros espacios acuáticos, son jurisdiccionales y por ende se enmarcan como delincuencia común.

Reported Incidents of Piracy and Armed Robbery

REMOVE EDIT Coastal State is Ecuador

and Ship name contains Add

Search >

Showing Records 1-15 of 35 Page 1 of 3

Ship name ↑	Ship flag ↑	Date and Time ↑	Area ↑
RIO EIDER	Liberia	2013-05-27 05:10	South America (P)
CAP PORTLAND	Liberia	2013-05-05 02:54	South America (P)
MAERSK NIENBURG	Hong Kong, China	2013-04-15 10:40	South America (P)
ALIOTH	Singapore	2012-11-30 03:00	South America (P)
MADELEINE	Antigua and Barbuda	2012-11-13 20:40	South America (P)
LUTETIA	Liberia	2012-07-02 03:00	South America (P)
MAERSK NIAMEY	Hong Kong, China	2012-05-27 23:55	South America (P)
NEDLLOYD MARITA	Liberia	2012-04-17 19:20	South America (P)
CCNI GUAYAS	Germany	2011-12-27 01:45	South America (P)
RANJAN	Antigua and Barbuda	2011-12-20 22:45	South America (P)
MARFRET DOUCE FRANCE	France	2011-10-07 22:00	South America (P)
CPO NORWAY	United Kingdom	2011-08-19 01:55	South America (P)
SAN ANTONIO	Liberia	2011-08-09 20:40	South America (P)
WEHR KOBLENZ	Marshall Islands	2011-05-07 06:42	South America (P)
NESTOS	Liberia	2011-02-12 22:15	South America (P)

Gráfico No 1 Reporte de incidentes Estado Costero - Ecuador

Fuente y Elaboración: <https://gisis.imo.org/Public/PAR/Search.aspx>

Bajo la luz de lo analizado, es notorio que la aplicación de acciones para neutralizar o eliminar los actos delincuenciales en los espacios acuáticos jurisdiccionales, es una tarea inherente y en constante ejecución, que se cumple bajo el esquema de Autoridad de Policía

Marítima; aunque es pertinente destacar que la ejecución de esta tarea se ha visto dificultada por las deficiencias operacionales, dadas por la reducción de los medios disponibles para realizarla, dejando casi sin control a la Zona Económica Exclusiva, y manteniendo un control limitado en el Mar Territorial.

Considerando la condición actual de los medios navales, queda claro que la Armada del Ecuador, tiene una limitada capacidad de control de sus espacios acuáticos jurisdiccionales, por lo que mucho menos estaría en capacidad de ejercer acciones para combatir la piratería, en los espacios acuáticos de interés. A priori se podría establecer que lo anteriormente citado, calza como una de las razones y justificativos de beneficio para aumentar la participación de la Armada del Ecuador, en la lucha contra la amenaza asimétrica materializada por la piratería; en el sentido obvio de que se requiere recuperar e incrementar medios navales con capacidad de ejecutar mencionada tarea, sin embargo esto se analizará de mejor manera más adelante.

Retomando el tema de la participación en Fuerzas Multinacionales, y como ya se anotara anteriormente, respecto de los siete tipos de operaciones navales multinacionales descritas por el LCDR⁶ Spencer; hay que destacar que la ejecución de una operación, responde a una concepción estratégica y esta a su vez de una ideología política. Esta alineación natural que debe existir entre la Política y la Estrategia, repercute en un propósito que se materializa en las operaciones, que para el caso de análisis son las operaciones navales multinacionales, las mismas que cabe recordar al momento:

- muestra de la bandera,
- la obtención de inteligencia,
- los ejercicios de entrenamiento,
- la interdicción marítima (MIO)⁷,
- la interdicción contra las drogas, la búsqueda y rescate, y;
- la investigación científica.

Ahora bien, respecto del propósito, las operaciones navales multinacionales según Spencer se ejecutan cumpliendo cierta finalidad, designada como propósitos, detallando siete de ellos, a saber:

- la seguridad nacional directa,
- seguridad nacional indirecta,
- entrenamiento,
- multiplicación de la fuerza,
- la diversidad de las ideas,

⁶ Capitán de Corbeta – en ingles Lieutenant Commander

⁷ Maritime Interdiction Operation - MIO

- la amplificación de la experiencia, y;
- la venta de armas.

Cada operación naval multinacional se realiza con alguna finalidad, para una visualización más clara, a continuación se presenta la tabla No 1, que muestra dicha relación:

Tabla No 1 Relación entre los propósitos y las operaciones

OPERACIÓN	PROPÓSITO
La muestra de la bandera	La seguridad nacional indirecta. La multiplicación de la fuerza.
La obtención de la inteligencia.	La seguridad nacional directa. La seguridad nacional indirecta. La multiplicación de la fuerza.
Los ejercicios del entrenamiento.	La seguridad nacional indirecta. El entrenamiento. La diversidad de las ideas. La amplificación de la experiencia. La venta de armas.
La interdicción marítima.	La seguridad nacional directa. La seguridad nacional indirecta. La multiplicación de la fuerza.
La interdicción contra las drogas.	La seguridad nacional directa. La seguridad nacional indirecta. La multiplicación de la fuerza.
La búsqueda y rescate.	La multiplicación de la fuerza. El entrenamiento.
La investigación científica.	La seguridad nacional directa (en el futuro). La multiplicación de la fuerza. La diversidad de las ideas.

Fuente: <http://revistamarina.cl/revistas/2002/3/spencer.pdf>

Como se puede apreciar, la mayoría de las operaciones tienen relación con la seguridad nacional indirecta, la misma que se configura si se mantiene una estabilidad tanto regional como mundial, resultando en una mejor calidad de vida para la propia gente; cualquier aspecto que amenace la estabilidad de la región o del mundo, requiere la participación de una Fuerza Multinacional como herramienta de solución. Así mismo se puede ver como los ejercicios de entrenamiento, cumplen con la mayor parte de los propósitos; tradicionalmente la cooperación naval multinacional fue siempre mirada como un medio de mejorar el alistamiento operacional de las fuerzas pertenecientes a una alianza militar durante tiempos de paz, para así explotar, convenientemente, las capacidades únicas de las fuerzas navales disponibles durante períodos de crisis y guerra.

Por último se puede destacar de estas relaciones, que solo dos propósitos son alcanzados con los ejercicios de entrenamiento, siendo estos: la ampliación de la experiencia y la venta de armas; por lo que es importante el mantener este tipo de ejercicios navales a fin de que estas finalidades no desaparezcan. Lamentablemente nuestra Armada ha dejado de involucrarse en este tipo de operaciones, debido a lineamientos políticos que han restringido esa participación, por lo que claramente ya se puede apreciar ciertas desventajas al respecto, si consideramos los propósitos antes señalados; esto es: Respecto del propósito de ampliar experiencias, el no contar con la posibilidad de obtener conocimiento y prácticas que permitan el perfeccionamiento doctrinario y procedimental, y; respecto del propósito de la venta de armas, el estancamiento tecnológico al no ser coparticipes del uso de equipo y material de vanguardia usado en este tipo de operaciones.

Ya tomando específicamente el tema de las operaciones navales multinacionales de interdicción marítima, como la ya citada Operación Atalanta, empleadas justamente para combatir amenazas transnacionales como la piratería; según Spencer contemplan como propósitos, la seguridad nacional directa, la seguridad nacional indirecta y la multiplicación de fuerza. Ambas la seguridad nacional directa como indirecta, prácticamente se explican solas, siendo indudable que la lucha y erradicación de amenazas transnacionales son aspectos que directamente contribuyen a la seguridad de los estados.

Las restricciones de presupuesto y la consecuente reducción de fuerzas en muchos países, obviamente sin ser el nuestro la excepción, hacen muy difícil que de manera individual se puedan alcanzar todas las misiones deseadas; por lo que la cooperación entre naciones, es justo la herramienta que viabiliza disponer de los medios necesarios y más adecuados para lograr dichas misiones, esto es lo que se define como, la multiplicación de fuerzas. Aquí se destaca un instrumento que le da a los estados capacidad de enfrentar amenazas locales y/o regionales, que afectan su seguridad sea de manera directa o indirecta, aún sin contar con los medios adecuados o necesarios para tal efecto.

Cuando existen intereses y objetivos comunes o coincidentes, la cooperación puede ser un camino prudente y más barato para alcanzar los objetivos de seguridad nacionales (Tavra, 1996). El esquema regional y mundial, plantea un potencial cada vez más creciente, para efectuar operaciones navales multinacionales, sin embargo éstas no pueden ocurrir espontáneamente. Más aún, éstas requieren años de experimentar con ejercicios bilaterales y multilaterales, así como estrechar relaciones entre las Armadas interesadas.

Por tanto en primera instancia la Armada del Ecuador requeriría implementar las acciones tendientes a recuperar sus capacidades básicas, para luego poder incursionar nuevamente dentro del ámbito de los ejercicios bilaterales o multilaterales, como los citados en este trabajo, que le aseguren contar con ciertas pericias que garanticen la interoperabilidad,

para que posteriormente sean un argumento real de la capacidad de nuestra Armada para realizar Operaciones Navales Multinacionales en la región o en otra parte del mundo.

Al momento se han presentado muy someramente ciertas desventajas y así mismo ciertos beneficios de la inclusión de la Armada del Ecuador en Operaciones Multinacionales. Esta cooperación naval multinacional puede ofrecer beneficios netos para países que poseen o buscan objetivos comunes; pero cuáles intereses, ya sean nuevos o anteriores, podrían encontrar apoyo común para ser alcanzados. Para el efecto se tomó de base aquellos presentados por el Capitán de Navío Tavra, en los que se detallará aspectos que se tornan o podrían volverse objetivos comunes, en los cuales los países pueden encontrar beneficios para participar como parte de una Operación Naval Multinacional, e incluso al no tener capacidad de formar parte de una, se podría autorizar la inclusión de una Fuerza Multinacional en espacios acuáticos jurisdiccionales, a fin de solventar una situación específica.

Cada enfoque contemplará el tema del presente trabajo, la participación en el contexto de la lucha contra la amenaza asimétrica de la piratería, para aquellos temas donde cabe hacerlo, a saber:

- **Defensa Colectiva y Seguridad Cooperativa**

Mostrar el poder de las fuerzas navales de una coalición puede ayudar también a demostrar a amigos y aliados la resolución en defender intereses comunes y la soberanía política de cualquiera de sus miembros. Además, puede contribuir fuertemente a disuadir amenazas potenciales contra alguno de ellos o contra los intereses comunes, mientras demuestran la capacidad de respuesta a los desafíos, si la disuasión falla.

La cooperación multinacional alrededor de la seguridad marítima cubre un amplio espectro, que puede variar desde la protección de los recursos económicos y el comercio, control del tráfico de narcóticos y contrabando, piratería, asistencia humanitaria, hasta la protección del medio ambiente.

Sin embargo los esfuerzos en materia de control de las amenazas, específicamente la piratería, no solamente pueden abstraerse al uso de Fuerzas Navales; debe verificarse una solución integral para esta amenaza y otras, cuyas raíces están en organizaciones delictivas, sobre todo considerando que tal como lo indica el Instituto Alemán de Investigación Económica (DIW – German Institute for Economic Research), la piratería no es sólo un negocio lucrativo para los somalíes. Gracias a la piratería que está aumentando drásticamente los honorarios de seguros, compañías de seguros navales obtienen réditos. Por eso no exigen que los armadores tomen precauciones de seguridad que harían más difícil el secuestro, el motivo de lucro de las compañías occidentales está favoreciendo la piratería. Por ejemplo, las

compañías navieras no cumplen con las directrices de la marina, destinadas a prevenir ataques piratas, porque quieren ahorrar costos. Debido a sus bajos salarios y sus malos contratos de trabajo, es poco probable que las tripulaciones de los buques arriesguen sus vidas para repeler o al menos obstaculizar a los piratas. La influyente industria alemana de armas también se beneficia de la piratería. Hay que tener en cuenta que sin contar los gastos militares, de los costos causados por la piratería, sólo el 20% va a Somalia. (DIW, 2010)

- **Protección de recursos marino costeros**

Con una economía globalizada, la seguridad y bienestar de todas las naciones son cada vez más interdependientes, no sólo por la necesidad de proteger las líneas de comunicaciones que dan vida al intercambio comercial y que unen a las diferentes naciones y sus economías, sino también, por la preservación de la estabilidad del ambiente, apoyado y aceptado por la práctica internacional. La presencia naval multinacional ha demostrado su utilidad en áreas conflictivas, estrechos, zonas de confluencia y focales en uso por las flotas mercantes, regiones donde se ha presentado la piratería, terrorismo y otras amenazas transnacionales. En un futuro cercano puede que sea necesaria esta presencia naval multinacional a nivel regional, a fin de controlar la pesca, dado que además, los países industrializados ya no sólo se conforman con la pesca de recursos vivos sino que también, están explotando los fondos marinos buscando minerales y petróleo. Las reacciones para proteger los recursos económicos y el comercio marítimo, serán cada vez más gravitantes.

- **Control antinarcóticos y de contrabando**

Un interés común es el de reducir o eliminar el flujo de sustancias estupefacientes ilegales que llegan a las costas de los países; así como también, el ingreso ilegal de armamento o contrabando hacia o desde sus territorios. Actos que van en continuo aumento, y cuyas organizaciones articulan operaciones ya en varios países, tornando esta actividad en una preocupación multinacional. Cabe el ejemplo de fuerzas navales norteamericanas, que contribuyen a este esfuerzo proveyendo entrenamiento y apoyos operacionales a fuerzas de los países comprometidos, como también, mediante tareas de detección, monitoreo e interdicción; circunstancias ya registradas en el Caribe, Centroamérica y en algunas regiones del Pacífico Occidental.

- **Asistencia Humanitaria**

Las fuerzas navales están siendo llamadas cada vez más para proveer ayuda de emergencia a víctimas de desastres naturales o causadas por guerras civiles. A cerca

del primer caso, nuestro país fue un fiel testigo de la necesidad de contar con medios navales apropiados para tal efecto y también fuimos los beneficiarios de la acción de fuerzas navales de los países vecinos quienes pudieron otorgar la ayuda necesaria, sin que las circunstancias exigieran la conformación de una Fuerza Multinacional. Las fuerzas navales pueden también ser llamadas a entregar ayuda y conducir o apoyar operaciones de seguridad que permitan disminuir el sufrimiento de civiles inocentes, como el caso ya citado en este trabajo de las fuerzas multinacionales de la Unión Europea, con la Operación Atalanta, destinadas a proveer seguridad a los buques del Programa Mundial de Alimentos que prestan ayuda a las personas desplazadas en Somalia.

Las operaciones de asistencia humanitaria incluyen entre otras: asistencia de refugiados, ayuda alimenticia, tratamientos médicos y cuidados afines, recuperación de víctimas e identificación de ellas, control de daños, reparaciones de emergencia y otros diversos programas de apoyo.

No debería olvidarse que una operación multinacional de asistencia humanitaria estará siempre menos sujeta a restricciones legales o políticas para el envío de fuerzas militares al exterior. Consecuentemente, estas operaciones podrían expandirse como una respuesta a las restricciones financieras o reducciones de las fuerzas navales.

Se debe destacar una variante importante en este tipo de operaciones, evacuar personal civil no-combatiente desde localidades amenazadas por guerras o disturbios ha sido tradicionalmente un área de empleo de fuerzas navales, y aunque humanitaria en principio tiene implicaciones militares. A estas operaciones se las clasifica como Operaciones de evacuación de No combatientes - NEOs (Non-Combatant Evacuation Operations), las que también han tenido su justificación ante actos de piratería, tales como la captura del transatlántico Achile Lauro (1985)⁸ por terroristas, lo que hizo prever ya desde esa época la necesidad de mayores demandas por esta clase de apoyos en el futuro.

- **Protección del ambiente**

La protección del ambiente, en la actualidad, es uno de los objetivos con mayor relevancia y hacia donde apunta la comunidad internacional. El derecho internacional reglamenta el tema, a través de convenios emitidos por organismos internacionales: la CONVEMAR, que en los articulados de su parte XII, establece lineamientos para la Protección y Preservación del Medio Marino; la Organización Marítima Internacional

⁸ El 7 de octubre de 1985 cuatro integrantes del Frente de Liberación de Palestina (FLP) se apoderaron del barco en la costa de Egipto

OMI, con su convenio MARPOL⁹; tratados regionales específicos, como por ejemplo el OSPAR¹⁰; Protocolo para la Conservación y Administración de las Áreas Marinas y Costeras Protegidas del Pacífico Sudeste; entre otros. (DIMA, 2010)

Como se puede ya apreciar, después de haber presentado aquellos intereses u objetivos, normalmente comunes, alrededor de los cuales existe un claro beneficio para los estados que han podido materializar una participación activa en Operaciones Navales Multinacionales, permitiéndoles garantizar una acción eficaz ante amenazas transnacionales, que de haber sido enfrentadas de manera individual, no hubieran sido afrontadas adecuadamente sea por la falta individual de medios o por la inexistencia de los mismos o las capacidades necesarias para hacerles frente.

Dicho esto, para ilustrar de mejor manera los beneficios que obtiene la Fuerza Naval de un Estado, al ser parte de una Fuerza Multinacional, ya sea como participación cooperativa, como parte de una coalición o alianza, como beneficiario, etc.; a continuación se pondrán como ejemplo ciertas operaciones multinacionales específicas llevadas a cabo en el mundo, a efecto de combatir la piratería:

- **Operaciones Contra-piratería OTAN**

Los altos niveles de actividad de piratería en el Golfo de Adén, golfos de África y en el Océano Índico, hicieron que las Naciones Unidas en 2008, solicitaran el apoyo de la Organización del Tratado del Atlántico Norte – OTAN; a fin de que los esfuerzos humanitarios internacionales en África y la seguridad de una de las rutas marítimas más transitadas e importantes del mundo, el Canal de Suez, no se vea afectada. Entre 2008 y 2016, se ayudó a disuadir e interrumpir los ataques piratas, al mismo tiempo que se protegía a los buques y ayudaba a aumentar el nivel general de seguridad en la región a través de diferentes operaciones militares.

La OTAN trabajó en estrecha cooperación con otros agentes de la región, incluida la Operación Atalanta de la Unión Europea, la Fuerza de Tarea Combinada 151¹¹ y los contribuyentes individuales de cada país. La presencia misma de esta fuerza naval internacional disuadió a los piratas de proseguir sus actividades y contribuyó a la represión de la piratería en la región. La implementación de mejores prácticas de

⁹ Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques; Adopción: 1973 (Convenio MARPOL), 1978 (Protocolo de 1978), 1997 (Protocolo – Anexo VI); entrada en vigor: 2 de octubre de 1983 (Anexos I y III).

¹⁰ Convención para la Protección del Medio Ambiente Marino del Atlántico del Nordeste; Unificación de Conv. de Oslo (1972) y Conv. De Paris (1974). En vigor desde 1998

¹¹ Las Fuerzas navales de más de 20 naciones conformaron las Fuerzas Marítimas Combinadas (CMF), estableciendo la Fuerza Marítima Combinada 151 (Navy, 2009)

gestión por la industria naviera, así como el embarque de equipos de seguridad armada a bordo, también contribuyeron a esta tendencia.

Sin ataques de piratería exitosos desde 2012, la OTAN terminó con la operación Escudo del Océano, el 15 de diciembre de 2016. Sin embargo, sigue participando en la lucha contra esta amenaza manteniendo estrechos vínculos con otros actores internacionales. (NATO, 2016)

- **Cooperaciones Regionales**

A medida que los intereses de las sociedades en una región se consoliden y exista una orientación a la cooperación mutua en materia de seguridad estratégica, esto es el Poder Naval Multinacional en custodia de los Intereses Marítimos regionales, existirá la justificación plena para la conformación de Fuerzas Navales Multinacionales. (Salas, 2007)

Un ejemplo de lo anteriormente citado es el ejercicio anual STARFISH, que involucra a los cinco países miembros del Five Power Defense Agreement - FPDA¹², suscrito entre el Reino Unido, Australia, Nueva Zelandia, Malasia y Singapur. A partir de los 90's, se dio un aumento del tamaño de los ejercicios, además de una ampliación en su alcance y complejidad; se inauguró el ejercicio FLYING FISH, una combinación del STARFISH y MAJOR ADEX, en la que participan medios de superficie, aeronavales y submarinos.

Otro ejemplo a nivel regional son las Operaciones UNITAS, un esfuerzo activo por crear cooperación regional, en el marco del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca – TIAR. Finalmente esta concepción tendría una aplicación real en Operaciones de Paz o de Control Naval de Objetivos Estratégicos Regionales en las áreas marítimas, en las cuales con seguridad estarán comprendidos los efectos o embates de amenazas no tradicionales.

Con el presente trabajo se ha pretendido argumentar el tema del beneficio para la Armada del Ecuador de incrementar su participación en la lucha contra la amenaza asimétrica de la piratería, y básicamente se ha podido visualizar que existen varios de ellos, e incluso no solamente para combatir esa exclusiva amenaza; sino que se agregan una serie de ventajas que van desde: el solo hecho de compartir, implementar, ganar experiencias, vía el entrenamiento; pasando por la obtención de seguridad nacional directa e indirecta; hasta el mismo hecho de lograr combatir amenazas transnacionales como la piratería, narcotráfico,

¹² Creada tras la terminación de las garantías de defensa del Reino Unido a Malasia y Singapur, bajo el Acuerdo de Defensa Anglo-Malayo, como resultado de su decisión de retirar sus fuerzas armadas al este de Suez en 1967.

contrabando y otras actividades ilegales, de manera eficiente, con economía de esfuerzo; es decir implementando la multiplicación de fuerza. Orientados por el análisis realizado es pertinente mencionar en primera instancia que son amplios los beneficios para la Armada y para el país, si se puede contar con una participación activa en Operaciones Multinacionales; sin embargo no es menos cierto que para poder ingresar a esas instancias se requiere preponderantemente que exista una renovación de medios, que permita obtener nuevamente las capacidades operacionales de nuestra Fuerza Naval, con las que se podrá realizar ejercicios y participaciones con otras fuerzas navales, para lograr la interoperabilidad requerida para ese efecto.

CONCLUSIONES

a. La participación activa de la Armada del Ecuador en Operaciones Navales Multinacionales, le permitirá obtener una serie de beneficios tales como: seguridad nacional directa e indirecta, multiplicación de fuerza, amplificación de experiencia y venta de armas; con la finalidad de hacer frente de manera eficiente y eficaz a las amenazas transnacionales, como la piratería.

b. La normativa legal internacional como nacional, que ampara las actividades de control de los espacios acuáticos, permite a la Armada del Ecuador enfrentar las diferentes amenazas, inclusive la piratería.

c. El armonizar la legislación nacional con la normativa internacional relacionada al ámbito marítimo, particularmente con lo establecido en la CONVEMAR, permitirá establecer lineamientos específicos, articulación, coordinación y corresponsabilidades entre las distintas autoridades nacionales, donde la Armada del Ecuador tiene un rol preponderante por sus capacidades y competencias, estructura organizativa, infraestructura y medios, para contribuir a una adecuada gobernanza, gestión, vigilancia y control de los espacios acuáticos, y el apoyo al desarrollo de los intereses marítimos.

d. Las regulaciones generadas por la Organización de las Naciones Unidas, Organización Marítima Internacional, entre otras, para el mantenimiento de la paz y la seguridad internacional; permiten contar con un marco de derecho internacional que avala la ejecución de operaciones navales multinacionales.

e. La concepción establecida en el Concepto Estratégico Marítimo y las acciones que se prevé ejecutar con el Plan de Seguridad Integral de los Espacios Acuáticos; permite a

la Armada del Ecuador tener los lineamientos básicos para poder enfrentar las distintas amenazas y riesgos que se presenten en las aguas jurisdiccionales y de interés.

f. Las restricciones de presupuesto y la consecuente reducción de fuerzas en muchos países, incluido el nuestro; dificulta que de manera individual se puedan alcanzar todas las misiones deseadas; por lo que la cooperación entre naciones, es justo la herramienta que viabiliza disponer de los medios necesarios y más adecuados para lograrlas, esto se ha definido como, la multiplicación de fuerzas.

g. La decisión política de disminuir la participación de la Armada en ejercicios multinacionales, tales como UNITAS, limita las posibilidades de obtención de nuevos procedimientos, tácticas y técnicas, que permiten el perfeccionamiento doctrinario y procedimental; lo que se conoce como amplificación de experiencias. Al mismo tiempo el estancamiento tecnológico, al no ser coparticipes del uso de equipo y material de vanguardia que se usa en este tipo de operaciones, lo que está definido como venta de armas.

h. El crecimiento sostenido de amenazas transnacionales como el narcotráfico, contrabando, piratería, etc.; permite establecer la relevancia y los beneficios de participar en operaciones multinacionales, a fin de coadyuvar con la seguridad nacional directa e indirecta.

i. La necesaria recuperación de la capacidad operativa de las unidades y la consecuente consecución de los planes de modernización y/o adquisición de medios; permitirá contar con la capacidad para operar en “aguas azules” y también con la capacidad de participar efectivamente en operaciones navales multinacionales.

BIBLIOGRAFÍA

- Armada del Ecuador. (2013). *Plan de Fortalecimiento para el Control de los Espacios Acuáticos*. Quito: Secretaria del Comando General.
- Armada del Ecuador. (2014). *Concepto Estratégico Marítimo*. Quito: Secretaría del Comando General.
- Asamblea Nacional. (2014). *Código Orgánico Integral Penal*. Quito: Asamblea Nacional.
- DIMA. (2010). *u-cursos.cl*. Obtenido de https://www.u-cursos.cl/derecho/2010/1/D126D07107/5/material_docente/bajar?id_material=292769
- DIW. (03 de sep de 2010). *German Foreign Policy.com*. Obtenido de <http://www.german-foreign-policy.com/en/fulltext/57866>
- Ecuador, C. N. (1960). *Código de Policía Marítima*. Quito: Congreso Nacional del Ecuador.
- EU NAVFOR Somalia. (2017). *European Union External Action*. Obtenido de <http://eunavfor.eu/>
- IMO. (2017). *GISIS: PIRACY AND ARMED ROBBERY*. Obtenido de <https://gisis.imo.org/Public/PAR/Default.aspx>
- Lantigua, C. (16 de julio de 2013). *Slideshare*. Obtenido de https://es.slideshare.net/el_coyotez/operaciones-conjuntas
- NATO. (2016). *NATO.int*. Obtenido de http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_48815.htm
- Navy. (01 de agosto de 2009). *NAVY.mil*. Obtenido de http://www.navy.mil/submit/display.asp?story_id=41687
- ONU. (1982). *Convencion de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*. Nueva York: ONU.
- RAE. (2014). *Diccionario de la Lengua Española*. Obtenido de <http://dle.rae.es/?id=T8ktrp2>
- Salas, E. (2 de nov de 2007). *emagister.com*. Obtenido de http://www.emagister.com/uploads_courses/Comunidad_Emagister_64088_64088.pdf
- Spencer, J. (2002). *revistamarina.cl*. Obtenido de <http://revistamarina.cl/revistas/2002/3/spencer.pdf>
- Tavra, A. (1996). *revistademarina.cl*. Obtenido de <http://revistamarina.cl/revistas/1996/3/tavra.pdf>
- Vasquez, J. (01 de 01 de 2008). *Unirioja*. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/2864596.pdf>
- Wills, A. H. (nov de 2014). *Ala Mar - Armada de Colombia*. Obtenido de http://www.escuelanavalsuboficiales.edu.co/webensb/files/periodico_a_la_mar_edicion_131.pdf